



## VW Tiguan 2.0 TDI SCR Comfortline DSG

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

Der Tiguan ist bei VW eine feste Größe und sehr erfolgreich. Er läuft in der zweiten Generation im Verkauf und seine Motorenpalette erfüllt nun die neue Euro 6d-TEMP Norm - der Hersteller muss für diese Schadstoffnorm beweisen, dass seine Fahrzeuge auch auf der Straße und unter verschiedenen Bedingungen sauber genug sind. Im Test trat der Volumendieselmotor im VW-Konzern an, der Zweiliter-TDI mit 150 PS. Dieser stellt in vielen Modellen die Vernunftmotorisierung dar, erst recht für den Tiguan. Denn als SUV - selbst von der kompakten Sorte - ist er weder besonders windschnittig noch leicht, ein Benziner verbraucht unter diesen Bedingungen deutlich mehr als ein Dieselmotor. Auch wenn im Test-Modell auf Allradantrieb verzichtet wird, bringt dieser Tiguan dennoch knapp 1,7 Tonnen auf die Waage. Daher verwundert der Verbrauch von 6,2 l Diesel pro 100 km im Ecotest nicht. Neben der mageren Multimedia-Serienausstattung ist das der größte Kritikpunkt.

Denn ansonsten leistet sich der Tiguan keine echten Schwächen. Er bietet einen praktischen Ein- und Ausstieg, viel Platz für die Insassen, eine variable Rückbank und einen angemessen großen Kofferraum. Unterwegs kann man sich am guten Komfort erfreuen und sich dank vieler Assistenten sicher fühlen. Auch wenn die getestete Variante nur über Frontantrieb verfügt, darf sie dennoch bis zu zwei Tonnen Anhängelast ziehen. Ein bisschen ist der Tiguan "Everybody's Darling", und das lässt sich VW natürlich gut bezahlen. Mit viel Disziplin über der Aufpreisliste kann man mit etwas über 40.000 Euro gut auskommen. Der mit ein paar mehr Annehmlichkeiten ausgestattete Testwagen kam jedoch schon auf etwa 52.500 Euro - viel Geld für einen "Kompakten".

**Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Nissan Qashqai, Renault Kadjar, Seat Ateca, Skoda Karoq.

- ⊕ gutes Platzangebot, umfangreiche Sicherheitsausstattung (teils optional), hohe Anhängelast
- ⊖ erhöhter Verbrauch, Serienausstattung lückenhaft (z.B. USB- und Bluetooth-Schnittstelle optional)

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,3

### Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Kompakt-SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Kunststoffbeplankungen seitlich und an den Radläufen können zumindest teilweise das Blechkleid schützen. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder angehoben und offen gehalten. Den Unterboden hat VW gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich ist er etwas zerklüftet. Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort, alles

sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Allerdings hält man sich mit der Veredelung vieler Materialien zurück, geschäumte Kunststoffe finden sich nur oben am Armaturenbrett und am oberen Bereich der vorderen Türverkleidungen. Sonst dominiert harter Kunststoff - mit einer schönen Ausnahme: die Türfächer sind noch in weiten Teilen mit Teppich ausgeschlagen.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Mit seinen 4,49 m Länge ist der Tiguan noch einigermaßen kompakt und praktisch, allerdings sollte man seine Breite nicht unterschätzen - die liegt bei 2,12 m von Außenspiegel zu Außenspiegel. Als Wendekreis wurden 11,5 Meter ermittelt. Als Frontantriebsvariante hat der Tiguan einen 58 Liter großen Tank, auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,2 Liter kommt man damit rund 935 km weit. Serienmäßig hat der Wolfsburger nur ein Reifenreparaturset an Bord, für ein Notrad muss man Aufpreis bezahlen; dann sind Wagenheber und Radmutter-schlüssel ebenso dabei.

Anhänger über eine eigene Bremse verfügt; ungebremst darf er nur maximal 750 kg wiegen. Als maximale Stützlast gibt VW 100 kg frei, das reicht auch für einen Fahrradträger mit zwei Pedelecs. Auf der serienmäßigen praktischen Dachreling können Lasten bis 75 kg befestigt werden. Im Falle des Testwagens ist eine maximale Gesamtzuladung von 572 kg möglich; für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck reicht das locker.

⊕ Trotz Frontantrieb eignet sich der Tiguan auch als Zugfahrzeug. Er kann bis zu zwei Tonnen an den Haken nehmen (bei max. 8 % Steigung 2,1 Tonnen), sofern der

⊖ Der Adblue-Tank fasst nur zwölf Liter, was häufiges Nachfüllen nötig macht; aber das gelingt recht einfach, weil sich der Einfüllstutzen direkt neben dem Tankstutzen befindet und damit einwandfrei zugänglich ist.

### 2,4 Licht und Sicht

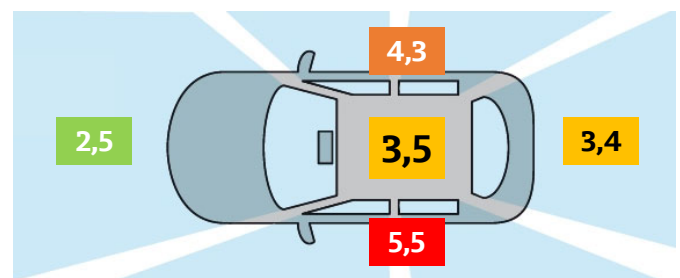
Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Tiguan noch zufriedenstellend ab. Hauptkritikpunkte sind die breiten D-Säulen, die die Sicht nach schräg hinten schmälern. Immerhin kann man die Kopfstützen weitgehend aus dem Sichtfeld versenken. Kleine Personen oder niedrige Gegenstände vor dem Auto sind mäßig gut zu sehen, hinter dem Fahrzeug sogar sehr schlecht - die Heckkamera empfiehlt sich also durchaus.



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

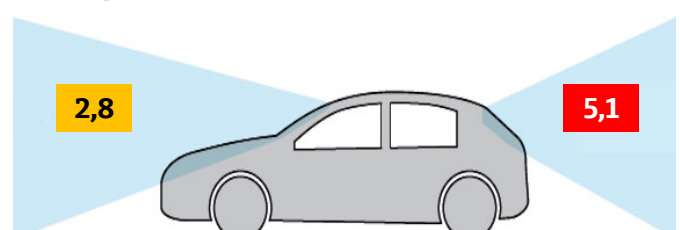
#### Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Gegen höheren Aufpreis kann man die Rückfahrkamera um drei weitere Kameras ergänzen, die dann einen elektronisch generierten Rundumblick um das Auto ermöglichen.

⊕ Serie sind die Parksensoren an Front und Heck, die sich um einen Parkassistenten erweitern lassen - für zusätzliches Geld, versteht sich. Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr. Die serienmäßigen Halogenscheinwerfer lassen sich durch optionale LED-Frontscheinwerfer ersetzen, diese gibt es in zwei Ausbaustufen; die günstigere bietet nur LED-Licht, die

## 2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrersitz etwa 56 cm über der Fahrbahn, Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt) und hinten einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein-/Aussteigen etwas. Dank der kräftig ausgeführten Arretierungen bleiben die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, vorn wie hinten gibt es je drei Halteposition. Die Haltegriffe über den äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen. Ist es dunkel, aktiviert sich bei Bedarf die

## 2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Moderate Außenmaße, moderat großer Kofferraum - das beschreibt den Tiguan ganz gut. Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 400 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 630 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 13 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 780 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.415 Liter Volumen zur Verfügung. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 50 Liter des Laderaums nach unten abtrennen.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Ein zweiter Kopf an der Heckklappe aktiviert die zeitlich verzögerte Schließung, bis man sich von der Kofferraumklappe entfernt hat. Selbst gut 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug

teurer zusätzlich Kurven- und separates Abbiegelicht sowie den hilfreichen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt nicht anleuchtet ("schattiert"), im übrigen vorderen Sichtbereich aber das Fernlicht aktiviert lässt. Ein "normaler" Fernlichtassistent, der nur auf- und abblenden kann, ist im Tiguan Comfortline Serie. Der Innenspiegel blendet bei störendem Licht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht erhältlich; einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten verbessert, gibt es nur für den Fahreraußenspiegel.

Umfeldbeleuchtung am Auto, die u.a. Lichtspots unter den Außenspiegeln umfasst (Option).

⊖ Der Tiguan ist gegen Aufpreis mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum des Tiguan von stattlicher Größe.

nach oben. Sehr große Menschen sollten auf das etwas absteigende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist.

Die Ladekante liegt etwa 74 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Beim Testwagen mit doppeltem Ladeboden kann man die Stufe innen, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss, von sieben auf einen Zentimeter reduzieren. Insgesamt ist der Kofferraum aber gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Das Ladeabteil wird sogar von drei

Lichtern ausgeleuchtet, eines seitlich rechts, eines seitlich links - wobei das linke als praktische Taschenlampe

entnommen werden kann - und eines in der Klappeninnenverkleidung.

## 1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar. Die Sitzbank kann man zweigeteilt in Längsrichtung verschieben und die Lehnen ebenso zweigeteilt in ihrer Neigung einstellen. Das Umklappen der Lehnen gelingt einfach über eine Schlaufe unten am Sitz oder vom Kofferraum aus über seitliche Hebel.

Links und rechts gibt es zwei Seitenfächer für kleines Gepäck, an beiden Seitenwänden jeweils einen Taschenhaken. Die Beifahrersitzlehne lässt sich im Comfortline serienmäßig komplett umklappen, so können sehr lange Gegenstände im Tiguan transportiert werden.

## 1,9 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Getriebewählhebels zueinander. Auch die Anordnung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und allgemeine Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man optional durch ein großes TFT-Display ersetzen, das in seinen Designs ein wenig angepasst werden kann, in manchen Konfigurationen auf den ersten Blick jedoch überladen wirkt. Analog oder digital, die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. VW gibt sich ganz offensichtlich Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten (Ausnahme siehe Minuspunkt); kleine Hinweise wie das Handy nicht zu vergessen oder Tipps, welche Einstellungen die Musik vom Handy im Fahrzeug am besten zu Geltung bringen, gehören auch dazu. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional kann der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden.

⊖ Beim Top-Infotainmentsystem Discover Pro wurden sämtliche Hardwaretasten und Drehregler verbannt, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. Letztere kann nur „links oder rechts

wischen“ verstehen und funktioniert wenig zuverlässig, ihr Mehrwert erschließt sich nur aus dem teils unsensiblen Touchscreen. Weitere Nachteile: die Ansteuerung der Funktionsbereiche erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche stellt jeden Fingerabdruck zur Schau. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navi Discover Media, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt. Es gibt vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten.



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

### 2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tiguan Comfortline ist serienmäßig mit einem Radio inklusive SD-Karten-Slot und AUX-Schnittstelle ausgestattet. Alles andere kostet Aufpreis: ein CD- oder DVD-Laufwerk, die Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung, digitaler Radioempfang, USB-Anschlüsse und ein WLAN-Hotspot. Ebenso optional sind zwei Navigationssysteme erhältlich, das teurere mit integrierter Festplatte. Apple CarPlay und Android Auto sowie induktives Laden und ein Premium-Soundsystem

sind überdies erhältlich. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Funktionen kann man mit den Konnektivitätspaketen ordern. Die 12-V-Steckdosen vorn, hinten und im Kofferraum sind Serie, eine 230-V-Steckdose für den Kofferraum findet sich in der Optionsliste.

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

## 1,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist sehr gut - die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus, erst 2,15-m-Riesen würden eventuell anecken. Das Raumgefühl ist angenehm, der Eindruck

großzügig; ordert man das optionale Panorama-Schiebedach, hat man mehr Helligkeit im Innenraum und einen tollen Ausblick gen Himmel.

## 1,6 Raumangebot hinten

⊕ Üppig Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reicht sowohl die Kopffreiheit als auch die Beinfreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von zwei Metern, wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist angenehm. Das optionale, sehr große Panorama-Schiebedach (nicht im Testwagen) reicht auch über die Rückbank und bietet von dort einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.



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

## 2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Dank der geteilt klappbaren, längsverschiebbaren und neigungsverstellbaren Rückbank schneidet der Tiguan für ein SUV gut ab. Wer zwei weitere Sitzplätze im Kofferraum haben möchte, muss zum größeren Tiguan Allspace greifen. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten. Ohne Panoramaschiebedach stehen zwei große Fächer zum Herunterklappen am Dachhimmel zur Verfügung. Die Comfortline-Ausstattung enthält zwei Klapptische an den Lehnenrückseiten der Vordersitze, die

überdies ausklappbare Becherhalter besitzen. Allein das Handschuhfach fällt etwas klein aus und ist zudem nicht abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert.

## 2,2 KOMFORT

### 2,1 Federung

Für den Tiguan gibt es optional die adaptive Dämpferregelung DCC. Diese 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. Der Federungskomfort im Tiguan ist angenehm und ausgewogen; die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, aber nicht erheblich ausgeprägt.

⊕ Im Normal-Modus zeigt sich das Fahrwerk passend abgestimmt; die Aufbaubewegungen halten sich trotz des erhöhten Aufbaus in Grenzen, gleichzeitig werden Unebenheiten gut geschluckt. Einzelhindernisse sowie Querfugen sind eher zu spüren, kommen aber auch nicht

störend durch; hilfreich ist dabei, wenn man nicht die größten verfügbaren Räder ordert, sondern sich beispielsweise mit 18-Zöllern zufrieden gibt - der höhere Reifenquerschnitt hat bessere Dämpfungseigenschaften. Auf rauen Fahrbahnelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut. Im Comfort-Modus zeigt sich die Federung etwas schluckfreudiger, dieser empfiehlt sich vor allem bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten wie beispielsweise in der Stadt oder auf Landstraßen. Bei hohen Geschwindigkeiten spielt der Sport-Modus seine Vorteile aus, da dann die Aufbaubewegungen noch etwas geringer ausfallen und das Fahrzeug (subjektiv) stabiler liegt.

## 2,1 Sitze

⊕ Die Höheneinstellung für beide Vordersitze ist Serie, ebenso eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten ausreichend gepolstert, dünner darf der weiche Bereich aber nicht mehr werden. Gegen Aufpreis erhält man für den Tiguan ergoActive Sitze vorn. Diese verfügen zusätzlich über eine Neigungseinstellung und über eine ausziehbare Sitzfläche. Ebenso dabei sind 4-Wege-

Lordosenstützen, die zusätzlich eine Massagefunktion für den Rücken enthalten.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Tiguan zu den bequemereren in seiner Klasse. Denn Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer strafferen Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

## 2,7 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,7 dB(A) - das ist ein zufriedenstellender Wert. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Geräuschpegel weiter an. Den Motor hört man deut-

lich, wenngleich nicht laut, sondern eher kernig vor sich hin grummeln. Ansonsten tragen allgemeine Fahrgeräusche und leichte Windgeräusche aus dem Bereich der A-Säulen zum Innengeräusch bei.

