



VW Tiguan 1.4 TSI ACT Comfortline

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

Die strenger werdenden Abgasvorschriften zeigen Wirkung: Autos, die nach dem 01.09.2017 homologiert werden, müssen die Norm Euro 6c erfüllen - und damit müssen Benziner genauso niedrige Partikelemissionen aufweisen wie Diesel. Wegen der vorherrschenden Direkteinspritzung beim Benzinmotor ist dies meist nur mit einem Partikelfilter zu erreichen. Eines der ersten Modelle auf dem Markt mit solch einem Filter ist der VW Tiguan mit 150 PS und Handschaltung. Der Motor ist kraftvoll und kultiviert, das Getriebe trocken und präzise zu schalten. Auf dem Fahrersitz merkt man also nichts von der zusätzlichen Abgasreinigung, auf der Prüfstandrolle und auch bei der portablen Messungen der Emissionen auf der Straße aber sehr wohl: Der Partikelanzahl sinkt im Vergleich zum Modell ohne Filter signifikant. Der Verbrauch liegt im EcoTest bei sieben Litern auf 100 Kilometer.

Auch das restliche Auto gefällt, der Tiguan ist ein ausgereiftes Kompakt-SUV, das zwar komfortabel, aber präzise fährt und sich auch bei der Sicherheitsausstattung keinen Schnitzer erlaubt. Dass der Tiguan ein gutes Platzangebot und einen bequemen Einstieg bietet, ist auch kein Geheimnis mehr, insgesamt ist der Wolfsburger ein rundes Paket.

Lediglich die Preisliste gefällt nicht auf Anhieb: Denn 43.845 Euro für den Testwagen sind schon kein Pappenstiel mehr - los geht das getestete Modell ab immer noch happigen 30.575 Euro. Immerhin bekommt man dann ein Auto ohne größeren Fehl und Tadel, das noch dazu im Unterhalt nicht allzu teuer kommt. **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, niedrige Partikelemissionen

⊖ USB- und Bluetooth-Schnittstelle nur optional, mäßige Sicht nach hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

Familie 2,4

City Stadtverkehr 3,8

60+ Senioren 2,3

Langstrecke 2,6

Transport 2,4

Fahrspaß 3,2

€ Preis/Leistung 2,1

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 und die A-Säulenverkleidung ohne Stoffbezug auskommen. Auch die hinteren Türverkleidungen 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.

3,0 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite mit dem 58 Liter großen Tank beträgt auf Basis des EcoTest-Verbrauchs 825 Kilometer, damit kommt man klar. Der Test-Tiguan darf bis zu 535 Kilogramm zuladen, das reicht wohl meist aus für die höchstens fünf Passagiere.

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

auf einem Fahrradträger transportieren. Die Dachlast beträgt 75 Kilogramm, die praktische Reling ist Serie.

⊖ Mit einer Fahrzeugbreite von 2,12 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.

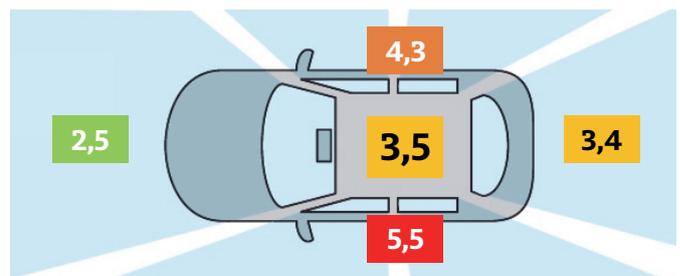
2,5 Licht und Sicht

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.

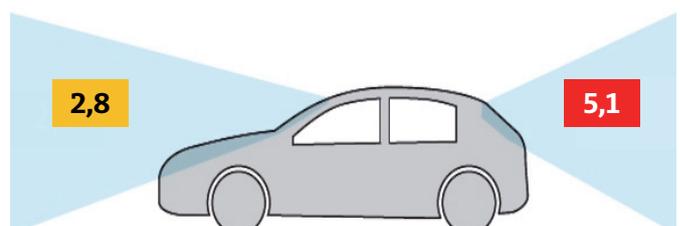
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule und der teilver-senk-baren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

Während die einfachere Variante keine weiteren Funktionen bietet, ist das Top-System u.a. mit Kurvenlicht, in den Hauptscheinwerfer integriertem Abbiegelicht sowie einem dynamischen Fernlicht-assistenten 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.



Der Kofferraum stellt hervorragende 465 l Volumen für das Gepäck zur Verfügung. Damit bietet er 25 l mehr Platz als die erste Generation des Tiguan.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Tiguan ist üppig dimensioniert, der Testwagen ist aber mit dem optionalen Notrad ausgestattet, welches den Kofferraum um 65 l verkleinert. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen gehen 400 l hinein. Bis

unters Dach beladen sind es sogar 630 l oder alternativ 13 Getränkeboxen. Klappt man die Lehnen um, fasst das Gepäckabteil bis zur Fensterkante 780 l, bis unters Dach stattliche 1.415 Liter.

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), gegen weiteren Aufpreis auch, 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 selbst ist nicht besonders breit, hoch oder tief, durch sein quadratisches Format aber gut nutzbar.

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.

1,9 INNENRAUM

1,9 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 9,2 Zoll messende Bildschirmdiagonale besitzt. 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 natürlich ebenfalls tief angebrachte Klimateinheit, die aber übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Der Testwagen hatte anstatt der optionalen Digitalinstrumente (Active Info Display) die konventionellen Rundinstrumente samt Mittendisplays an Bord. Diese sind mustergültig ablesbar. Das Active Info Display ermöglicht dem Fahrer verschiedene Einstellmöglichkeiten, vieles ist davon jedoch verzichtbar und die Bedienung recht umständlich. Der Nutzen für den Fahrer bleibt überschaubar, das standardmäßige Kombiinstrument reicht vollkommen aus.

⊖ So durchdacht der Tiguan sonst gestaltet ist, so unverständlich mutet die Bedienung des neuen Top-Infotainmentsystems Discover Pro an. Sämtliche Hardwaretasten und Drehregler wurden verbannt, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. Letztere kann nur „links oder rechts

wischen“ verstehen und funktioniert wenig zuverlässig. Weitere Nachteile: die Ansteuerung der Bereiche erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert/abgeschaltet werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navi Discover Media, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt.

Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.



Verarbeitung und Materialanmutung überzeugen. Die Funktionalität im Innenraum liegt generell auf hohem Niveau, lediglich das neue Infotainmentsystem Discover Pro erntet Kritik.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tiguan Comfortline ist serienmäßig mit einem CD-Radio samt AUX- und SD-Karten-Anschluss ausgestattet. 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.

⊖ Eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie eine USB-Schnittstelle sollten in diesem Fahrzeugsegment zum Serienumfang gehören, VW verlangt Aufpreis.

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.

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



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

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 passt ebenfalls, 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.

2,8 Innengeräusch

⊕ Der Tiguan hält sich akustisch zurück, bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 68,8 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 empfehlen sich für all jene, die ihr Auto im Winter draußen stehen haben und sich das Scheibenkratzen sparen möchten.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,7 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 handgeschaltete Wolfsburger in 5,7 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt VW mit 9,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 202 km/h.

⊖ Möchte man im zweiten Gang in den fließenden Verkehr einfädeln, wird es schwierig, wie die Messungen des Durchzugs von 15 auf 30 km/h in jenem Gang zeigt. Der Motor ist genau in diesem Bereich im Turboloch und sammelt noch seine Kräfte.

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.

Läuft der Motor unter Teillast im spritsparenden Zweizylinder-Betrieb, merkt man das meist nur an der entsprechenden Meldung im Display.

1,6 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Tiguan 1.4 TSI ACT mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe ausgestattet. Der Testwagen hat nicht das optionale Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe an Bord - wählt man es, entfällt der Partikelfilter.

⊕ Der Schalthebel ist gut geführt, die Wege recht kurz, der Rückwärtsgang ist synchronisiert und lässt sich auch geräuschlos einlegen, wenn man noch langsam vorwärts rollt. Einziger Kritikpunkt an der Schaltung ist das

mitunter knochige Schaltgefühl - insgesamt aber gefällt das manuelle Getriebe richtig gut.

Die Gänge sind passend gestuft, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.700 Umdrehungen pro Minute und damit für einen Benziner nicht sonderlich schnell. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse sorgt dafür, dass der Tiguan an Steigungen nicht zurückrollt - und das zeitlich unbegrenzt.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der VW Tiguan überzeugt mit einer guten Fahrstabilität. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Wolfsburger fahrsicher, das feinfühlig regelnde ESP begleitet forsche Ausweichmanöver mit deutlichem Bremseneinsatz. Dadurch tritt mitunter starkes Untersteuern auf, der zügige Geschwindigkeitsabbau erhöht

aber die Sicherheit. Auch in zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Tiguan sicher über die Vorderräder, für ein SUV jedoch erstaunlich spät. Der Geradeauslauf ist selbst bei hohen Geschwindigkeiten gut, auch von Spurrinnen lässt sich der Wolfsburger nur wenig beeindrucken.

1,9 Lenkung

⊕ Der Testwagen hat die optionale Fahrprofilwahl an Bord, die es erlaubt, die Lenkkraftunterstützung 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. Manchem Fahrer kommt aber die Sport-Stellung eher entgegen, da so die Lenkkräfte etwas höher sind. Schön, wenn man die Wahl hat.

2,2 Bremse

Aus Tempo 100 steht der Testwagen nach 34,2 m, ein guter Wert. An der Dosierbarkeit sowie dem Ansprechverhalten der Bremsanlage gibt es ebenfalls nichts auszusetzen.

2,0 SICHERHEIT

1,9 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, teils aber nur in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe DSG. Für noch mehr Sicherheit sorgen etwa die adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Notbremsfunktion (bis 210 km/h), Stauassistent (nur mit DSG), 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, allerdings auch nicht für die handgeschaltete Variante. 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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. 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.

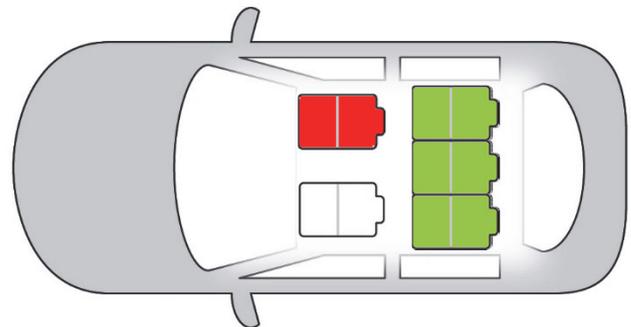
2,5 Kindersicherheit

⊕ 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 anstößt.

⊖ 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.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Die CO₂-Bilanz des Testautos beträgt im ADAC EcoTest 189 g/km, was einem Verbrauch von 7,0 l/100 km entspricht. Dafür gibt es 20 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Die Verbräuche im Einzelnen: Stadt 6,9, außerorts 6,1 und Autobahn 8,4 l/100 km.

2,5 Schadstoffe

⊖ Die Partikelemissionen sind für einen Benzin-Direkteinspritzer tatsächlich sehr niedrig, der Filter erledigt seinen Job also wie erhofft. Leider aber sind im ADAC Autobahnzyklus die CO-Werte erhöht - dafür gibt es eine Abwertung und nur noch 35 von 50 Punkten für die Schadstoffe. Die insgesamt erreichten 55 Punkte genügen für drei Sterne im EcoTest.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 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 102 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 18; VK: 19) fallen recht günstig aus. Da sich der Tiguan auf dem Markt großer Beliebtheit erfreut, dürfte der Wertverlust vergleichsweise niedrig ausfallen. Der Grundpreis für den 1,4-Liter-Benziner in der mittleren Ausstattungslinie Comfortline beträgt zwar happige 30.575 Euro, dafür erhält man allerdings auch ein sehr ausgewogenes und recht gut ausgestattetes SUV.

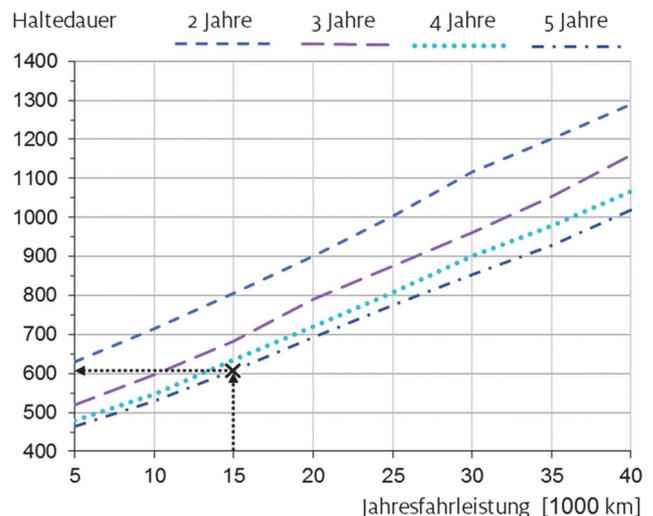
Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 607 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TSI	1.4 TSI ACT	2.0 TSI 4MOTION DSG	2.0 TSI 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR 4MOTION 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	208	220	185	204	212	228
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1 S	5,8 S	7,2 S	7,7 S	4,7 D	4,7 D	5,7 D	6,4 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	137	132	164	177	123	123	149	167
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/19	14/19/18	14/21/21	14/21/21	14/19/21	14/19/21	14/20/21	19/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	112	102	178	204	246	246	298	334
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	590	596	706	786	581	599	693	797
Preis [Euro]	26.975	28.550	35.800	41.275	29.025	31.500	39.275	44.750

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	132 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.486/1.839/1.632 mm
Leergewicht/Zuladung	1.490/650 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1.655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,8/11,1/15,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,4/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,1/8,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	160 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	825 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.535/535 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/780/1.415 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	52 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	342 Euro
Monatliche Gesamtkosten	607 Euro		
Steuer pro Jahr	102 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/18		
Basispreis Tiguan 1.4 TSI ACT Comfortline	30.575 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.09.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.845 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.000 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. 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 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.

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/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	Serie/320 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (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 565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/515 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	450 Euro°/1.220 Euro
Lenkradheizung	135 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr/schwenkbar)	444 Euro/869 Euro
Metalliclackierung	ab 565 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.280 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Dezember 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.