



VW Tiguan 2.0 TDI SCR Elegance 4MOTION DSG

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

In Deutschland ist der VW Golf der meistverkaufte VW und natürlich seit vielen Jahren auch das beliebteste Auto der Deutschen. Global gesehen hat allerdings der Tiguan dem Golf inzwischen den Rang abgelaufen und ist mittlerweile der weltweit meistverkaufte Volkswagen. Zur Mitte des Modellzyklus haben die Wolfsburger nun das Kompakt-SUV überarbeitet. Optisch erinnert die Front an den neuen Golf VIII, die restliche Karosserie blieb weitgehend unangetastet. Im Innenraum hat sich ebenfalls wenig getan. Größte Neuerung ist die neugestaltete Klimabedieneinheit, die wie das neue Multifunktionslenkrad in der R-Line-Ausstattung nicht mehr auf konventionellen Tasten und Drehreglern basiert, sondern auf berührungssensitive Bedienflächen setzt. Leider stellt diese Entwicklung aufgrund der Gefahr von Fehlbedienungen sowie der stärkeren Verkehrsablenkung wie bereits im neuen Golf einen Rückschritt dar. Ansonsten ist der Tiguan nach wie vor ein sehr ausgewogenes SUV, dem man kaum etwas vorwerfen kann. Das Fahrwerk zählt besonders in Kombination mit den adaptiven Dämpfern des Testwagens zu den komfortabelsten seiner Klasse, das Platzangebot für Insassen und Gepäck ist großzügig und das Sicherheitsniveau hoch. Der beliebte 2.0 TDI mit 150 PS sorgt für ein souveränes Fahrgefühl bei gleichzeitig moderatem Verbrauch. Die NOx-Werte des TDI-Evo liegen dank der zweistufigen Harnstoffeinspritzung (Twindosing) in allen Fahrsituationen auf sehr niedrigem Niveau – auch auf der Straße. Somit bekommt der Kunde mit dem überarbeiteten Tiguan ein sehr gelungenes SUV, dem man abgesehen von der ablenkungsintensiven Bedienung und dem hohen Preis (Testfahrzeug ab 41.828 Euro) nur wenig vorwerfen kann. So stehen die Chancen gut, dass sich die Tiguan-Erfolgsgeschichte fortsetzt. **Konkurrenten:** u. a. BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Seat Ateca.

- +** großzügiger und variabler Innenraum, hohe Anhängelast, guter Fahrkomfort, geringe Schadstoffemissionen
- Touchscreen und Klimabedienung ohne Drehregler und Tasten, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,2 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

2,8 Alltagstauglichkeit

Mit seinen 4,51 m Länge ist der Tiguan noch einigermaßen kompakt und praktisch, allerdings sollte man seine Breite nicht unterschätzen – von Außenspiegel zu Außenspiegel beträgt diese 2,11 m. Als Wendekreis wurden 11,5 Meter ermittelt. Der Tiguan hat einen 58 Liter großen Tank, auf Basis des Eco-test-Verbrauchs von 6,0 l/100 km kommt man damit rund 965 km weit.

⊕ In Verbindung mit dem Allradantrieb eignet sich der Tiguan hervorragend als Zugfahrzeug. Er kann bis zu 2,5 t an den Haken nehmen, sofern der Anhänger über eine eigene

Bremsen verfügt; ungebremst darf er nur maximal 750 kg wiegen. Als maximale Stützlast gibt VW 100 kg frei, was auch für einen Fahrradträger mit zwei Pedelecs reicht. Auf der serienmäßigen praktischen Dachreling können Lasten bis zu 75 kg befestigt werden. Im Falle des Testwagens ist eine maximale Gesamtzuladung von 545 kg möglich – für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck genügt das locker. Als Elegance ist der Tiguan dafür mit selbstversiegelnden Reifen ausgestattet, gegen Aufpreis sind ein Ersatz- und ein Notrad (dann sind Wagenheber und Radmutternschlüssel ebenso dabei) sowie ein Reifenpannenset erhältlich.

