



VW Tiguan 1.4 TSI Sport & Style 4Motion

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Dass ein allradgetriebenes Mittelklasse SUV mit einem kleinen Benzinaggregat nicht zwingend untermotorisiert sein muss, stellt VW mit dem Tiguan 1,4 TSI unter Beweis. Der Ottomotor leistet dank doppelter Aufladung 160 PS und entfacht bereits bei 1500 U/min ein Drehmoment von 240 Nm. Diese Leistungsdaten sorgen speziell in den unteren Gängen für ein flottes Vorankommen, doch auch bei höheren Geschwindigkeiten ist der Vortrieb zufriedenstellend, wenn der Motor dann auch nicht mehr so spritzig wirkt. Doch wie sind die Verbrauchswerte des kleinen Fremdzünders? Die Antwort: trotz Direkteinspritzung, recht hoher Durchschnittsverbrauch von 8,3 l/100 km und damit drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest. Positiv ist hingegen das adaptive Fahrwerk aufgefallen und die Sicherheitsausstattung bleibt kritikfrei. Eine Müdigkeitserkennung ist serienmäßig, ein gut funktionierender Spurhalteassistent und das innovative Lichtsystem "Dynamic Light Assist" sind optional an Bord. Auch Verarbeitung und Platzangebot entsprechen den Erwartungen. Doch dieses Gesamtpaket hat einen Grundpreis, der bei 29.550 Euro beginnt.

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, gute Traktion dank Allradantrieb

- hohe Kofferraum-Ladekante, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,0 Langstrecke

2,2 Transport

2,1 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: Mai 2012
Text: Martin Poloczek

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen guten Eindruck. Dieser setzt sich auch im Innenraum fort, am Finish gibt es nichts auszusetzen. Auch die verwendeten Materialien wirken überwiegend hochwertig, allerdings werden zum Teil auch recht kratzempfindliche Kunststoffe verwendet, die Kritik verdienen.

⊕ Die Türschweller sind hervorragend gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet; die Stoßfänger besitzen im unteren Bereich unlackierte Einsätze, die bei Bedarf ausgetauscht werden können (speziell im Fond ist der Stoßfänger bei kleinen Remplern geschützt); die Fahrzeugflanken werden durch dicke Seitenleisten vor fremden Autotüren geschützt; an den Kotflügeln sind ebenfalls Kunststofffränder, die vor kleinen Beschädigungen schützen.

⊖ Die lackierten Schweller besitzen keine Schutzleisten und können dadurch schneller Verkratzen.

2,3

Alltagstauglichkeit

Der Tiguan bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Notsitz, der sich eher für kurze Strecken eignet. In der Summe seiner Eigenschaften kann er eine gute Alltagstauglichkeit vorweisen.

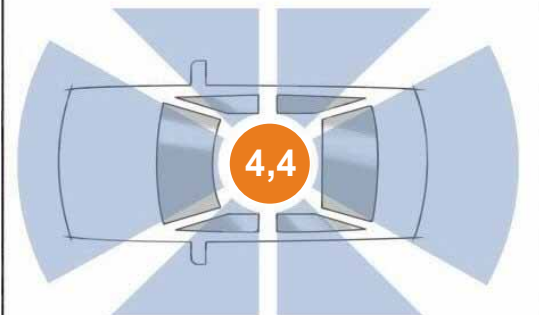
⊕ Die maximale Zuladung liegt mit 535 kg im guten Mittelfeld; auf dem Dach dürfen bis 100 kg transportiert werden (Dachreling Serie); mit dem gemessenen Durchschnittsverbrauch beträgt die Reichweite mit einer Tankfüllung gute 770 km.

2,5

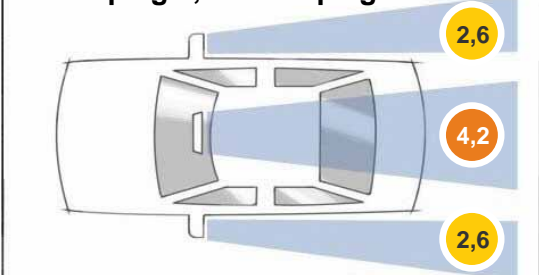
Sicht

Im Kapitel Sicht zeigt sich der Tiguan von zwei Seiten. Er glänzt mit einem ausgezeichneten Lichtsystem (Dynamic Light Assist), das zusammen mit dem Xenonlicht (optional) die Fahrbahn hervorragend ausleuchtet. Federn lässt er allerdings bei der ADAC-Rundumsichtmessung.

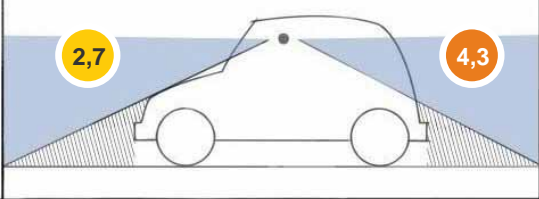
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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

⊕ Die Fahrzeugenden können zwar recht gut abgeschätzt werden, allerdings stellen die aufpreispflichtigen Parksensoren und die Heckkamera eine deutliche Erleichterung beim Rangieren dar; durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen besser einsehen; vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände werden zufriedenstellend wahrgenommen; die Außenspiegel ermöglichen ein recht großes Sichtfeld nach hinten; der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, dadurch wird der tote Winkel etwas verkleinert; bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie); das LED-Tagfahrlicht sorgt für eine gute Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr (optionales Xenonlicht); Kurven- und Abbiegelicht ergänzen das Lichtsystem hervorragend; Abblend- und Fernlicht sind sensorgesteuert; optional kann ein gut funktionierender Parklenkassistent geordert werden, dieser vermisst während der Vorbeifahrt die Parklücke und lenkt das Fahrzeug anschließend automatisch beim Einparken.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Tiguan nur ausreichend gut ab, besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein; durch die weit oben angeordnete Heckscheibe lassen sich Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schwer erkennen; der Innenspiegel ist recht klein, so dass auch das Sichtfeld durch diesen nur ausreichend groß ausfällt.

2,4 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt, zusätzlich lassen sich damit auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist ein gut funktionierendes, schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (im Testwagen verbaut). Die Einstiegsbereiche sind groß, so dass man recht bequem ins Fahrzeug und aus dem Fahrzeug gelangt.

⊕ Der Fahrersitz befindet sich nahezu in einer optimalen Höhe über der Straße; der horizontale Abstand zwischen Sitz und Schweller ist nicht zu groß, dennoch besteht die Gefahr, sich die Kleidung am Schweller zu verschmutzen; in die zweite Sitzreihe gelangt man mühelos, beim Aussteigen stört allerdings der Radlauf etwas; es gibt für alle äußeren Plätze Haltegriffe am Dachhimmel; die Türen besitzen kräftige Halterungen, die auch an Steigungen zuverlässig halten; nach dem Ver- oder Entriegeln des Fahrzeugs wird das Fahrzeugumfeld beleuchtet.

⊖ Die Türschweller liegen sehr hoch, so dass man zum Einsteigen einen großen Schritt machen muss; werden die Türen mit der Fernbedienung verschlossen, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich; im Fond sind die Tür rasterungen recht grob, so dass die Türen bereits in der ersten Position weit offen sind.

1,6 Kofferraum-Volumen*

Im Klassenvergleich kann der Tiguan mit einem großzügigen Ladeabteil überzeugen.

⊕ Üblicherweise fasst der Kofferraum 440 l; wird die Rücksitzlehne umgeklappt, passen bis zu 845 l in das Ladeabteil (gemessen bis zur Fensterunterkante); der Kofferraum kann über einen großen Bereich bis unters Dach beladen werden.



Mit 440 l Volumen ist der Kofferraum des Tiguan von klassenüblicher Größe.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Heckabteil wird mittels elektrischem Taster geöffnet und lässt sich leicht anheben. Das Format ist zweckmäßig, allerdings leidet die Kofferraum-Zugänglichkeit unter der erhöhten Karosserie. Dennoch zeigt sich der Zugang zum Ladeabteil zufriedenstellend.

⊕ Die Heckklappe schwingt auf knapp 1,85 m über dem Boden auf, so dass auch große Personen darunter Platz finden; aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe, sind bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar; der Kofferraum ist recht hoch, so dass auch sperrige Gegenstände hineinpassen; die Ladeöffnung ist sehr hoch.

⊖ Die äußere Ladekante liegt mit 78 Zentimetern weit über der Straße, so dass das Ladegut zum Einladen weit angehoben werden muss; zum Ausladen muss das Gepäck über eine 23 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden; die Ladeöffnung könnte breiter sein; bei umgeklappter Rücksitzlehne ist eine unpraktische Stufe im Kofferraumboden; der Kofferraum ist mit nur einer Lampe recht schwach ausgeleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Mit der asymmetrisch teilbaren Rücksitzlehne bietet der Tiguan eine übliche Kofferraum-Variabilität. Allerdings erweist sich der klappbare Beifahrersitz als besonders praktisch, da so sehr lange Gegenstände problemlos transportiert werden können (jedoch stehen diese am Handschuhfach an).

⊕ Den Klappmechanismus der Rücksitzlehne kann man leicht und mit wenig Kraftaufwand bedienen; in der Rücksitzlehne befindet sich eine praktische Durchladeluke; zur Ladegutsicherung gibt es stabile Verzurrösen am Kofferraumboden.

⊖ Zum Verstauen von Kleingepäck sind kaum Möglichkeiten vorhanden.

1,5 INNENRAUM

1,4 Bedienung

Das Cockpit des Tiguan ist übersichtlich und die Anordnung der Bedienelemente funktionell. Dies ermöglicht bereits nach einer kurzen Eingewöhnungsphase ein intuitives Bedienen.

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden; die Pedale sind einwandfrei angeordnet; der Schalthebel liegt gut zur Hand; der Start-Stopp-Knopf ist zwar etwas ungewöhnlich in der Mittelkonsole platziert, allerdings beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden; die Rundinstrumente können hervorragend abgelesen werden; ein Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände; der Dreh-Lichtschalter ist gut erreichbar, allerdings ist die Nebelleuchtenbedienung darin integriert; Licht und Scheibenwischer sind alternativ auch sensorgesteuert; das Klimabedienteil ist optimal positioniert und lässt sich einfach bedienen (wenn auch die Symbole etwas größer sein könnten); die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch ab, was den Kraftstoffverbrauch reduziert; die Umluftfunktion wird automatisch, mittels Luftgütesensor aktiviert; das Radio-/Navigationssystem ist sinnvoll angeordnet und die Darstellung gut; die Radio-/Navigationsbedienung erfolgt durch Berührung im Display oder mittels Tasten im Lenkrad; alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und lassen sich auch im Dunkeln leicht finden; die Fensterheberschalter liegen gut zur Hand, zudem besitzen die Fensterheber eine Ab-/Aufwärtsautomatik; der Blinker besitzt eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken); die Außenspiegel lassen sich über einen praxisgerechten Schalter einstellen; vorn wie hinten gibt es einige Ablagen zum Verstauen von kleinen Utensilien; das Handschuhfach ist beleuchtet, vom Format her allerdings etwas unpraktisch.

⊖ Die Kontrollleuchten für das Fahrlicht und die Nebelscheinwerfer sollten im Kombiinstrument sein; Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit hinauslehnen.



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

1,3 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Platzangebot großzügig, Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße nehmen bequem Platz - das subjektive Raumempfinden ist angenehm.

⊕ Die Kopffreiheit ist sehr großzügig bemessen und auch die Innenbreite fällt üppig aus.

2,1 Raumangebot hinten*

Auch im Fond kann sich das Platzangebot sehen lassen, wenn auch die Innenbreite geringer ausfällt als vorn.

⊕ Passagiere bis knapp 1,95 m finden genügend Platz vor, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind; die Kopffreiheit ist großzügig bemessen; es stellt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl ein.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die geteilte Rückbank lässt sich längs verschieben und die Lehne kann in ihrer Neigung verändert werden, so dass sich im Fond eine gute Reiseposition finden lässt.

1,9 KOMFORT

1,9 Federung

Der Testwagen war mit der optionalen adaptiven Fahrwerksregelung (DCC) ausgestattet, die dem Fahrer drei Kennlinien (Comfort, Normal, Sport) bietet. Je nach Fahrbahnbeschaffenheit oder Fahrzustand kann so eine geeignete Einstellung gewählt werden.

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung zeigt sich in jedem Federungsmodus ausgewogen; aufgrund der verschiedenen Modi federt das Fahrwerk die unterschiedlichsten Fahrbahnunebenheiten ordentlich ab; die Seitenneigung fällt auch bei schnell durchfahrenen Kurven akzeptabel aus (im Sport-Modus ist diese geringer); auch bei niedrigen Geschwindigkeiten kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden; eine Stuckerneigung ist nicht vorhanden; im Normal-Modus werden lange wie kurze Bodenwellen souverän geschluckt, Einzelhindernisse und Querfugen werden jedoch deutlicher im Innenraum wahrgenommen; im Comfort-Modus dringen Einzelhindernisse und Querfugen etwas weniger in den Innenraum durch; im Sport-Modus muss man Komforteinbußen in Kauf nehmen, dafür lässt sich der Tiguan agiler bewegen.

2,0 Sitze

In der Sport & Style-Variante ist der Tiguan vorn mit Sportsitzen ausgestattet. Das Alcantara-Sitzpolster ist angenehm gefedert und die Sitzposition vorn wie hinten bequem.

⊕ Die Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen; Sitzflächen und -lehnen sind ordentlich konturiert und bieten eine gute Rückenunterstützung; vorn sind die Lehnen sehr hoch und die Sitze haben eine Lordosenstütze (nur in der Intensität einstellbar); vorn ist der Seitenhalt auch in schnell durchfahrenen Kurven ordentlich; der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen; im Fond ist das Polster weniger konturiert, bietet aber dennoch einen guten Halt; die Lehnen sind auch auf der Rücksitzbank hoch; die Rücksitzbank bietet eine gute Oberschenkelunterstützung.

2,0 Innengeräusch

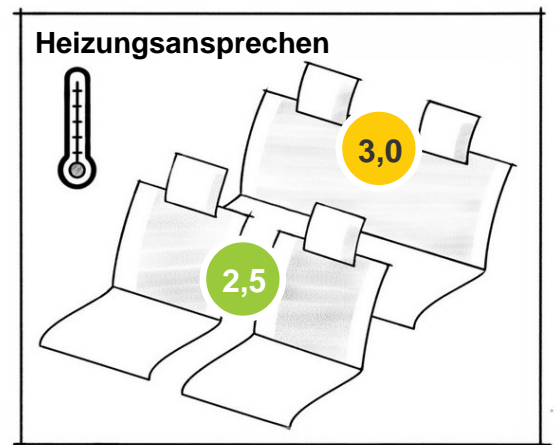
Insgesamt ist die Geräuschkulisse im Innenraum auf einem niedrigen Niveau, so dass sich der Tiguan auch hervorragend für lange Strecken eignet.

⊕ Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von nur gut 67 dB(A) gemessen; Fahr- und Motorgeräusche halten sich im Hintergrund; bei hohen Geschwindigkeiten steigen die Windgeräusche an, werden aber nie als unangenehm wahrgenommen;

1,8 Klimatisierung

Der Tiguan ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist eine Klimaautomatik erhältlich (im Testwagen vorhanden).

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat einstellen; eine automatische Umluftsteuerung sorgt mittels Luftgütesensor für gute Atemluft im Innenraum; ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft; die aufpreispflichtige Standheizung sorgt für angenehme Temperaturen bei Fahrtritt und kann bei sommerlichen Temperaturen als Standlüftung genutzt werden; vorn spricht die Heizung recht schnell an; hinten ist die Heizwirkung zufriedenstellend.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,4-l-Benzimotors mit doppelter Aufladung (Kompressor/Turbo) liegen im guten Mittelfeld seiner Klasse. Das maximale Drehmoment von 240 Nm bringt der Motor über einen großen Drehzahlbereich auf.

⊕ Die Elastizitätswerte des Motors sind in den drei letzten Gängen gut bis zufriedenstellend; der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in knapp sechs Sekunden absolviert.

1,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Benziners ist im Allgemeinen gut. Motorvibrationen werden im Innenraum kaum wahrgenommen. Bei bestimmten Drehzahlen dröhnt der Motor unter Last allerdings etwas und wird im oberen Drehzahlbereich auch akustisch präsenter.

1,5 Schaltung

Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist präzise geführt, so dass sich die Gänge einwandfrei einlegen lassen.

⊕ Die Schaltwege sind recht kurz, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen; der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und lässt sich einwandfrei schalten; eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer den richtigen, kraftstoffsparenden Gang zu wählen; die serienmäßige Berganfahrhilfe verhindert ein Zurückrollen beim Anfahren an Steigungen.

⊖ Ein Start-Stopp-System ist nur bei BlueMotion Technology serienmäßig an Bord.

2,0 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung passt einwandfrei zur Motorcharakteristik. Die Gesamtübersetzung hat VW so gewählt, dass ein zufriedenstellendes Vorankommen und ein moderates Drehzahlniveau bei Autobahngeschwindigkeit (bei 130 km/h rund 3000 U/min) möglich sind.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

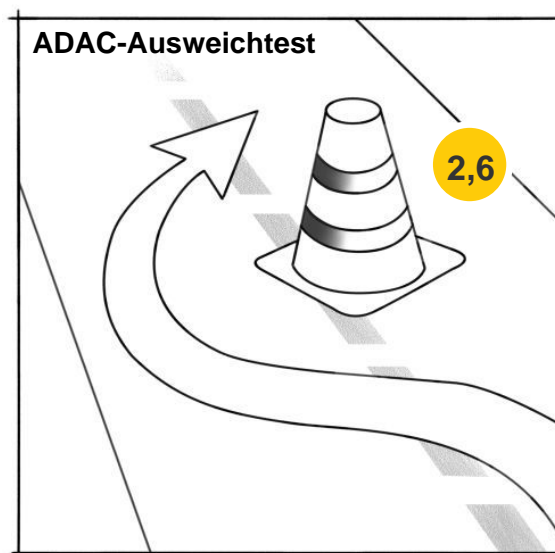
Das Fahrzeug reagiert gut auf Richtungsänderungen und verhält sich prinzipiell untersteuernd - ein Verhalten, das besonders ungeübten Fahrern entgegenkommt. Im Grenzbereich regelt das ESP zuverlässig, so dass der Tiguan gut beherrschbar bleibt.

⊕ Hebt man in der Kurve das Gaspedal, so zeigt der Tiguan recht deutliche Lastwechselreaktionen, die jedoch vom ESP eingeregelt werden; den ADAC-Ausweichtest absolviert der Tiguan 4Motion zufriedenstellend; Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum Einfluss auf die Spurtreue; der Allradantrieb sorgt für eine gute Traktion, auch auf weniger griffiger Fahrbahn; in schnell durchfahrenen Kurven wird der Grenzbereich früh angekündigt, was einem sicheren Fahrverhalten entgegen kommt.

2,4 Lenkung*

Die Lenkung ist präzise geführt und vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt.

⊕ Die Lenkung ist zielgenau; die direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Fahrzeugs; der Kraftaufwand beim Rangieren 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.

- Der gemessene Wendekreis fällt mit knapp zwölf Metern im Klassenvergleich groß aus.

1,5 Bremse

Die Bremse ist standfest und lässt sich gut dosieren.

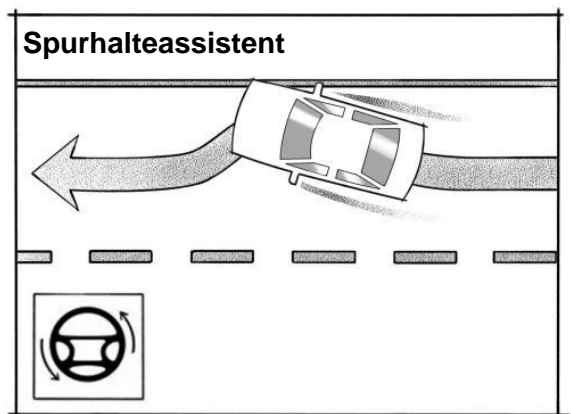
- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tiguan rund 35 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental Cross Contact; 235/50 R18 97V); die Bremse spricht spontan an; die Richtungsstabilität wird beim Bremsen nicht beeinflusst.

1,9 SICHERHEIT

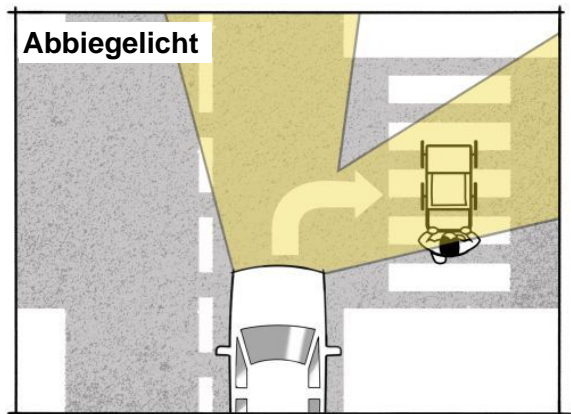
2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Insgesamt weist der Tiguan eine gute, serienmäßige Sicherheitsausstattung auf. Gegen Aufpreis ist allerdings eine weitere, empfehlenswerte Sicherheitsausstattung erhältlich.

- + Das elektronische Stabilitätsprogramm (mit Gegenlenkunterstützung und Gespannstabilisierung) ist serienmäßig an Bord; ein Bremsassistent hilft dem Fahrer das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen; eine Müdigkeitserkennung fordert den Fahrer auf, bei Bedarf eine Pause zu machen; eine indirekt messende Reifendruckkontrolle ist serienmäßig an Bord (gegen Aufpreis ist ein direkt messendes System erhältlich); die optionalen Xenonscheinwerfer beinhalten Kurvenlicht (Abbiegelicht serienmäßig), wodurch der Straßenverlauf besser ausgeleuchtet wird; der "Dynamic Light Assist" sorgt für eine stets optimale, den Örtlichkeiten angepasste Fahrbahnausleuchtung (sehr empfehlenswert); bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein; der Motor lässt sich nur bei gedrückter Kupplung starten; Rückstrahler warnen den nachfolgenden Verkehr, wenn die Türen offen sind; optional ist ein aktiver Spurhalteassistent erhältlich, welcher bei gefährlicher Annäherung an den Fahrbahnrand den Fahrer warnt und selbstständig Lenkkorrekturen einleitet (System funktioniert meist sehr zuverlässig).



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.



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.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

Der Tiguan erreicht auch bei der passiven Sicherheit ein gutes Ergebnis. Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält er 87% der möglichen Punkte beim Insassenschutz und somit fünf Sterne.

- + Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m optimalen Schutz; die Kopfstützen sind vorn wie hinten nah am Kopf; für die zweite Sitzreihe sind Seitenairbags erhältlich (optional); vorn werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen; 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.

1,8 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erhält der Tiguan ebenfalls ein gutes Ergebnis. Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht er gute 79% der möglichen Punkte.

⊕ Auf den beiden äußeren Plätzen gibt es Isofix-Halterungen, so dass sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil befestigen lassen; Rückhaltesysteme lassen sich auch leicht Angurten, 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; 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; es können auf allen Plätzen hohe Kindersitze befestigt werden.

⊖ Der Mittelsitz weist eine ungünstige Form auf, so dass sich Kindersitze nur bedingt lagestabil Befestigen lassen; die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher; das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

3,2 Fußgängerschutz

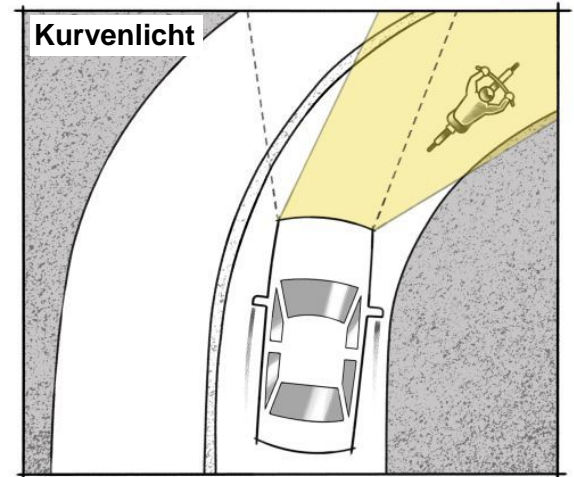
Beim Fußgängerschutz erhält der Tiguan nur 48% der möglichen Punkte.

- ⊕ Direkt unter der Motorhaube sind keine harten Bauteile.
- ⊖ Die vordere Motorhaubenkante und die seitlichen Bereiche sind zu aggressiv gestaltet, wodurch sich das Verletzungsrisiko erhöht.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO2*

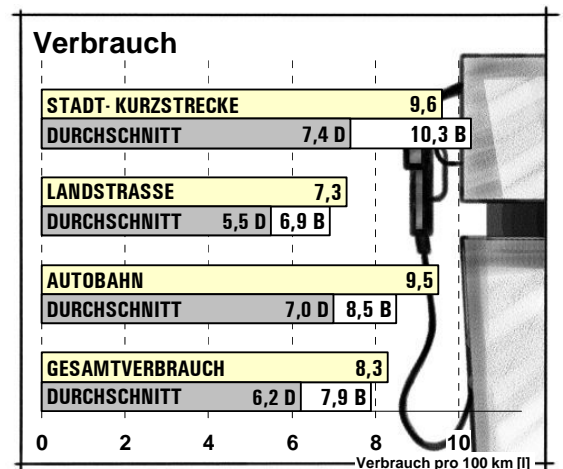
⊖ Der gemessene CO2-Ausstoß liegt bei hohen 225 g/km (well-to-wheel-Betrachtung). Dafür erhält der Tiguan lediglich 15 Punkte beim ADAC EcoTest. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,3 l/100 km. Er setzt sich aus 9,6 l/100 km innerorts, 7,3 l/100 km außerorts und 9,5 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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



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



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

1,9 Schadstoffe

⊕ Insgesamt sind die Schadstoffe im Abgas gering, so dass in diesem Kapitel 41 von 50 Punkten vergeben werden. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Tiguan durchschnittliche 51 Punkte und damit drei von fünf Sternen im EcoTest.

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

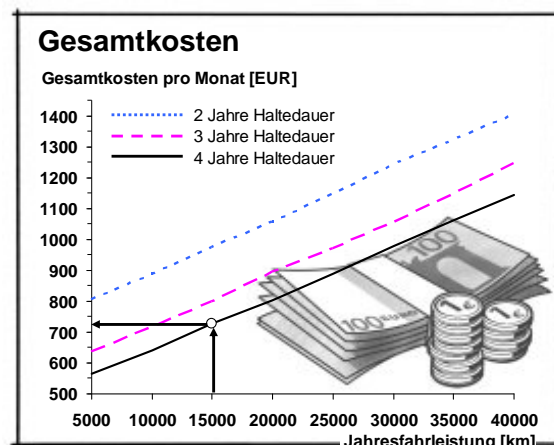
⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Tiguan 1,4 TSI einen recht hohen Kraftstoffverbrauch aufweist, liegen auch die Betriebskosten, im Klassenvergleich, auf höherem Niveau.

2,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Tiguan 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.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt der Hersteller eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 727 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,4 Wertstabilität*

Dem Tiguan 1.4 TSI wird eine zufriedenstellende Wertstabilität prognostiziert, da sich SUV großer Beliebtheit erfreuen und der Tiguan eine Reihe an moderner Technik an Bord hat. Negativ wirkt sich allerdings der voraussichtliche Modellwechsel gegen Ende des vierjährigen Berechnungszeitraumes aus.

2,7 Kosten für Anschaffung*

Der Basispreis liegt beim 1.4 TSI Sport & Style bei 29.550 Euro und reiht sich damit im Klassenmittelfeld ein. Die getestete Variante zeigt sich zwar gut ausgestattet, soll der Tiguan allerdings den klassenüblichen Standard aufweisen, müssen nach dem ADAC-Ausstattungs-korb weitere 3365 Euro berappt werden.

1,6

Fixkosten*

⊕ Die Versicherungseinstufungen des Tiguan 1.4 TSI liegen noch im guten Bereich (KH: 15; TK: 20; VK:17), so dass die Kosten recht überschaubar bleiben. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 164 Euro zu Buche.

2,6

Monatliche Gesamtkosten*

Die recht hohen Betriebskosten und die durchschnittliche Wertstabilität wirken sich negativ auf die monatlichen Gesamtkosten aus. Da können auch die recht geringen Fixkosten nichts beschönigen, so dass der Tiguan bei den monatlichen Gesamtkosten im guten Klassenmittelfeld landet.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT	2.0 TSI 4Motion	2.0 TSI 4Motion DSG (7- Gang)	2.0 TDI BMT (DPF)	2.0 TDI BMT (DPF)	2.0 TDI 4Motion (DPF)
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	7,3	11,9	10,2	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	203	204	213	175	193	201
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,5 S	6,7 S	8,5 S	8,6 S	5,3 D	5,3 D	6,0 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]	635	664	753	818	625	644	712
Preis [Euro]	24.175	25.725	28.575	33.600	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 B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	118 kW(160 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1500 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	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/ 7,3/ 9,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	178g/km/ 225g/km
Innengeräusch 130km/h	67,5dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4426/1809/1703 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1665 kg/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440 l/845 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	770 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	174 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	417 Euro
Monatliche Gesamtkosten	727 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/20
Grundpreis	29.550 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle(DCC)	1.070 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	ab 142°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht(inkl. Xenon)	1.325 Euro°
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	395 Euro°
Parklenkassistent	755 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	495 Euro°
Tempomat	205 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
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	Serie
Klimaautomatik	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

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen