

VW Tiguan 2.0 TDI Sport & Style (DPF)

Fünftüriger Geländewagen der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Volkswagen steigt reichlich spät ins Segment der kleinen SUVs ein. Mit dem Tiguan bringt der Konzern aber einen ausgereiften und hochwertigen Kompakt-Allradler auf den Markt. Auf Antrieb überzeugen kann er mit seiner guten Verarbeitungsqualität und seiner einfachen Bedienbarkeit, auch das Raumangebot ist für seine Klasse großzügig bemessen. Nur der Kofferraum wird deutlich kleiner, wenn man das Notrad in der Aufpreisliste wählt. Im Bereich Sicherheit kann der Tiguan klar Punkten, er bringt ein sicheres Fahrwerk, standfeste Bremsen und für den Notfall sehr gute Crash-Ergebnisse mit. Der neue Common-Rail-Diesel mit 140 PS läuft angenehm ruhig und leise, ist aber eher der dezente Kraftspender als der ruppige Reißer - was sicher auch am hohen Fahrzeuggewicht von über 1,7 Tonnen liegt, das deutlich aufs Temperament schlägt. Und sich dann auch im Verbrauch zeigt, flott bewegt gönnt sich der Tiguan schnell auch über 9 l/100 km. Immerhin steht ihm ein geschlossenes Partikelfilter-System zur Seite und entfernt wirkungsvoll den Ruß aus dem Abgas. Wer auch mal im leichten Gelände unterwegs sein will, kann die Variante Track & Field ordern, die neben einer geänderten Front auch über ein spezielles Offroadprogramm u.a. mit Bergabfahrassistent verfügt. Alles in allem ist der Tiguan 2.0 TDI ein gelungenes und harmonisches Auto, das viele Stärken und wenig Schwächen aufweist. Das lässt sich VW aber auch bezahlen, zum Grundpreis von 30.700 Euro addierten sich beim Testwagen noch knapp 11.000 Euro für ein paar Extras. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** viele.



- + gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + gutes Raumangebot
- + bequeme Sitze
- + sicheres Fahrwerk
- + standfeste Bremsen
- + laufruhiger Motor
- + Partikelfilter Serie
- mit Reserverad kleiner Kofferraum
- relativ teure Anschaffung

Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 1,8

- + Die Verarbeitung der Karosserie erreicht das hohe Qualitätsniveau, dass sich VW als Konzern-Ziel gesetzt hat. Die Bleche sind passgenau verbaut, die Spalten gleichmäßig schmal und die Türen fallen satt ins Schloss. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen nicht. Der Unterboden ist im vorderen Bereich völlig glattflächig, wodurch sich Luftverwirbelungen und damit auch der Verbrauch reduzieren. Mit robusten Materialien und sauber verarbeitet präsentiert sich der Innenraum. Aluapplikationen und Chromfassungen beispielsweise für Lüftungsgitter und Instrumente sowie gegen Aufpreis edles Leder sorgen für einen Hauch von Luxus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Bis zu 2.200 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden. Kleine Rempler fängt der unlackierte

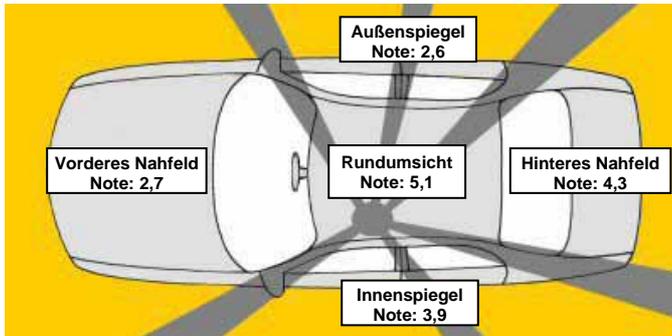
untere Teil der Heckschürze auf und vermeidet so teure Lackreparaturen.