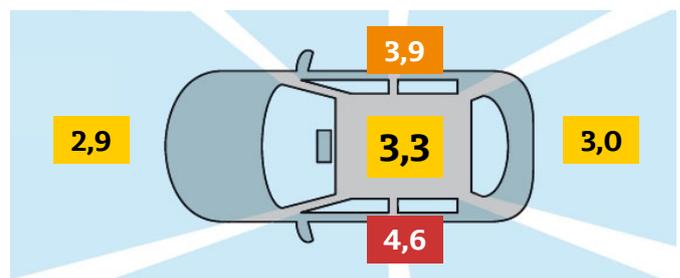
2,1 Licht und Sicht

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 Rückfahrkamera empfiehlt sich also durchaus. Gegen höheren Aufpreis kann man die Rückfahrkamera um

drei weitere Kameras ergänzen, die dann einen elektronisch generierten Rundumblick um das Auto ermöglichen.

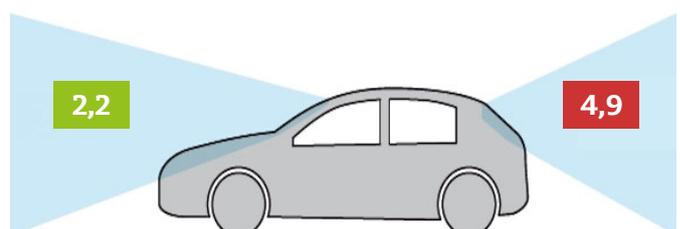
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

⊕ 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. Seit dem Facelift sind alle Tiguan serienmäßig mit LED-Scheinwerfern und statischem Fernlichtassistenten ausgestattet, ab der Ausstattung Elegance verfügt der Tiguan zudem über Abbiege-, Kurven- sowie Schlechtwetterlicht. Gegen Aufpreis gibt es die High-End-Version IQ.Light mit

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrsitz 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- und 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

dynamischem Fernlichtassistenten und dynamischer Fernlichtregulierung. Der mit diesem Scheinwerfersystem ausgestattete Testwagen überzeugt nachts mit einer hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung. 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.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Moderate Außenmaße, moderat großer Kofferraum – das beschreibt den Tiguan ganz gut. Unter der Laderaumabdeckung 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, können etwa 50 Liter des Laderaums nach unten abgetrennt werden.



Mit 400 l Volumen bietet der Kofferraum des Tiguan ordentlich Platz für das Gepäck.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, als Elegance verfügt der Tiguan sogar über 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 – es bleibt Zeit sich von der Kofferraumklappe zu entfernen. Selbst gut 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten auf das etwas abstehende Schloss

achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist. Die Ladekante liegt 73 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 Lampen ausgeleuchtet, eine seitlich rechts, eine seitlich links, die als praktische Taschenlampe entnommen werden kann, und eine in der Klappeninnenverkleidung.

1,6 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 Tiguan Elegance serienmäßig komplett umklappen, wodurch sehr lange Gegenstände transportiert werden können. Doch Vorsicht: Ordert man wie im Falle des Testwagens allerdings die ergoActive-Sitze, entfällt dieses praktische Feature.

2,0 INNENRAUM

2,1 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 beim Basis-Tiguan serienmäßigen analogen Instrumente werden ab der Ausstattung Elegance durch ein großes TFT-Display ersetzt, das in seinen Designs ein wenig angepasst werden kann, in manchen Konfigurationen auf den ersten Blick jedoch überladen wirkt. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. VW gibt sich ganz offensichtlich Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten (Ausnahmen 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 versteht nur „links oder rechts wischen“ verstehen und funktioniert wenig zuverlässig, ihr Mehrwert ist dadurch sehr überschaubar. 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. In beiden Fällen kritikwürdig ist hingegen die rechte tiefe Positionierung des Zentraldisplays, die eine merkliche Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen zur Folge hat. Das Klimabedienteil wurde im Zuge des Facelifts von konventionellen Tasten auf Slider und berührungssensitive Tastflächen umgestellt, gleiches gilt für das Multifunktionslenkrad (nur bei Tiguan R-Line). Beide Änderungen stellen sich im täglichen Umgang als Verschlimmbesserung heraus. Auch wenn die berührungssensitive Technik mittlerweile gut funktioniert, gelingt der Umgang mit konventionellen Tasten und Drehreglern dennoch intuitiver, schneller und sicherer.

Es gibt vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchte.



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht an jeder Stelle. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das weiter entwickelte Bediensystem kann jedoch aufgrund des Fehlens von analogen Reglern und haptischen Schaltflächen nicht wirklich überzeugen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tiguan Elegance ist serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, zwei USB-C-Anschlüssen sowie Apple CarPlay und Android Auto

ausgestattet. Optional sind zwei Navigationssysteme erhältlich, die auch eine Sprachbedienung beinhalten. Ebenfalls gegen Aufpreis sind ein Premium-Soundsystem sowie eine induktive Ladefunktion für das Smartphone

erhältlich. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-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.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist sehr gut – die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus, erst 2,15-m-Riesen würden eventuell anecken. Das Raumgefühl ist angenehm, der Eindruck

1,7 Raumangebot hinten

⊕ Üppig Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reicht sowohl die Kopffreiheit als auch die Beinfreiheit für Insassen bis zu einer Größe von zwei Metern, wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist auch dank der großen Fensterflächen angenehm.

2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Dank der geteilt klappbaren, längsverschiebbaren und neigungsverstellbaren Rückbank schneidet der Tiguan bei der Variabilität gut ab. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten. Ohne Panoramaschiebedach stehen zwei große Fächer zum Herunterklappen am Dachhimmel zur Verfügung. Allein das Handschuhfach fällt etwas klein aus und ist zudem nicht abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert.

2,0 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) sowie viele Einstellmöglichkeiten dazwischen. Die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades wird permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit angepasst. Der Federungskomfort im Tiguan ist angenehm und ausgewogen. Die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, dennoch wird der Tiguan weder im Sport-Modus unangenehm straff noch fallen die Aufbaubewegungen im Comfort-Modus zu stark aus.

⊕ Im Normal-Modus ist das Fahrwerk harmonisch abgestimmt. Die Aufbaubewegungen halten sich trotz des

⊖ AUX- und SD-Anschluss sowie CD-Laufwerk sind mittlerweile nicht mehr für den Tiguan erhältlich.

großzügig. Ordert man das optionale Panoramaschiebedach, hat man mehr Helligkeit im Innenraum und einen tollen Ausblick gen Himmel.



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

⊖ Die praktischen Klapptische aus dem Vorfacelift-Modell sind leider nicht mehr erhältlich.

recht hohen Aufbaus in Grenzen, gleichzeitig werden Unebenheiten gut geschluckt. Einzelhindernisse sowie Querfugen sind zwar zu spüren, kommen aber nicht störend durch. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut. Im Comfort-Modus zeigt sich die Federung etwas schluckfreudiger, weshalb sich dieser vor allem bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten wie beispielsweise in der Stadt oder auf Landstraßen empfiehlt. Hindernisse wie Geschwindigkeitsschwellen schluckt das Fahrwerk dank der recht langen Federwege sehr gut.

2,1 Sitze

⊕ Der Testwagen hat die optionalen ergoActive-Sitze an Bord, die dank der vielen Einstellmöglichkeiten einen guten Sitzkomfort bieten. Sie verfügen zusätzlich über eine Neigungseinstellung der Sitzfläche und eine ausziehbare Sitzfläche. Ebenso dabei sind 4-Wege-Lordosenstützen, die zusätzlich eine Massagefunktion für den Rücken enthalten. 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. Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Tiguan zu den bequemeren in seiner Klasse. Denn die neigungsverstellbare Lehne und längsverschiebbare 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,0 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Geräuschpegel weiter an. Den Motor hört man im

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

1,4 Klimatisierung

⊕ Der Tiguan Elegance ist serienmäßig mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, 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. Serienmäßig gibt es eine Lenkradheizung, Sitzheizung vorn und hinten, getönte hintere Scheiben sowie eine Standheizung inklusive Fernbedienung sind 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. Die neueste Ausbaustufe, die mit dem Facelift Einzug unter der Motorhaube hielt, leistet weiterhin 150 PS, das Drehmoment stieg hingegen um 20 auf 360 Nm an. Obwohl der Turbodiesel auf rund 1,75 Tonnen Leergewicht trifft, schlägt er sich aufgrund des kräftigen Drehmoments wacker. Die

Fahrleistungen sind gut, wenngleich sportliches Temperament natürlich nicht aufkommt. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 6,0 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 passende Motorisierung für den Tiguan.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, er läuft recht kultiviert und ist ein angenehmer Begleiter im Alltag. Man spürt oft leichte Vibrationen im Lenkrad, welche vor allem unter Last 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 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 Antrieb.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Tiguan mit 150-PS-TDI ist – zumindest zum Zeitpunkt des Tests – ausschließlich mit Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Das Direktschaltgetriebe (DSG) 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 gut, sodass das Getriebe auch für den Anhängerbetrieb geeignet

ist. 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.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 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. 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. Die Traktion ist dank des automatisch zuschaltenden Allradantriebs sehr gut. In den meisten Fahrsituationen ist der Tiguan als Fronttriebler unterwegs und verbraucht dadurch nicht unnötig Sprit. Darüber hinaus unterstützt beim Tiguan 4Motion abseits befestigter Straßen der Bergabfahrassistent den Fahrer.

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.

3,1 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tiguan durchschnittlich nur 36,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das ist ein durchschnittlicher Wert –

auch für ein SUV. Die Bremsanlage zeigt sich dabei selbst bei hoher Belastung standfest. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

1,5 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Tiguan gibt es viele Assistenzsysteme, einige bringt das Kompakt-SUV serienmäßig mit, beispielsweise den hilfreichen Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie die automatische Distanzregelung ACC, die dank des leistungsstarken Radars bis 210 km/h arbeitet. Das optionale Fahrerassistenzpaket „Travel Assist Plus“ enthält unter anderem einen Spurhalteassistenten, einen Notfallassistenten, einen Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren sowie eine Verkehrszeichenerkennung. Der ebenfalls enthaltene Geschwindigkeitsassistent (ISA) lässt die erkannten Geschwindigkeitslimits sowie die Informationen des Navigationssystems in die Geschwindigkeitsregelung einfließen. Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem und ein Head-up-Display (allerdings nur über eine kleine ausfahrbare Kunststoffscheibe vor dem Fahrer) sind gegen Aufpreis erhältlich.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Tiguan hohe 96 Prozent der möglichen Punkte (Stand 06/2018) und kommt insgesamt auf die Maximalausbeute von fünf Sternen. Der Wolfsburger ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählt ein Knieairbag für den Fahrer zur Standardausstattung. Gegen Aufpreis hat der Tiguan ein proaktives Insassenschutzsystem und hintere Seitenairbags samt Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer an Bord. 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. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen 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 ist ebenfalls bei jedem Tiguan dabei.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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.

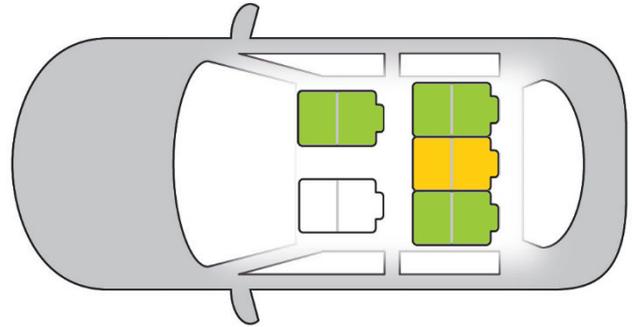
⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tiguan 84 Prozent der möglichen Punkte. Die beiden äußeren Sitze der Rückbank verfügen über Isofix-Haken, die auch ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind und eine i-Size-Freigabe haben. Ebenso lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen mit den Gurten befestigen, wobei für manche Sitztypen die Gurtanlenkpunkte nicht optimal verlaufen, so dass eine Fixierung des Kindersitzes schwerer fällt. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, 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.

2,8 Fußgängerschutz

Der Tiguan hat beim Euro NCAP Crashtest im Bereich Fußgängerschutz zufriedenstellend abgeschnitten, er konnte 72 Prozent der möglichen Punkte erreichen. Er bringt einen

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)

2,5 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Besonders groß ist das Kompakt-SUV praktischerweise nicht, dennoch bringt es mit mehr als 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. Neben der SUV-typisch mäßigen Aerodynamik wirkt sich auch der Allradantrieb negativ auf die Effizienz des Antriebs aus. Im ADAC Ecotest kommt der Wolfsburger auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,0 l Diesel pro 100 km. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 189 g/km. Das reicht leider nur für 20 von 60 möglichen Punkte in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Tiguan 2.0 TDI DSG 5,8 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,3 l Diesel pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der überarbeitete Tiguan ist mit der Twindosing-Technologie ausgestattet, bei der durch zwei hintereinander angeordnete SCR-Katalysatoren AdBlue (Harnstofflösung) ins Abgas eingespritzt und die NO_x-Emissionen dadurch reduziert werden. Der hohe technologische Aufwand zahlt sich aus: Auf dem Prüfstand liegen die Emissionswerte deutlich unter den

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Grenzwerten, selbst bei sehr hoher Lastanforderung im ADAC Autobahnzyklus. Auf der Straße (PEMS-Messung) kann der Wolfsburger die niedrigen Schadstoffwerte ebenfalls unter Beweis stellen. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel kommt der Tiguan damit auf 70 Punkte, was haarscharf für vier von fünf Sternen reicht.

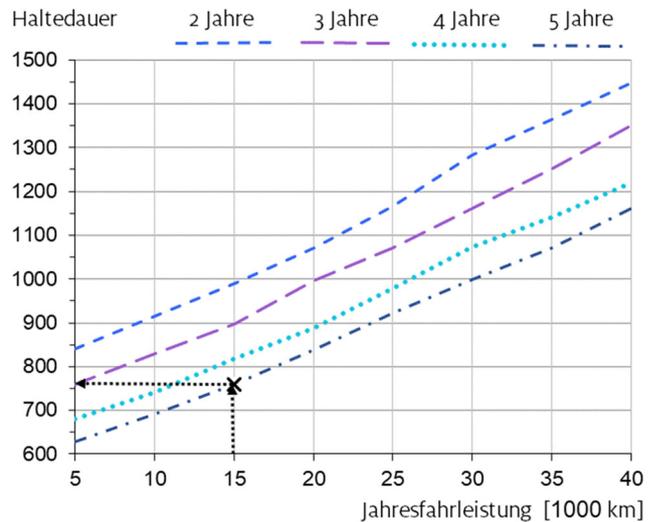
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der faceliftete Tiguan kostet mit dem beliebten 150-PS-Diesel, DSG und Allradantrieb in der Ausstattungslinie Elegance happige 41.828 Euro. Wahrlich kein Schnäppchen, immerhin fällt die Serienausstattung recht ordentlich aus. Dennoch knackt man mit einigen nützlichen Extras wie dem Matrix-LED-Licht oder dem Navigationssystem rasch die 50.000-Euro-Marke – der Testwagen kommt auf 52.015 Euro. 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 326 Euro hoch aus. Dafür sind die Versicherungsklassen für ein Dieselfahrzeug moderat.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 758 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI OPF ACT	1.5 TSI OPF ACT	1.4 eHybrid OPF Life DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR Life 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1395	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	110 (150)	180 (245)	90 (122)	110 (150)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1750	250/1500	400/1550	320/1600	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	10,9	9,9	7,5	10,9	9,4	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	203	205	191	201	216
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3 S	6,5 S	1,6 S	5,1 D	5,1 D	6,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	126	130	33	119	121	137
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/18/21	12/18/21	12/19/23	12/19/23	12/19/23	12/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	126	134	28	266	270	338
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	600	617	646	619	638	745
Preis [Euro]	28.206	29.902	42.413	30.467	32.729	40.780

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 Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 cm³
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,20 l
CO ₂ -Ausstoß	129 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.509/1.839/1.675 mm
Leergewicht/Zuladung	1.715/545 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1.655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2500 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)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza ECO
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,2/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	158 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	965 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.755/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/780/1.415 l

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

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	77 Euro
Fixkosten	111 Euro	Wertverlust	455 Euro
Monatliche Gesamtkosten	758 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	326 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/19/23		
Basispreis Tiguan 2.0 TDI SCR Elegance 4MOTION DSG	41.828 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.015 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.711 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ 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	1.019 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	210 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	400 Euro°/780 Euro°
Head-up-Display	551 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	751 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	380 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/366 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	751 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 590 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	249 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	858 Euro
Metalllackierung	ab 595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.248 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: Januar 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner