



VW Tiguan 2.0 TDI Sport & Style 4Motion (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

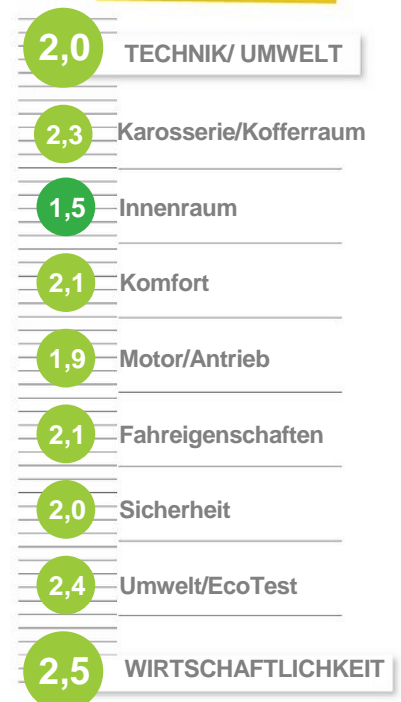
Aktuell stellte sich der VW Tiguan mit der stärksten Dieselmotorisierung dem ADAC Autotest. Das Aggregat leistet 170 PS und entfacht ein maximales Drehmoment von 350 Nm bei 1750 U/min. Die Motorleistung wird auf alle vier Räder übertragen, so dass sich der Tiguan auch für leichte Geländefahrten gut eignet. Doch auch auf öffentlichen Straßen gibt er ein gutes Bild ab. Das adaptive Fahrwerk lässt sich in drei unterschiedliche Modi einstellen und bietet somit sowohl dem sportlich ambitionierten als auch dem komfortbetonten Fahrer eine passende Abstimmung. Doch auch sicherheitstechnisch ist der Tiguan auf dem neuesten Stand der Technik: eine Müdigkeitserkennung ist serienmäßig und ein gut funktionierender Spurhalteassistent und das innovative Lichtsystem "Dynamic Light Assist" sind optional an Bord. Das optionale Lichtsystem zählt zu den Besten am Markt und ist eine echte Kaufempfehlung. Zudem zeigt sich der SUV gut verarbeitet, funktionell und bietet viel Platz im Innenraum. Der Grundpreis liegt bei stolzen 32.700 Euro. Wird das Fahrzeug, wie im Falle des Testwagens, allerdings mit einer Vielzahl von Sonderausstattungen versehen, so kann der Preis auch schnell die 55.000 Euro-Marke passieren. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai ix35, Range Rover Evoque, Nissan Qashqai, Subaru XV.

- +** 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

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



ADAC-URTEIL



+ Der VW Tiguan weist eine solide und saubere Verarbeitung auf. Alle Anbauteile sind sauber eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und die Türen fallen satt ins Schloss. Auch die Innenraumverarbeitung ist auf einem guten Niveau, allerdings glänzen die verwendeten Materialien nicht mit höchster Qualität. An einigen Stellen wurde recht kratzempfindlicher, harter Kunststoff verbaut. Wie es sich für einen SUV gehört sind die Türausschnitte nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen nicht. Allerdings besitzen die lackierten Schweller keine Schutzleisten, die vor Kratzern schützen würden. Der Motorraum ist nur im vorderen Bereich durch eine Kunststoffabdeckung geschützt, dadurch kann Schmutz relativ leicht in den Motorraum eindringen. Die Stoßfänger besitzen im unteren Bereich unlackierte Einsätze, die bei Bedarf ausgetauscht werden können. Besonders hinten bieten diese den lackierten Teilen einen guten Schutz bei Parkremplern. Zudem sind dicke Seitenleisten an den Fahrzeugtüren und Kunststofffränder an den Radläufen, die ebenfalls vor kleinen Beschädigungen schützen. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Eine stabile Reling ist serienmäßig. Die maximale Anhängelast beträgt stolze 2.200 kg (Track&Field: 2.500 kg). Die maximale Zuladung liegt bei großzügigen 530 kg. Der Tiguan bietet in der Sport&Style Ausstattung eine gewisse Geländetauglichkeit und bewältigt Hänge mit bis zu 18° Böschungswinkel. Wer es noch geländetauglicher haben möchte, kann die Track&Field Ausstattung wählen. Durch die geänderte Frontstoßstange können dann bis zu 28° Böschungswinkel bewältigt werden.

- 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.

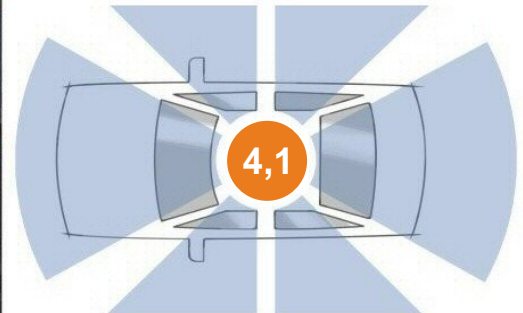
Vorn können die Fahrzeugenden nur schlecht abgeschätzt werden, da die Motorhaube im vorderen Bereich nicht einsehbar ist.

+ Durch die erhöhte Sitzposition kann man den umliegenden Verkehr gut überblicken. Aufgrund der fast senkrechten Heckpartie, ist das hintere Fahrzeugende noch gut abschätzbar. Optional sind Einparkensensoren für vorne und hinten sowie eine Rückfahrkamera lieferbar. Zudem gibt es einen gut funktionierenden Parklenkassistenten, welcher Parklücken während der Vorbeifahrt vermisst und auf Knopfdruck selbstständig einparkt. Die Sicht ist in den großen und beheizten Außenspiegeln gut.

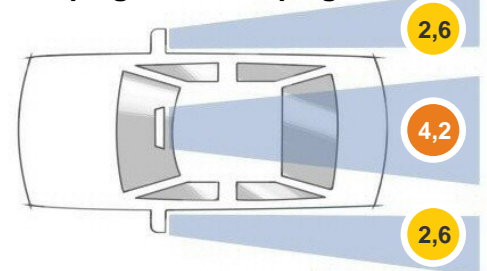


Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

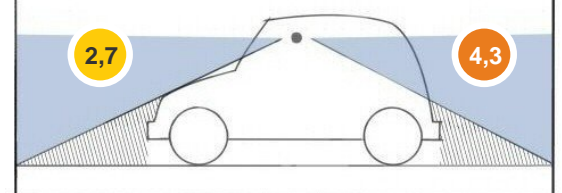
Rundumsicht



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.

Der linke Spiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel blendet auf Wunsch bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Ordert man die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht, sorgen LED-Tagfahrlichter für eine bessere Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr. Zudem ist eine dynamische Fernlichtregulierung (Dynamic Light Assist) erhältlich, welche die Fahrbahn exzellent ausleuchtet. 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 die bei Nachtfahrten Probleme mit den Augen haben sind diese Systeme eine echte Kaufempfehlung. Serienmäßig sind Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht vorhanden.

⊖ 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. Sich nah am Fahrzeug befindliche Gegenstände lassen sich aufgrund der hohen Heckscheibe schlecht erkennen.

2,5 Ein-/Ausstieg

Der Türschweller ist recht breit, dadurch kann die Kleidung recht leicht verschmutzen. Die Türausschnitte sind großzügig bemessen, allerdings müssen sehr große Personen dennoch auf den Kopf achten, damit dieser nicht gestoßen wird. Hinten klappt der Zustieg zufriedenstellend, der untere Bereich der Türausschnitte wird durch die breiten Radläufe eingeschränkt - das stört vor allem beim Aussteigen.

⊕ 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). Die Vordersitze befinden sich in einer optimalen Höhe. Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer sowie die Umfeldbeleuchtung (optional) 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.

⊖ Die Türschweller sind sehr hoch positioniert, so dass man beim Einsteigen einen großen Schritt machen muss. Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich.

1,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das gemessene Kofferraumvolumen liegt üblicherweise bei 440 l. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf großzügige 845 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Das Fahrzeug lässt sich dann gut bis zum Dach beladen.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe schwingt recht weit nach oben, so dass Personen bis knapp 1,85 m Körpergröße darunter passen.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Durch sein praktisches Format kann das Gepäckabteil sehr gut genutzt werden.



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

– Die äußere Ladekante fällt mit 78 cm hoch aus, dadurch muss das Gepäck beim Einladen weit angehoben werden. Beim Ausladen stört innen eine 23 cm hohe Bordwand. Es ist nur eine Lampe im Kofferraum vorhanden, dadurch ist dieser bei Dunkelheit schlecht ausgeleuchtet. Ist die Rücksitzbank umgeklappt, entsteht eine ungünstige Stufe am Kofferraumboden.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Zum Verstauen von Kleingepäck sind kaum Möglichkeiten geboten. Lediglich stabile Verzurrösen am Kofferraumboden können zum Sichern des Ladeguts verwendet werden.

+ Rücksitzbank und -lehne sind asymmetrisch geteilt klappbar. Den Klappmechanismus kann man leicht und mit wenig Kraftaufwand bedienen. In der Rücksitzlehne befindet sich eine praktische Durchladeluke. Für lange und sperrige Gegenstände kann man die Beifahrerlehne nach vorn umklappen, dann steht das Ladegut allerdings am Handschuhfach an.

1,5 INNENRAUM

1,1 Bedienung

+ Die ergonomische Gestaltung des Cockpits gibt keine Rätsel auf und macht die Bedienung angenehm. Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Der Start/Stop-Knopf ist etwas gewöhnungsbedürftig in der Mittelkonsole positioniert, aber beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln recht gut zu finden. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Der Bordcomputer zeigt wichtige Betriebszustände wie Momentan-, Durchschnittsverbrauch und Reichweite an. Scheibenwischer und Fahrlicht werden von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte werden durch Herausziehen des Lichtschalters aktiviert, das ist nicht ganz optimal. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder



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

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, über einen praxisgerechten Schalter einstellen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Das Angebot an Ablagen ist vorn wie hinten gut. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, allerdings vom Format her etwas ungünstig. Insgesamt sind alle Schalter sinnvoll angeordnet und alle wichtigen Bedienelemente beleuchtet. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig verbaut.

– Die Kontrollleuchten für aktiviertes Fahrlicht und Nebelscheinwerfer sollten in den Armaturen integriert sein. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann weit weg sind.

1,5 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen finden knapp zwei Meter große Personen genügend Platz vor. Dabei ist die Kopffreiheit großzügiger bemessen und würde auch größeren Personen genügend Platz bieten. Die Innenbreite fällt üppig aus, so dass sich auch subjektiv ein angenehmes Raumgefühl einstellt.

2,5 Raumangebot hinten*

Der Mittelsitz ist schmal und damit mehr für Kurzstrecken geeignet.

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht der Platz auf der Rückbank für Insassen bis 1,90 m große Personen (Rückbank ganz nach hinten gestellt). Obwohl die Innenbreite nicht ganz so großzügig ausfällt wie vorn, 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. Zudem lässt sich die Lehnenneigung verändern.

2,1 KOMFORT

2,0 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 werden souverän absorbiert. Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen werden hingegen deutlicher im Innenraum wahrgenommen. 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 (im Testwagen vorhanden). 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.

1,9 Innengeräusch

+ Sowohl Fahr- als auch Motorgeräusche sind im Tiguan gut gedämmt. So liegt das gemessene Geräuschniveau bei 130 km/h mit gut 67 dB(A) im niedrigen Bereich. Fährt man schneller, nehmen zwar die Windgeräusche deutlicher zu, dringen aber nie unangenehm in den Innenraum.

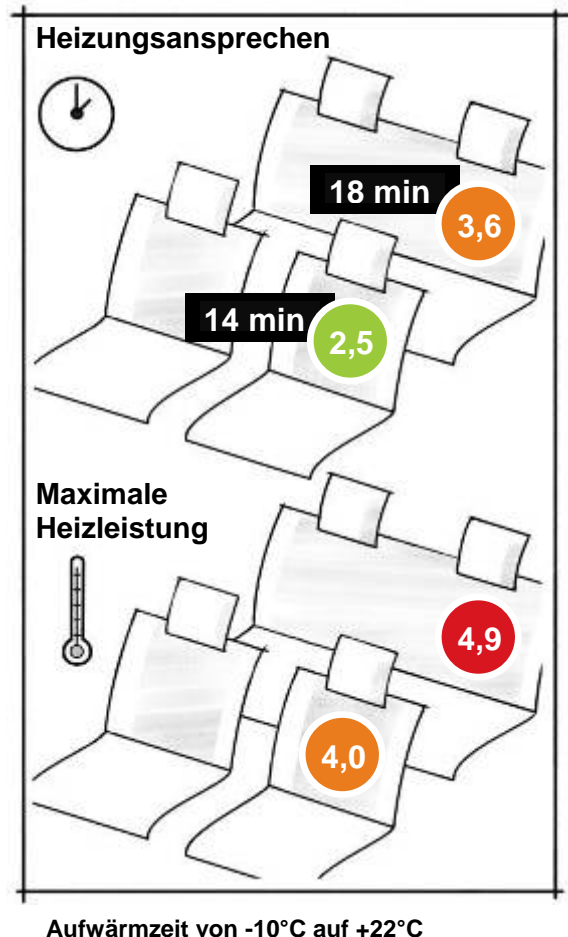
2,6 Klimatisierung

(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.

+ 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. Ordert man die aufpreispflichtige Standheizung, kann man diese bei kalten Temperaturen zusätzlich zur normalen Heizung aktivieren. Bei sommerlichen Temperaturen kann sie als Standlüftung genutzt werden.

- Die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten nur ausreichend.



1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der 170 PS starke Selbstzünder entwickelt bereits bei 1750 U/min ein Drehmoment von 350 Nm und sorgt trotz des recht hohen Fahrzeuggewichts von rund 1800 kg für gute Fahrleistungen. Die Elastizitätswerte sind in den drei höchsten Gängen gut, so dass man auch schaltfaul gut vorankommt. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird bereits nach guten 5,5 Sekunden abgeschlossen.

2,0 Laufkultur

⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel dringen auffallend wenige Vibrationen in den Innenraum. Lediglich unter Last und bei niedrigen Drehzahlen sind diese spürbar, dann neigt der Motor auch 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 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, bei 130 km/h dreht der Motor im sechsten Gang bei niedrigen 2400 U/min, das hilft Kraftstoff zu sparen. Auf der Autobahn muss aber bei hoher Leistungsanforderung oft einen Gang zurück geschaltet werden, wenn man zügig beschleunigen möchte.

2,1 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, drängt das Heck deutlich nach außen. 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, allerdings bleiben diese 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 beim Rangieren gering.

1,6 Bremse

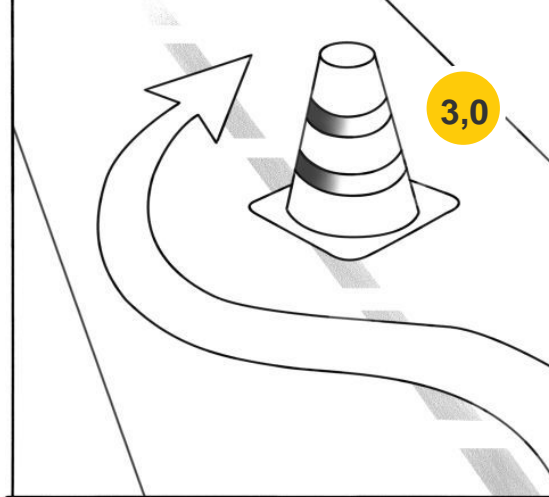
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tiguan 35 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental Cross Contact; 235/50 R18 97V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest. Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

2,0 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

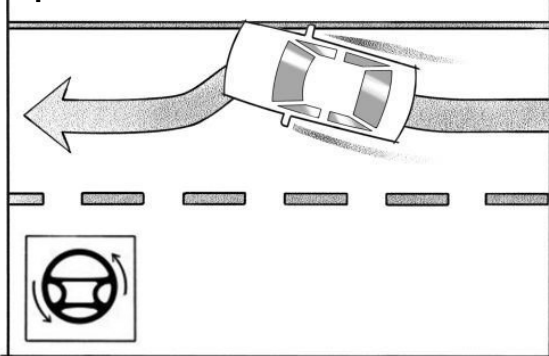
⊕ Der Tiguan ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Eine Müdigkeitserkennung fordert den Fahrer auf, bei Bedarf eine Pause zu machen. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis ist aber auch ein genaueres direkt messendes System erhältlich. Die optionalen Xenonscheinwerfer beinhalten Kurvenlicht (Abbiegelicht serienmäßig), wodurch der Kurvenverlauf besser ausgeleuchtet wird. Gegen weiteren Aufpreis findet man auch den "Dynamic Light Assist" in der Aufpreisliste - dieser sorgt stets für eine optimale Fahrbahnausleuchtung und ist sehr empfehlenswert (siehe auch Kapitel Sicht).

ADAC-Ausweichtest



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.

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.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

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.

– Ein Totwinkelassistent ist für den Tiguan nicht erhältlich.

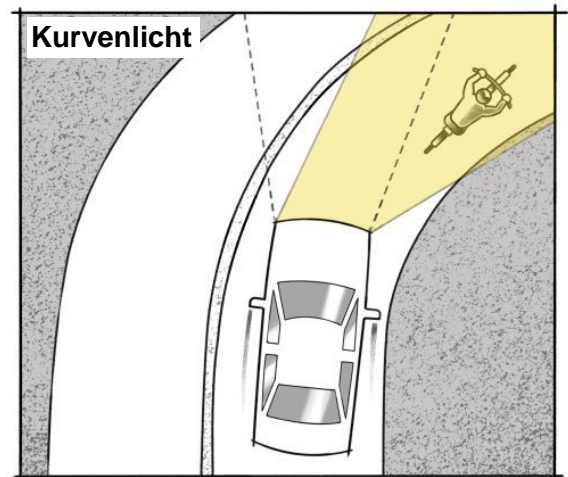
1,7 Passive Sicherheit - Insassen

+ 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 Anschnallen ermahnt. Bei Wahl der Seitenairbags hinten, gibt es auch für die hinteren Insassen eine Gurtanlegekontrolle. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen.

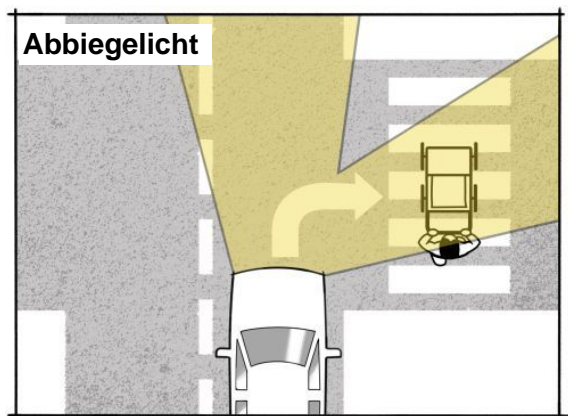
– Die Kopfstützen der Rückbank reichen nur für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,70 m; zusätzlich ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze zu groß.

1,9 Kindersicherheit

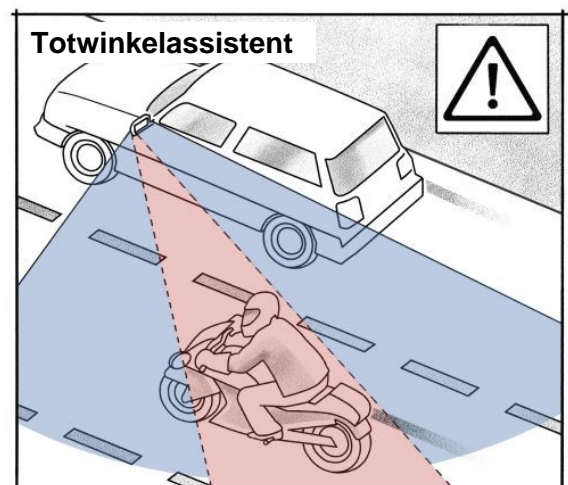
+ Bei den ADAC-Crashtests erreicht der Tiguan gute 79% der möglichen Punkte für die Kindersicherheit. Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen, auch mittels Isofix-System oder Ankerhaken. Das Angurten hinten auf den Außensitzen ist leicht, da die Schlösser 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 verwendet werden. Alle Fenster verfügen über einen früh eingreifenden Einklemmschutz, damit reduziert sich das Verletzungsrisiko.



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



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.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

⊖ Der Mittelsitz ist aufgrund seiner ungünstigen Form nicht für Kindersitze geeignet. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

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.

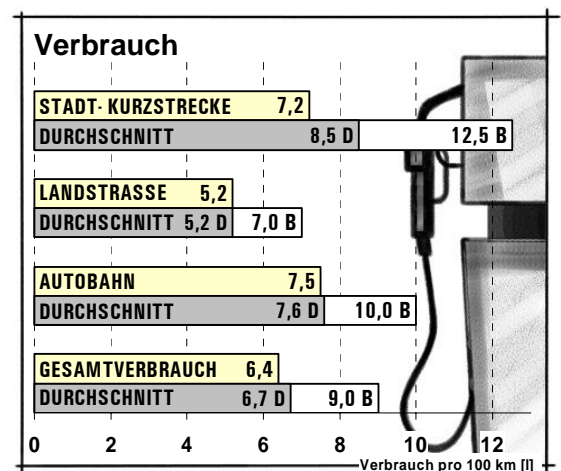
2,4 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest kann der Tiguan 2.0 TDI 4Motion ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Im Schnitt liegt der Verbrauch bei 6,4 l auf 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 168 g/km, was für 31 Punkte im CO₂-Kapitel reicht. Der Verbrauch setzt sich aus 7,2 l/100 km in der Stadt, 5,2 l/100 km außerorts und 7,5 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im niedrigen Bereich. Hier reicht es für 42 Punkte. In der Summe kann der Tiguan 73 Punkte und somit vier Sterne im ADAC EcoTest erreichen.



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

2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,5 Betriebskosten*

Da sich die Kosten für den Betrieb zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben und der Tiguan einen akzeptablen Durchschnittsverbrauch aufweist, erhält er trotz der teuren Preise für den Dieselmotor eine zufriedenstellende Note bei den Betriebskosten.

2,3 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*

+ Dem Tiguan wird eine sehr gute Wertstabilität prognostiziert. Dies liegt zum Einen an der großen Beliebtheit, an der sich SUV derzeit erfreuen und zum Anderen am modernen Dieselmotor und einer guten Sicherheitsausstattung.

3,2 Kosten für Anschaffung*

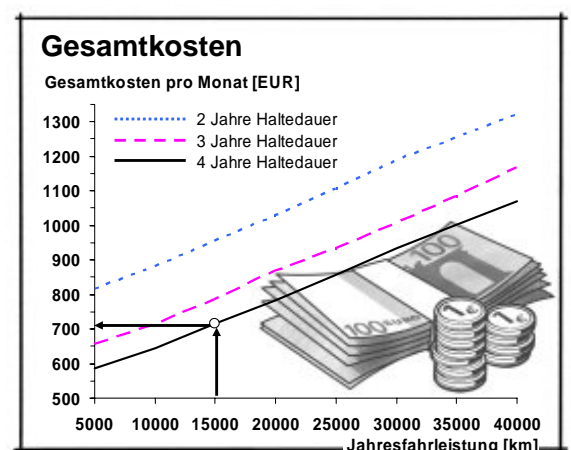
Ein Schnäppchen ist der Tiguan nicht. Für die getestete Variante müssen mindestens 32.700 Euro aufgewendet werden. Dafür ist das Fahrzeug zwar gut ausgestattet, ordert man allerdings alle klassenüblichen Details der Sonderausstattungsliste, so werden weitere 3360 Euro (nach ADAC Ausstattungskorb) benötigt.

3,8 Fixkosten*

Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 286 Euro pro Jahr recht hoch aus. Zudem weist der Tiguan ungünstige Versicherungseinstufungen auf (KH: 18; TK: 23; VK:19). Insbesondere Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung fallen teuer aus.

2,4 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die monatlichen Gesamtkosten fallen aufgrund des guten Restwertverlaufs und der überschaubaren Betriebskosten noch gut aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 715 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	2.0 TSI	2.0 TDI BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI
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	6,4 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]	112	120	218	218	248	248	286
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	646	675	764	804	631	651	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	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 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	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/ 5,2/ 7,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	158g/km / 168g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4426/1809/1703 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1710 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440 l/845 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	1000 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	1.070 Euro°
Parkenassistent	755 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	ab 142°
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 (mit Kurvenlicht)	1.325 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/345 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
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

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	138 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	425 Euro
Monatliche Gesamtkosten	715 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	32.700 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,4	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	1,6	Bremse	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Innenraum	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,1	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	1,5	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	2,5	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	2,9
Komfort	2,1	Schadstoffe	1,8
Federung	2,0		
Sitze	1,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,5
Innengeräusch	1,9	Betriebskosten*	2,5
Klimatisierung	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Motor/Antrieb	1,9	Wertstabilität*	1,4
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	3,2
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,8
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,4
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen