



Arnold van Schepen
25 november 2011

Vee double-u

Zodra je onderweg bent met de Volkswagen Tiguan begint het je op te vallen. Het is iets dat Tiguan-rijders onderling bindt. En waardoor je altijd wel even oogcontact met hen hebt. De Tiguan lijkt niet het meest populaire model in het VW-gamma, maar in eigen land, en met name de Alpenlanden, is hij mateloos populair. Wat weten de Nederlandse Tiguan-rijders wat wij niet weten? Wij gingen een paar dagen op stap met een 2.0 TSI 4Motion om de kwaliteiten van deze Volkswagen beter te leren kennen.



Uniform

Na de facelift van afgelopen zomer heeft ook de Tiguan het bekende, nieuwe, Volkswagen-snoetje gekregen. We durven het aan om te zeggen dat de ingreep hem een flink stuk van zijn eigen gezicht heeft gekost. De uiterlijke verwantschap tussen de onderlinge Volkswagen-modellen is de laatste tijd wel erg sterk. Iemand maakte de opmerking dat je tegenwoordig je VW per kubieke meter koopt. Wellicht iets overdreven, maar het geeft wel aan dat uniformiteit hoogtij viert bij de Wolfsburgers. Een ding staat echter vast: de Tiguan is een heel keurige auto, zeker in toffeebruin. Deze kleur geeft de wagen een voorname uitstraling, terwijl de zwarte alcantara stoelbekleding in het interieur een luxe toon zet. Het interieur biedt geen onaangename verrassingen, alles komt bekend voor. Dat is op zich wel jammer, want de Tiguan mist hier kenmerken die hem van zijn broeders en zusters onderscheidt. De RNS 510 -waarschijnlijk het enige radio/navigatiesysteem dat aan zijn typenaam rondom

Volkswagen Tiguan 2.0 TSI 4Motion Sport and Style

herkend wordt - de climate control en het instrumentencluster kennen we van andere Volkswagens, terwijl het dashboard zelf ongewijzigd uit de Golf Plus is overgenomen. In ons geval zitten we in een auto van dik 51 duizend euro, maar op de bestuurdersstoel gezeten bekruipt je niet direct een gevoel van luxe. De ergonomie is formidabel, maar het dashboard mag gerust als eenvoudig betiteld worden.



Highway cruiser

Onze Tiguan is uitgerust met de op Ã©Ã©n na sterkste benzinemotor, gekoppeld aan de zeventraps DSG en voorzien van vierwielaandrijving. Hoewel de Tiguan met zijn 1.559 kilo stevig gebouwd is, hebben de 180 paardenkrachten geen moeite whatsoever om de boel vlot in beweging te krijgen. Dit komt voor een groot deel op het conto van de DSG die onmerkbaar opschakelt. Hij laat de auto op koppel laten rijden wanneer het kan en laat de motor pk's leveren wanneer het moet. De grote kracht van de DSG is

echter zijn software, de gangwissels zijn domweg niet voelbaar en het is een comfort- en sportbak in een. Als vanzelfsprekend ga je relaxed rijden in de Tiguan en dat is maar goed ook. Door zijn hoge zwaartepunt, soepele afvering en enigszins indirecte besturing is de Tiguan geen bochtenridder. Wanneer je in vlot tempo een rotonde rondt moet je relatief veel insturen terwijl de carrosserie meer dan gemiddeld overhelt. Als potentiële klant wel iets om rekening mee te houden wanneer er in de woon-werk route veel rotondes of klaverbladen zitten. We rekenen het de Tiguan overigens niet te zwaar aan, het is inherent aan het type auto. Het sterke punt van de auto is het comfort bij 120 kilometer per uur en daarboven. De auto is geweldig stil, stabiel en benut zijn lange veerwegen om de meest venijnige oneffenheden in het wegdek op grote afstand van de inzittenden te houden. Pas wanneer de snelheidsmeter de 160 km/u voorbij gaat begint het windgeruis de overhand te krijgen. En dat is knap van Volkswagen, want een (midi) SUV en een lage luchtweerstand gaan nu eenmaal niet hand in hand. Langzaam aan laat de Tiguan zien waar zijn sterke punten liggen: op de snelweg, over lange afstand.



Softroader?

Is de Tiguan een echte softroader? Op de snelweg scoort 'ie punten, maar wat is de 4-Motion op onverhard wegdek waard? Bij gebrek aan de ruime aanloophoek van de Track & Field uitvoering doen we geen gekke dingen en laten de Tiguan uit op een bouwweg en een stuk grasland. Op een rulle ondergrond komt de auto goed van zijn plaats, maar het elektronische sper tussen de voor- en achteras moet vol aan de bak om grip te zoeken. En hoewel de snelheid niet hoger ligt dan 40 km/u begint de Tiguan in de eerste de beste bocht te oversturen. Op deze ondergrond - een droge puinweg - zou de 4-Motion tot zijn recht moeten komen, maar het ESP-lampje brandt regelmatig. Wanneer we een stukje weg afsteken via een grasveld horen we de banden zoeken naar grip; het profiel zit vol klei. Het blijkt dat de offroad prestaties beperkt worden door de standaard banden. Potentiële klanten die regelmatig een stukje onverhard wegdek meepakken doen er verstandig aan om banden te kiezen die hierop afgestemd zijn. Het

Volkswagen Tiguan 2.0 TSI 4Motion Sport and Style

lijdt overigens geen twijfel dat het 4-Motion systeem meerwaarde biedt, zeker ook voor bestuurders die het asfalt niet verlaten. De afgelopen jaren hebben we kunnen merken dat ook Nederlandse winters behoorlijke sneeuwval kunnen leveren. In die omstandigheden is wat extra tractie nooit weg.



One Tiguan fits all

Nadat we wat langer met de Tiguan onderweg zijn groeit de waardering voor deze auto. Vonden we de auto in eerste instantie vooral "keurig", nu we een paar honderd kilometer verder zijn begint de vanzelfsprekendheid waarmee je in de Tiguan rijdt op te vallen. De bekende VW-ergonomie zorgt ervoor dat knoppen zitten waar je het verwacht, je bedient ze zonder je ogen van de weg te halen. De carrosserie is goed overzichtelijk, vanaf de bestuurdersstoel is de lengte van de auto goed in te schatten en via de buitenspiegels heb je opvallend goed zicht op hetgeen er naast de auto

gebeurt. De relatief vlakke raamlijn zorgt er bovendien voor dat kinderen achterin goed zicht naar buiten hebben, niet onbelangrijk in de strijd tegen wagenziekte. Het is overigens wel raadzaam om jonge kinderen te helpen bij het uitstappen. Niet zozeer vanwege de uitstap over de dorpel, maar meer vanwege de scherpe punt in het achterste portier. Het uiterste punt wordt gevormd door de hoek waar de verticale lijn van de deuropening en de uitsnede voor de wielkast samenkomen. Raak je met deze punt een belendende auto, dan is een diepe deuk gegarandeerd, uitkijken dus!



Zuiniger en rianter, graag

De Tiguan is een auto die je zonder al teveel kopzorgen kun uitlenen. Ook minder ervaren bestuurders vinden snel hun weg. Letterlijk en figuurlijk. Navigeren met de RNS 510 is kinderspel, terwijl ze door de ongecompliceerde bediening niet onnodig worden afgeleid. Dankzij het karakter van motor en versnellingsbak is een kalme rijstijl

vanzelfsprekend. Vraag bij het uitlenen wel of ze de Tiguan met een volle tank terugbrengen. Want met een verbruik van 1 op 10 is het geen zuinigheidswonder, veel zuiniger wordt het niet, maar veel onzuiniger trouwens ook niet. Over zuinig gesproken: het zou Volkswagen sieren om eens wat rianter te zijn met de standaarduitrusting. Want laten we wel wezen: op een prijs van dik 51 duizend euro zouden xenon, lane departure warning en minimaal een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel geen opties moeten zijn. Je koopt voor dat geld wel een oer- en oerdegelijke auto die Amerikaans comfortabel is. Hij cruist zo naar je vakantiebestemming en heeft plenty vermogen achter de hand. Dit comfort is overigens niet voorbehouden aan louter de 2.0 TSI 4-Motion, ook de minder vermogende varianten zorgen voor dezelfde gemoedstoestand. Zouden Tiguan-rijders om die reden zo veelbetekenend naar elkaar kijken?

Plus

- + Comfort
- + Combinatie motor / versnellingsbak
- + Ergonomie

Min

- Uniform exterieur / interieur
- Standaarduitrusting
- Verbruik