ADAC autotest

VW Tiguan 2.0 TDI SCR R-Line 4MOTION DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (147 kW/200 PS)

Der VW Tiguan ist das meistverkaufte SUV in Deutschland. Damit das auch so bleibt, haben die Wolfsburger den Tiguan zur Mitte des Modellzyklus optisch und technisch aufgefrischt. Von außen ist das Facelift in erster Linie an der neu gestalteten Front zu erkennen, die an das aktuelle VW-Markengesicht angepasst wurde. Im Interieur halten sich die Änderungen ebenfalls in Grenzen. Am auffälligsten ist die neue Klimabedieneinheit, die ebenso wie das Multifunktionslenkrad (nur beim Tiguan R-Line) mithilfe berührungsempfindlicher Sensorfelder gesteuert wird. Das sieht zwar moderner aus als zuvor, erweist sich im Umgang jedoch als weniger bedienfreundlich.Gleiches gilt für das Infotainmentsystem, das mit praktischen Drehreglern für die Lautstärke und das Scrollen sowie Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen einfacher zu steuern wäre. Unter der Haube des Testwagens steckt die aktuell stärkste Ausbaustufe des 2.0 TDI, die im Vergleich zum Vorfacelift-Modell 10 PS mehr leistet – der Bi-TDI mit Stufenaufladung und 240 PS ist aus dem Motorenprogramm gefallen. Der mit 400 Nm gesegnete Selbstzünder motorisiert das SUV souverän und sorgt für flotte Fahrleistungen. Der Verbrauch ist mit gemessenen 6,7 l/100 km im Ecotest allerdings recht hoch, immerhin fallen die Schadstoffemissionen niedrig aus. Das Fahrwerk schafft einen gelungenen Spagat aus Fahrsicherheit und Fahrkomfort, auch wenn die optionalen 20-Zöller des Testwagens innerorts spürbar zu Lasten des Federungskomforts gehen. Dafür profitieren die kurzen Bremswege von der sportlichen Bereifung. Abgesehen davon punktet der Wolfsburger nach wie vor mit einem großzügigen sowie variablen Innenraum und hoher Anhängelast, die Konnektivität und Fahrerassistenz sind wieder auf dem aktuellen Stand der Technik. Damit dürfte dem Tiguan der Platz an der Sonne der Zulassungsstatistik trotz der saftigen Preise (Testwagen ab 48.305 Euro) auch in Zukunft nur schwer zu nehmen sein. **Konkurrenten:** u. a. Ford Kuga, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Opel Grandland X, Renault Kadjar.

⊕ **großzügiger und variabler Innenraum, gute Fahrleistungen, kurzer Bremsweg, hohe Anhängelast, geringe Schadstoffemissionen**

⊖ **Touchscreen und Klimabedienung ohne Drehregler und Tasten, erhöhter Verbrauch, hoher Anschaffungspreis**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,2
AUTOKOSTEN	3,1

Zielgruppencheck

Familie	2,4
Stadtverkehr	3,6
Senioren	2,4
Langstrecke	2,3
Transport	2,3
Fahrspaß	2,3
Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Kompakt-SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Kunststoffbeplankungen 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 allerdings harter Kunststoff – mit einer Ausnahme: die Türfächer sind in weiten Teilen mit Teppich ausgeschlagen.

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, der auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,7 l/100 km eine Reichweite von rund 865 km ermöglicht.

⊕ 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 Bremse 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 525 kg möglich – für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck genügt das locker. Als R-Line ist der Tiguan mit selbstversiegelnden Reifen (Airstop) ausgestattet, gegen Aufpreis sind ein Ersatz- und ein Notrad (dann sind Wagenheber und Radmutternschlüssel ebenso dabei) sowie ein Reifenpannenset erhältlich.

⊖ Der AdBlue-Tank ist mit 12 Liter recht knapp bemessen.

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.

⊕ 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, mit der Ausstattung R-Line verfügt der Tiguan zudem über Abbiege-, Kurven- sowie Schlechtwetterlicht.

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

Gegen Aufpreis gibt es die High-End-Version IQ.Light mit 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.

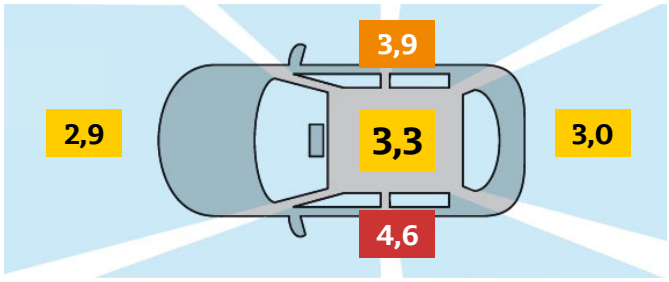
2,0 Ein-/Ausstieg

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

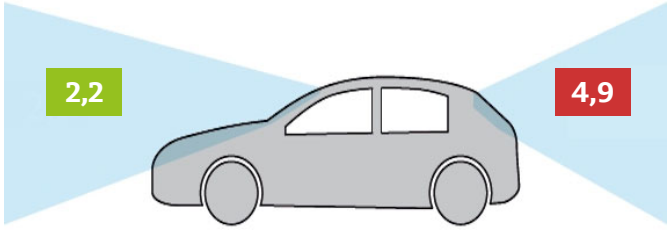
Rundumsicht

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.



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 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, können etwa 50 Liter des Laderaums nach unten abgetrennt werden.

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

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb kostet für den Tiguan R-Line Aufpreis. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Ein zweiter Knopf 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, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr

© ADAC e.V.

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 R-Line serienmäßig komplett umklappen, wodurch sehr lange Gegenstände transportiert werden können.

2,1 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 verzichtet VW auf Hardwaretasten und Drehregler, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. Letztere versteht nur „links oder rechts wischen“ 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 recht 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

Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht an jeder Stelle. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, dass weiter entwickelte Bediensystem kann jedoch aufgrund des Fehlens von konventionellen Drehreglern und Tasten nicht wirklich überzeugen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tiguan R-Line 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.

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

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut – die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus, denn erst 2,15-m-Riesen würden eventuell anecken. Das Raumgefühl ist trotz des beim R-Line dunklen Dachhimmels großzügig. Ordert man das optionale Panoramaschiebedach, hat man mehr Helligkeit im Innenraum und einen tollen Ausblick gen Himmel.

1,8 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.

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

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 Panorama-schiebedach 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.

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

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Für den Tiguan gibt es optional die adaptive Dämpferregelung DCC, mit der der Testwagen ausgestattet ist. 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 recht hohen Aufbaus in Grenzen, gleichzeitig werden Unebenheiten ordentlich geschluckt. Negativ bemerkbar machen sich allerdings die optionalen 20-Zoll-Räder, die dafür

© ADAC e.V.

sorgen, dass speziell Einzelhindernisse sowie Querfugen eine Spur zu deutlich zu den Insassen durchkommen. Das Fahrwerk eines kürzlich getesteten Tiguan mit 18-Zoll-Rädern ging merklich sensibler zu Werke. Außerorts und auf der Autobahn fallen die Unterschiede hingegen geringer aus. Hindernisse, wie Geschwindigkeitsschwellen schluckt das Fahrwerk dank der recht langen Federwege sehr gut.

2,4 Sitze

⊕ Der Tiguan R-Line ist mit manuell verstellbaren Sitzen ausgestattet, die vielfältig einstellbaren ergoActive-Sitze sind für ihn nicht zu haben. Die Sitze verfügen über manuelle 2-Wege-Lordosenstützen. Abgesehen von der Höhen-, Längs- und Neigungsverstellung der Lehne bieten sie keine weiteren Einstellmöglichkeiten. 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 gerade noch ausreichend gepolstert, dünner darf die Polsterung 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.

2,6 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,5 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.

1,3 Klimatisierung

⊕ Der Tiguan R-Line 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 Lenkrad- und Sitzheizung vorn. Beheizbare äußere Fondsitze, getönte Scheiben ab der B-Säule sowie eine Standheizung inklusive Fernbedienung sind optional verfügbar.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der 200-PS-TDI ist der Top-Diesel im Tiguan-Programm, nachdem der 240 PS starke Bi-TDI mit zweistufiger Aufladung im Zuge des Facelifts gestrichen wurde. Die aktuelle Entwicklungsstufe ist um 10 PS erstarkt, das Drehmoment beträgt weiterhin 400 Nm. Die Fahrleistungen fallen dementsprechend flott aus. Der Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h ist in 4,9 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel motorisiert den Tiguan sehr souverän und bietet stets genügend Kraftreserven.

2,6 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 unterhalb von 2.000 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. Die stärkste Ausbaustufe des Zweiliter-TDI baut sein maximales Drehmoment von stattlichen 400 Nm etwas später und nicht ganz so harmonisch auf wie die schwächere 150-PS-Version, dafür bleibt das Drehmoment über einen längeren Bereich erhalten (1.750 bis 3.500 1/min), der Diesel wirkt dadurch drehfreudiger.

© ADAC e.V.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Tiguan mit dem 200-PS-TDI ist 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.

2,0 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 ausscherenden 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 durcheilen. 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

⊕ Der Testwagen ist mit der optionalen Progressivlenkung ausgestattet. 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.

1,9 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tiguan durchschnittlich nur 33,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das ist nicht nur für ein SUV ein guter Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei selbst bei hoher Belastung standfest. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

© ADAC e.V.

1,5 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Tiguan gibt es viele Assistenzsysteme, wovon das Kompakt-SUV einige serienmäßig mitbringt, 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 Querverkehrerkennung 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.

1,3 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 Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	Serie
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
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

© ADAC e.V.

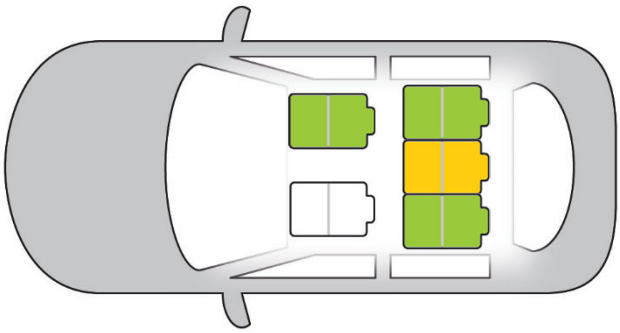
2,3 Kindersicherheit

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.

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

Der Tiguan schneidet beim Euro NCAP Crashtest im Bereich Fußgängerschutz zufriedenstellend ab und kann 72 Prozent der möglichen Punkte erreichen. Er bringt einen Notbremsassistenten mit Fußgänger-Erkennung serienmäßig mit, womit ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden kann.

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,7 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 6,7 l Diesel pro 100 km. Die CO2-Bilanz im Ecotest beträgt 211 g/km. Das reicht leider nur für 13 von 60 möglichen Punkte in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der VW 6,7 l, außerorts 5,8 l und auf der Autobahn 8,0 l Diesel pro 100 km.

Verbrauch

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

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

1,4 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 NOx-Emissionen dadurch noch wirksamer als bisher reduziert werden. Damit bleibt der Tiguan deutlich unter den Grenzwerten, nur bei hoher Lastanforderung im sehr anspruchsvollen ADAC Autobahnzyklus liegen die Messwerte knapp darüber. Das kostet den Wolfsburger ein paar Zähler, er kommt im Schadstoffkapitel auf 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den Punkten aus dem CO2-Kapitel kommt der Tiguan damit auf 59 Punkte, was für drei von fünf Sternen reicht.

© ADAC e.V.

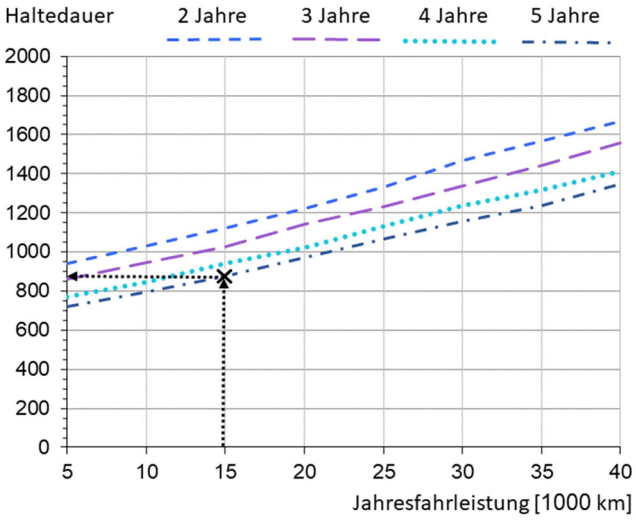
3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der facegeliftete Tiguan kostet mit dem kräftigen 200-PS-Diesel, DSG und Allradantrieb in der Ausstattungslinie R-Line happige 48.305 Euro. Wahrlich kein Schnäppchen, immerhin fällt die Serienausstattung recht ordentlich aus. Dennoch steuert man mit einigen nützlichen Extras wie dem Matrix-LED-Licht oder dem Navigationssystem zielstrebig die 60.000-Euro-Marke an – der Testwagen kommt auf 59.200 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 373 Euro hoch aus. Dafür sind die Versicherungsklassen für ein Dieselfahrzeug moderat. VW gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 874 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI OPF	1.5 TSI OPF	2.0 TSI OPF 4MOTION DSG	2.0 TSI OPF 4MOTION DSG	1.4 eHybrid OPF DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR	R 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	4/1395	4/1968	4/1968	4/1984
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	110 (150)	140 (190)	180 (245)	180 (245)	90 (122)	110 (150)	235 (320)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1750	250/1500	320/1500	370/1600	400/1550	320/1600	360/1600	420/2100
0-100 km/h [s]	10,9	9,9	7,4	6,0	7,5	10,9	9,4	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	203	214	229	205	191	201	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,5/6,3 l S	5,7/6,5 l S	6,7/8,1 l S	7,2/8,5 l S	1,5/1,6 l S	4,5/5,1 l D	4,6/5,1 l D	8,1/9,9 l SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	126/143	130/147	153/183	165/194	33/37	119/133	121/135	186/225
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/18/21	12/18/21	12/19/23	12/19/23	12/19/23	12/19/23	12/19/23	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	134	144	259	296	28	269	274	420
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	627	645	778	856	677	653	674	1086
Preis [Euro]	29.310	31.135	39.115	45.795	43.510	31.660	34.010	59.335

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-Diesel (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,3/6,6 l
CO_2-Ausstoß (NEFZ/WLTP)	140/172 g/km
Stirnfläche/c_w-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.509/1.839/1.675 mm
Leergewicht/Zuladung	1.715/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1.655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 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)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R20 101Y
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,8/8,0 l/100km
CO_2-Ausstoß Ecotest	176 g/km (WTW* 211 g/km)
Reichweite	865 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.775/525 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/780/1.415 l

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

Betriebskosten	**130 Euro**	**Werkstattkosten**	**96 Euro**
Fixkosten	**113 Euro**	**Wertverlust**	**535 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	874 Euro
Steuer pro Jahr	373 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/19/23
Basispreis Tiguan 2.0 TDI SCR R-Line 4MOTION DSG	48.305 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	59.200 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.683 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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	1.045 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	410 Euro°/800 Euro°
Head-up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	770 Euro° (Paket)
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	770 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 615 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/255 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Metalliclackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.280 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,2**

AUTOKOSTEN **3,1**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,2**
Verarbeitung	2,3
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,1
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,6
Innenraum	**2,1**
Bedienung	2,1
Multimedia/Konnektivität	2,3
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	1,8
Innenraum-Variabilität	2,1
Komfort	**2,1**
Federung	2,3
Sitze	2,4
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	1,3

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,8**
Fahrleistungen	1,7
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Schaltung/Getriebe	1,5
Fahreigenschaften	**2,0**
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	1,8
Bremse	1,9
Sicherheit	**1,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	2,8
Umwelt/Ecotest	**3,1**
Verbrauch/CO2	4,7
Schadstoffe	1,4

Stand: März 2021
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

© ADAC e.V.