## 2,4 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig gibt es in der Comfortline-Ausstattung für den Tiguan nur eine manuelle Klimaanlage. Die Drei-Zonen-Klimaautomatik kostet Aufpreis, wobei sich nur die Temperatur in diesen Zonen (vorn links und rechts sowie hinten) unabhängig voneinander einstellen lässt, bei der Gebläsestärke und der Luftverteilung muss man sich

gemeinsam arrangieren. Die Intensität des Automatikmodus kann dabei variiert werden. Eine Umluftautomatik inklusive Luftgütesensor ist ebenso Teil der Klimaautomatik. Darüber hinaus sind getönte hintere Scheiben, Sitzheizung vorn und hinten, eine Lenkradheizung sowie eine Standheizung inklusive Fernbedienung optional verfügbar.

# 1,9 MOTOR/ANTRIEB

## 2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 150-PS-TDI ist ein Allrounder im VW-Konzern, daher darf er auch im Tiguan nicht fehlen und stellt hier einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und Kraft dar. Er wird über einen variablen Turbolader auf maximal 340 Nm Drehmoment gebracht. Der Vorteil des "schwächeren" TDIs gegenüber der 190-PS-Variante ist der etwas kleinere Turbolader, der bei niedrigen Drehzahlen besser anspricht und so eine harmonischere Leistungsentfaltung ermöglicht. Obwohl der

Turbodiesel auf knapp 1,7 Tonnen Leergewicht trifft, schlägt er sich wacker im Tiguan. Die Fahrleistungen sind gut, wenngleich sportliches Temperament natürlich nicht aufkommt. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,7 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

## 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, er läuft angemessen kultiviert und zurückhaltend genug im Alltag. Man spürt oft leichte Vibrationen im Lenkrad, welche vor allem unter Last - also beim Beschleunigen - und um 1.800 1/min auftreten. Sie sind nicht wirklich erheblich, aber die Benziner machen das in der

Regel besser. Brummig oder dröhnig zeigt sich der TDI nicht wirklich, er ist jedoch immer präsent, weil er nicht besonders leise und geschmeidig läuft. Der 150-PS-TDI wird oberhalb von 2.000 1/min nicht zum Stier, zieht dafür aber auch schon darunter spürbar an und erweist sich damit als harmonischer und gleichmäßiger Antrieb.

## 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Den frontgetriebenen Tiguan mit 150-PS-TDI gibt es als Handschalter und mit Doppelkupplungsgetriebe. Diese Automatik hat sieben Gänge und wechselt diese meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung

arbeiten hier oftmals recht ruckartig und unharmonisch. Die Gänge lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.000 1/min - dank seines angemessenen Drehmoments kommt der TDI damit trotzdem gut zurecht. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der VW Tiguan bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich spurstabil. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV angemessen moderat aus. Die Traktion geht in Ordnung, für den üblichen Alltag soweit ausreichend; wer beim Abbiegen unsensibel das Gaspedal durchdrückt, lässt das kurveninnere Vorderrad über den Asphalt scharren, ehe es die Traktionskontrolle einbremst. Nutzt man den Tiguan häufiger als Zugfahrzeug oder auf Matsch und Schnee, empfiehlt sich der Allradantrieb.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Wolfsburger prinzipiell unproblematisch, aber nicht sonderlich souverän; zu hohe Geschwindigkeiten führen zunächst zu einem leicht ausscharenden Heck, das wiederum vom ESP rigoros eingefangen wird. Der Tiguan geht dann in deutliches Untersteuern über, was zu einem deutlichen Geschwindigkeitsabbau führt. Das Kompakt-SUV bleibt dabei ausreichend kontrollierbar, weil es nur kurz geradeaus schiebt. Der Fokus liegt klar auf Sicherheit, wirklich schnell und dynamisch kann man den Parcours kaum durchheilen.

### 1,8 Lenkung

⊕ Für den Tiguan gibt es optional die Progressivlenkung; mit ihr wird der Lenkaufwand beim Abbiegen oder beim Rangieren geringer, ohne dass die Lenkung um die Mittellage empfindlicher würde - erreicht wird dies über eine variable Übersetzung in Abhängigkeit des Lenkeinschlags. Die Lenkkraftunterstützung kann je nach Fahrerwunsch angepasst werden. In der Normal-Stellung bietet die Lenkung eine angemessene Rückmeldung, die Mittelstellung ist

ausreichend klar definiert. Der Tiguan lässt sich zielsicher über kurvige Landstraßen dirigieren, da sich der nötige Lenkwinkel vor der Kurve gut abschätzen lässt. Die direkte Übersetzung der Progressivlenkung fällt positiv auf, von Anschlag bis Anschlag sind nur etwa 2,2 Lenkradumdrehungen nötig. Manchem Fahrer kommt die Sport-Stellung eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher sind. Praktisch, wenn man die Wahl hat.

### 2,2 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tiguan durchschnittlich nur 34,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist nur ein guter Wert, erstreht für ein SUV. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei hoher

Belastung standfest und unnachgiebig. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

## 1,7 SICHERHEIT



















### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Tiguan gibt es viele Assistenzsysteme; inzwischen sind diese im VW-Konzern schon weit verbreitet, auch bis runter in die kleineren Baureihen. Für die Kunden bedeutet das einen Sicherheitsgewinn. Immerhin bringt das Kompakt-SUV einige Systeme schon serienmäßig mit, beispielsweise den hilfreichen Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie die Spurhalteassistenten. Auf langen Fahrten oder bei zunehmender Ermüdung appelliert die Müdigkeitserkennung an das Gewissen des Fahrers, eine Pause einzulegen. Der adaptive Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer kostet Aufpreis, ebenso der Spurwechselassistent samt Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken, der Stauassistent und der Emergency-Assist. Letzterer kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall teilweise die 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. Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem und ein Head-Up-Display (allerdings nur über eine kleine ausfahrbare Kunststoffscheibe vor dem Fahrer) sind gegen Aufpreis erhältlich.

### 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Tiguan hohe 96 Prozent der möglichen Punkte (Test 06/2016) - dieses Ergebnis gilt übrigens auch für die Langversion, den Tiguan Allspace. Der Wolfsburger ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählt ein Knieairbag für den Fahrer zur Standardausstattung. Gegen Aufpreis ist der Tiguan mit einem proaktiven Insassenschutzsystem und hinteren Seitenairbags samt Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer 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 geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen lassen sich vorn (bis ca. 1,95 m Körpergröße) weit herausziehen und sind nahe am Kopf positioniert. Dadurch können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die hinteren Kopfstützen bieten immerhin bis 1,80 m Größe guten Schutz, das ist zufriedenstellend. Die

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. 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. Eine E-Call-Funktion mit automatischem Notruf steht optional zur Verfügung.

### 2,3 Kindersicherheit

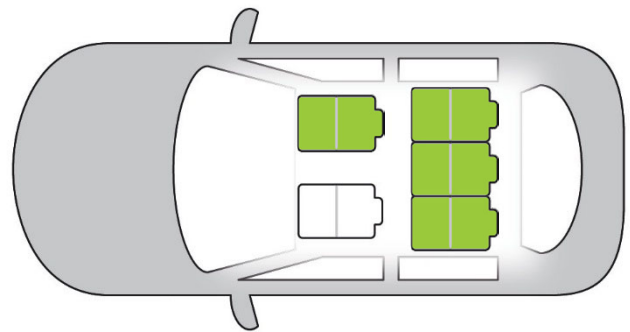
Im Fond lassen sich nur zwei Kindersitze gleichzeitig befestigen. Laut Bedienungsanleitung eignen sich sowohl der Beifahrersitz als auch die Rückbank zur Befestigung universeller Kindersitze aller Altersgruppen.

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tiguan (inkl. Allspace) 80 Prozent der möglichen Punkte. Die beiden äußeren Sitze der Rückbank verfügen über Isofix-Haken, die auch ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind und eine i-Size-Freigabe haben. Ebenso lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen mit den Gurten befestigen, wobei für manche Sitztypen die Gurtanlenkpunkte nicht optimal verlaufen, so dass eine Fixierung des Kindersitzes schwerer fällt. Der Beifahrerairbag kann mit dem Schlüssel deaktiviert werden, dann dürfen auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Fondplätzen problemlos, auf dem Beifahrerplatz aber nur

bedingt montieren; dort ist die Kopfstütze nicht ausbaubar, sodass der Kindersitz an dieser unter Umständen ansteht.

#### 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)

### 3,2 Fußgängerschutz

Der Tiguan hat beim Euro NCAP Crashtest im Bereich Fußgängerschutz nur mäßig abgeschnitten, er konnte 68 Prozent der möglichen Punkte erreichen (Test 06/2016). Immerhin bringt

er einen Notbremsassistenten mit Fußgänger-Erkennung serienmäßig mit, damit kann ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden.

## 3,4 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Besonders groß ist das Kompakt-SUV praktischerweise nicht, dennoch bringt es mit etwa 1,7 Tonnen schon leer reichlich Gewicht auf die Waage. Und so verwundert es auch nicht, dass der Wolfsburger beim Verbrauch keinen Blumentopf gewinnen kann, obwohl der Testwagen auf einen Allradantrieb verzichtet. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 l Diesel pro 100 km. Von der Herstellerangabe von überaus optimistischen 5,0 l/100 km nach altem Messverfahren NEFZ ist er damit weit entfernt - deutlich realistischer liegt dagegen die Angabe nach neuem Verfahren WLTP, hier verspricht VW 6,0 l/100 km. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz im Ecotest beträgt 195 g pro km. Das reicht leider nur für 18 von 60 möglichen Punkte in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Tiguan 2.0 TDI DSG 6,0 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 7,3 l Diesel pro 100 km.

#### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,5 Schadstoffe

⊕ Dank der Euro 6d-TEMP-Einstufung garantiert VW, dass die Schadstoffgrenzwerte auch auf der Straße eingehalten werden. In der Tat schafft der Tiguan TDI sehr niedrige Emissionswerte selbst im schwierigen Bereich NOx - allerdings nicht unter allen Bedingungen. Während in den Innerorts- und Außerortsbereichen alle Emissionen weit unter den Grenzwerten liegen, kann er bei sehr hoher Lastanforderung die strengen Anforderungen des Ecotest nicht mehr erfüllen und verliert damit Punkte. So bleiben am Ende 35 von maximal

50 Punkten im Bereich Schadstoffe übrig. Ein noch gutes Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts besonderes mehr. Immerhin liegen die Schadstoffwerte auch auf der Straße unter den Prüfstandsgrenzwerten, wie verschiedene Messungen von neuen VW-Konzern-Motoren gezeigt haben. Zusammen mit den Punkten aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel kommt der Tiguan damit nur auf 53 Punkte, was für drei von fünf Sternen reicht.

## 2,3 AUTOKOSTEN

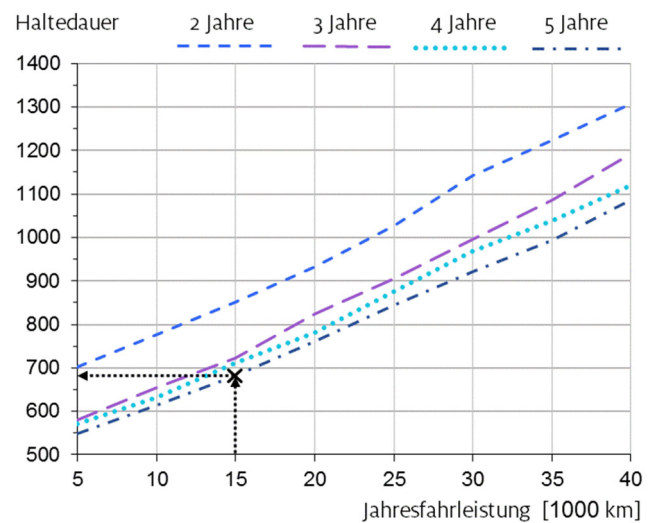
### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für 36.175 Euro steht der Tiguan mit dem 150 PS Diesel in der mittleren Ausstattungslinie Comfortline in der Preisliste. Wahrlich kein Schnäppchen, zumal die Serienausstattung nicht sonderlich umfangreich ausfällt. Aber vieles Hilfreiche wie die verschiebbare Rückbank und Parksensoren an Front und Heck sind immerhin schon an Bord. Man sollte aber praktische Dinge wie Klimaautomatik und DAB+ Empfang bei der Bestellung nicht vergessen, das erleichtert später einen eventuellen Wiederverkauf. Aufrüsten lässt sich ein Tiguan mit vielen sinnvollen, netten und nicht unbedingt notwendigen Extras, die in der Summe richtig ins Geld gehen können - wer die Aufpreisliste durcharbeitet wundert sich nicht schlecht, wenn der Basispreis um 25.000 Euro steigt. Der Tiguan verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren muss er zur Inspektion (mit Ölwechsel). Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Diesel besitzt einen Zahnriemen, der bei 210.000 km gewechselt werden muss. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes wird alle 60.000 km erneuert. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 316 Euro hoch aus, vor allem seit der Umstellung der Berechnungsgrundlage für die Höhe der Steuer auf WLTP ist das ein erheblicher Anstieg.

Dafür sind die Versicherungsklassen für ein Dieselfahrzeug moderat, die Kosten halten sich damit in Grenzen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 681 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI OPF ACT Trendline	1.5 TSI OPF ACT Trendline	2.0 TSI OPF Comfort- line 4MOTION DSG	2.0 TSI OPF Highline 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR Trendline	2.0 TDI SCR Trendline	2.0 TDI SCR Comfort- line 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR Highline 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	110 (150)	140 (190)	169 (230)	85 (115)	110 (150)	140 (190)	176 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1750	250/1500	320/1500	350/1500	320/1700	340/1750	400/1900	500/1750
0-100 km/h [s]	10,2	9,2	7,5	6,3	10,9	9,3	7,9	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	202	214	228	185	204	212	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7   S	6,3   S	7,1   S	7,7   S	4,7   D	4,8   D	5,6   D	6,2   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	130	143	162	174	122	125	147	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/19/22	12/19/22	11/18/23	11/18/23	12/19/23	12/19/23	13/20/23	18/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	148	168	248	266	292	296	366	418
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	623	646	760	828	620	640	751	860
Preis [Euro]	27.775	29.150	36.975	42.650	29.450	31.975	39.900	45.625

## 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-Zyl.-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	6,0/5,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	158/130 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.486/1.839/1.643 mm
Leergewicht/Zuladung	1.645/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1.655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 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 (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R 19 99V
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo <sup>2</sup> SUV
Wendekreis links/rechts	11,5 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,5/7,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	163 g/km (WTW* 195 g/km)
Reichweite	935 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.658/572 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/780/1.415 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>71 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>108 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>376 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	681 Euro		
Steuer pro Jahr	316 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/19/23		
Basispreis Tiguan 2.0 TDI SCR Comfortline DSG	36.175 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.500 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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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	-/ab 985 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.680 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/320 Euro° (Paket)/320 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	625 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	625 Euro° (Paket)/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	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	580 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/440 Euro°/440 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	440 Euro° (Paket)
Navigationssystem	ab 1.005 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/515 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/1.220 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	135 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Metalllackierung	ab 610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.280 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: März 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer