

Der neue VW Tiguan

Beitrag von „Sittingbull“ vom 16. September 2015 um 12:44

Das Exterieur-Design - Masterpiece

Die Volkswagen Designer schufen mit dem Tiguan der zweiten Generation ein SUV, das progressiv und offensiv eine neue Design-Qualität in dieses Segment transferiert. Die Präzision und Logik der Linien sowie die aus jeder Perspektive eindeutige und unverwechselbare Souveränität führen dazu, dass der Tiguan ein optisches Profil zeigt, das ihn klar von seinen Wettbewerbern differenziert.

Länger, breiter und flacher. Die neuen Dimensionen und Proportionen heben den Tiguan auch von seinem Vorgänger ab. Größer ist er geworden. Mit 4.486 mm ist das neue Modell 60 mm länger. Dazwischen spannt sich ein um 77 auf 2.681 mm verlängerter Radstand. In der Breite misst der Neue 1.839 mm; das sind 30 mm mehr als zuvor. Die Höhe reduzierte sich indes um 33 auf 1.632 mm (Grundmodell mit Frontantrieb). Dank zahlreicher aerodynamischer Verbesserungen konnte zudem der cw-Wert des neuen Tiguan gesenkt werden. Ein Beispiel für die innovative Aerodynamik sind die neu designten Außenspiegel: Mittels Windkanalversuche und Strömungssimulationen wurde die Form der Spiegelgehäuse derart verbessert, dass deren Anteil am Gesamtluftwiderstand um 40 Prozent reduziert werden konnte. Durch diese und weitere Maßnahmen gelang es, ein cw-Verbesserung von 0,048 auf nun 0,31 zu realisieren.

Starke Frontpartie. Die Frontpartie des neuen Tiguan wirkt deutlich breiter. Verantwortlich sind hier faktisch ein tatsächliches Plus in der Breite und optisch die konsequent horizontal ausgerichtete Einheit aus Kühlergrill und Scheinwerfern. Der Tiguan ist das erste SUV von Volkswagen, das optional respektive serienmäßig („Highline“) mit LED-Projektionscheinwerfern ausgestattet ist. In diesem Fall wirkt die Frontpartie besonders markant. Oberhalb der Scheinwerfer verläuft ausstattungsabhängig eine Chromleiste quer über die Wagenfront.

Über dem Kühlergrill und den Scheinwerfern schnell die deutlich höher als beim Vorgänger angeordnete Motorhaube mit präzisen und scharfen Linien v-förmig in Richtung Windschutzscheibe. Vom Kühlergrill ausgehend betrachtet, begrenzt die äußere der v-förmigen Linien den erhaben nach oben gewölbten Bereich der Motorhaube. Im Kühlergrill selbst verschmilzt die Fortführung dieser Linie mit einer Begrenzung des Scheinwerfergehäuses. Jede Linie hat eine Logik. Im prägnanten Stoßfänger wird das „V“ der Motorhaube in ein „A“ gespiegelt; die vertikalen Linien weisen so alle nach außen und betonen damit erneut die Breite und Kraft des Tiguan.

Einzigartige Silhouette mit doppelter Charakterlinie. Extrem markant präsentiert sich die Silhouette. Die Gürtellinie ist im Vergleich zum Vorgänger höher und betont so das SUV-Design des Tiguan. Ebenfalls höher angeordnet ist die sogenannte Charakterlinie – eines der

prägnantesten Designmerkmale des neuen Tiguan. Denn in der Gestaltung dieser Linie spiegelt sich die große Kreativität der Designer und das ebenso große Knowhow der Produktionsspezialisten von Volkswagen wider: Die Charakterlinie erstreckt sich über die gesamte Silhouette des Tiguan – eine waagerechte Linie, auf der nahtlos die Türgriffe angeordnet sind (produktionstechnisch und gestalterisch eine Meisterleistung). Erstmals ist die Charakterlinie doppelt ausgeführt; unter der oberen Linie folgt eine horizontale Fläche als Break, dann die zweite Linie. Die Designer sprechen hier vom „Line-Dialog“. Hinten wie vorn betont die untere dieser Linien die skulptural ausgestellten und damit kraftvollen Radhäuser und die Schulterpartie.

Line-Dialog als roter Faden. Oberhalb der Charakterlinie ist das im Vergleich zum Vorgänger flachere und damit elegantere Band der Seitenfenster angeordnet. Dieses Band erstreckt sich bis in die dynamisch schräg gestellte D-Säule hinein (aufgrund der generell neu konzipierten Dachsäulen wurde zudem die Rundumsicht weiter verbessert). Erneut das Stichwort „Line-Dialog“: Feine, doppelte Linien – etwa um die Fenster oder unterhalb der Dachlinie – sorgen auch in diesen Bereichen für eine exklusive Brillanz; gleichzeitig brechen die Linien das Licht und lassen den Wagen flacher und sportlicher erscheinen. Wie bei einem Sportwagen: die knapp unterhalb der Fensterbrüstung aufgesetzten Seitenspiegel, deren im Windkanal geschliffene Form deutlich die seitlichen Windgeräusche minimiert. Ganz unten in der Seitenpartie fällt der umlaufende Bereich in Schwarz auf; ebenfalls in dieser Farbe ausgeführt sind die robusten Kunststoffverkleidungen der Radläufe. Edel: eine Chromleiste, die den in Wagenfarbe lackierten und den anthrazitfarbenen Bereich der Seitenpartie voneinander trennt. Weitergeführt wird diese Chromapplikation im Heckbereich.

Skulpturale Heckpartie. Die seitliche Charakterlinie avanciert oberhalb der Rückleuchten zu einem der prägenden Elemente der Heckpartie: Die Linie begrenzt nach oben hin höchst präzise und scharf geschnitten die serienmäßigen LED-Rückleuchten. Die dreidimensional aufgebauten Leuchten kennzeichnet zudem ein ebenfalls scharfer, horizontaler Cut. Dieser Cut wird als Linie zwischen den Rückleuchten fortgeführt und bildet eine für die Aerodynamik wichtige Abrisskante. Unterhalb der zweigeteilten Rückleuchten reicht die Heckklappe weit nach außen; weiter vergrößert wurde gegenüber dem Vorgänger die maximale Breite der Heckklappenöffnung. Stilistisch prägend ist zudem, dass der gesamte Bereich zwischen dem horizontalen Cut und der Ladekante eine rechteckige, horizontal ausgerichtete Fläche bildet, die die Breite des Tiguan unterstreicht und den Wagen auch von hinten unverwechselbar macht. Darunter folgen ein anthrazitfarbener Bereich und der hier integrierte Diffusor in „Granitgrau Metallic“. Von hinten betrachtet wird zudem deutlich, dass das Dachhaus leicht eingezogen ist und so, wie bei einem Coupé, eine kraftvolle Schulterpartie entwickelt.

Das Interieur - Raum zum Leben

Selbsterklärende Modernität. Das ebenfalls komplett neu gestaltete Interieur des Tiguan zeigt einen betont sportlichen und zugleich bewussten SUV-Charakter. In dieses Bild passt die konsequent fahrerorientierte Konzeption der Instrumententafel. Die zentralen Elemente sind

das Kombiinstrument (optional als digitales Active Info Display ausgeführt) und mittig das hoch angeordnete und zum Fahrer hin geneigte Infotainmentsystem. An das Infotainmentsystem schließt sich nach unten hin die ebenfalls zum Fahrer hin ausgerichtete, sportliche Mittelkonsole samt Klimasteuerung an. Instrumententafel und Mittelkonsole bilden hier eine stilistische Einheit. Die Mittelkonsole selbst wird durch die hoch angeordnete Schaltung mit einem darum angeordneten Tastenfeld dominiert. Wie im Exterieur, setzten die Designer auch hier das Prinzip „Form follows Function“ konsequent um: Das Tastenfeld wird diagonal auf der Fahrerseite verlängert; hier – optimal erreichbar – ist der runde, intuitiv bedienbare Multifunktionsschalter der neuen 4MOTION Active Control angeordnet. Im Zusammenspiel von Schalttafel, Mittelkonsole und Türbrüstungen entsteht für den Fahrer eine ausgeprägter Cockpit-Atmosphäre. Perfektion im Detail: die schmalen, präzise gearbeiteten Rahmen in Aluminiumoptik rund um die Luftausströmer und die Türlautsprecher. SUV-typisch robust: die Türgriffe. Die Designer unterstreichen zudem über die Oberflächenbeschaffenheit und die Aufteilung der Volumen das SUV-Feeling im Interieur. Den Innenraum prägen zudem ein hohes Maß an konsequent durchdachter Ergonomie und selbsterklärende Bedienstrukturen. Bemerkenswert: die trotz der niedrigen Karosseriehöhe vor allem im Fond deutlich erhöhte Kopffreiheit.

Mehr Raum im Fond. Dank der ausgezeichneten Raumausnutzung haben sich die Platzverhältnisse des neuen Tiguan signifikant verbessert (26 mm mehr Innenraumlänge). So steht den drei Passagieren im Fond ein Plus von 29 mm Knieraum zur Verfügung. Vergrößert hat sich auch das Kofferraumvolumen: Mit bis zu 615 Litern bietet das neue Modell ein Plus von 145 Litern (inkl. fünf Personen an Bord). Die Rücksitzbank ist zudem asymmetrisch teilbar und längs um 18 cm verschiebbar; die Lehne kann darüber hinaus in der Neigung eingestellt werden. Bei umgelegter Rückbank ergibt sich ein Kofferraumvolumen von 1.655 Litern. Praktisch: Die Beifahrersitzlehne wird bei Bedarf komplett nach vorn geklappt, um besonders langes Transportgut zu verstauen. Last but not least kann der Tiguan nun noch einfacher beladen werden, da die Ladekante weiter abgesenkt wurde.

Die Assistenz-, Komfort- und Infotainmentsysteme - Netzwerke

Elektronische Perfektion. Der neue Tiguan ist mit einem Feuerwerk der Innovationen eines der am weitesten entwickelten A-SUV der Welt. Diese Innovationen perfektionieren die Sicherheit, den Komfort, das Infotainment und die Dynamik. Es sind einerseits Technologien wie das 12,3 Zoll große Active Info Display (interaktive, volldigitale Hauptinstrumente mit fünf Info-Profilen) und das erstmals in einem Volkswagen SUV angebotene Head-up-Display, mit dem die Bedienung respektive die Informationskanäle für den Fahrer neue Wege nehmen. Andererseits ist es eine Armada schützender Assistenzsysteme, eine Vielzahl innovativer Komfortsysteme und die Matrix der immer besser vernetzten Infotainmentsysteme, mit denen die Sicherheit, der Komfort und die Konnektivität auf ein neues Niveau gehoben werden. Für die Besitzer des Tiguan wird es selbstverständlich sein, verschiedenste Onlinedienste an Bord zu nutzen und die aktuellen Smartphones der Android- und Apple-Welt in die Bedienung der Infotainmentsysteme einzubinden.

Assistenzsysteme für mehr Sicherheit. Serienmäßig neu an Bord der Grundversion („Trendline“) ist wie skizziert das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung sowie die aktive Motorhaube. Als Novum ebenfalls Serie: der Spurhalteassistent Lane Assist. Darüber hinaus wird die Sicherheitsausstattung durch einen Verbund aus sieben Airbags inklusive Knieairbag (Fahrerseite) ergänzt. Eine selbstverständliche Ausstattung aller Volkswagen auf der Basis des MQB ist zudem die Multikollisionsbremse; sie hilft, gefährliche Folgekollisionen zu vermeiden. Serienmäßig ab der mittleren Ausstattungsstufe („Comfortline“): die Müdigkeitserkennung.

Tiguan Highline mit ACC. Die Topversion („Highline“) ist darüber hinaus mit der automatischen Distanzregelung ACC ausgestattet, die den Tiguan radarbasiert beschleunigt respektive bremst und dabei stets den richtigen Abstand zum vorausfahrenden Verkehr einhält. Ist das SUV mit DSG ausgestattet, erledigt der Wagen mit ACC auch den Stop-and-Go-Verkehr automatisch (Stauassistent). Zu den weiteren Tiguan Systemen, mit denen aktiv oder passiv die Sicherheit unterstützt wird, gehören optional unter anderem der Side Assist (Spurwechselassistent), der proaktive Insassenschutz (erkennt erhöhtes Unfallpotenzial, strafft daraufhin die vorderen Gurte und fixiert präventiv Fahrer und Beifahrer; offene Fenster und Schiebedach werden bis auf einen Spalt geschlossen), der Emergency Assist (erkennt, dass der Fahrer nicht mehr reagiert und bremst den Wagen bis zum Stillstand ab) und das besonders im Gelände sinnvolle Area View (360-Grad-Rundumblick mittels vier Kameras).

Komfortsysteme perfektionieren das Leben an Bord. Volkswagen wird die zweite Generation des Tiguan mit einer neuen 3-Zonen-Klimaautomatik anbieten; über ein separates Bedienteil können dabei auch die Temperaturen und die Lüftung im Fond individuell angepasst werden. Zudem hält diese neue Climatronic dank eines Luftgütesensors mit einem Aktiv-Biogen-Filter die Luftqualität auf einem konstant hohen Niveau und verhindert das Eindringen von Schadstoffen; und zwar bis hin zu Pilzsporen und Allergenen – eine weltweit einzigartige Technologie, wie sie bislang nur Volkswagen einsetzt. Den Komfort steigern komplett neu entwickelte Sitze; optional sind sie vorn auf der Fahrer- und Beifahrerseite mit einer Memory-Funktion ausgestattet. Noch weiter perfektioniert wird der Komfort vorn durch den neuen ergoActive-Sitz für Fahrer und Beifahrer (u.a. mit elektrischer 4-Wege-Lordoseneinstellung und Massagefunktion). Die kurzen und langen Reisen des Lebens werden zudem durch eines der größten Panorama-Aufstelldächer der Klasse (870 mm x 1.364 mm) mit einer integrierten Ambientebeleuchtung angenehmer. Features wie Easy Open / Easy Close (automatisches Öffnen und Schließen der Heckklappe durch eine Fußbewegung hinter dem Tiguan), eine Lenkradheizung und die elektromechanische Progressivlenkung (u.a. Reduzierung der Lenkradumdrehungen und präziseres Fahren im Mittelbereich der Lenkung) sorgen ebenfalls dafür, dass der Komfort perfektioniert wird.

Infotainmentsysteme gehen online. Serienmäßig ist der Tiguan in der Ausstattungslinie „Trendline“ mit dem Radiosystem „Composition Touch“ (5,0-Zoll-Monochrom-Touchscreen) ausgestattet. Im Tiguan Comfortline und Highline kommt ohne Aufpreis das Radiosystem „Composition Colour“ (5,0-Zoll-Farb-Touchscreen) zum Einsatz. Darüber hinaus steht das Radiosystem „Composition Media“ (8,0-Zoll-Farb-Touchscreen) zur Verfügung. Weitere

Ausbaustufen: die Radio-Navigationssysteme „Discover Media“ und „Discover Pro“ (ebenfalls jeweils 8,0 Zoll). Alle Systeme gehören zum Modularen Infotainmentbalken der zweiten Generation (MIB II).

Konnektivität. Der MIB II schafft die Voraussetzung dafür, dass sich der Tiguan via „App-Connect“ mit allen aktuellen Apple- und Android-Smartphones vernetzt. Denn „App-Connect“ integriert neben „MirrorLink™“ auch „CarPlay™“ (Apple) und „Android Auto™“ (Google) in die Infotainmentsysteme. Über die App „Media Control“ bietet Volkswagen als einer der ersten Automobilhersteller auch für Tablets eine Schnittstelle zum Infotainmentsystem. Erneut an Bord ist zudem der Volkswagen Online-Dienst „Guide & Inform“; damit können Services wie aktuellste Stauwarnungen, Informationen zu freien Parkplätzen in umliegenden Parkhäusern (Anzahl und Adresse) und Hinweise zu Tankstellen (Kraftstoffpreise und Adressen) abgerufen werden. Erstmals bietet Volkswagen darüber hinaus den Online-Dienst „Security & Service“ an; dabei kann aus dem Wagen heraus in den verschiedensten Situationen via Callcenter Unterstützung angefordert werden kann. Hier integriert sind unter anderem ein Online-Pannruf, die automatische Unfallmeldung, die Service-Terminplanung (Wartungstermine für den Tiguan mit der Werkstatt vereinbaren) und die Abfrage des Fahrzeugzustandsberichtes. Je nach gebuchtem Paket können via Smartphone darüber hinaus zum Beispiel der Fahrzeugstatus und die Parkposition abgefragt oder die Standheizung aktiviert werden.

Koppelbox mit induktiven Schnittstellen. Das Smartphone selbst wird übrigens einfach in eine neu konzipierte, innovative Koppelbox (Mobiltelefonvorbereitung Comfort) gelegt. Der Clou dabei: Über jeweils induktive – also kabellose – Schnittstellen wird das Telefon aufgeladen und mit der Außenantenne gekoppelt (nach Qi-Standard).

Die Motoren - TSI und TDI

Vier Benziner und vier Diesel. Die verschiedensten Ausstattungen werden sich mit insgesamt acht Euro-6-Motoren kombinieren lassen. Turbolader, Direkteinspritzung, Start-Stopp-System und Rekuperation sind dabei für Volkswagen in dieser Klasse Standard. Die vier Benziner (TSI) leisten 92 kW / 125 PS, 110 kW / 150 PS, 132 kW / 180 PS und 162 kW / 220 PS. Die vier Diesel (TDI) entwickeln 85 kW / 115 PS, 110 kW / 150 PS, 140 kW / 190 PS und 176 kW / 240 PS. Die Basismotorisierungen des neuen Tiguan starten mit Frontantrieb. Alle anderen Tiguan haben den Allradantrieb entweder optional oder serienmäßig an Bord. Im Vergleich zum Vorgänger mit Euro-5-Motoren wurden die Vierzylinder im neuen Tiguan um bis zu 24 Prozent sparsamer; gegenüber dem abgelösten Modell mit Euro-6-Motoren ergeben sich Fortschritte von bis zu 10 Prozent.

Jetzt bis zu 240 PS. Dass der Tiguan der zweiten Generation mit einer neuen Souveränität durchstarten wird, davon zeugt auch die erweiterte Antriebsmatrix. Schon den Vorgänger hatte Volkswagen in diesem Jahr auf die neuen Euro-6-Motoren umgestellt. Doch das neue Modell macht nun sowohl bei den Benzin- als auch den Dieselmotoren einen deutlichen Sprung nach oben: Während in Sachen TSI zuvor bei 150 PS Schluss war, erweitert Volkswagen die Range

wie skizziert um zwei 2,0-Liter-Motoren mit 180 und 220 PS. Groß ist der Sprung ebenfalls bei den Dieselmotoren: Bislang leistete der stärkste TDI 184 PS; dessen Leistung liegt nun bei erwähnten 190 PS. Als Topmotorisierung kommt darüber hinaus das neu konstruierte 240-PS-Triebwerk (2.0 TDI) mit Bi-Turbo-Aufladung und 2.500 bar Einspritzdruck zum Einsatz. Mit 88 kW / 120 PS pro Liter Hubraum hat der 2.0 TDI eine der höchsten spezifischen Leistung im Segment der A-SUV.

Der Allradantrieb - 4MOTION

Allradantrieb mit System. Viele Fahrer eines Tiguan schätzen die Möglichkeit, beruflich und / oder privat auch abseits befestigter Wege sicher voranzukommen. Darüber hinaus bietet der Allradantrieb insbesondere bei widrigen Witterungsverhältnissen ein Plus an Sicherheit. Fakt ist, dass Volkswagen auch den neuen Tiguan je nach Motorisierung optional oder serienmäßig mit dem hoch effizienten Allradantrieb 4MOTION anbietet. Die Bodenfreiheit aller Tiguan 4MOTION ist 11 mm höher (200 statt 189 mm). Darüber hinaus kann der Tiguan mit einer speziellen Offroad-Frontpartie geordert werden; der vordere Böschungswinkel beträgt in diesem Fall 25,6 statt 18,3 Grad. Der hintere Böschungswinkel liegt generell bei 24,7 Grad, der Rampenwinkel ebenfalls. Neu und eigens für das neue SUV wurde zudem die 4MOTION Active Control entwickelt - ein Offroad-Schalter mit vier unterschiedlichen Modi. Unabhängig von der Frontpartie und damit von der On- oder Offroad-Auslegung ist der neue Tiguan für die enorme Anhängelast von bis zu 2.500 Kilo ausgelegt.

4MOTION. Der Allradantrieb 4MOTION arbeitet mit einer Haldex-Kupplung der fünften Generation; die Antriebskraftverteilung an alle vier Räder wird bereits aktiv, bevor Schlupf auftritt. Im Normalfall wird nur die Vorderachse angetrieben; das spart Kraftstoff. Sobald jedoch ein Traktionsverlust droht, schaltet das System die Hinterachse in Sekundenbruchteilen stufenlos hinzu. Parallel zu der als Längssperre fungierenden Haldex-Kupplung übernehmen die in das elektronische Stabilisierungsprogramm (ESC) integrierten elektronischen Differenzialsperren (EDS) an allen Rädern die Funktion von Quersperren.

4MOTION Active Control. Der intuitiv bedienbare Dreh- und Drückschalter der neuen 4MOTION Active Control befindet sich in der Mittelkonsole. Über ihn aktiviert der Fahrer vier übergeordnete Modi und verschiedene Popup-Menüs. Dreht der Fahrer den runden Schalter nach links, gelangt er in die zwei Straßen-Profile „Onroad“ und „Snow“. Wird der Schalter nach rechts gedreht, gelangt der Fahrer in die zwei Offroad-Profile „Offroad“ (automatische Einstellung der Offroad-Parameter) oder „Offroad Individual“ (variierbare Einstellungen). Durch die 4MOTION Active Control lassen sich im Gelände in Sekundenschnelle mit nur einem Griff die Assistenzsysteme an die Antriebssituation anpassen - ein Plus an Sicherheit. Gleiches gilt für einen Modus wie „Snow“; durch ihn wird bei winterlichen Witterungsverhältnissen, etwa im Skigebiet, ebenfalls die Sicherheit optimiert.

Die Ausstattungen - Linien und Pakete

Neu konfigurierte Ausstattungsmatrix. Den neuen Tiguan wird es in den Ausstattungslinien „Trendline“, „Comfortline“ und „Highline“ geben. Alle Versionen können alternativ mit einer Offroad-Frontpartie bestellt werden (25,6 statt 18,3 Grad Böschungswinkel). Einen sportlichen Look bieten der Tiguan Comfortline und Tiguan Highline mit „normaler“ Frontpartie. Noch mehr Dynamik verleihen dem SUV die ebenfalls neu konzipierten „R-Line“ Pakete.

Die R-Line Pakete im Detail. Die R-Line Pakete – ein Gesamtpaket mit Ex- und Interieur-Features sowie ein alternativ erhältliches Exterieur-Paket – setzen auf pure Dynamik. Im Exterieur gehören zum R-Line Programm Leichtmetallräder des Typs „Sebring“ im 19-Zoll-Format; optional sind es sogar die ebenfalls nach einer Rennstrecke benannten 20-Zoll-Leichtmetallräder „Suzuka“ (Maximalgröße beim Vorgänger: 19 Zoll). Bis auf die Radläufe, sind alle ansonsten anthrazitfarbenen Karosseriebereiche in Verbindung mit dem R-Line Exterieur-Paket in Wagenfarbe lackiert. Dies gilt auch für die exklusiven Türbeplankungen, die optisch wie Schwellerverbreiterungen wirken. Details wie Stoßfänger im R-Line Design mit schwarz glänzenden Aerodynamik-Applikationen, ein zweifarbig gestalteter Dachkantenspoiler und ein ebenfalls schwarz glänzender Diffusor im Heck perfektionieren das Exterieur-Design. Innen gehören zum R-Line Gesamtpaket unter anderem Sitze im R-Line Design (Stoff-/Microfasersitzanlage; optional Lederausstattung „Vienna“), Einstiegsleisten aus Aluminium mit R-Line Logo (optional beleuchtet), Ziernähte in „Kristallgrau“, spezielle Dekoreinlagen, Pedalkappen und Fußstütze (Fahrerseite) in Edelstahl, ein schwarzer Dachhimmel und ein Multifunktions-Sportlenkrad in Leder mit R-Line Logo.

Der Plug-In-Hybrid - Studie mit Solardach

Wie es in Sachen Tiguan weitergehen könnte, demonstriert Volkswagen auf der IAA mit dem ersten Plug-In-Hybrid-SUV der Marke: dem Tiguan GTE. Der als Studie präsentierte Volkswagen entwickelt eine Systemleistung von 160 kW / 218 PS und kann im „E-Modus“ über eine Distanz von bis zu 50 Kilometern als rein elektrisches Zero-Emission-Vehicle bewegt werden. Der Durchschnittsverbrauch (kombiniert) beträgt lediglich 1,9 l/100 km; der entsprechende Wert für die CO₂-Emissionen liegt bei 42 g/km. Die vergleichsweise große elektrische Reichweite wird dabei nicht nur durch die auch extern aufladbare Lithium-Ionen-Batterie mit einem Energiegehalt von 13,0 kWh positiv beeinflusst, sondern auch durch ein weltexklusiv im Dach integriertes Solarmodul. In Abhängigkeit von der regionalen Strahlungsleistung der Sonne kann unter idealen Bedingungen die Energie für jährlich bis zu 1.000 km Reichweite (Deutschland 500 km, Südeuropa 800 bis 1.000 km) erzeugt werden.

TSI plus E plus DSG. Die Studie wird von einem direkteinspritzenden Turbobenziner (1.4 TSI mit 115 kW) und einem Elektromotor über die Vorderachse angetrieben. Die Lithium-Ionen-Hochvolt-Batterie versorgt den Elektromotor mit Energie. Getriebeseitig arbeitet der Tiguan GTE mit einem speziell für den Hybrideinsatz entwickelten 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Der Elektromotor wurde in das Getriebegehäuse integriert. Zu den weiteren Komponenten des Hybridantriebs gehören unter anderem eine Leistungselektronik (sie wandelt

den Gleichstrom der Batterie in Wechselstrom für den Elektromotor um) und ein Ladegerät. Gefahren werden kann der Tiguan GTE im beschriebenen „E-Mode“ sowie in den drei weiteren Modi „Hybrid“, „Battery Charge“ und „GTE“. Nach dem Anlassen fährt die Studie automatisch im „E-Mode“ an; ausschließlich via Elektromotor angetrieben, ist der Tiguan bis zu 130 km/h schnell. Beim Erreichen eines minimalen Ladezustandes der Batterie oder bei einer sehr hohen Leistungsanforderung wechselt das Antriebssystem automatisch in den Mode „Hybrid“. Sprich: Der „E-Mode“ wird deaktiviert; der Tiguan GTE verhält sich jetzt wie ein klassischer Vollhybrid, der je nach Antriebssituation automatisch den TSI und / oder die E-Maschine nutzt. Mittels „E-Mode“-Taste wechselt der Fahrer bei Bedarf manuell in den emissionsfreien Betrieb.

GTE-Mode als Boostfunktion. Über die „GTE“-Taste wechselt der Fahrer in den gleichnamigen Modus und aktiviert damit die besonders agile Seite der Studie. Dieser GTE-Mode ist ein Alleinstellungsmerkmal aller Volkswagen mit Plug-In-Hybridantrieb. Die Gaspedal-, Getriebe- und Lenkungskennlinien sind dabei spürbar dynamischer, die Abstimmung des TSI wird zudem leistungsorientierter. Darüber hinaus arbeiten der TSI und die E-Maschine im „GTE“-Modus beim sogenannten „Boosten“ zusammen, um die volle Systemleistung und das größte maximale Systemdrehmoment abzurufen. In diesem Fall beschleunigt der bis zu 200 km/h schnelle Tiguan GTE in kurzen 8,1 Sekunden auf 100 km/h.