



VW Tiguan 2.0 TDI BMT Sport & Style 4Motion

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Das in Deutschland meistverkaufte SUV wurde nun gründlich überarbeitet. Während sich der Tiguan einerseits optisch moderner zeigt, findet man auch unter dem Blechkleid eine Vielzahl an technischen Neuerungen. So sind nun eine Müdigkeitserkennung, ein gut funktionierender Spurhalteassistent und das innovative Lichtsystem "Dynamic Light Assist" erhältlich. Das optionale Lichtsystem zählt zu den Besten am Markt und ist eine echte Kaufempfehlung. Überzeugen kann der Tiguan aber auch mit guter Verarbeitung, einfacher Bedienbarkeit und großzügigem Raumangebot. Die Allradvariante ist für leichte Geländefahrten gut geeignet, bietet aber gleichzeitig einen guten Fahrkomfort auf normalen Straßen. Mit dem 140 PS Dieselmotor ist man auch bei langen Fahrten ausreichend motorisiert, der Verbrauch liegt dank des optionalen Blue Motion Technology Pakets (Kraftstoff sparende Technologien) auf akzeptablem Niveau. Der Preis von 31.950 Euro ist angesichts des ausgewogenen Gesamtpaketes durchaus vertretbar. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi Q3, BMW X1, Nissan Qashqai.

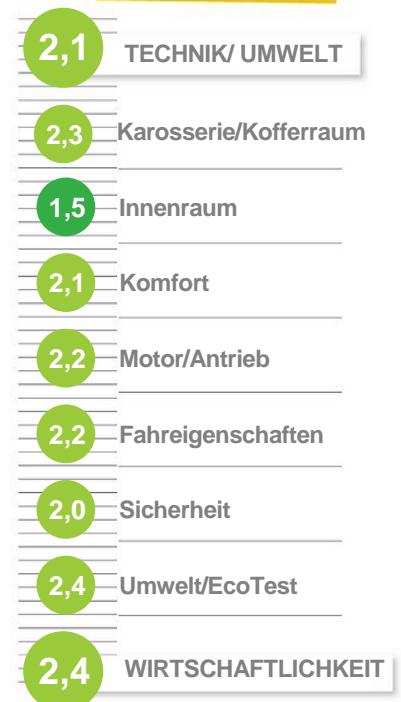
+ gute Verarbeitung, sehr einfache Bedienung, sehr gutes Raumangebot, bequeme Sitze, sicheres und komfortables Fahrwerk, exzellentes Lichtsystem (Dynamic Light Assist)

- hohe Kofferraum-Ladekante, keine gut sichtbare Fahrlichtanzeige, hinten schwache Heizung

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



⊕ Der VW Tiguan kann durch seine solide und saubere Verarbeitung überzeugen. Alle Karosserieteile sind passgenau verbaut, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und die Türen fallen satt ins Schloss. Mit sauber verarbeiteten aber nicht immer ganz hochwertigen Materialien präsentiert sich der Innenraum. An einigen Stellen wurde einfaches Hartplastik verbaut, der Golf zeigt sich hier in einigen Details ein Stück ausgereifter. Wie es sich für einen SUV gehört sind die Türausschnitte nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen nicht. Der Unterboden ist fast durchgehend glattflächig und im Motorbereich vollkommen geschlossen, was Luftverwirbelungen und damit auch der Verbrauch reduzieren. Der Tiguan bietet schon in der Sport&Style Ausstattung eine gewisse Geländetauglichkeit, bewältigt Hänge mit bis zu 18° Böschungswinkel. Wer das SUV noch geländetauglicher haben will, kann die Track&Field Ausstattung wählen. Durch die geänderte Frontstoßstange können dann bis zu 28° Böschungswinkel bewältigt werden. Die Stoßfänger sind gut gegen Verkratzen geschützt, dicke Seitenleisten und Kunststoffränder an den Radläufen schützen vor Beschädigungen z.B. durch kleine Parkrempler. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Eine stabile Reling ist Serie. Die maximale Anhängelast beträgt stolze 2.200 kg (Track&Field: 2.500 kg). Die maximale Zuladung liegt bei großzügigen 545 kg.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparatur-Set zur Verfügung. Gegen Aufpreis gibt es immerhin ein schmales Notrad. Nur dann findet man auch einen Wagenheber an Bord.

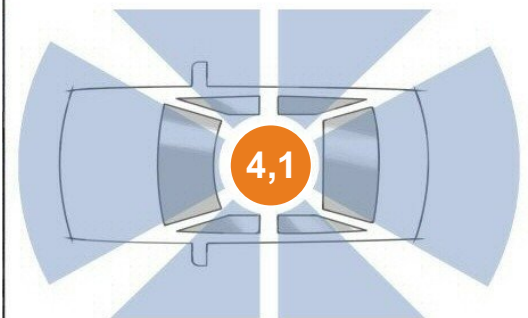
Vorne ist das Fahrzeug recht unübersichtlich, da die Motorhaube im vorderen Bereich nicht einsehbar ist.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition kann man den umliegenden Verkehr gut überblicken. Aufgrund der fast senkrechten Heckpartie, ist das hintere Fahrzeugende gut abschätzbar. Optional sind Einparkensoren für vorne und hinten lieferbar. Zudem gibt es einen gut funktionierenden Parklenkassistent, welcher Parklücken während der Vorbeifahrt vermisst und auf Knopfdruck selbstständig einparkt. Die Sicht in den großen und beheizten Außenspiegeln ist gut. Der fahrerseitige besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel blendet auf Wunsch bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Serienmäßig gibt es in die Nebelscheinwerfer integrierte Abbiegelichter und eine Tagfahrlicht-Schaltung der Scheinwerfer.

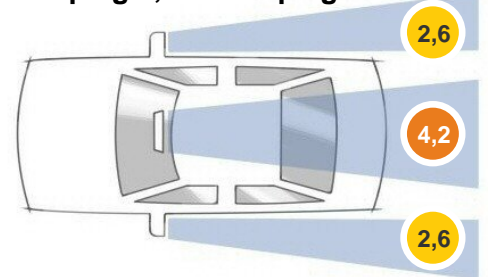


Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

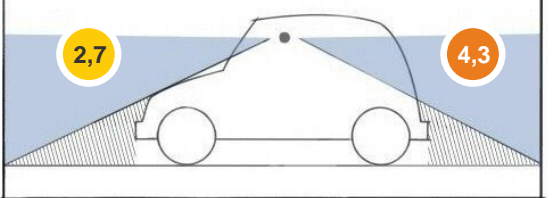
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

Die sehr aufwendig gestalteten aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht und dynamischer Fernlichtregulierung (Dynamic Light Assist; optional) leuchten die Fahrbahn exzellent aus. Die Kombination aus Xenonscheinwerfer und Dynamic Light Assist sorgt in Verbindung mit der leicht erhöhten Einbauposition der Scheinwerfer für eine fast konkurrenzlos gute Fahrbahnausleuchtung. Speziell für Personen, welche bei Nachtfahrten Probleme mit den Augen haben, eine echte Kaufempfehlung.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Tiguan nicht besonders gut ab, weil gerade die sehr breiten C-Säulen die Sicht nach schräg hinten einschränken - hier helfen auch die versenkbaren Kopfstützen der Rückbank nicht viel. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt nur mäßig aus.

2,4 Ein-/Ausstieg

Auch wenn sich der Sitz auf fast optimaler Höhe befindet, um bequem ein- und auszusteigen, stört vor allem der sehr hohe Schweller, wodurch die Füße weit angehoben werden müssen. Großzügig bemessen sind dagegen die Türausschnitte. Selbst große Personen müssen zum Einsteigen nicht den Kopf einziehen. Hinten klappt der Zustieg zufriedenstellend, der untere Bereich der Türausschnitte wird durch die breiten Radläufe eingeschränkt.

⊕ Für die Zentralverriegelung gibt es eine praktische Fernbedienung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen. Gegen Aufpreis gibt es ein gut funktionierendes schlüsselloses Zugangssystem (im Testwagen verbaut). Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer sowie die Umfeldbeleuchtung (Option) eine gewisse Zeit nach, wenn die Zentralverriegelung betätigt wird (beim Öffnen sowie beim Schließen). Die Türaufhalter sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen.

2,3 Kofferraum-Volumen*

Das gemessene Kofferraumvolumen liegt bei nur durchschnittlichen 380 l. Unter dem Kofferraumboden findet sich noch ein Fach mit ca. 60 l Stauraum. Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckmanagement-Paket, dann ist der Kofferraumboden variabel.

⊕ Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf brauchbare 785 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Das Fahrzeug lässt sich dann gut bis zum Dach beladen.



Der Kofferraum fasst durchschnittliche 380 l Volumen fürs Gepäck. Bei umgeklappter Sitzbank stehen üppige 785 l Volumen zur Verfügung.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ 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.

2,2 Kofferraum-Variabilität

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

1,5 INNENRAUM

1,1 Bedienung

⊕ Die Bedienung des Tiguan gibt keine Rätsel auf, die ergonomische Gestaltung des Cockpits macht das Fahren angenehm. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan-, Durchschnittsverbrauch und Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man, nicht ganz optimal gelöst, durch herausziehen des Lichtschalters. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedienung der optionalen Klimaautomatik ist einwandfrei, alleine die Symbole könnten etwas größer sein. Das optionale Navigationssystem lässt sich über den Touchscreen recht einfach bedienen und sitzt in optimaler Höhe, die angezeigten Anweisungen kann man gut ablesen. Alle vier Fensterheber verfügen über eine Antippautomatik (öffnen und schließen) sowie über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – alle Schalter in der Fahrertüre sind sehr ergonomisch angeordnet. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist gut. Das Handschuhfach ist zwar groß und beleuchtet, allerdings vom Format her eher ungünstig. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig verbaut.

⊖ Die Kontrollleuchten für aktiviertes Fahrlicht und Nebelscheinwerfer sollten in den Armaturen integriert sein.



Hervorragende Funktionalität und sehr gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Tiguan.

1,5 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen finden knapp zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist noch großzügiger. Die Innenbreite ist großzügig bemessen. Auch subjektiv stellt sich ein angenehmes Raumgefühl ein.

2,5 Raumangebot hinten*

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, gibt's hinten trotzdem noch Platz für über 1,90 m große Personen (Rückbank ganz nach hinten gestellt). Obwohl die Innenbreite nicht ganz so großzügig wie vorne ausfällt, ist das Raumgefühl sehr angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die beiden Rückbankteile lassen sich unabhängig voneinander längs verschieben und bieten so je nach Bedarf die Wahl zwischen größerem Kofferraum oder üppiger Beinfreiheit für die Fondpassagiere.

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

(Testwagen mit adaptiver Fahrwerksregelung DCC)

⊕ Das optionale adaptive Fahrwerk lässt sich in drei Stufen einstellen (Comfort, Normal, Sport). Im Normal-Modus zeigt der Tiguan einen ausgewogenen Federungskomfort. Die Aufbaubewegungen sind selbst beim Durchfahren von langen Bodenwellen mit Autobahngeschwindigkeit nicht zu ausgeprägt. Kurze Bodenwellen oder Einzelhindernisse wie Querfugen oder Kanaldeckel schluckt das Fahrwerk weitgehend problemlos. Eine Stuckerneigung bei welliger Fahrbahn ist nicht vorhanden. Wer es noch komfortabler mag, kann den Comfort-Modus aktivieren. Das Ansprechen der Federung auf harte Einzelhindernisse ist dann etwas weicher, wobei der Unterschied zum Normal-Modus gering ausfällt. Einen deutlicheren Sprung beim Komfortverhalten spürt man, wenn man von Normal auf Sport wechselt. Dann wird auch die Lenkunterstützung etwa zurückgenommen, was zusammen mit den straffer eingestellten Dämpfern für ein agileres Fahrverhalten sorgt. Komforteinbußen muss man dann aber in Kauf nehmen. Insgesamt fällt die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven noch akzeptabel aus. Im Sport-Modus nimmt die Seitenneigung bei Kurvenfahrt spürbar ab. Neben dem adaptiven Dämpfersystem kann optional auch ein strafferes Sportfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung bestellt werden.

1,8 Sitze

⊕ Die im Sport&Style serienmäßigen Sportsitze kann man auch mit Lederausstattung ordern. Dann besitzt der Fahrersitz eine elektrische Höhen- und Neigungseinstellung, wodurch man diesen unterschiedlichen Personengrößen anpassen kann. Der Beifahrersitz ist manuell in der Höhe einstellbar. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind sehr gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Der Fahrersitz ist mit einer in der Höhe und Intensität elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, für den Beifahrer ist immerhin eine in der Intensität einstellbare Stütze vorhanden. Bei Kurvenfahrten bieten die straff gefederten Sportsitze einen guten Seitenhalt. An der Sitzposition des Fahrers gibt es insgesamt nichts auszusetzen. Der Fahrer kann seine Beine sehr gut abstützen. Der Sitzkomfort der straff gefederten Rücksitze ist gut.

Die Lehnen sind hoch, bieten eine zufriedenstellende Rückenunterstützung und lassen sich in der Neigung einstellen. Die Sitzfläche bietet eine gute Oberschenkelunterstützung. Insgesamt lassen sich auf den hinteren Außensitzen auch lange Fahrten bequem bewältigen.

– Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer schnell.

2,1 Innengeräusch

+ Sowohl Fahr- als auch Motorgeräusche sind im Tiguan gut gedämmt. So liegt das gemessene Geräuschniveau bei 130 km/h mit knapp 68 dB(A) im niedrigen Bereich. Fährt man schneller, nehmen zwar die Windgeräusche deutlicher zu, dringen aber nie unangenehm in den Innenraum.

2,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne gut an und erwärmt den Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten dauert es aber deutlich länger, bis die Wohlfühltemperatur von 22°C erreicht wird. Die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten eher mau.

+ Eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, gegen Aufpreis eine Klimaautomatik, die die Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer separat erlaubt. Zudem gibt es bei Wahl der Klimaautomatik eine automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor, welche stets für gute Atemluft im Innenraum sorgt. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.

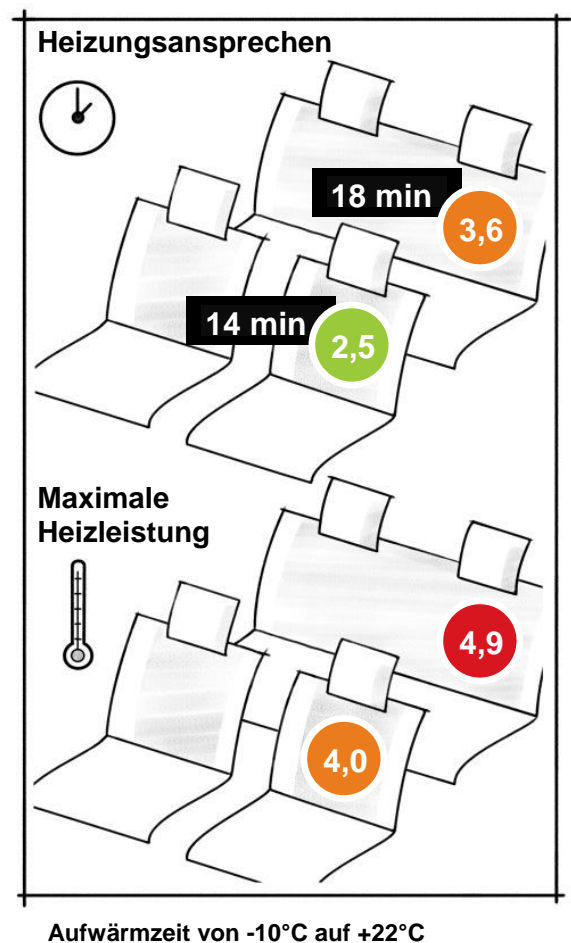
2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Mit dem 140 PS starken Dieselmotor können zufriedenstellende Fahrleistungen erreicht werden. So gelingt der Sprint von 60 auf 100 km/h in rund sieben Sekunden, was für flotte Überholmanöver reicht. Die Elastizitätswerte sind in allen Gängen zufriedenstellend. Kein Wunder, entwickelt der Diesel auch bis zu 320 Nm Drehmoment, welches schon ab 1.750 1/min anliegt.

2,0 Laufkultur

+ Für einen Vierzylinder-Diesel dringen auffallend wenige Vibrationen in den Innenraum. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor etwas zum Dröhnen. Alles in allem kann man an der Laufkultur allerdings nicht viel aussetzen.



1,6 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge lassen sich sehr gut schalten, nichts hakt und die Gänge rasten einwandfrei ein. Auch sehr schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang ist einfach und ohne Getriebegeräusche einlegbar. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, den passenden, kraftstoffsparenden Gang zu verwenden.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Getriebes passen gut, die Drehzahlsprünge sind gleichmäßig und nicht zu groß. Die Gesamtübersetzung ist eher lang ausgelegt, was hilft Kraftstoff zu sparen. Auf der Autobahn muss aber bei hoher Leistungsanforderung oft einen Gang zurück geschaltet werden, möchte man dann noch zügig beschleunigen.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Tiguan 4Motion zufriedenstellend ab. Fährt man mit hohem Lenkwinkel durch den Parcours, neigt das Fahrzeug beim Gegenlenken deutlich zum Überschieben. Beim zurücklenken in die Ausfahrgasse, bricht dann das Heck leicht aus. ESP greift aber stark ein und verhindert ein Schleudern des Fahrzeugs.