- Die unlackierten Seitenleisten am unteren Karosseriebereich sind zu tief, sie schützen kaum vor unvorsichtig geöffneten fremden Autotüren oder Einkaufswagen. Die elektrischen Sicherungen sind schwer zu erreichen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparatur-Set zur Verfügung; ein schmales Notrad kostet 215 Euro Aufpreis, eine ausreichend große Kofferraummulde für ein defektes Standard-Rad gibt es nicht.

Sicht

Note: 2,6

- Die Übersichtlichkeit der Karosserie kann nur zufriedenstellen, gerade nach vorne kann man die abfallende Front schlecht abschätzen, mit dem Parklenkassistent "Park Assist" lässt sich das aber kompensieren.
- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr. Die Wirksamkeit der Scheibenwischer



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

ist gut. Die Sicht in den großen und beheizten Außenspiegeln ist gut. Der Innenspiegel blendet auf Wunsch bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Gegen Aufpreis gibt es die Frontscheinwerfer mit Xenonlicht für Abblend- und Fernlicht sowie Kurven- und Abbiegelicht; diese Features funktionieren sehr gut und sorgen bei Dunkelheit für eine ausgewogene und hilfreiche Straßenausleuchtung. Ebenso in der Optionsliste finden sich akustische hintere Parksensoren oder vordere und hintere Parksensoren in Verbindung mit automatischem Einparken, jede Variante lässt sich auch mit einer Heckkamera kombinieren, das Kamerabild wird mit Hilfslinien im großen Navidisplay angezeigt.

- Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der neue Tiguan schlecht ab, weil gerade die sehr breiten C-Säulen die Sicht nach schräg hinten einschränken - hier helfen auch die versenkbaren Kopfstützen der Rückbank nicht mehr viel.



Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

Ein-/Ausstieg Note: 2,3

Der Zustieg hinten klappt zufriedenstellend, der untere Bereich der Türausschnitte wird durch die hinteren Radläufe eingeschränkt.

- + Vorn kann man recht bequem ein- und aussteigen, Die Türausschnitte sind hoch und ausreichend breit, besonders die Sitzfläche befindet sich in optimaler Höhe zur Straße. Für die Zentralverriegelung gibt es eine praktische Fernbedienung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen. Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer sowie die Umfeldbeleuchtung (Option) eine Weile, wenn die Zentralverriegelung betätigt wird (beim Öffnen sowie beim Schließen). Die Türaufhalter sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen.
- Typisch für einen Geländewagen, auch für einen "kleinen" wie den

Tiguan, sind die recht hohen Schweller, beim Einsteigen müssen die Beine hoch angehoben werden.

Kofferraum-Volumen* Note: 3,7

Mit 290 l fällt der Gepäckraum sehr klein aus für ein Fahrzeug dieser Größe. Das Testauto war mit aufpreispflichtigem Notrad ausgestattet, das etwas Kofferraumvolumen kostet. Klappt man die Rückbank um, vergrößert sich der Platz auf 695 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Aufgrund der sehr flachen Form fasst der Kofferraum des Tiguan lediglich 290 l Gepäck.

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 2,0

- + Die Kofferraumklappe lässt sich bequem öffnen und schließen, die Heckklappe schwingt weit nach oben. Innen stört keine Bordwand. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Durch sein praktisches Format kann das Gepäckabteil sehr gut genutzt werden.
- Die Ladekante fällt mit 78 cm hoch aus, dass Gepäck muss weit angehoben werden.

Kofferraum-Variabilität Note: 1,6

- + Die Rücksitzbank und die Lehne sind asymmetrisch geteilt. Den Klappmechanismus zum Umklappen kann man leicht bedienen. In der Rücksitzlehne befindet sich eine praktische Ladeluke. Für lange und sperrige Gegenstände lässt sich die Beifahrerlehne vorklappen. Zum Verstauen von Kleingepäck sind große Ablagefächer unter dem Kofferraumboden vorhanden.

Innenraum Note 1,6

Bedienung Note: 1,2



Hervorragende Funktionalität und sehr gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Tiguan

- + Bei der Bedienung gibt der neue Tiguan kaum Rätsel auf, sie orientiert sich weitgehend an den VW-typischen Strukturen. Lenkrad, Pedale und Schalthebel liegen günstig, das Volant lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Die klar gezeichneten Instrumente sind sehr gut ablesbar. Auf Wunsch werden die Wischer und das Abblenden des Innenspiegels automatisch gesteuert. Die Klimaregler sind vorbildlich hoch in der Mittelkonsole positioniert. Auch das Radio ist einwandfrei erreichbar, auf Wunsch gibt es ein neu entwickeltes Navigationssystem mit Touchscreen und Festplatte, die neben den Navi-Karten auch Musik speichern kann; die Bedienung erfordert eine gewisse Eingewöhnung aufgrund des hohen Funktionsumfangs, ist aber logisch und übersichtlich. Die übrigen Schalter und Knöpfe sind sinnvoll angeordnet und weitgehend beleuchtet. Den Bordcomputer, der u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigt, gibt's serienmäßig, für den praktischen Tempomat muss man Aufpreis zahlen. Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über eine Ab- und Auf-Automatik mit Einklemmschutz. Vorne und hinten kann Kleingepäck in zahlreichen praktischen Ablagen verstaut werden, in den Türfächern vorne finden sogar 1,5-l-Flaschen Platz. Das zufriedenstellend große Handschuhfach ist beleuchtet und kann auch gekühlt werden. Für fast alle wichtigen Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden, nur die fürs Fahrlicht fehlt wieder mal.
- Die elektrisch betätigte Handbremse wird zwar über einen kleinen Hebel zwischen den Vordersitzen aktiviert, allerdings muss man gleichzeitig die Fußbremse betätigen, so dass von der Beifahrerseite aus ein Betätigen nicht möglich ist. Die SAFE-Sicherung ermöglicht unbeabsichtigtes Einsperren von Insassen bei versehentlicher Zentralschließung über die Funkfernbedienung.

Raumangebot vorne*

Note: 1,5

- + Auf den Vordersitzen finden bis zwei Meter große Personen bequem Platz. Die Innenbreite ist großzügig bemessen. Auch subjektiv stellt sich ein angenehmes Raumgefühl ein.

Raumangebot hinten*

Note: 2,2

- + Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, gibt's hinten trotzdem noch Platz für über 1,90 m große Insassen. Obwohl die Innenbreite nicht ganz so großzügig wie vorne ausfällt, ist das Raumgefühl sehr angenehm.



Hinten finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 2,4

Kurze Fahrbahnunebenheiten und wellige Fahrbahn federt der neue Tiguan zufriedenstellend ab, hier merkt man deutlich seine straffe Fahrwerksauslegung. Sie hat aber auch den Vorteil, dass die Karosserie bei schnellen Richtungsänderungen trotz des ho-

hen Aufbaus weniger wankt.

- + Lange Bodenwellen werden gut pariert, die Karosserie liegt ruhig auf der Straße und schwingt nicht nach. Die Federung spricht gut an, sie schluckt Vertiefungen in der Fahrbahn (z.B. Kanaldeckel oder Querfugen) und einzelne Erhebungen souverän. So liegt der Tiguan ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Bei Beladung ändert sich die Federung kaum.

Sitze

Note: 1,9

- + Fahrersitz und Beifahrersitz lassen sich durch die Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind sehr gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Bei Kurvenfahrten bieten die straff gefederten Vordersitze insgesamt guten Seitenhalt. Auch an der Sitzposition des Fahrers gibt es nichts auszusetzen. Der Fahrer kann seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Für alle Insassen auf den äußeren Plätzen sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden. Der Sitzkomfort der straff gefederten Rücksitze ist gut, die Sitzfläche kann mit ihrer Ausformung und ihrer guten Oberschenkelunterstützung überzeugen.
- Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen (Extra) schwitzt man im Sommer.

Innengeräusch

Note: 1,9

- + Eine weitere Stärke des Tiguan ist sein niedriges Innengeräusch. Er kann sowohl bei den Messungen bis 130 km/h überzeugen als auch beim subjektiven Eindruck; sogar bei Geschwindigkeiten über 160 km/h sind Unterhaltungen zwischen den Insassen noch möglich, ohne sich anschreien zu müssen.

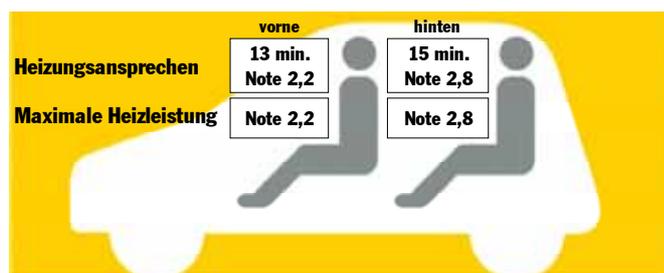
Heizung, Lüftung

Note: 2,2

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Hinten spricht die Heizung nur mäßig an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung.

- + Vorne dagegen kann sowohl das Ansprechverhalten als auch die Wirkung der Heizung überzeugen und zeigt, dass auch sparsame Dieselaautos ihre Insassen nicht im Kalten sitzen lassen müssen. Eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, gegen Aufpreis eine Klimaautomatik, die die Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer separat erlaubt.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 2,2

- + Mit den 1.740 kg Leergewicht haben die sonst munteren 140 TDI-PS viel zu tun. So schneidet der Tiguan beim Überholvorgang nur zufriedenstellend ab. Die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang sind aber gut.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Den wahren Fortschritt des neuen CommonRail-Diesels gegenüber der bisherigen Pumpe-Düse-Einspritzung merkt man bei der Laufkultur, vor allem das raue Verbrennungsgeräusch hat der Vierventiler abgelegt. Weitgehend frei von störenden Vibrationen kann der neue Motor auch gehobenen Komfortansprüchen gerecht werden.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos. Ein präzises und leicht schaltbares Getriebe, das den hohen VW-Ansprüchen gerecht wird.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstimmung des Sechsgang-Getriebes ist gut gelungen. Für jeden Geschwindigkeitsbereich steht der passende Gang zur Verfügung. Die Gänge eins bis drei sind eher kürzer übersetzt für flottes Vorwärtskommen in der Stadt; Abbiegen ist somit auch im dritten Gang möglich. Der sechste Gang ist sehr lange ausgelegt, das senkt auf der Autobahn das Drehzahlniveau und kommt dem Verbrauch zu gute, beim Beschleunigen und an Steigungen muss aber oft zurückgeschaltet werden, da der Motor mit dem hohen Fahrzeuggewicht und der langen Übersetzung zu kämpfen hat.

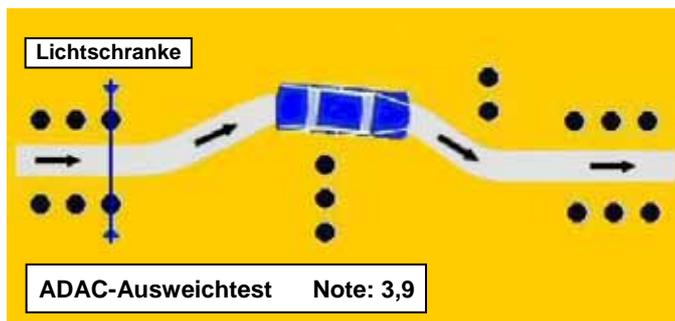
Fahreigenschaften

Note 1,9

Fahrstabilität

Note: 2,2

- Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der neue Tiguan nur zufriedenstellend ab, da er nicht zuletzt wegen seines Gewichts stark über die Vorderräder schiebt (Untersteuern). Es besteht aber keinerlei Kipp- oder Schleudergefahr, das serienmäßige ESP regelt effektiv.
- + Der Tiguan verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und bleibt einwandfrei beherrschbar - auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten. Bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält er sehr gut seine Spur. Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion, auch auf weniger griffiger Straße.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Wagen und bleibt damit auch für weniger geübte Fahrer gut beherrschbar. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verhält sich der Wagen untürkisch. In Grenzsituationen greift das ESP hilfreich ein.

Lenkung*

Note: 2,2

- Mit einem Wendekreis von knapp 11,8 m liegt der Tiguan im Mittelfeld seiner Klasse.
- + Das Auto reagiert auch bei hohem Tempo spontan auf Kurskorrekturen am Lenkrad, ohne dabei einen nervösen Eindruck zu hinterlassen. Die direkte und präzise Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn und unterstützt mit ihrer ausgewogenen Übersetzung die Handlichkeit des Autos. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist gering.

Bremse

Note: 1,5

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Tiguan 37 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bereifung 235/50 R18). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausge-

sprochen standfest. Spontan ansprechend und fein dosierbar am Bremspedal ist die Bremse ohnehin.

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,2

- + Der Tiguan verfügt serienmäßig über ABS, einen Bremsassistenten und das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, ebenso über die elektronische Differenzialsperre EDS. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. In geöffneten Türen warnen Rückstrahler. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht. Das Off-Roadprogramm (Aufpreis) beinhaltet Bergabfahrassistent, Anfahrhilfe, EDS und ABS-Anpassung sowie eine geänderte Gaspedalcharakteristik.
- Die Handbremse kann von der Beifahrerseite aus nicht bedient werden, da neben dem kleinen Hebel gleichzeitig die Fußbremse betätigt werden muss.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,8

- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Tiguan alle fünf möglichen Sterne. Er verfügt neben Front- und Seitenairbags vorn auch über von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Gegen Aufpreis gibt es hinten Seitenairbags mit Gurtstraffern.
- Die Kopfstützen der Rückbank reichen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m; zusätzlich ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze zu groß.

Kindersicherheit

Note: 1,7

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen, auch mittels Isofix-System oder Ankerhalten. Das Angurten hinten auf den Außensitzen ist leicht, da die Schösser fest installiert sind. Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus (Außensitze). Die Gurtschösser sind so kurz, dass auch Kinderrückhaltesysteme mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Die Abstände der unteren Gurtpunkte sind ebenso bei besonders breiten Kinderrückhaltesystemen groß genug (Außensitze). Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze installiert werden.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier möglichen Sternen nur durchschnittlich ab.

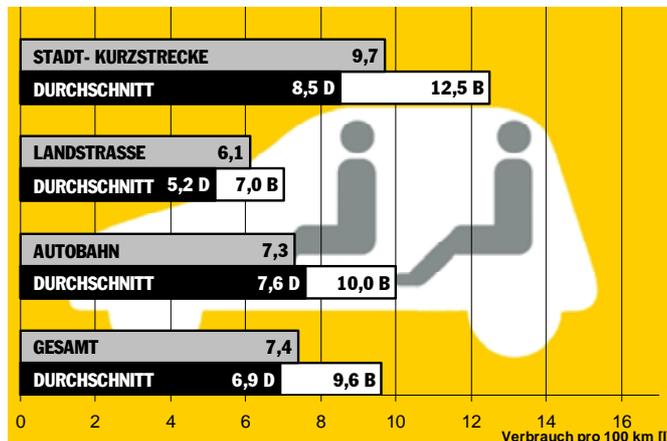
Verbrauch/Umwelt

Note 2,7

Verbrauch*

Note: 3,7

Mit einem durchschnittlichen Verbrauch nach ADAC-Ecotest-Kriterien von 7,4 l Diesel pro 100 km schneidet der neue Tiguan mit 140 PS TDI-Motor zufriedenstellend ab. Innerorts benötigt er hohe 9,7 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn befriedigende 7,3 l alle 100 km. Die von VW versprochenen Verbrauchswerte lassen sich mit einem sensiblen Gasfuß und vorausschauendem Fahren erreichen. Wer stets flott unterwegs ist, muss mit Verbrauchswerten um die 10 l/100 km oder mehr rechnen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich niedrig, Rußpartikel werden mit einem geschlossenen System herausgefiltert. Mit 202 g CO₂-Ausstoß pro Kilometer liegt der Tiguan erheblich über dem angestrebten Ziel von 140 g.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,0

Betriebskosten

Note: 2,3

Obwohl sich der Tiguan nicht gerade als Sprintsparkönig erweist, erhält er aufgrund der nicht ganz so teuren Preise für Dieseldieselfkraftstoff noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 1,6

Für die Beurteilung liegen uns vom Hersteller noch keine Daten

vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Volkswagen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 1,1

- + Den Tiguan hat VW ganz neu auf den Markt gebracht, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist also kein Modellwechsel zu erwarten. Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns gelten im Allgemeinen als wertstabil. Zudem ist der kleine Bruder des Touareg im beliebten Fahrzeugsegment der kleinen SUVs angesiedelt. Dies alles sind Punkte, die eine hohe Wertbeständigkeit erwarten lassen.

Kosten für Neuanschaffung

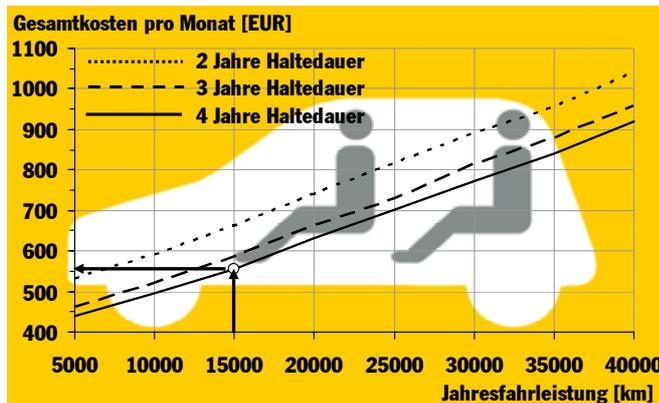
Note: 3,5

Mit einem Grundpreis von 30.700 Euro kann das von uns getestete Modell nicht gerade als günstig eingestuft werden; immerhin hat VW bei der Ausstattung nicht zu sehr geknausert: Leichtmetallräder, Tempomat, CD-Radio und Klimaanlage sind schon dabei.

Fixkosten

Note: 2,9

- Trotz der höheren Steuer für den Selbstzünder bewegen sich die fixen Kosten durch eine akzeptable Typklasseneinstufung in der Vollkaskoversicherung noch auf durchschnittlichem Niveau.
- Denn der Beitrag für die Haftpflichtversicherung ist alles andere als erfreulich; hier langen die Assekuranzen durch die hohe Einstufung kräftig hin.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 555 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TSI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1986
Leistung [kW(PS)]	110(150)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	240/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	9,3	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	186
Verbrauch pro 100 km [l]	8,9S	7,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/21	20/18/23
Steuer pro Jahr[Euro]	94	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	549	531
Grundpreis[Euro]	26.700	28.800

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1986 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,7/6,1/7,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	189 g/km/ 202 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4427 mm/1809 mm/1686 mm
Leergewicht/Zuladung	1740 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	865 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	133 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	46 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	282 Euro
Monatliche Gesamtkosten	555 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/18/23
Grundpreis	30.700 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	1750 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	370 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Rußpartikelfilter	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1270 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Regensensor)	165 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/315 Euro°
Navigationssystem	ab 850 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2110 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (im Winterpaket)	395 Euro°
Skisack/Durchladeluke (nur Durchladeluke)	Serie

Außen

Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Panorama-Glasdach	1130 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (im Winterpaket)	395 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

Karosserie/Kofferraum	2,5
Verarbeitung	1,8
Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen*	3,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0
Kofferraum-Variabilität	1,6
Innenraum	1,6
Bedienung	1,2
Raumangebot vorne*	1,5
Raumangebot hinten*	2,2
Innenraum-Variabilität	3,0
Komfort	2,1
Federung	2,4
Sitze	1,9
Innengeräusch	1,9
Heizung, Lüftung	2,2
Motor/Antrieb	2,1
Fahrleistungen*	2,2
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	1,9
Fahrstabilität	2,2
Kurvenverhalten	1,7
Lenkung*	2,2
Bremse	1,5
Sicherheit	2,0
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	2,7
Verbrauch*	3,7
Abgas	1,8
Wirtschaftlichkeit*	2,0
Betriebskosten*	2,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,6
Wertstabilität*	1,1
Kosten für Neuanschaffung*	3,5
Fixkosten*	2,9

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Dezember 2007