

Kat uit de boom

De late verschijning van een speler in een belangrijk segment is voor Volkswagen niets nieuws. Ook bij de Touran keken de heren uit Wolfsburg liever eerst de kat uit de boom en dat heeft ze toen bepaald geen windeieren gelegd. Vier jaar na het debuut van de Touareg is het tijd voor de Tiguan. Niet een pure moddervreter, zijn kwaliteiten moeten elders gezocht worden. De Tiguan is helemaal getekend volgens de laatste Volkswagen lijnen en kan voor een ieder direct herkend worden. De meeste lijnen stammen af van zijn grote broer waarmee hij ook het meest geassocieerd wordt.



Duidelijke lijnen die corresponderen met zijn 'grote' broer, de Touareg.

Opmerkelijk is dat Volkswagen eigenlijk twee modellen introduceert: één die vooral op de weg wil rijden welke wordt aangeboden in twee uitvoeringen: 'Trend and Fun', 'Sport and Style' - en de iets langere 'Track and Field' die niet terugdeinst voor het terrein met een aanloophoek van 28 graden. Daarnaast is er vanaf 2008 ook nog een instapversie gepland, met uitsluitend voorwielaandrijving. Het huidige motoraanbod houdt niet bepaald over, maar nieuws is er zeker te melden. Zo monteert Volkswagen als eerst in de Tiguan een commonrail diesel waarmee wij kennis mochten maken.

Sportief en vooral stijlvol

Het 'volk' heeft voor het kleine broertje van de bekende grote SUV, de Touareg, een aparte naam mogen kiezen. De fabrikant heeft dit door middel van een prijsvraag gekozen waarbij Tiguan een samentrekking is van Tiger (tijger) en Iguana (leguaan). Qua design is de nieuweling dan misschien geen meesterwerk, qua techniek en afwerking weet Volkswagen weer hoge ogen te gooien, zoals we inmiddels gewend zijn van deze Duitse fabrikant. Het front oogt typisch Volkswagen. De druppelvormige koplampen en de opvallende chromen - alleen als Sport & Style - grille vormen het familiegezicht van VW en zien we dit dus ook terug in de nieuwe Tiguan. Ook het grote chromen logo - welke niet alleen prominent in de grille aanwezig is maar ook op de achterzijde van de Tiguan -



Geblindeerde ramen vanaf de B-stijl bij het Sport & Style-pakket.

kenmerkt het familiegezicht. Het lijnenspel van deze nieuwe SUV is dusdanig getekend zodat het lijkt of hij lager is dan de cijfers doen geloven. Knap werk van Volkswagen, hierdoor wordt het niet zo'n plumpe verschijning.

In de zijkant zijn diverse lijnen en vouwen verwerkt die doorlopen en geïntegreerd worden door verschillende elementen aan de achterzijde. Zo lopen de achterlichtunits in lijn door en zijn daardoor extra 'breed' uitgevallen op de hoeken. Deze units lijken nog het meest op die van de Golf Plus en geven hierdoor ook de familieband weer. De donkergetinte achterraut is samen met de zijruiten - vanaf de B-stijl - standaard op de gereden Sport & Style uitvoering. Een leuke bijkomstigheid is de standaard inklapbare trekhaak. Een kabelbediend mechanisme voorkomt de lastige montage van een conventionele afneembare trekhaak. Vuile handen zijn hierdoor verleden tijd geworden. De tevens standaard dakdragers die op de 'Sport and Style' en 'Track and Field' uitvoeringen worden gemonteerd kunnen 100 kg dragen voor het plaatsen van skikoffers of fietsendragers. Ook over de diversiteit van zijn klanten heeft Volkswagen goed nagedacht. Zo kan de Tiguan met een meerprijs van €2.400 geleverd worden met het Track & Field pakket. Hiermee krijgt de Duitse SUV andere onderbumpers aan voor- en achterzijde waarmee een grotere hellingshoek tot 28 graden kan worden bereikt, een kompas, een lekkeband-indicator, 16 inch lichtmetalen wielen en comfortstoelen.

Ruime gedachtes

Eenmaal in de Tiguan gestapt voelt het interieur direct vertrouwd aan. Niet geheel onlogisch, de layout lijkt rechtstreeks uit de eerder genoemde Golf Plus te komen. Hier is overigens niets mis mee, dit model is al eerder genoemd om zijn ergonomie. Het instrumentarium bestaat in de basis uit twee grote ronde klokken die informatie geven over de snelheid en het toerental. De twee kleinere tellers die hier schuin onder zijn verwerkt geven het brandstofniveau en de koelwatertemperatuur weer. Tussen de twee grote tellers bevindt zich een display dat



Ergonomisch dik voor elkaar.

informatie verschaft over brandstofverbruik, navigatie en bijvoorbeeld radiozenders. Deze zijn te veranderen en te doorlopen met de knopjes op het multifunctionele stuurwiel. De middenconsole biedt in deze uitvoering een optioneel en volledig nieuw navigatiesysteem aan met touchscreen bediening en achteruitrijcamera. Het systeem werkt erg prettig en de bediening spreekt door het touchscreen voor zich. Onder dit scherm zijn de gebruikelijke knoppen voor climate controle en stoelverwarming gesitueerd. Opvallend voorin de Tiguan zijn alle ruimtes die worden aangeboden om vooral kleine, maar ook grotere spullen op te bergen.

Het zitmeubilair in de gereden Tiguan is voorzien van lederen bekleding, waarbij de bestuurdersstoel automatisch te verstellen is. Hierdoor is een prima zithouding aan te nemen, het enige nadeel is dat er geen geheugen is voor instellingen van de stoel. De sportstoelen geven een prima steun in zowel de

rugleuning als het zitvlak. Ze zijn in beide gevallen lang genoeg, er is duidelijk rekening gehouden met de steeds langer wordende mens. Bij de instapversie komt dit overigens niet helemaal tot zijn recht, aangezien het stuurwiel niet in hoogte te verstellen is. De ruimte achterin is variabel in te stellen, de Tiguan is voorzien van een verschuifbare achterbank. Wanneer de bank in de achterste stand staat is er voldoende beenruimte aanwezig voor personen tot een krappe twee meter lengte. Als de bank in de voorste stand wordt verplaatst is de beenruimte aanzienlijk minder, maar wordt de bagageruimte flink vergroot. Het interieur is ook achterin ruim te noemen want ook hier is de hoofdruimte royaal, net als voorin deze SUV. De rugleuningen zijn in delen neer te klappen waardoor de bagagecapaciteit van 470 liter naar 1.510 liter kan worden vergroot. Ook de afwerking in de bagageruimte is zoals we dat van Volkswagen kennen; netjes en degelijk. In dit exemplaar is het reservewiel achterwege gelaten en is onder de dubbele vloer een ruimte ontstaan die door vakjes is ingedeeld waardoor losse spullen niet klakkeloos door de grote ruimte worden geslingerd.

Bovenin het segment

Onder de hoge motorkap van de Tiguan biedt Volkswagen in eerste instantie uitsluitend direct ingespoten turbomotoren aan. Bij de diesel biedt Volkswagen zijn eerste commonrail directe inspuitechniek aan die net als de 'oude' TDI 140pk levert bij 320 Nm. Later volgt nog een 170pk versie en twee 2.0 TSI benzinemotoren met 170 en 200pk. De nieuwe diesel voldoet nu al aan de Euro 5 norm die pas in 2009 van kracht wordt. De Tiguan wordt voorlopig alleen als vierwielaandrijver aangeboden, net als zijn grotere broer de Touareg. Het 4Motion systeem staat gerust



Overhellen kent de Tiguan nauwelijks.

zijn mannetje met de Haldex-koppeling die het wagengewicht met slechts 44 kilogram doet toenemen. De allernieuwste generatie 4Motion reageert sneller en zorgt voor een minimale weerstand bij normaal gebruik op verharde wegen (90% voor en 10% achter). Bij extreme omstandigheden kunnen alle krachten aan één as worden gegeven.

De 2.0 TDI blijkt tijdens de eerste kilometers opvallend stiller te zijn dan zijn oude broer. Over de pompverstuivers werd nogal eens geklaagd dat ze té luidruchtig waren. Dankzij de nagenoeg vlakke koppelkromme die de commonrail over een breed toerenbereik biedt, hoef je nauwelijks te schakelen. De krachtbron pakt lekker op al zijn de prestaties niet zo explosief als de pompverstuiver. Op papier is de diesel in 10,5 seconden op de 100 km/uur gearriveerd en is de topsnelheid 186 km/uur. De Tiguan met deze diesel is een allemansvriend. Door de gemakkelijke bediening van koppeling, rem, gas en versnellingspook rijdt iedereen er gemakkelijk mee weg. De bak schakelt zeer verfijnd en het zesde verzet is al bij lage snelheden in te zetten. De koppeling pakt gemakkelijk op, het aangrijpingspunt is direct merkbaar door het hoge koppel. Op de snelweg is de Tiguan bij 120 km/uur lekker stil in het zesde verzet, de diesel maakt dan circa 1.500 toeren. Versnellen in de zesde versnelling doet de SUV nauwelijks, daarvoor zal een lager verzet gekozen moeten worden.

De rijeigenschappen van de nieuwe Tiguan worden door menig consument al bejubeld. Ook wij mochten ervaren dat deze SUV in dit geval toch aan de bovenkant van zijn segment leunt. Een vergelijking met de rijeigenschappen van de BMW X3 zijn gemakkelijk gemaakt, maar deze prijst zich letterlijk en figuurlijk buiten de lijn. Bij snel genomen bochten blijft de koets uitermate vlak liggen, er is van overhellen nagenoeg geen sprake. Oncomfortabel word de Tiguan niet door deze hardere afstelling van het onderstel, zo zijn verkeersheuvels nog met redelijke snelheden te nemen en is de koets direct weer vlak na het nemen van deze obstakels. De Tiguan valt net binnen de groene zone voor de slurptaks, en is daardoor één van de zuinigste in zijn segment. Het verbruik wat de fabrikant opgeeft redden wij tijdens de testperiode net niet: 7.6 liter/100km tegen 7.2 liter/100km dat de fabrikant opgeeft. Dit is zeker geen slechte waarde gezien het vermogen, het gewicht en de hoogte van deze SUV.

Succesnummer

Als de Tiguan vergeleken wordt met zijn concurrenten, waaronder de Nissan Qashqai, Toyota RAV4, Suzuki Grand Vitara en diverse Koreaanse segmentgenoten kan hij deze gemakkelijk afschudden. De 4Motion en het strakke rijgedrag maken rijden in de Tiguan tot een fijne gebeurtenis. Ook is de commonrail diesel stiller en trilt hij minder dan de "oude" pompverstuiver. Daarbij kunnen aspirant kopers hun eigen smaak laten gelden door voor een sportieve of juist een robuuste uitstraling te kiezen.



De Tiguan staat garant voor grote verkoopaantallen.

De vanafprijs is op dit moment €31.090 waarbij er vanaf voorjaar 2008 tweewiel aangedreven exemplaren worden aangeboden, waarbij ook verwacht wordt dat Volkswagen minder vermogende TSI-motoren gaat inzetten. De instapprijs zal hierdoor dalen en meer mensen kunnen lokken om de Tiguan aan hun lijstje toe te voegen. Dat neemt echter niet weg dat de Duitser ook voorzien kan worden van diverse opties waardoor de prijs wordt opgedreven. Zo heeft het gereden exemplaar onder andere een maatje groter lichtmetaal, climatronic, lederen bekleding, navigatie en een panorama schuifdak van de importeur meegekregen. Ondanks zijn pittige prijs in vergelijking met vooral zijn Koreaanse rivalen lijkt de Tiguan niets in de weg te staan om een succesnummer te worden. De Tiguan is nauwelijks op minpunten te betrappen en dat is een groot pluspunt.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Strakke rijeigenschappen
- + Fijne zesbak



+ Doordacht interieur

Min

- Motoraanbod nog te mager
- Nieuwe TDI-motor voelt minder krachtig dan oude
- Prijzig