



VW Tiguan 2.0 TDI SCR BMT Highline 4MOTION DSG (7-Gang)

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Nach neunjähriger Bauzeit hat VW Anfang des Jahres die zweite Generation des Bestsellers Tiguan auf den Markt gebracht. Im Vergleich zum Vorgänger ist er breiter und länger, aber auch etwas niedriger geworden. Dadurch steht das SUV stämmiger auf der Straße, die Fondpassagiere finden dank dem acht Zentimeter größeren Radstand mehr Beinfreiheit vor. Doch nicht nur für die Insassen bietet der Wolfsburger viel Platz, sondern auch für das Gepäck. Und mit einer maximalen Anhängelast von 2,5 Tonnen ist der Allradler auch für große Transportaufgaben bestens geeignet. Der Fahrerplatz ist neu gestaltet, an der Bedienbarkeit gibt es mit Ausnahme der etwas umständlichen Handhabung der optionalen Digitalinstrumente wenig zu kritisieren. Die Verarbeitung kann insgesamt überzeugen, wenn auch an einigen Stellen der Sparwille der Wolfsburger sichtbar wird. Der Fahrkomfort ist auch dank der optionalen Dämpferregelung hoch. Der 190 PS starke Diesel sorgt für gute Fahrleistungen, das serienmäßige Doppelkupplungsgetriebe passt bestens zum drehmomentstarken Selbstzünder. Beim Verbrauch kann die Antriebskombination allerdings nicht überzeugen, im ADAC EcoTest kommt der Tiguan auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,1 l/100 km. In puncto Sicherheit kann das SUV hingegen brillieren: Die umfangreiche Sicherheitsausstattung sowie ein sehr gutes Crashtest-Ergebnis sichern dem SUV fünf Sterne im ADAC Crashtest. Mit 39.975 Euro lässt sich VW das Top-Modell der Baureihe auch in Anbetracht der guten Ausstattung sehr gut bezahlen **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Nissan Qashqai, Renault Kadjar.

- +** sehr hohe Anhängelast, viel Platz für Passagiere und Gepäck, harmonische Antriebseinheit, sehr kurzer Bremsweg, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- recht hoher Verbrauch, teuer in der Anschaffung, mäßige Sicht nach hinten



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

4,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,3 Senioren

1,9 Langstrecke

1,7 Transport

2,2 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube:
www.bitly.com/vwtiguanvideo

Stand: Juni 2016
Text: A. Lidl

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

Der neue VW Tiguan kann mit einer guten Karosserieverarbeitung punkten. Bei genauerem Hinsehen finden sich jedoch einige Stellen, an denen VW ganz offensichtlich gespart hat. So ist das Handschuhfach nicht mehr wie beim Vorgänger mit Filz ausgekleidet, die A-Säulen sind mit hartem Kunststoff statt mit Stoff verkleidet und der Motorraum sowie die Unterseite der Motorhaube sind lediglich grundiert, den Decklack haben die Wolfsburger eingespart. Gegen Rempler ist die Karosserie ordentlich geschützt. Immerhin sind die Radläufe sowie der untere Bereich der Stoßfänger in Kunststoff gehalten.

⊕ Die Anbauteile sind sauber eingepasst, die Schweißnähte zeigen sich ordentlich versiegelt und die Spaltmaße sind schmal und gleichmäßig. Chromleisten veredeln die Karosserie. Das Ladeabteil ist mit robustem Stoff verkleidet, nur der Ladekantenschutz ist aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Die Türausschnitte sind vollständig nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell - Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller schützen, fehlen allerdings. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls gut verarbeitet. Der Armaturenräger wirkt solide, auf schlechtem Fahrbelag wie etwa Kopfsteinpflaster sind allerdings störende Klappergeräusche zu vernehmen. Blenden in Klavierlackoptik sowie Chromspangen werben den Innenraum auf. Die ebenfalls serienmäßige Ambientebeleuchtung sorgt für dezente Eleganz. Die verwendeten Materialien sind weitgehend hochwertig. Die oberen Teile der Armaturentafel und der vorderen Türverkleidungen sind geschäumt und besitzen eine angenehme Haptik. Die Bereiche darunter bestehen aus hartem, wenn auch ansehnlichem Kunststoff. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Ein spezieller Fehlbetankungsschutz verhindert ein Befüllen mit falschem Kraftstoff. Der Motorraum ist von unten vollständig verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Am Unterboden finden sich ebenfalls aerodynamische Optimierungen, die sowohl die Geräuschemissionen als auch den Kraftstoffverbrauch senken.

2,1

Alltagstauglichkeit

Im Vergleich zum Vorgänger ist der Tiguan sieben Zentimeter breiter geworden und misst nun von Außenspiegel zu Außenspiegel 2,12 Meter. Damit kann es in Garagen oder Parkhäusern ganz schön eng werden. In der Ausstattung Highline stattet VW den Tiguan für den Fall einer Reifenpanne nicht mit einem Reparaturset, sondern mit selbstversiegelnden Reifen aus. Diese sind auf der Innenseite der Lauffläche mit einer klebrigen Schicht versehen, die kleinere Löcher (bis fünf Millimeter Durchmesser) automatisch verschließt und somit die Weiterfahrt ermöglicht.

⊕ In puncto Alltagstauglichkeit legt der Tiguan eine überzeugende Vorstellung an den Tag. Die maximal mögliche Distanz zwischen zwei Tankstopps beträgt bis zu 980 km (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Auch als Zugfahrzeug eignet sich das SUV nicht nur aufgrund seines Allradantriebs, sondern auch wegen der sehr hohen Anhängelast bestens. Bei gebremstem Anhänger darf er bis zu 2,5 Tonnen ziehen, ungebremste Hänger sind bis 750 kg erlaubt. Die tatsächliche Zuladung beträgt 550 kg - mehr als genug für ein Fahrzeug mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz. Die Dachlast (Dachreling Serie) ist mit 75 kg ebenso ausreichend bemessen wie die Stützlast mit 100 kg - somit ist auch der Transport zweier schwerer E-Bikes kein Problem.

⊖ Wagenheber und Bordwerkzeug fehlen beim Tiguan.

2,4 Sicht

Im Sicht-Kapitel steht einer mäßigen Rundumsicht das sehr gute optional erhältliche LED-Scheinwerfersystem (Active Lighting System) gegenüber. Die Rundumsicht wird beim Blick nach hinten trotz der dritten Seitenfenster durch die breiten D-Säulen eingeschränkt - immerhin lassen sich die Fondkopfstützen teilweise versenken. Die Sicht im Innenspiegel fällt ebenfalls mäßig aus, die Außenspiegel bieten ein etwas größeres Sichtfeld. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Erkennbarkeit vor dem Fahrzeug befindlicher Gegenstände fällt durchschnittlich aus, gleiches gilt für die Übersichtlichkeit nach vorn. Zwar ist das vordere Ende nicht einseh-, aber doch recht gut abschätzbar. Der hintere Fahrzeugabschluss lässt sich dank dem steil abfallenden Heck gut einschätzen.

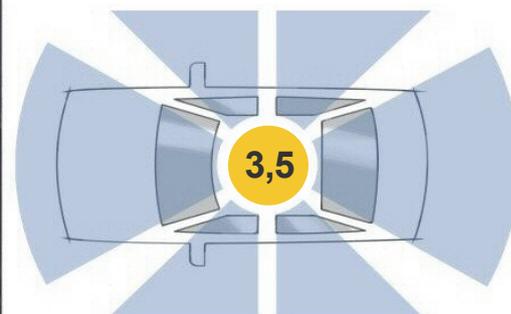
⊕ Der Tiguan ist in der Ausstattung Highline serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfer ausgestattet. Der Testwagen hatte zudem das Active-Lighting-System an Bord, zu dessen Umfang u. a. ein dynamischer Fernlichtassistent und Kurvenlicht zählen. Das Voll-LED-Licht sorgt nachts nicht nur für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung, auch die Reichweite sowie die Ausleuchtung überzeugen auf ganzer Linie. Die SUV-typisch hohe Sitzposition im Tiguan ermöglicht eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr. Ab der Ausstattung Comfortline stattet VW den Tiguan mit Parksensoren vorn und hinten aus. Eine Rückfahrkamera samt Parklenkassistent sowie das 360-Grad-Kamerasystem des Testwagens sind gegen Aufpreis zu haben.

⊖ Niedrige Gegenstände direkt hinter dem Fahrzeug entziehen sich aufgrund der hoch positionierten Fensterunterkante dem Sichtfeld des Fahrers.

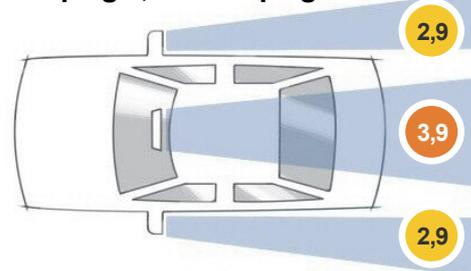


Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

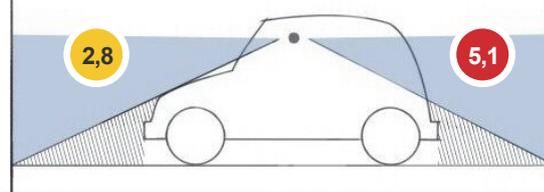
Rundumsicht



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.

2,2 Ein-/Ausstieg

Die Schweller sind recht hoch, wodurch man zum Einsteigen einen großen Schritt machen muss. Immerhin sind die Schweller nicht sonderlich breit.

⊕ Der Tiguan ist serienmäßig mit Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung mit großen Tasten ausgestattet. Damit lassen sich auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist das schlüssellose Zugangssystem Keyless Access erhältlich (im Testwagen). Dann kann der Schlüssel zum Ent- und Verriegeln in der Tasche bleiben, es reicht, wenn man die Türgriffe vorn oder den Taster an der Heckklappe berührt. Die Türfeststeller sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Sie haben vorn wie hinten drei Rastungen, und die Türen bleiben zwischen der ersten und zweiten Position durch Reibung bei ebener Fahrbahn in jeder Position geöffnet, was das Ein-/Aussteigen etwas erleichtert. Die Sitze befinden sich in nahezu optimaler Höhe, die Türausschnitte fallen groß aus. Ist die Rücksitzbank ganz nach hinten geschoben, stößt man beim Aussteigen jedoch leicht an den in den Türausschnitt ragenden Radlauf.

Beim Aussteigen helfen Haltegriffe am Dachhimmel über allen Türen. Die serienmäßige Leaving home- und Coming home-Funktionen sorgt dafür, dass das Fahrzeugumfeld (inkl. Spots in den Außenspiegeln) nach dem Ent- und Verriegeln noch eine gewisse Zeit beleuchtet wird.

1,0 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Tiguan punktet mit einem sehr großen Kofferraum. Bei aufgestellten Lehnen fasst das Gepäckabteil 465 Liter, bei dachhoher Beladung sind es 695 Liter. Alternativ passen 13 Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, beträgt das Ladevolumen bis zur Fensterkante 845 Liter, bis unters Dach beladen sind es 1.480 Liter - ein sehr guter Wert.



2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante ist mit gemessenen 74 Zentimetern recht hoch, was das Be- und Entladen mit schweren Gegenständen recht mühsam macht.