⊕ Der Tiguan verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und ist gut beherrschbar - auch bei hohen Geschwindigkeiten. Bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält er sehr gut seine Spur. Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion, auch auf weniger griffiger Straße.

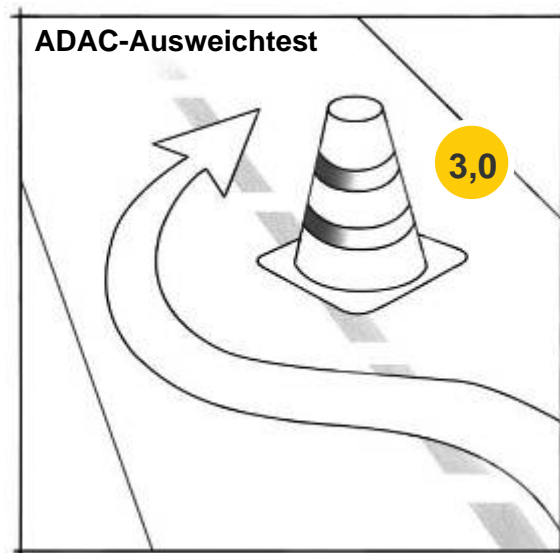
2,2 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Wagen und bleibt damit auch für weniger geübte Fahrer gut beherrschbar. Der Grenzbereich wird früh angekündigt, was einem sicheren Fahrverhalten entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve sind zwar Lastwechselreaktionen vorhanden, sie sind aber auch dank effektiver ESP-Eingriffe stets unkritisch und gut beherrschbar.

2,3 Lenkung*

Mit einem Wendekreis von ca. 11,9 m liegt der Tiguan im Mittelfeld seiner Klasse.

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage präzise und direkt an, ohne nervös zu wirken. Die direkte und präzise Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt und unterstützt mit ihrer direkten Übersetzung die Handlichkeit des Autos. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist gering.



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.

2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tiguan 36,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental Cross Contact 97V der Größe 235/50 R18). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest. Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

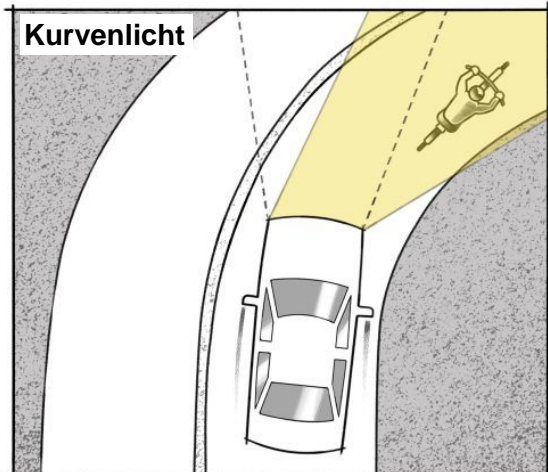
2,0 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

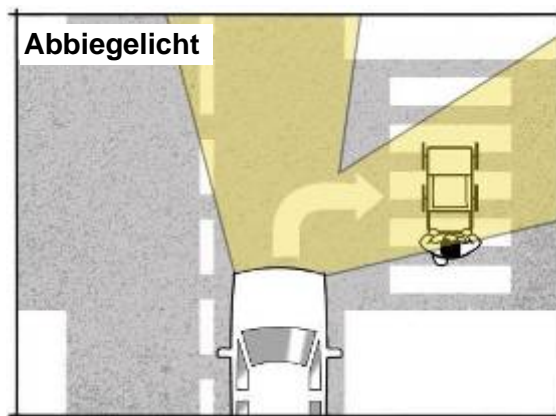
⊕ Der Tiguan ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Eine Müdigkeitserkennung fordert den Fahrer auf, bei Bedarf eine Pause zu machen. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis ist aber auch ein genaueres direkt messendes System erhältlich. Die optionalen Xenonscheinwerfer beinhalten Abbiegelicht und Kurvenlicht, wodurch der Kurvenverlauf besser ausgeleuchtet wird. Gegen weiteren Aufpreis findet man auch den "Dynamic Light Assist" in der Aufpreisliste, welcher stets für die optimale Fahrbahnausleuchtung sorgt und sehr empfehlenswert ist (siehe auch Kapitel Sicht). Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen. In der Aufpreisliste findet sich auch ein aktiver Spurhalteassistent, welcher bei gefährlicher Annäherung an den Fahrbahnrand den Fahrer warnt und selbstständig Lenkkorrekturen einleitet. Das System funktioniert meist sehr zuverlässig und erhöht die Fahrsicherheit enorm. Das Fahrzeug kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch unbeabsichtigtes Starten mit eingelegtem Gang verhindert wird.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

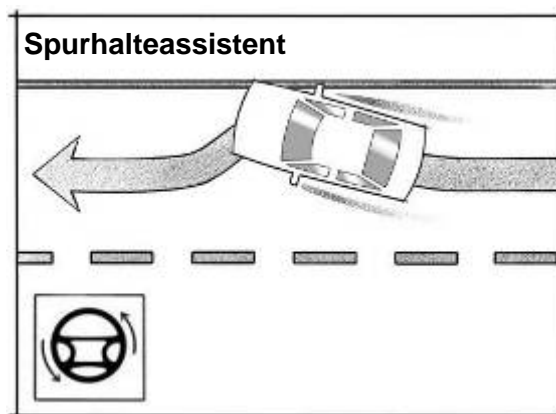
⊕ Der VW Tiguan erreicht bei den ADAC-Crashtests sehr gute 87% der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt kann er mit einem Fünf-Sterne-Ergebnis glänzen. Zum Schutz der Insassen verfügt der Tiguan über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Gegen Aufpreis gibt es sogar für die hinten Sitzenden Seitenairbags und Gurtstraffer. 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 Ansnallen ermahnt. Bei Wahl der Seitenairbags hinten, gibt es auch für die hinteren Insassen eine Gurtanlegekontrolle.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

– Die Kopfstützen der Rückbank reichen nur für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,70 m; zusätzlich ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze zu groß.

1,8 Kindersicherheit

+ Bei den ADAC-Crashtests erreicht der Tiguan gute 79% der möglichen Punkte für die Kindersicherheit. Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen, auch mittels Isofix-System oder Ankerhaken. 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 Gurtschlösser 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 Beifahrerairbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze installiert werden. Alle Fenster verfügen über einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

– Der Mittelsitz ist aufgrund seiner ungünstigen Form nicht für Kindersitze geeignet. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher.

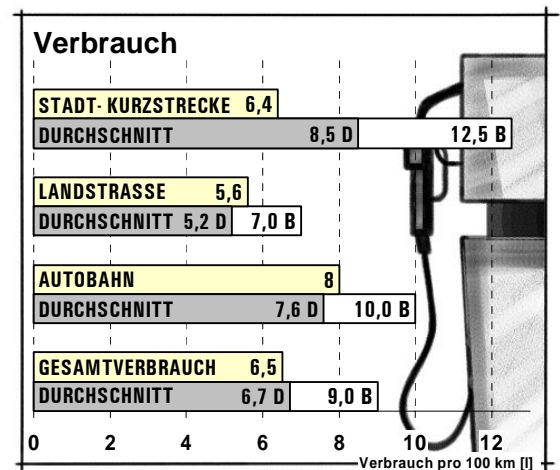
3,2 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der Tiguan nur 48% der möglichen Punkte. Auch wenn sich direkt unter der Motorhaube keine harten Bauteile befinden, sind die vordere Motorhaubenkante und die seitlichen Bereiche bei einem Fußgängerunfall zu aggressiv gestaltet, wodurch sich das Verletzungsrisiko erhöht.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest kann der Tiguan 2.0 TDI 4Motion mit Blue Motion Technology Paket ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Im Schnitt liegt der Verbrauch bei 6,4 l auf 100 km. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 172 g/km, was für 30 Punkte im CO₂-Kapitel reicht. Erstaunlich niedrig fällt der Verbrauch in der Stadt aus (6,4 l/100 km), was nicht zuletzt an der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik (im Blue Motion Technologie Paket enthalten) liegen sollte. Außerorts sind es angemessene 5,6 l/100 km und auf der Autobahn für einen Diesel etwas hohe 8,0 l/100 km.



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

1,7 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im niedrigen Bereich. Hier reicht es für 42 Punkte. In der Summe kann der Tiguan mit 73 Punkten vier Sterne im ADAC EcoTest verbuchen.

2,4

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,6

Betriebskosten*

Der Tiguan erhält er aufgrund der nicht ganz so teuren Preise für Dieselkraftstoff eine gute bis zufriedenstellende Note bei den Betriebskosten.

2,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,0 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km gewechselt werden muss.

+ Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die ebenfalls zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt der Hersteller eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

1,4

Wertstabilität*

+ Die Wertstabilität des VW Tiguan sollte speziell nach dem Facelift, welches ihm eine Vielzahl an innovativen Assistenzsystemen bescherte, sehr gut sein. Nicht zuletzt sollte sich auch der vernünftige Dieselmotor mit modernen Sprintsparsystem (Blue Motion Technology Paket) und der Allradantrieb positiv auf den Werterhalt auswirken.

3,1

Kosten für Anschaffung*

Die getestete Variante ist ab 31.950 Euro erhältlich. Das ist zwar nicht gerade günstig, doch erhält man ein gut ausgestattetes Allradfahrzeug mit Dieselmotor. In der Aufpreisliste finden sich eine Menge an Assistenzsystemen, wobei speziell das Xenonlicht mit Dynamic Light Assist eine echte Kaufempfehlung ist.

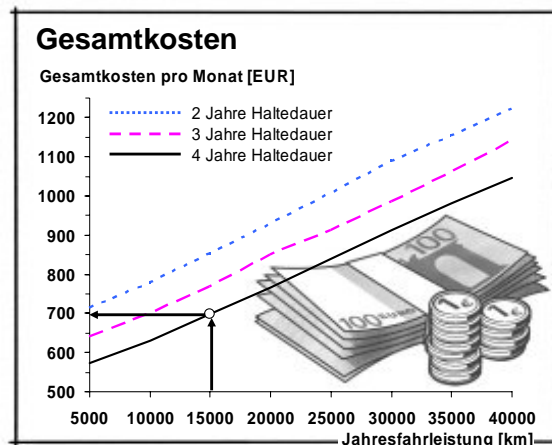
3,5

Fixkosten*

Die jährliche KFZ-Steuer beläuft sich auf nicht ganz günstige 250 Euro. Immerhin liegen die Versicherungseinstufungen durchweg im zufriedenstellenden bis akzeptablen Bereich.

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Kosten liegen vor allem aufgrund des guten Restwertverlaufs und den geringen Werkstattkosten im günstigen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 699 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT	2.0 TSI 4Motion	2.0 TSI 4Motion	2.0 TDI BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI 4Motion
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1390	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	90(122)	118(160)	132(180)	155(211)	81(110)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1500	240/1500	280/1700	280/1700	280/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	10,9	8,9	8,3	7,8	11,9	10,2	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	203	204	215	175	193	201
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,3 S	7,5 S	9,2 S	9,2 S	6,0 D	6,0 D	6,7 D
CO2 [g/km]	152	156	199	199	139	139	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/20	15/17/20	17/19/23	17/19/23	18/19/23	18/19/23	18/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	92	100	198	198	228	228	266
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	639	668	755	796	626	645	715
Preis [Euro]	24.175	25.725	28.575	31.775	26.050	27.675	32.700

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = 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
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/ 5,6/ 8,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	150g/km / 172g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4426/1809/1703 mm
Leergewicht/Zuladung	1705 kg/545 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	980 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	417 Euro
Monatliche Gesamtkosten	700 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	31.950 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	1.070 Euro°
Parklenkassistent	755 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.825 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	ab 315°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.325 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	395 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	495 Euro°
Tempomat	205 Euro°
Xenonlicht (inkl. Xenon)	1.325 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/345 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/355 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 660°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	835 Euro°
Lackierung Metallic	520 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.175 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,4	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Innenraum	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,1	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,5	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	2,5	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO ₂ *	3,0
Komfort	2,1	Schadstoffe	1,7
Federung	1,9		
Sitze	1,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,4
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	2,6
Klimatisierung	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,1
Motor/Antrieb	2,2	Wertstabilität*	1,4
Fahrleistungen*	2,9	Kosten für Anschaffung*	3,1
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,5
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,3
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen