



## VW Tiguan 1.4 TSI ACT BMT Comfortline DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Nun Jahre war die erste Generation des Tiguan auf dem Markt und bis zum Schluss technisch noch weitgehend auf Augenhöhe mit der Konkurrenz, optisch allerdings schon etwas altbacken. Der Nachfolger sieht deutlich frischer aus und kann bei genauer Betrachtung fast alles besser. Die größten Fortschritte hat der Wolfsburger beim Infotainmentsystem sowie der aktiven Sicherheit gemacht. Bereits die Basisausstattung hat ein City-Notbremssystem samt Kollisionswarner und Fußgängererkennung sowie einen Spurhalteassistenten an Bord - vorbildlich. Gegen Aufpreis sind noch zahlreiche weitere Helfer zu haben. Abgesehen davon überzeugt das meistverkaufte SUV Deutschlands mit den bekannten Tugenden: Viel Platz für Passagiere und Gepäck, gute Verarbeitung, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften und hoher Fahrkomfort. Mit dem 150 PS-Turbobenziner unter der Haube ist der Tiguan zwar kräftig motorisiert, im ADAC EcoTest schneidet der Antrieb allerdings schlecht ab. Nicht nur der Testverbrauch von 8,4 l/100 km, auch die CO-Emissionen fallen zu hoch aus. Somit bekommt der VW Tiguan lediglich einen von fünf Sternen. Als Comfortline und mit DSG an Bord kostet das SUV mindestens 32.225 Euro, hat dann aber bereits alles Wichtige an Bord. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Nissan Qashqai, Renault Kadjar.

- ⊕ viel Platz für Gepäck und Passagiere, variabler Innenraum, bequemer Ein- und Ausstieg, guter Fahrkomfort, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- ⊖ hoher Verbrauch und CO-Ausstoß, USB- und Bluetooth-Schnittstelle nur optional, mäßige Sicht nach hinten

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,1**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,3</b>
	Stadtverkehr	<b>3,8</b>
	Senioren	<b>2,3</b>
	Langstrecke	<b>2,4</b>
	Transport	<b>2,2</b>
	Fahrspaß	<b>3,2</b>
	Preis/Leistung	<b>2,4</b>

EcoTest

## 2,2

**KAROSSERIE / KOFFERRAUM**

## 2,1

**Verarbeitung**

⊕ An der Verarbeitungsqualität des Tiguan gibt es wenig zu kritisieren, an der Auswahl der verwendeten Materialien aber durchaus. An einigen Stellen sieht man, dass auch die VW-Controller mit spitzem Stift rechnen. So muss das Handschuhfach beispielsweise inzwischen ohne Filz auskommen und die A-Säulenverkleidung besteht aus schnödem Kunststoff. Auch die hinteren Türver-

kleidungen sind aus hartem Kunststoff gefertigt, während die vorderen zumindest im oberen Bereich aus geschäumtem Kunststoff bestehen. Die Verarbeitung des Interieurs gibt ebenso wie die der Karosserie kaum Anlass zur Kritik. Gleiches gilt beim Blick in den Motorraum oder auf den Unterboden.

## 3,1

**Alltagstauglichkeit**

Die Reichweite auf Basis des EcoTest-Verbrauchs beträgt vergleichsweise bescheidene 690 km, hier sind die Dieselvarianten klar im Vorteil. Der Tiguan darf bis zu 510 kg zuladen, damit sollte man in den allermeisten Fällen zu-rechtkommen, zumal das SUV anders als der Konzernbruder Skoda Kodiaq höchstens fünf Personen an Bord nehmen darf.

⊕ Bis zu 1,8 Tonnen schwere Anhänger (gebremst) darf der Tiguan an den Haken nehmen, bei ungebremsten Hängern liegt das Limit bei 740 kg. Auch die Stützlast ist mit 100 kg großzügig bemessen, selbst zwei schwere ERäder lassen sich damit problemlos auf einem

Fahrradträger transportieren. Die Dachlast beträgt 75 kg, die praktische Reling ist Serie.

⊖ Mit einer Fahrzeugbreite von 2,11 m (inkl. der Außenspiegel) macht sich der Tiguan ganz schön breit, was insbesondere in engen Parkhäusern störend ist. Der recht große Wendekreis von 11,4 m ist im Stadtgetümmel ebenfalls ungünstig. VW stattet das SUV serienmäßig mit einem Reifenpannenset aus, ein Notrad ist gegen Aufpreis zu haben. Bordwerkzeug sowie ein Wagenheber sind dann ebenfalls an Bord. Einen Fehlbetankungsschutz besitzt der Tiguan leider nicht.

## 2,5

**Licht und Sicht**

Bei der Rundumsicht schneidet der Tiguan nur durchschnittlich ab, besonders die breiten B- und D-Säulen schränken die Sicht nach draußen ein.

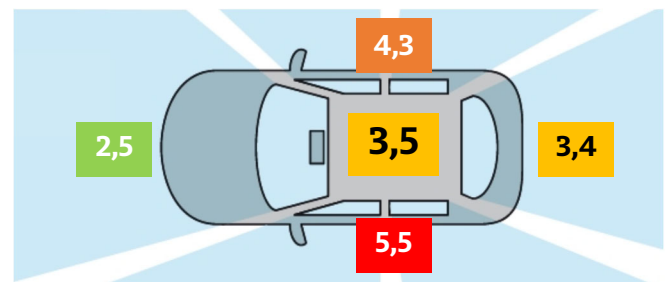
⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr fällt dank der erhöhten Sitzposition gut aus, auch die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen. Serienmäßig hat der Tiguan Halogenscheinwerfer an Bord, gegen Aufpreis sind zwei verschiedene LED-Lichtsysteme verfügbar.



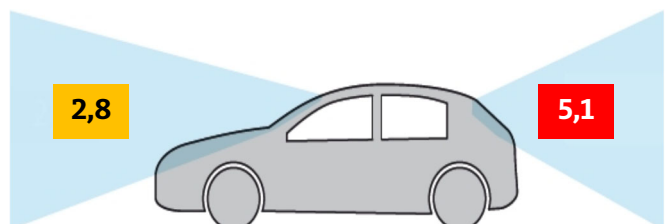
Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

**Rundumsicht**

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.

**Vorderes und hinteres Nahfeld**

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Während die einfachere Variante keine weiteren Funktionen bietet, ist das Top-System u. a. mit Kurvenlicht, in den Hauptscheinwerfer integriertes Abbiegelicht sowie einem dynamischen Fernlichtassistenten ausgestattet. Es sorgt nachts für eine sehr gute Straßenausleuchtung und ist den Aufpreis in jedem Fall wert. Als Comfortline hat der

Tiguan Parksensoren vorn und hinten ab Werk an Bord, gegen Aufpreis helfen eine Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem oder ein Parklenkassistent beim Rangieren.

⊖ Der hohe Heckabschluss führt dazu, dass man Gegenstände hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung sieht.

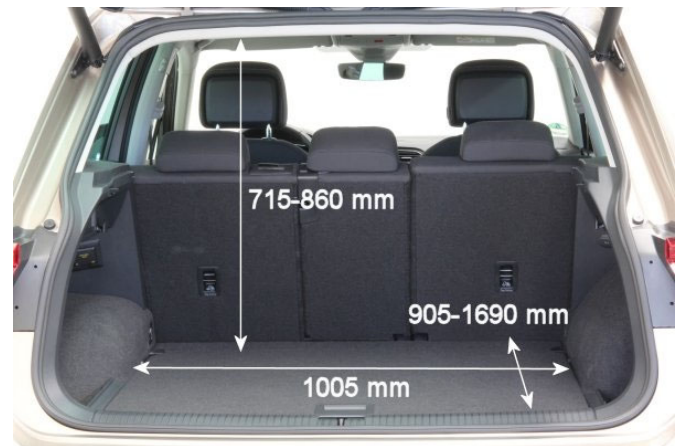
## 1,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn und hinten einfach und bequem. Dank der kräftig ausgeführten Arretierungen bleiben die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, die Haltegriffe an den äußeren Sitzen erleichtern das Ein- und Aussteigen zusätzlich.

⊖ Der Testwagen war zusätzlich zur Funkfernbedienung mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Tiguan ist üppig dimensioniert. Bereits bei aufgestellten Rücksitzlehnen gehen 465 l hinein. Bis unters Dach beladen sind es sogar 695 l oder alternativ 13 Getränkekisten. Klappt man die Lehnen um, fasst das Gepäckabteil bis zur Fensterkante 845 l, bis unters Dach stattliche 1.480 Liter.



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

selbst ist nicht besonders breit, hoch oder tief, durch sein quadratisches Format aber gut nutzbar.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Testwagen war mit der aufpreispflichtigen elektrisch betätigten Heckklappe ausgestattet. Diese öffnet und schließt entweder per Tastendruck (auf Schlüssel, Armaturenbrett oder Heckklappe) oder indem man den Fuß unter die Heckschürze bewegt. Die Heckklappe gibt eine sehr hohe und breite Öffnung frei, somit lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen. Der Kofferraum

## 1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Bei der Variabilität des Kofferraums macht dem Tiguan in seinem Segment so schnell keiner was vor. Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar. Zudem lässt sich die Sitzbank in Längsrichtung verschieben und die Neigung der Lehnen verstellen. Das Umklappen der Lehnen geht denkbar einfach vonstatten. Sie lassen sich sowohl vom Fahrgastraum oder vom Kofferraum aus

entriegeln und klappen anschließend selbsttätig um. Ordnung im Kofferraum schaffen zwei Ablagefächer, praktische Taschenhaken sowie ein 130 l großes Zusatzfach unter dem doppelten Ladeboden (in oberer Stellung). Nur als Comfortline hat der Tiguan eine umklappbare Beifahrersitzlehne an Bord, die den Transport besonders langer Gegenstände möglich macht.

## 1,8 INNENRAUM

### 1,7 Bedienung

⊕ Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Alle Bedienelemente sind klar gekennzeichnet und gut zu erreichen. Die meisten Funktionen bündelt der Tiguan in einem Touchscreen, der im Falle des gegen Aufpreis erhältlichen Top-Systems Discover Pro eine acht Zoll messende Bildschirmdiagonale besitzt. Das Infotainment-System ist dank der Direktwahltasten sowie des praktischen Drehreglers zum Scrollen und Zoomen einfach zu bedienen ist, zudem erschließt sich die eingängige Menüstruktur auch Tiguan-Novizen recht schnell. Allerdings dürfte der sensibel auf Berührung reagierende Bildschirm etwas weiter oben angebracht sein, um den Fahrer weniger stark vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Darunter befindet sich die etwas tief angebrachte Klimateinheit, die ebenfalls übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Der Testwagen hatte die optionalen Digitalinstrumente (Active Info Display) statt der konventionellen Rundinstrumente samt Mitten-

display an Bord. Diese ermöglichen dem Fahrer verschiedene Einstellmöglichkeiten, vieles ist jedoch verzichtbar und die Bedienung recht umständlich. Der Nutzen für den Fahrer bleibt überschaubar.



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

### 2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tiguan Comfortline ist serienmäßig mit einem CD-Radio samt AUX- und SD-Karten-Anschluss ausgestattet. Für eine USB-Schnittstelle verlangt VW unverständlicherweise Aufpreis. Wer zusätzliches Geld investiert, kann den Tiguan zudem u. a. mit einem Navigationssystem (SD-Karten- oder festplattenbasiert), digitalem Radioempfang

(DAB+), Premium-Soundsystem (von Dynaudio), WLAN-Hotspot und induktiver Lademöglichkeit ausstatten. MirrorLink, Apple CarPlay und Android Auto zum Spiegeln der Smartphone-Bedienoberfläche ist für das SUV ebenfalls erhältlich.

### 1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Tiguan verwöhnt die vorderen Passagiere mit einem großzügigen Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für bis zu zwei Meter große Insassen, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft., das Raumgefühl ist dank der großen Fensterflächen ebenfalls tadellos. Allein die nicht übermäßig große Innenbreite lässt einen spüren, dass der Tiguan der unteren Mittelklasse entstammt.

### 1,6 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fahrzeugfond ist das Platzangebot mit Ausnahme der durchschnittlichen Innenbreite sehr gut. Auch hier finden selbst Zwei-Meter-Hünen genügend Platz vor.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz vor.



## 2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Dank der geteilt klappbaren, längsverschiebbaren und neigungsverstellbaren Rückbank schneidet der Tiguan für ein SUV außergewöhnlich gut ab. Zudem finden sich vorn wie hinten zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglich-

keiten für die Passagiere. Allein das Handschuhfach fällt eine Nummer zu klein aus und ist zudem nicht abschließbar.

## 2,3 KOMFORT

### 2,1 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 Fahr-situation und Fahrbahnbeschaffenheit an.

⊕ Im Normal-Modus überzeugt das Fahrwerk mit seiner tendenziell straffen, aber dennoch ausgewogenen

Abstimmung. Lange Bodenwellen bringen den Tiguan nicht aus der Ruhe. 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.

### 2,4 Sitze

Gegen Aufpreis sind ergoActive-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 ausziehbar und der Fahrersitz verfügt über eine Massagefunktion.

⊕ Die Vordersitze sind bequem gepolstert und lassen sich in der Höhe einstellen. Sie sind insgesamt

körpergerecht gestaltet, wenn auch die hohen Lehnen im Schulterbereich etwas breiter sein könnten. Die Sitzflächen sind körpergerecht gestaltet, der Seitenhalt geht in Ordnung. Der Sitzkomfort auf der Rückbank geht ebenfalls in Ordnung, selbst auf längeren Etappen sitzt man dort bequem. Die Bank ist ordentlich konturiert, bietet eine gute Oberschenkelauflege und ermöglicht dank des angenehmen Kniewinkels sowie der verstellbaren Lehnenneigung eine komfortable Sitzposition.

### 2,4 Innengeräusch

⊕ Der Tiguan hält sich akustisch angenehm zurück, bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,0 dB(A). Der Motor ist gut gedämmt und tritt nur dann in den

Vordergrund, wenn man in stark fordert. Die Windgeräusche steigen mit zunehmender Geschwindigkeit an, werden dabei aber niemals unangenehm laut.

### 2,3 Klimatisierung

⊕ Der Tiguan hat serienmäßig eine manuelle Klimaanlage mit Luftausströmern für die Fondpassagiere an Bord. Gegen Aufpreis ist eine Drei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich. Wer auch für die kalten Tage gewappnet sein möchte, sollte die beheizbaren Vorder-

und Rücksitze (außen) sowie die Lenkradheizung mitbestellen. Eine Standheizung sowie eine drahtlos beheizbare Frontscheibe empfiehlt sich für all jene, die ihr Auto im Winter draußen stehen haben und sich das Scheibenkratzen sparen möchten.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen

⊕ Der 150 PS starke Turbobenziner sorgt im knapp 1,6 Tonnen schweren Tiguan für vollkommen ausreichende Fahrleistungen - der Wunsch nach mehr Pferden unter der Haube kommt nur selten auf. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der

Wolfsburger in 6,0 s. Besonders flink ist das SUV beim Anfahrverhalten, für dessen Bewertung die Zeitspanne zum Beschleunigen von 15 auf 30 km/h gemessen wird. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt VW mit 9,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h.

### 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylindermotor geht angenehm kultiviert zu Werke, auch bei niedrigen oder hohen Touren sind ihm keine störenden Vibrationen oder Dröhngeräusche zu entlocken. Auch die Leistungsentfaltung des nur 1,4 Liter großen Direkteinspritzers überzeugt. Bereits ab 1.500

Umdrehungen steht das maximale Drehmoment von 250 Nm zur Verfügung. Hat der Turbobenziner diese Drehzahlschwelle überschritten, geht er energisch zur Sache, erst oberhalb von 5.000/min lässt die Drehfreunde spürbar nach.

### 1,7 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Tiguan 1.4 TSI ACT mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe ausgestattet. Der Testwagen hatte das optionale Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe an Bord.

⊕ Das Direktschaltgetriebe (DSG) wechselt die Gänge komfortabel und schnell. In puncto Schaltkomfort steht es selbst einer guten Wandlerautomatik kaum nach. Selbst die Kriechfunktion, oftmals noch eine Achillesferse von Doppelkupplungsgetrieben, gibt keinerlei Anlass zur Kritik. Hier zahlt es sich aus, dass VW beim 1.4 TSI im Tiguan auf eine nasslaufende Kupplung setzt, die nicht so

bissig zuschnappt wie die Variante mit trockener Kupplung, die bei den meisten anderen VW-Modellen mit diesem Motor verbaut wird. Die Gänge sind passend gestuft, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.700 Umdrehungen und damit für einen Benziner nicht sonderlich schnell. Auf Wunsch kann der Fahrer auch selbst die Gänge anwählen. Entweder mithilfe des Wählhebels oder - noch bequemer und einfacher - mithilfe der serienmäßigen Lenkradwippen. Die Autohold-Funktion der Bremse sorgt dafür, dass der Tiguan an Steigungen nicht zurückrollt - und das zeitlich unbegrenzt.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der VW Tiguan überzeugt mit einer guten Fahrstabilität. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Wolfsburger fahrsicher und erfreulich agil. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Tiguan sicher über die

Vorderräder, für ein SUV jedoch erstaunlich spät. Der Geradeauslauf ist auch bei hohen Geschwindigkeiten gut, auch von Spurrinnen lässt sich der Wolfsburger nur wenig beeindrucken.

### 1,8 Lenkung

⊕ Der Test-Tiguan ist mit der optionalen Progressiv-Lenkung ausgestattet, die dafür sorgt, dass die Übersetzung mit zunehmendem Lenkwinkel direkter wird. Dies sorgt vor allem im Stadtverkehr für erfreulich wenig Lenkarbeit. Der Testwagen hatte zudem die optionale Fahrprofilwahl an Bord, die es erlaubt, die

Lenkkräftunterstützung je nach Fahrerwunsch anzupassen. In der Normal-Stellung überzeugt die Tiguan-Lenkung mit authentischem Lenkgefühl und einer guten Zielgenauigkeit, die nur selten Korrekturen vom Fahrer erfordert. Auch die Zentrierung ist kräftig, aber nicht zu stark ausgeprägt.

## 2,9 Bremse

Aus Tempo 100 steht der VW Tiguan nach 36,4 m, ein durchschnittlicher Wert. An der Dosierbarkeit sowie dem Ansprechverhalten der Bremsanlage gibt es hingegen nichts auszusetzen.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Tiguan bringt zahlreiche sinnvolle Sicherheitssysteme bereits ab Werk mit. VW stattet das SUV u. a. mit einem City-Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung, Abstands- und Kollisionswarnung sowie einem Spurhalteassistenten serienmäßig aus. In der Ausstattung Comfortline kommen eine Müdigkeitserkennung und ein statischer Fernlichtassistent hinzu (dynamischer optional). Gegen Aufpreis lässt sich der Tiguan weiter aufrüsten. Für noch mehr Sicherheit sorgen etwa die adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Notbremsfunktion (bis 210 km/h), Stauassistent, der Spurwechselassistent samt Querverkehrerkennung beim rückwärtigen Ausparken. Sogar ein Head-up-Display gibt es für das Wolfsburger SUV, allerdings werden die Informationen auf eine unschöne, ausfahrbare Scheibe projiziert. Für das SUV ist ein Notfall-Assistent (Emergency Assist) erhältlich. 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.

### 1,6 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	optional
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	optional
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	optional
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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 vollständig geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen lassen sich vorn und hinten weit herausziehen und sind nahe am Kopf positioniert. Dadurch können sie 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. 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.

## 2,5 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tiguan 84 Prozent der möglichen Punkte. Die beiden äußeren Sitze haben Isofix-Haken, die auch ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind. Mit den normalen Gurten lassen sich auf allen drei Fondsitzen Kindersitze befestigen, allerdings können nur zwei Sitze gleichzeitig montiert werden. 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 Kindersitze montieren. Laut Bedienungsanleitung eignen sich die hinteren Sitzplätze zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Hohe Kindersitze 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.

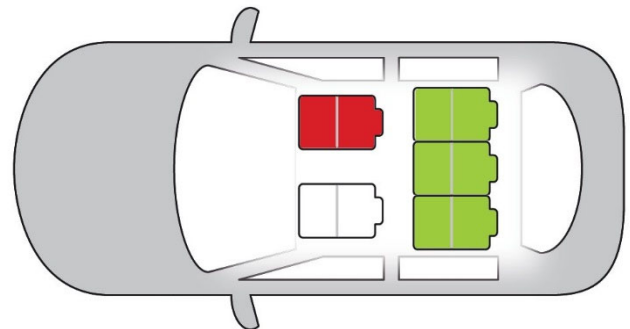
⊖ Auf dem Beifahrersitz sind nur Kindersitze der Altersgruppen eins bis drei erlaubt.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



## 2,8 Fußgängerschutz

In puncto Fußgängerschutz schneidet der Tiguan mit 72 Prozent der erreichbaren Punkte nur durchschnittlich ab. Als erster VW überhaupt verfügt er über eine aktive Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger

automatisch angehoben wird. Dadurch wird der Deformationsweg erhöht und das Verletzungsrisiko gesenkt. Zu aggressiv gestaltet sind allerdings noch die Vorderkante der Motorhaube sowie die A-Säulen.



## 4,8 UMWELT/ECOTEST

### 5,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Bei der Verbrauchsmessung enttäuscht der VW Tiguan 1.4 TSI - und das trotz der zahlreichen Spritsparmaßnahmen wie etwa dem Start-Stopp-System oder der Zylinderabschaltung (ACT). Die CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 220 g/km, was einem Verbrauch von 8,4 l/100 km entspricht. Dafür gibt es lediglich zehn Punkte in diesem Kapitel.

### 4,6 Schadstoffe

⊖ Bei der Schadstoffmessung gibt der Tiguan mit dem Turbodieselmotor ebenfalls ein schlechtes Bild ab. Verantwortlich dafür ist der sehr hohe CO-Ausstoß. Somit sammelt der Wolfsburger in diesem Kapitel lediglich 14 Punkte und kommt damit insgesamt auf 24 Punkte, was lediglich einen Stern bedeutet.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	10,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

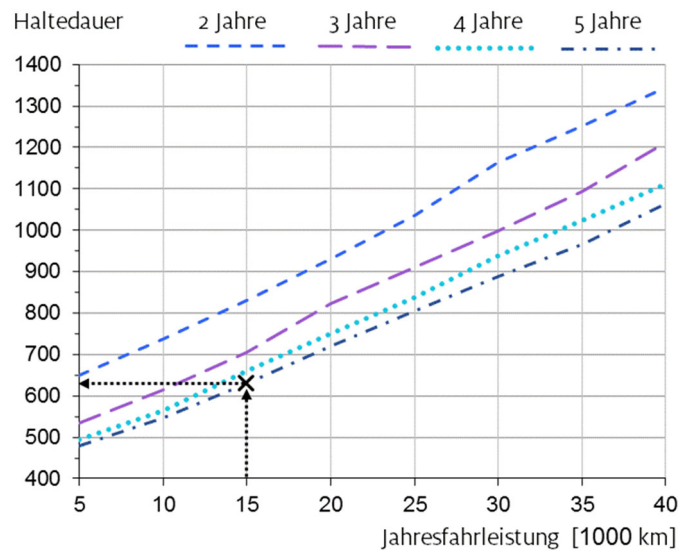
## 2,1 AUTOKOSTEN

### 2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Tiguan schneidet im Kostenkapitel insgesamt gut ab. Zu verdanken hat der Wolfsburger dies den überschaubaren Betriebs- und Werkstattkosten. Durch die variablen, vom Fahrstil und den Einsatzbedingungen abhängigen Inspektionsintervalle sind Wartungen erst dann fällig, wenn sie notwendig werden. Spätestens aber ist eine Inspektion mit Ölwechsel nach 28.500 km oder zwei Jahren durchzuführen. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit bescheidenen 118 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 19; VK: 19) fallen recht günstig aus. Da der Tiguan neu auf dem Markt ist und sich großer Beliebtheit erfreut, dürfte der Wertverlust vergleichsweise niedrig ausfallen. Der Grundpreis für den 1,4-Liter-Benziner mit DSG beträgt zwar happige 32.225 Euro, dafür erhält man allerdings auch ein sehr ausgewogenes und recht gut ausgestattetes SUV samt Automatikgetriebe.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 630 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TSI BMT	1.4 TSI ACT BMT	2.0 TSI BMT 4MOT.	2.0 TSI BMT 4MOT. DSG	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT 4MOT. DSG.	2.0 TDI SCR BMT 4MOT. DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1395	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	110 (150)	132 (180)	162 (220)	85 (115)	110 (150)	140 (190)	176 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1400	250/1500	320/1500	350/1500	320/1700	340/1750	400/1900	500/1750
0-100 km/h[s]	10,5	9,2	7,7	6,5	10,9	9,3	7,9	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	202	210	220	185	204	212	228
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1   S	5,8   S	7,1   S	7,8   S	4,7   D	4,7   D	5,7   D	6,4   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	139	132	165	180	123	123	149	167
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/19	15/19/19	15/20/22	15/20/22	16/20/22	16/20/22	16/21/22	19/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	116	102	180	210	246	246	298	334
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	587	593	669	770	569	586	671	761
Preis [Euro]	26.575	28.150	33.200	40.625	28.300	30.725	38.375	43.775

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder, Turbobenziner, Direkteinspritzung	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	110 kW/150 PS (bei 5000 1/min)
Maximales Drehmoment	250 Nm (bei 1.500 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (Option)
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km	6,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	140 g/km
cw-Wert/Stirfläche	0,31/n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.486/1.839/1.632 mm
Leergewicht/Zuladung	1.498/562 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	740/1.800 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1.655 l
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	58 l/-
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2./3.Gang)	6,0 s
Elastizität 60 – 100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact5
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	8,4 l/100 km
Stadt/Land/BAB	8,0/7,2/10,7 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	185 g/km (WTW* 220 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.550/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465/845/1.480 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	<b>122 Euro</b>	Werkstattkosten	<b>55 Euro</b>
Fixkosten	<b>97 Euro</b>	Wertverlust	<b>356 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>630 Euro</b>		
Steuer pro Jahr	118 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/19		
Basispreis Tiguan 1.4 TSI ACT Comfortl. DSG	32.225 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.07.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.940 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.283 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.045 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/985 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	Serie/1.680 Euro°
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (im Paket)	625 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera (im Paket)	625 Euro°/800 Euro°
Head-Up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/375 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	Serie/320 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent (mit Lenkeingriff)	Serie
Toter-Winkel-Warner (im Paket)	580 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/ab 205 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung (im Paket)	ab 465 Euro°
Navigationssystem	ab 555 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage automatisch	515 Euro°
Autom. abbl. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	450 Euro°/1.220 Euro
Lenkradheizung	135 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne asymmetrisch umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Metalliclackierung	ab 565 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.280 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**2,1**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	1,8	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	2,9
<b>Innenraum</b>	<b>1,8</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Bedienung	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	1,6	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	2,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,8</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,0
Federung	2,1	Schadstoffe	4,6
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	2,3		

Stand: November 2016  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) A. Lidl