⊕ Die Heckklappe lässt sich optional auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen (im Testwagen). Sie öffnet weit und bietet Personen bis knapp 1,90 m darunter genügend Platz. Wählt man das Easy Open-Paket (im Testwagen), muss man zum Öffnen der Heckklappe nur noch seinen Fuß unter die Stoßstange halten und sie öffnet dann automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt. Dass das Fahrzeug den Öffnungswunsch erkannt hat, wird durch kurzes Aufleuchten der Bremslichter signalisiert - dann kann man einen Schritt auf die Seite gehen und steht somit nicht im Weg. Die Kofferraumöffnung ist sehr hoch und recht breit. Der Testwagen ist mit dem in zwei Stufen höhenstellbaren Ladenboden ausgestattet. In der oberen Stellung befinden sich Ladefläche und -kante fast auf einer Ebene, was vor allem das Entladen erleichtert. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Ist der Boden unten, entsteht eine 15 Zentimeter hohe Stufe. Der Kofferraum wird von zwei Lampen beleuchtet, wobei eine ausgeklipst und als Taschenlampe verwendet werden kann.

Der Kofferraum stellt hervorragende 465 l Volumen für das Gepäck zur Verfügung. Damit bietet er 25 l mehr Platz als der Vorgänger.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der neue Tiguan punktet mit einer guten Variabilität. Bereits das Basismodell Trendline ist mit einer dreigeteilt klapp- und asymmetrisch längs verschiebbaren Rücksitzbank ausgestattet. Zudem lassen sich die Rücksitzlehnen in der Neigung verstellen. Entriegelt werden die Lehnen entweder per Hebel im Kofferraum oder Schlaufe unten am Sitz. Allerdings fallen sie nicht von alleine um, sondern müssen manuell, wenn auch mit geringem Kraftaufwand, umgelegt werden. Die Beifahrersitzlehne lässt sich ebenfalls umklappen, was den Transport besonders langer Gegenstände erleichtert. Im Kofferraum finden sich zwei Ablagefächer sowie zwei Haken für Einkaufstaschen. Unter dem Ladeboden gibt es einen zusätzlichen Stauraum (120 Liter).

Der VW Tiguan kann dank klar gegliederter Bedienelemente und dem großen mit Touchscreen und Annäherungssensor ausgestatteten Radio-/Navigationssystem Discover Pro mit einer einfachen und weitgehend intuitiven Bedienung punkten. Möchte man aber die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung etwas Gewöhnung. Eine deutlich längere Eingewöhnungszeit erfordert das optionale Active Info-Display. Dabei werden alle Fahrinformationen anstatt mit konventionellen Instrumenten auf einem 31,2 cm großen TFT-Display angezeigt. Es lassen sich vielfältige Informationen etwa zu Multimedia, Bordcomputer und Assistenzsystemen oder die Navigationskarte durch die Wahl verschiedener Info-Profile auswählen. Dadurch wirkt das Kombiinstrument je nach ausgewähltem Profil teils überladen und wichtige Informationen sind nicht immer auf den ersten Blick zu erkennen. Ebenfalls neu ist das optionale Head up-Display (im Testwagen), das Informationen (u. a. aktuelle und erlaubte Geschwindigkeit, Navigationshinweise, Warnmeldungen) in das Sichtfeld des Fahrers projiziert. Allerdings werden diese nicht in die Windschutzscheibe, sondern auf einer ausfahrbaren Scheibe oberhalb des Armaturenrägers eingeblendet. Das Klimaanlagebedienteil ist leicht schräg und somit zum Fahrer hin geneigt verbaut, sitzt aber recht tief, wodurch man den Blick zum Einstellen weit von der Fahrbahn abwenden muss. Es ist aber übersichtlich gestaltet, wodurch sich die Funktionen schnell erschließen. Um Detaileinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z. B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen.

⊕ Das Lenkrad ist manuell über einen großen Bereich in Höhe und Weite einstellbar, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Wählhebel liegt gut zur Hand, könnte insgesamt aber etwas höher sein. Der optionale Motorstartknopf (Keyless Access) ist gut erreichbar in der Mittelkonsole positioniert. Die Scheibenwischer sind optional sensorgesteuert, die Intensität ist einstellbar. Der Lichtschalter ist gut erreichbar links vom Lenkrad im Armaturenbrett angebracht. Die Nebelleuchten werden durch Herausziehen des Lichtschalters aktiviert, der Status der Nebelschlussleuchte im Kombiinstrument angezeigt. Auf Wunsch werden Ablend- und Fernlicht automatisch aktiviert (beides optional). Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird der Fahrer im Multifunktionsdisplay informiert. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z. B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit, usw.) im Multifunktionsdisplay und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Das optional erhältliche Navigationssystem Discover Pro ist mit einer großen Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet. Dieser erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und listet nur dann weitere Auswahlpunkte auf. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Das Audiosystem kann ebenfalls am Touch-Bildschirm oder mittels Lenkradtasten bedient werden. Die Lautsprecher haben einen guten Klang. Am Lenkrad finden sich Tasten für die automatische Abstandsregelung (ACC) und den Geschwindigkeitsbegrenzer - die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik samt zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz. Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen und auf Wunsch anklappen. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Vier LED-Leselampen und die Ambientebeleuchtung (Serie beim Highline) sorgen für eine gute Innenraumausleuchtung. Ablagen sind vorn wie hinten in ausreichender Anzahl vorhanden.



Ausgezeichnete Funktionalität verbunden mit einer guten Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Tiguan.

Vorn gibt es große Türfächer, zwei Becherhalter, ein großes Ablagefach auf dem Armaturenbrett, ein weiteres unter der Mittelarmlehne und eine praktische Ablage hinter dem Wählhebel. Im Fond findet man kleine Lehnentaschen und hochklappbare Tischchen samt Becherhalter an den Vordersitzlehnen sowie große Türfächer. Die Heckscheibenheizung wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nach einer gewissen Zeit deaktiviert.

– Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer sind im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht ideal bedienbar und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, wenn man diese während der Fahrt bedienen möchte.

1,3 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot in der ersten Sitzreihe fällt im Klassenvergleich sehr groß aus. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Personen, überm Scheitel ist dann noch etwas Luft. Auch das Raumgefühl ist durch die großen Fensterflächen luftig und wird allenfalls durch das wuchtige Cockpit etwas geschmälert.

1,8 Raumangebot hinten*

+ In der zweiten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse ebenfalls gut. Ist der Vordersitz auf einen 1,85 Meter großen Fahrer eingestellt, würde die Beinfreiheit im Fond für knapp zwei Meter große Insassen reichen. Allerdings stoßen bereits 1,90 Meter große Personen an den Dachhimmel. Hier geht das aufpreispflichtige Glasschiebe- und Ausstelldach etwas zu Lasten der Kopffreiheit. Auch im Fond ist das Raumgefühl aufgrund der großflächigen Verglasung gut.



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

3,5 Innenraum-Variabilität

In puncto Kofferraumvariabilität schneidet der VW Tiguan durchschnittlich ab. Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch um 18 Zentimeter in Längsrichtung verschieben. So hat man die Wahl, ob man mehr Kofferraumvolumen oder Beinfreiheit für die Fondgäste haben möchte. Ab der Ausstattung Comfortline ist zudem die Beifahrersitzlehne umklappbar.

2,1 KOMFORT

2,2 Federung

Neben dem Standard-Fahrwerk gibt es für den Tiguan gegen Aufpreis ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk sowie die adaptive Dämpferregelung DCC, mit der der Testwagen ausgestattet ist. Das DCC bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Normal und Sport). Darüber hinaus passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Generell eignet sich der Comfort-Modus gut für niedrige Geschwindigkeiten, da dann grobe Unebenheiten und Einzelhindernisse besser absorbiert werden, die Karosserie im Gegenzug aber leicht zum Nachschwingen tendiert. Der Sport-Modus empfiehlt sich für höhere Geschwindigkeiten, da dann die Aufbaubewegungen deutlich geringer ausfallen und das Fahrzeug

satter auf der Straße liegt, allerdings dringen dann Querfugen und Einzelhindernisse deutlicher zu den Insassen durch.

⊕ Im Normal-Modus überzeugt das Fahrwerk mit seiner tendenziell straffen, aber dennoch ausgewogenen Abstimmung. Lange Bodenwellen bringen den Tiguan nicht aus der Ruhe. Die Federwege sind dann zwar etwas größer, der SUV schwingt aber nicht nach. Karosserienicken beim Beschleunigen und Bremsen tritt nur wenig auf. Die Seitenneigung hält sich bei einem Lenkimpuls oder in schnell durchfahrenen Kurven für ein hoch aufbauendes SUV erstaunlich in Grenzen. Einzelne kurze Bodenwellen dringen etwas stärker, aber nicht unangenehm, zu den Insassen durch. Bei regelmäßiger Anregung neigt das Fahrwerk leicht zum Stuckern. Einzelhindernisse sowie Querfugen werden ordentlich geschluckt, auch wenn gröbere etwas deutlicher durchgereicht werden. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut.

2,1 Sitze

Der Tiguan Highline ist serienmäßig mit "Top-Komfortsitzen" vorn inklusive manuell in der Intensität einstellbaren Lordosenstützen ausgestattet. Gegen Aufpreis sind ergoActiv-Sitze für den Fahrer oder für Fahrer und Beifahrer (Entfall der Lehnenklappmöglichkeit) erhältlich (nicht im Testwagen). Dann lassen sich die Sitze u. a. auch in der Neigung einstellen, die Sitzfläche ist längs verschiebbar und die Sitze verfügen über eine Massagefunktion.

⊕ Die Sitzmittelbahnen der Top-Komfortsitze sind mit einem angenehmen Mikrovlies bezogen. Die Vordersitze sind bequem gepolstert und lassen sich in der Höhe einstellen. Die Sitze sind insgesamt körpergerecht gestaltet, wenn auch die hohen Lehnen im Schulterbereich etwas breiter sein könnten. Durch die starke Verjüngung im oberen Bereich können die Wangen an den Schulterblättern etwas drücken. Die Flächen bieten eine ordentliche Konturierung, der Seitenhalt geht in Ordnung. Die äußeren Sitzplätze der Rücksitzbank sind auch auf längeren Etappen bequem. Sie sind ordentlich konturiert, bieten eine gute Oberschenkelauflage und ermöglichen dank des angenehmen Kniewinkels sowie der verstellbaren Lehnenneigung eine komfortable Sitzposition.

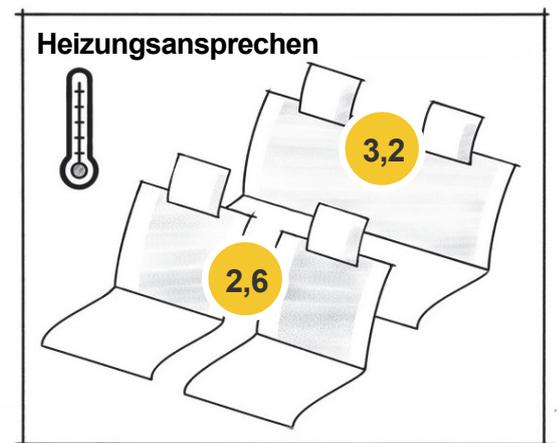
1,7 Innengeräusch

⊕ Der Tiguan bietet einen guten Geräuschkomfort. Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum niedrige 66,5 dB(A). Der Dieselmotor ist gut gedämmt und spätestens ab Landstraßentempo kaum mehr zu hören. Dann tritt er hinter die Windgeräusche, die bei höheren Geschwindigkeiten leicht erhöht sind. Die Abrollgeräusche fallen dezent aus.

1,9 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest überzeugt der Tiguan 2.0 TDI mit einem guten Ergebnis. Vor allem vorn wird der Innenraum für ein Fahrzeug dieser Größe erstaunlich schnell erwärmt. Auf den Rücksitzen dauert es zwar etwas länger, aber auch hier kann man mit der Heizleistung zufrieden sein.

⊕ In der Highline-Variante ist der Tiguan serienmäßig mit der Dreizonen-Klimaautomatik "Air Care Climatronic" ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur separat einstellen, die Fondgäste können eine gemeinsame Einstellung vornehmen.



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

Die Luftverteilung erfolgt für alle Insassen gemeinsam, allerdings ist jeder Bereich (oben, Mitte, unten) individuell wählbar. Die Intensität der Automatikfunktion kann im Menü in drei Stufen (sanft, mittel, intensiv) vorgewählt werden. Zum Umfang der Klimaautomatik zählt neben einer automatischen Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor auch ein Aktivkohlefilter, der unangenehme Gerüche ausfiltert.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Mit dem 190 PS leistenden Zweiliter-Turbodiesel, dem derzeitigen Top-Motor, ist der VW Tiguan mehr als ausreichend motorisiert. Der Vierzylinder entwickelt ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter, das im Bereich von 1.900 bis 3.300 Touren zur Verfügung steht. Der Selbstzünder tritt ab rund 1.500 Umdrehungen energisch an und dreht willig hoch. Die Kraftentfaltung erfolgt angenehm harmonisch. Das simulierte Überholmanöver von 60 auf 100 km/h erledigt der Wolfsburger in flotten 5,6 Sekunden. Der Wert für den Standardsprint von null auf 100 km/h gibt VW mit 7,9 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 212 km/h.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel legt eine gute Laufkultur an den Tag. Beim Anfahren sowie bei niedrigen Touren sind feine Vibrationen im Lenkrad zu spüren, diese legen sich bei höheren Drehzahlen jedoch weitgehend. Bei niedrigen Drehzahlen und hoher Last neigt der Motor etwas zum Brummen.

1,2 Schaltung

Der 190 PS starke TDI-Motor wird ausschließlich an das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Wer eine Handschaltung haben möchte, muss zur 150-PS-Variante greifen.

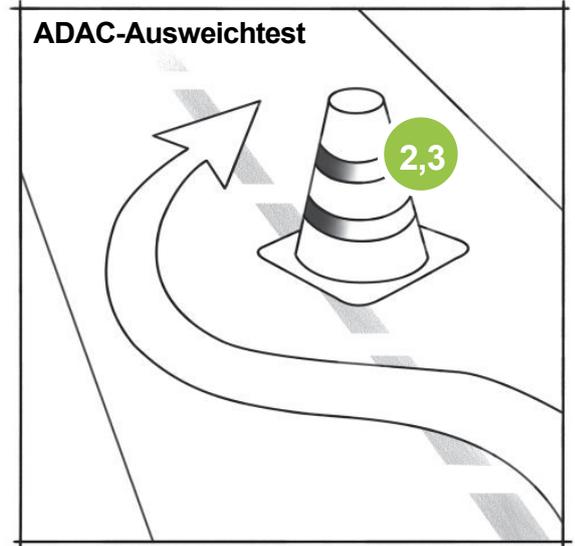
⊕ Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet weitgehend ruckfrei und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung. Das Getriebe nutzt das kräftige und bereits bei niedrigen Drehzahlen verfügbare Drehmoment des Diesels. Es schaltet frühzeitig hoch und bleibt auch bei hoher Lastanforderung lange im hohen Gang. Manuelle Schalteinriffe sind ebenfalls möglich - entweder via Wählhebel oder mithilfe der serienmäßigen Lenkradtasten. Das Anfahren und Rangieren - früher oftmals eine Schwäche von Doppelkupplungsgetrieben - funktioniert bemerkenswert gut. Der Tiguan ist mit einer elektrischen Handbremse ausgestattet, zu deren Umfang neben einer Berganfahrhilfe auch eine Autohold-Funktion zählt, die das Fahrzeug nach dem Anhalten zeitlich unbegrenzt festbremst.

1,8 Getriebeabstufung

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist weit gespreizt und gleichzeitig fein gestuft. Daher fallen die Drehzahlssprünge nicht zu groß aus und nach dem Schaltvorgang steht genügend Zugkraft zur Verfügung. Bei Tempo 130 dreht der Diesel mit gelassenen 2.200 Touren.

⊕ Einen Lenkimpuls setzt der Tiguan spontan um, zeigt im Anschluss aber speziell für ein SUV wenig Aufbaubewegungen und beruhigt sich schnell. Im ADAC Ausweichetest macht der VW ebenfalls eine gute Figur. Der Tiguan setzt den ersten Lenkbefehl zackig um. Beim Umfahren des Hindernisses greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) sensibel, aber nachdrücklich ein, wodurch der Wagen viel Geschwindigkeit abbaut. Die oftmals bei SUV auftretende Tendenz zum extremen Schieben über die Vorderachse, um ein eventuelles Kippen der Karosserie zu vermeiden, ist beim Tiguan nicht zu beobachten. Zwar untersteuert auch der Wolfsburger, mit leicht erhöhtem Lenkaufwand lässt er sich aber problemlos zurück in die Ausfahrgasse dirigieren. Bei zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Tiguan sicher über die Vorderräder, auf einen Lastwechsel reagiert der VW mit einem sanft drängenden und kontrollierbaren Heck. Dank des serienmäßigen Allradantriebs 4Motion kommt der Tiguan auch auf rutschigem Untergrund sicher voran. In den meisten Fahrsituationen ist er als Frontriebler unterwegs. Tritt Schlupf an der Vorderachse auf, werden die Hinterräder in Sekundenbruchteilen hinzugeschaltet. Der Fahrer hat die Wahl zwischen den drei Allrad-Modi Snow, Offroad und Offroad Individual.

ADAC-Ausweichetest



Beim ADAC-Ausweichetest 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.

Die serienmäßige Fahrprofilauswahl ermöglicht die Auswahl verschiedener Fahrmodi. Je nach Modus (Comfort, Normal, Sport) ändert sich die Lenkkraftunterstützung der elektromechanischen Servolenkung.

⊕ Die Lenkung spricht bei kleinen Lenkwinkeln gut an. Bei größeren Lenkwinkeln neigt sich zunächst die Karosserie, bevor Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut werden. Im Normalmodus erhält der Fahrer insgesamt eine gute Rückmeldung. Im Sport-Modus ist das Lenkgefühl sowohl um die Mittellage als auch bei größeren Lenkwinkeln noch etwas besser. Die Lenkung ist präzise, es sind kaum Lenkkorrekturen notwendig. Der Comfort-Modus eignet sich besonders bei niedrigeren Geschwindigkeiten, da die Lenkung dann leichtgängiger ist. Der Lenkaufwand fällt sehr gering aus, von Anschlag bis Anschlag sind es lediglich etwas mehr als zwei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m für diese Fahrzeugklasse noch akzeptabel aus.

⊕ Der Tiguan liefert bei der Bremsmessung eine überragende Vorstellung ab. Der Tiguan verzögert auf Sportwagen-Niveau und steht bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 bereits nach 33,0 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 ContiSeal; Größe: 235/55 R18 100V). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer starken Bremsung in einer Kurve hält das SUV sicher die Spur.

1,1

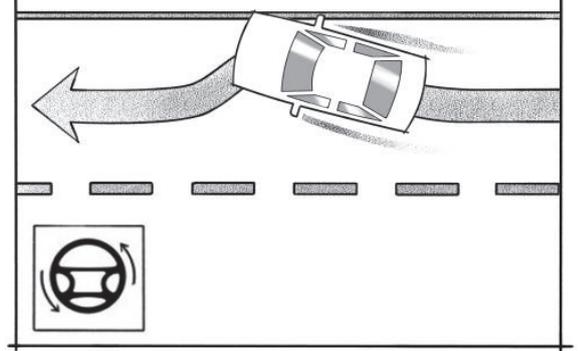
SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

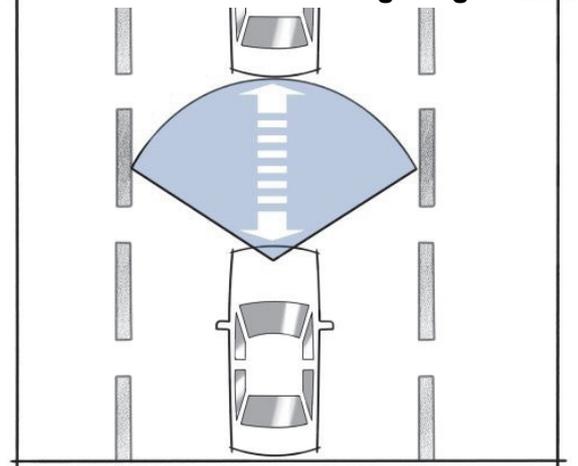
⊕ Der neue VW Tiguan bietet eine sehr gute aktive Sicherheitsausstattung, auch wenn einige Systeme nur gegen Aufpreis erhältlich sind. Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) auch einen Bremsassistenten an Bord. Das ESC beinhaltet eine Gegenlenkunterstützung, die dem Fahrer in kritischen Situationen einen Hinweis gibt, in welche Richtung er lenken sollte, um das Fahrzeug wieder zu stabilisieren. Dabei wird die Lenkung in die erforderliche Richtung leichtgängiger. Ab Werk ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennt und den Fahrer entsprechend warnt. Optional kann man auch ein direkt messendes System ordern. Dann werden über Sensoren im Reifen die einzelnen jeweiligen Reifendrucke erfasst und dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Serie ist eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und diesen bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Im Tiguan Highline findet man serienmäßig LED-Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht sowie Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer vor. Ergänzend gibt es gegen Aufpreis einen Fernlichtassistenten, der sowohl bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet (Light Assist). Gegen deutlichen Mehrpreis ist darüber hinaus das empfehlenswerte Active Lighting System erhältlich. Dann schwenken die LED-Scheinwerfer in Kurven mit, das Abbiegelicht ist in LED-Technik ausgeführt und das Fernlicht wird nicht nur auf- und abgeblendet, sondern die anderen Verkehrsteilnehmer werden ausschattiert - das System sorgt für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung. Das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion ist ab der Basis-Ausstattung Trendline serienmäßig an Bord. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision möglichst vermieden werden kann. Der serienmäßige Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug, die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden dem Fahrer über Navigationsdaten sowie Verkehrsschilderkennung mittels Kamera

Spurhalteassistent



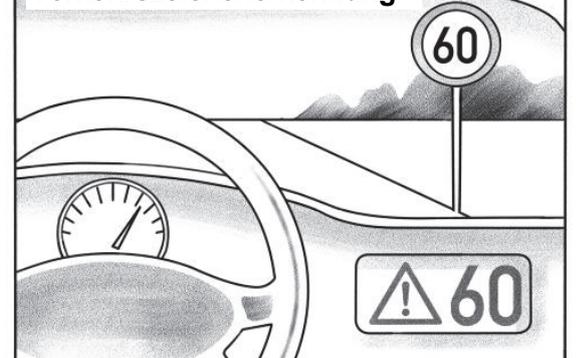
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

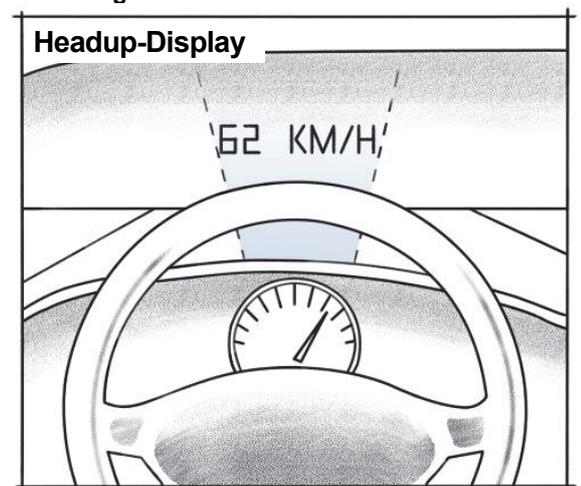
Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich ist ein Spurwechselassistent. Dieser erkennt Fahrzeuge, die sich auf der Nachbarspur schnell von hinten nähern oder sich im toten Winkel des Fahrzeugs befinden. Der Fahrer erhält eine gut sichtbare Warnung im jeweiligen Spiegelgehäuse. Zusätzlich unterstützt das System beim rückwärts Ausparken, indem es den Fahrer warnt, wenn sich Querverkehr nähert. Die aufpreispflichtigen LED-Rückleuchten sind reaktionsschnell und von anderen Verkehrsteilnehmern besonders gut erkennbar. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. In der Ausstattung Highline ist eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig an Bord. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage - dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden. Rückleuchten in den Türverkleidungen machen andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf offene Türen aufmerksam.

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

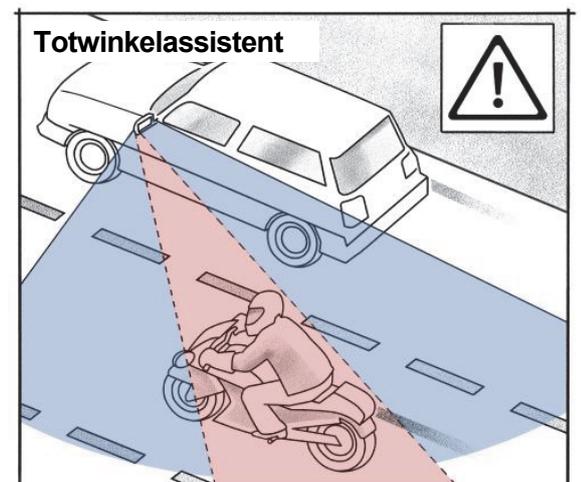
+ Der VW Tiguan überzeugt mit einer sehr guten Insassensicherheit bei den ADAC Crashtests. Das SUV erreicht 96 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 06/2016) und erhält insgesamt die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest. Der Wolfsburger ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählt ein Knieairbag für den Fahrer zur Standardausstattung. Optional sind Seitenairbags für den Fond erhältlich, die das Sicherheitsniveau weiter steigern. Ab Werk ist der Tiguan mit einem proaktiven Insassenschutzsystem ausgestattet. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und - falls vorhanden - das Schiebedach fast vollständig geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen lassen sich vorn (1,90 m) und hinten (1,75 m) weit herausziehen und sind nahe am Kopf positioniert. Dadurch können so bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der Tiguan ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Für das SUV ist der Emergency Assist erhältlich (Umfang Fahrerassistenzpaket Plus).



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



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



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.

Dieses System kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall die teilweise Steuerung des Fahrzeugs. Wird eine längere Inaktivität des Fahrers erkannt, wird in mehreren Eskalationsstufen versucht, den Fahrer wachzurütteln. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht und währenddessen der umliegende Verkehr beispielsweise durch Warnblinken auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Das Warndreieck ist sehr gut erreichbar in der Heckklappe integriert. Gegen Aufpreis bietet der Tiguan die Option Notruf-Service. Registriert das Fahrzeug einen Unfall, wird unter anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an das Volkswagen Kundencenter übermittelt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

➖ Für den Verbandkasten gibt es zwar einen definierten Halter unter dem Kofferraumboden, allerdings ist dieser bei beladenem Kofferraum schlecht oder nicht erreichbar.

1,7 Kindersicherheit

➕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tiguan 84 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 06/2016). Im Fond finden zwei Kindesitze Platz. Die beiden äußeren Sitze haben Isofix-Haken, die auch ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind. Mit den normalen Gurten lassen sich auf allen drei Fondsitzen Kindesitze befestigen. Position und Abstände der Anlenkpunkte sind auf den äußeren Sitzen günstig. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindesitze montieren. Der Einklemmschutz der Fensterheber arbeitet sensibel und zuverlässig. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle Sitzplätze zur Montage universeller Kindesitze aller Altersgruppen. Hohe Kindesitze lassen sich auf den Fondplätzen problemlos, auf dem Beifahrerplatz aber nur bedingt montieren. Dort lässt sich die Kopfstütze nicht ausbauen, sodass der Kindersitz an dieser ansteht.

➖ Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher.

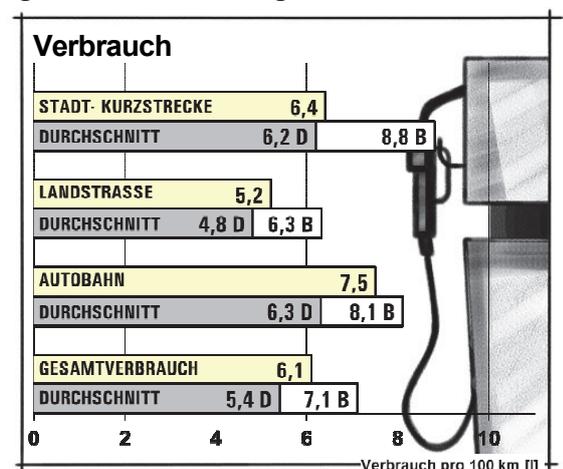
1,6 Fußgängerschutz

➕ In puncto Fußgängerschutz schneidet der Tiguan ebenfalls gut ab, er erzielt bei den Crashtests 72 Prozent der erreichbaren Punkte. Als erster VW überhaupt verfügt er über eine aktive Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird. Dadurch werden der Deformationsweg erhöht und das Verletzungsrisiko gesenkt. Zu aggressiv gestaltet sind allerdings noch die Vorderkante der Motorhaube sowie die A-Säulen.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

➖ Beim Verbrauch bekleckert sich der neue Tiguan mit dem 190 PS starken 2.0 TDI-Motor nicht gerade mit Ruhm. Das hohe Fahrzeuggewicht von knapp 1,8 Tonnen fordert hier seinen Tribut. Im ADAC EcoTest kommt das SUV auf einen CO₂-Ausstoß von 195 g/km, was einem Verbrauch von 6,1 l/100 km entspricht. Dabei verbraucht der VW in der Stadt 6,4 l/100 km, außerorts 5,2 l/100 km und auf der Autobahn 7,5 l/100 km. Somit kommt das SUV hier auf 17 Punkte.



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

1,2 Schadstoffe

+ Der Schadstoffanteil im Abgas fällt sehr gering aus. Das SCR-System mit AdBlue-Einspritzung sorgt nicht nur dafür, dass der Diesel die Euro6-Norm erfüllt, sondern auch, dass die NOx-Emissionen auf niedrigem Niveau bleiben. Der Lohn sind 48 von 50 erreichbaren Punkten. Insgesamt kommt der Tiguan auf 65 Zähler und sichert sich somit drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

4,5 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

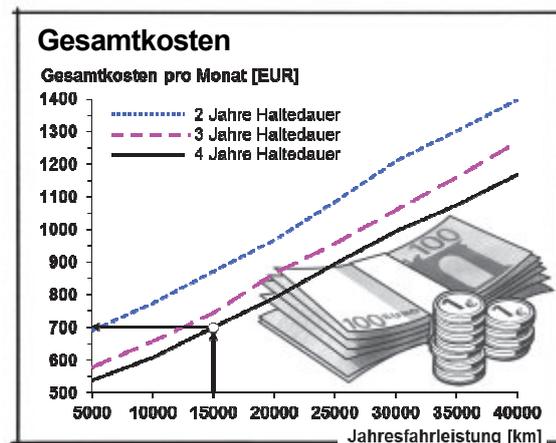
- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Dadurch fallen die Kosten aufgrund des erhöhten Verbrauchs ebenfalls recht hoch aus.

4,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.500 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion (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 Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf sehr hohem Niveau. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 701 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,4 Wertstabilität*

+ Die zweite Tiguan-Generation ist erst seit Anfang 2016 auf dem Markt. Deshalb und aufgrund der anhaltend großen Nachfrage nach SUV-Modellen wird dem Wolfsburger ein guter Restwertverlauf für den vierjährigen Berechnungszeitraum prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

- Das derzeitige Top-Modell der Tiguan-Baureihe bleibt mit einem Anschaffungspreis von 39.975 Euro nur knapp unter der 40.000 Euro-Grenze. Trotz der umfangreichen Ausstattung der Highline-Variante lässt sich der Fahrzeugpreis wie im Falle des Testwagens mit einigen Annehmlichkeiten wie der adaptiven Fahrwerksregelung oder dem großen Navigationssystem mühelos über die 50.000 Euro treiben.

4,8

Fixkosten*

– Die Fixkosten für den Tiguan sind recht hoch. Verantwortlich dafür sind neben der hohen Kfz-Steuer (298 Euro) auch die ungünstigen Versicherungseinstufungen, speziell für die Voll- und Teilkaskoversicherung (KH: 16; VK: 21; TK: 22).

4,9

Monatliche Gesamtkosten*

– Vor allem der enorme Anschaffungspreis und die hohen Fix- und Werkstattkosten treiben die monatlichen Ausgaben nach oben. Bei einer vierjährigen Haltedauer und einer Fahrleistung von 15.000 km pro Jahr muss man im Klassenvergleich mit recht hohen monatlichen Kosten kalkulieren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI BMT	1.4 TSI ACT BMT	2.0 TSI BMT 4MOTION DSG (7-Gang)	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT 4MOTION DSG (7-Gang)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1395	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	110 (150)	132 (180)	85 (115)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1400	250/1500	320/1500	320/1700	340/1750	400/1900
0-100 km/h[s]	10,5	9,2	7,7	10,9	9,3	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	202	208	185	204	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1 S	5,8 S	7,3 S	4,7 D	4,7 D	5,7 D
CO2 [g/km]	139	132	168	123	123	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/19	15/19/19	15/20/22	16/20/22	16/20/22	16/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	116	102	186	246	246	298
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	607	615	720	581	597	683
Preis [Euro]	25.975	27.525	34.450	27.650	30.025	37.475

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1900 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R18
Reifengröße (Testwagen)	235/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/5,2/7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	149 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	195 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4486/1839/1643 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2115 mm
Leergewicht/Zuladung	1770 kg/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	465 l/845 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	980 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	106 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	402 Euro
Monatliche Gesamtkosten	701 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/22
Grundpreis	39.975 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (im Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	Serie
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1.040 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	565 Euro ^o
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht (Active Lighting System)	705 Euro ^o
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	Serie
PRE-SAFE	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Rückfahrkamera (inkl. Parkassistent)	625 Euro ^o
Spurassistent	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Totwinkelassistent (Side Assist Plus)	580 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite hinten	375 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (3 Zonen)	Serie
Navigationssystem	ab 555 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 439 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	565 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen