

-  **Diesel-Motor**
-  **59.875 €**
-  **110 kW/150 PS**
-  **977 km**
-  **5,6 l pro 100 km**



VW Tiguan 2.0 TDI SCR Elegance DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Der jahrelange Erfolg des Tiguan kommt nicht von ungefähr. VW hat hier ein rundes Paket entwickelt, das vielen Ansprüchen prima genügt. Das (verhältnismäßig) kompakte SUV bietet viel Platz für Mensch und Gepäck, der Innenraum ist recht variabel und sogar als standesgemäßer Zugwagen eignet er sich. Denn schon mit dem "kleineren" Dieselmotor darf man bis zu 2,2 t ziehen, obwohl hier nur Frontantrieb zum Einsatz kommt. Wenn letzterer reicht, dann ist man mit den 150 PS und 360 Nm Drehmoment völlig ausreichend motorisiert. Zumal sich das positiv auf den Verbrauch auswirkt, wenn man den Allradantrieb weglässt: Der Testwagen durchläuft den Autotest-Zyklus mit lediglich 5,6 l Diesel pro 100 km. Als Alternative darf man auch HVO100 tanken, welches aus biologischen Abfällen gewonnen werden kann. Mit beiden Kraftstoffen bietet der Tiguan eine gute Motorlaufkultur. Auch sonst setzt VW eher auf Komfort als auf sportliche Ambitionen, was ganz klar besser zum Charakter des Wolfsburgers passt. Das Standardfahrwerk macht einen ordentlichen Job. Für die Genießer des gehobenen Federungskomforts sei das DCC-pro-Fahrwerk empfohlen, das im Grunde alles besser kann - das lässt sich VW jedoch fürstlich bezahlen. Serienmäßig dagegen sind die langstreckentauglichen Vordersitze mit 4-Wege-Lordosenstützen und einfacher Massagefunktion, welche man gegen Aufpreis um eine aufwendigere Version mit mehreren Druckpunkten in den Lehnen ergänzen kann. Überhaupt stellt man beim Studium der Elegance-Serienausstattung fest, dass die Liste - für frühere VW-Verhältnisse - ausgesprochen umfangreich ist. Man kann einen Tiguan Elegance ohne weitere Extras nehmen und muss dabei auf nichts Wichtiges verzichten. Beim Blick in den Konfigurator nicht irritieren lassen: Die Elegance-Linie heißt seit neuestem Style, ansonsten hat sich wenig geändert. Weitere Annehmlichkeiten oder technische Besonderheiten sind leider meist in teuren Paketen verpackt - der Beifang ist zwar nett, wollte man aber nur ein Detail, ist das ziemlich teuer. Hier liegt dann der eigentliche Haken für den wirklich guten Tiguan TDI: Er ist teuer in der Anschaffung, mindestens 54.000 Euro möchte VW für die getestete Version haben.

- ✓ **umfangreiche Serienausstattung, hoher Komfort, sehr gutes Optionslicht (IQ.LIGHT), sparsamer Dieselmotor**
- ✗ **hoher Anschaffungspreis, viele Ausstattungen nur in Paketen erhältlich**

ADAC Urteil

- 2,0** Autotest
- 2,9** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,4** Familie
- 4,0** Stadtverkehr
- 2,5** Senioren
- 2,3** Langstrecke
- 2,3** Transport
- 3,8** Fahrspaß
- 2,4** Preis/Leistung

Konkurrenten

mit Diesel u.a. Audi Q3, BMW X1, Kia Sportage, Skoda Karoq



Alle Infos und Bilder auch digital auf [adac.de](https://www.adac.de)

Inhaltsverzeichnis

2,1 Karosserie	03	2,4 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,6 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,0 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,3 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	06	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		2,9 Autokosten	11
2,1 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	13
2,0 Antrieb	08	Bilder	14
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,1 Karosserie

2,2 Verarbeitung

✓ VW hat den aktuellen Tiguan gegenüber seinem Vorgänger nicht nur teurer gemacht, sondern auch aufgewertet: Innen wie außen präsentiert sich der Wolfsburger wertig. Auf den ersten Blick in jedem Fall - schaut man gerade im Innenraum genauer hin, dann sieht man hier und da einen gewissen Kostendruck, dem sich auch die VW-Entwickler nicht entziehen konnten. Dennoch ist die Karosserie des Tiguan sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Karosserie wird im unteren Bereich und rund um die Radläufe durch teils lackierten, teils unlackierten Kunststoff geschützt, kleine "Berührungen" beschädigen somit nicht gleich das Blech. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert; im mittleren Bereich und hinter der Hinterachse besteht aber noch Optimierungspotenzial. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehoben, das erleichtert die Handhabung beim Öffnen und Offenhalten ungemein.

Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie die Kombination aus silberfarbenen Zierleisten und dunklem Lederüberzug mit hellen Ziernähten sorgen für einen wertigen Eindruck. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschaumung bzw. der Überzug mit Kunstleder hauptsächlich vorn im Innenraum verbaut ist, und dort im oberen Bereich des Armaturenbretts, der Mittelkonsole und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten sind die meisten Oberflächen hart und weniger ansprechend ausgelegt.

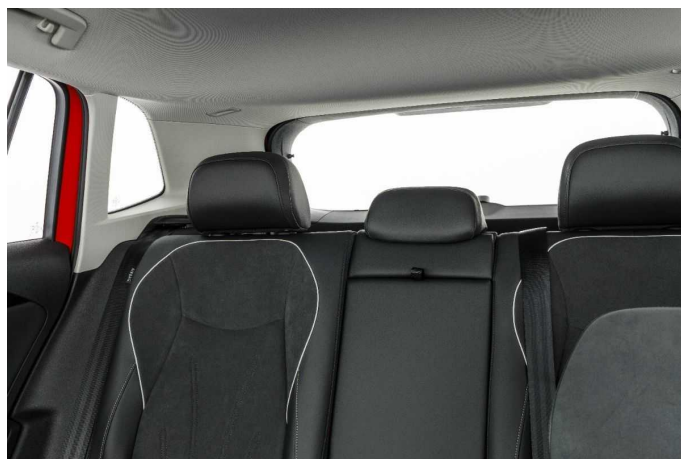
2,6 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Autotest-Verbrauch von 5,6 l Diesel pro 100 km an, ergibt sich mit dem 55 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von etwa 975 km. Im Tankstutzen ist ein Fehlbetankungsschutz verbaut - das minimiert das Risiko, versehentlich Benzin zu tanken. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 566 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine praktische Reling, auf der man mit einem Träger bis zu 75 kg transportieren darf. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen sollte. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 2.000 kg (bis 12 % Steigung) oder sogar 2.200 kg (bis 8 % Steigung) wiegen - vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 750 kg beschränken. Der Tiguan TDI ist also auch mit Frontantrieb ein waschechter Zugwagen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Notrad mit Wagenheber und Radschraubenschlüssel ist aber als Extra erhältlich. Reifen mit Notlaufeigenschaften bietet VW für sein SUV aktuell nicht an. Der Tiguan misst 4,54 m in der Länge

und 2,15 m in der Breite (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis liegt bei zufriedenstellenden 11,6 m.

2,3 Licht und Sicht

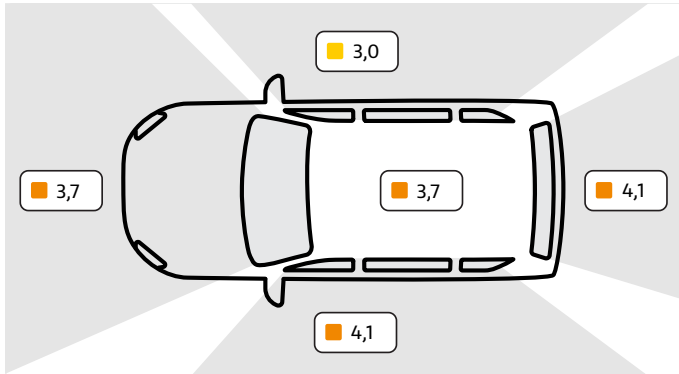
Die Abmessungen des Tiguan kann man recht gut abschätzen. Hinten hilft die steile Heckscheibe, das Ende zu kalkulieren. Nach vorn fällt es dagegen nicht so leicht, weil die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Man hat insgesamt einen ordentlichen Überblick auf das Verkehrsgeschehen, weil die erhöhte Sitzposition die Übersicht erleichtert. Gerade die hinteren Dachsäulen sind aber ziemlich breit ausgeführt und die hinteren Kopfstützen nicht vollständig versenkbar. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die am Ende nur zufriedenstellend bis ausreichend ausfällt.



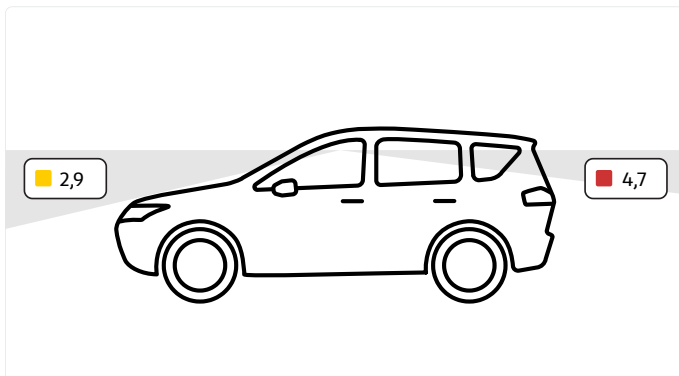
Die breiten Dachsäulen stören gerade beim Blick nach schräg hinten. Immerhin hilft die erhöhte Sitzposition etwas für den Überblick.

✓ Mit allerlei Assistenzsystemen soll das Rangieren erleichtert werden. So gibt es beim Elegance serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera, die sich gegen Aufpreis um weitere Kameras an Front und Seiten ergänzen lässt. Die Heckkamera klappt bei Nichtgebrauch zwar nicht ein (um Verschmutzen bei schlechter Witterung zu vermeiden), wird aber immerhin mit einer kleinen Spritzdüse automatisch gereinigt. Ein Einparkassistent ist Serie, er lässt sich um die Funktion "Trainiertes Parken" erweitern - damit kann man eigene Parkplätze im Auto abspeichern und der Tiguan parkt anschließend selbständig dort ein. Auch ist es möglich, über den optionalen Park Assist den Parkvorgang mit einem kompatiblen Smartphone von außerhalb des Fahrzeugs (aber zur Sicherheit in unmittelbarer Nähe) zu steuern. LED-Scheinwerfer sind im Tiguan stets an Bord. HD-Matrix-LED-Scheinwerfer mit Kurven- und effektivem Abbiegelicht (inkl. automatischer Leuchtweitenregulierung) kosten einen sehr hohen Aufpreis, insbesondere da sie nur im Paket mit anderen Ausstattungen erhältlich sind. Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Mit der Matrix-Technik (über 19.000 steuerbare LEDs pro Scheinwerfer) ist auch ein dynamischer Fernlichtassistent an Bord, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Die Optionsscheinwerfer leuchten die Straße sehr

gut aus, zusätzlich werden Lichteffekte auf die Straße vor dem Auto eingeblendet, z.B. imaginäre Fahrspuren oder Flächen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab - diese Funktion ist auch für den linken Außenspiegel im Assistenzpaket gegen Aufpreis erhältlich.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

1,7 Ein-/Ausstieg

✓ Das Ein- und Aussteigen in den Tiguan wird durch die erhöhte Sitzposition erleichtert. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 57 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher und breiter als beispielsweise beim Passat Variant, was im Grunde der einzige Kritikpunkt ist. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem Tiguan nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgriff Lampen auch aus den animierten Front- und Heckleuchten besteht (Option).

Das optionale schlüssellose Zugangssystem mit Sensoren an den Vordertüren und am Heck lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden. Letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht

möglich ist, über einen Funkverlängerer den Tiguan unerlaubt zu öffnen und zu starten. VW hat hier wie schon seit dem Golf VIII diese Sicherheitstechnik eingebaut.

2,2 Kofferraum-Volumen

✓ Das Gepäckabteil fasst angemessene 400 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 595 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 830 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.420 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden etwa 125 l Platz.



Das Ladeabteil ist nicht so üppig wie beim Tayron, aber trotzdem sehr praktisch. Die Rücksitze können verschoben und die Lehnenneigung variiert werden, so kann man den Platz im Innenraum variabel einteilen.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

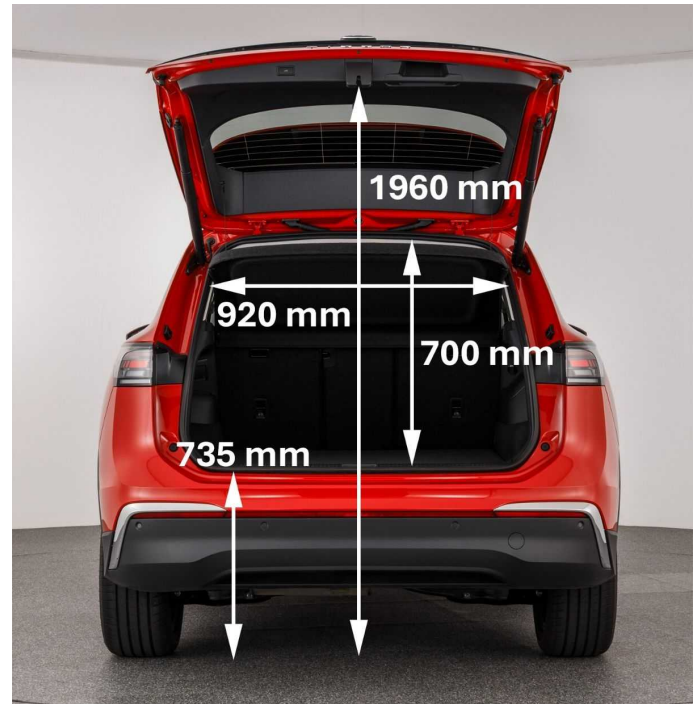
✓ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen; der elektrische Antrieb dafür ist Serie. Ebenso serienmäßig kommt die Elegance-Ausstattung mit der Öffnungs- und Schließfunktion über einen berührungslosen "Fußkick" unter die Heckschürze. Selbst 1,95 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar mit Kunststoff ummantelt ist, aber deutlich absteht. Der Kofferraum wird über zwei LED-Lampen seitlich links und rechts erhellt.

Die Ladekante liegt rund 74 cm über der Straße und damit ziemlich hoch - das macht das Beladen mit schwerem Gepäck anstrengend. Innen ergibt sich eine nur ein Zentimeter kleine Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden - kaum der Rede wert, insbesondere das Ausladen fällt damit leicht. Man hat auch bei umgeklappter Rückbank einen weitgehend ebenen Ladeboden ohne störende Stufe im Bereich der geklappten Rücksitzlehnen, so dass lange Gegenstände einfach durchgeschoben werden können.

✗ Der Testwagen ist mit dem optionalen Soundsystem ausgestattet. Dafür wird unter dem Kofferraumboden seitlich links ein Subwoofer verbaut. Der liegt so ungünstig, dass sich der Kofferraumboden nicht mehr absenken lässt. Außerdem kann man die Gepäckraumabdeckung nicht unter dem Boden verstauen - keine glückliche Lösung. Ohne das Soundsystem wäre beides möglich.

1,5 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Für lange, schmale Gegenstände wie Skier genügt es, den mittleren Teil umzulegen. Das Umklappen gelingt leicht, entweder vom Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen kann man praktisch nichts falsch machen, denn die Gurte haben zwar keine eigenen Halterungen, können aber auch nicht eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Es gibt zwei praktische Fächer links und eines rechts im Kofferraum, worin sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurösen sowie ein ausklappbarer Taschenhaken zur Verfügung. Sofern man keine elektrische Sitzeinstellung ordert, bekommt man serienmäßig einen Beifahrersitz mit umklappbarer Lehne - dann können besonders lange Gegenstände im Tiguan transportiert werden.



Immer an Bord: die elektrische Heckklappe samt Öffnen und Schließen über Fußgeste. Die Ladeöffnung ist groß, die mit 74 cm hohe Ladekante nicht so praktisch - das Gepäck muss weit angehoben werden.

2,0 Innenraum

2,1 Bedienung

✓ Das VW-typische Infotainmentsystem arbeitet stabil und flüssig. Gegen Aufpreis gibt es das serienmäßig 12,9 Zoll große Zentraldisplay über der Mittelkonsole im 15-Zoll-Format (im Assistenzpaket Pro). Das größere Display bringt beispielsweise mehr programmierbare Schaltflächen am oberen Displayrand mit.

Die Klimabedienung klappt einfach, auch weil die Sensorflächen unterhalb des Monitors beleuchtet sind - endlich kann man unter allen Lichtbedingungen sehen, wo es wärmer oder kälter wird und wo die Lautstärke regulierbar ist. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Wer noch tiefer ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen. Hier gibt es neben den klassischen Schaltflächen zu Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es manchen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. An die ablenkungsarme Bedienung des Vorgängermodells, das noch ein separates Klimabedienteil besaß, reicht der aktuelle Tiguan aber nicht heran - auch Skoda hat dies mit seinen "Smart Dials" besser gelöst. Die Lautstärke kann über einen Drehknopf auf der Mittelkonsole reguliert werden. Über diesen Dreh-Drücksteller mit integriertem runden Display kann man auch die Fahrmodi einstellen.

Am oberen Bildschirmrand des Zentraldisplays kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen. So geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt.

Im Gegensatz zu den ID-Modellen verbaut VW bei den Verbrennerfahrzeugen wie dem Tiguan nach wie vor große Instrumentendisplays. Diese bieten einen hohen Informationsgehalt und lassen sich bis zu einem gewissen Grad individualisieren. Im Vergleich zu früheren VW-Modellen eine tiefgreifende Änderung ist die Platzierung des Getriebewählhebels - der ist an die Stelle des rechten Lenkstockhebels gewandert. Die Fahrtrichtungswahl über Drehen des Hebels ist nicht so intuitiv wie das hoch und runter Drücken bei manchem Konkurrenten. Insgesamt lässt sich der Hebel im Alltag aber gut bedienen. Die Scheibenwischer-Funktionen musste der linke Lenkstockhebel aufnehmen, der nun reichlich überladen wirkt - wobei man mit den Bedienelementen recht schnell zurecht kommt. Mehrere kleine Hebelchen an Vorder- und Oberseite des linken Lenkstockhebels für die vorderen und hinteren Wischer scheinen jedoch nicht der Weisheit letzter Schluss.

Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Fahrer- und Beifahrersitz können manuell eingestellt werden (die komplette elektrische Einstellung mit Memory-Funktion kostet Aufpreis und ist nicht im Testwagen verbaut). Weitere

Vorteile des Tiguan: Das Lenkrad hat mechanische Tasten und keine Sensorflächen, deren Bedienung lenkt weit weniger ab und gelingt treffsicherer. Zudem gibt es vier Fensterheber-

schalter in der Fahrertür (die größeren ID-Modelle bieten nur zwei mit umständlicher Umschaltfunktion). Alle Fensterheber verfügen über eine Automatikfunktion und einen zuverlässigen Einklemmschutz.



Die viele Optimierungsarbeit der VW-Entwickler hat sich gelohnt: Das Infotainmentsystem läuft jetzt flüssig und stabil. Neue programmierbare Schaltflächen vereinfachen die Bedienung für häufig genutzte Funktionen. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten für die Oberflächen.

1,6 Multimedia

✓ Der Tiguan ist im Multimediabereich auf dem aktuellen Stand - für vieles muss man allerdings Aufpreis bezahlen. Wobei Details wie ein gegen Aufpreis von 12,9 auf 15 Zoll vergrößerter Infotainment-Bildschirm nicht überlebensnotwendig sind. Optional erhält man ein Soundsystem von Harman Kardon mit zehn Lautsprechern, einem zusätzlichen Subwoofer und 700 Watt Gesamtleistung, welches das schon gute serienmäßige Soundsystem erweitert. Extra kostet das Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Live-Traffic, wobei die Funktionalität ab Werk verbaut wird und damit eine spätere Freischaltung problemlos möglich ist. Die erweiterte Sprachsteuerung IDA und eine aktuell noch teilweise, künftig umfassende Integration des KI-Assistenten ChatGPT sind ebenfalls im Infotainment-Paket "Discover" enthalten - oder im Assistenzpaket Pro. Wie auch die zwei induktiven Ladeschalen für Handys, die VW nicht kostenfrei in den Tiguan verbauen will. Das Multimedia-Paket erweitert überdies die beiden vorderen USB-C-Anschlüsse um zwei weitere für die Rückbank. Ein digitaler Radioempfang (DAB+), die Smartphone-Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay (beides auch ka-

bellos) sowie USB-C-Anschlüsse vorn sind dagegen Serie. Über die Handy-App kann man den Status seines Tiguan abrufen, z.B. Standort, Tankfüllstand und anstehende Wartungen. Der optionale Park Assist Pro ermöglicht es, den Tiguan von außerhalb des Fahrzeugs mit einem kompatiblen Smartphone automatisch ein- und ausparken. Volkswagen bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z. B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet – sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt.

✗ Einen 12-V-Anschluss findet man nur vorn und im Kofferraum, im Bereich der Rücksitze muss man ohne die praktische Steckdose auskommen. Das ist ungünstig, weil beispielsweise die meisten Kühlboxen nicht mit USB-C-Anschlüssen betrieben werden können.

2,0 Raumangebot vorn

✓ Die Vordersitze des Tiguan lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit

über 2,15 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Das optionale große Panorama-Schiebedach würde etwas Kopffreiheit kosten, was angesichts der "Reserven" aber kaum der Rede wert ist. Die Innenbreite liegt im guten durchschnittlichen Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der großen Glasfläche des optionalen Panorama-Schiebedachs. Bei nächtlichen Fahrten gefällt die mehrfarbig konfigurierbare Ambientebeleuchtung, sie verleiht dem Innenraum im Dunkeln mehr Tiefe und lässt ihn dadurch größer wirken.

1,8 Raumangebot hinten

✓ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten trotzdem für zwei Meter große Menschen aus - es gibt also reichlich Platz auf der Rückbank. Mit der Kopffreiheit sieht es vergleichbar aus, auch hier geht man erst oberhalb einer Körpergröße von zwei Metern mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite bewegt sich mit 1,42 m im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze, die Ambientebeleuchtung von vorn setzt sich in den hinteren Türverkleidungen fort.



Sind die Rücksitze ganz nach hinten gestellt, ergibt sich eine üppige Beinfreiheit. Auch über den Köpfen gibt es reichlich Raum. Ob ausladende Kindersitze oder große Erwachsene, hier findet jeder seinen entspannten Platz.

2,2 Innenraum-Variabilität

✓ Der Tiguan Elegance kommt serienmäßig mit einer dreigeteilt umklappbaren Rückbank. Zusätzlich lässt sich diese asymmetrisch geteilt längs verschieben oder die Lehnenteile in der Neigung variieren. Ausbaubar sind die Rücksitze jedoch nicht. Eine optionale Konfiguration mit sieben Sitzen bleibt dem größeren Tayron vorbehalten. Das Angebot an Ablagen im Tiguan ist vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird auch induktiv geladen (Option). Die Türfächer fassen vorne 1,5-l-, hinten 1-l-Flaschen, und alle vier sind mit Teppich ausgeschlagen. An den Rückseiten der Vordersitzlehnen gibt es die üblichen geschlossenen Taschen und zusätzlich kleine Taschen für Smartphones oder ähnliches - das muss hervorgehoben werden, weil andere Hersteller das inzwischen gerne wegsparen. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber nicht gekühlt oder abschließbar. Auch muss man auf Filz verzichten, der mögliche Klappergeräusche unterbinden könnte.

2,1 Komfort

2,8 Federung

Der Testwagen trat mit dem Serienfahrwerk an. Gegen Aufpreis gibt es das Fahrdynamikpaket DCC pro mit adaptiven Dämpfern, welche besonders innerorts, aber auch auf der Autobahn den Federungskomfort signifikant erhöhen. Das muss einem jedoch den Aufpreis von knapp 1.200 Euro Wert sein.

Denn schon das Standardfahrwerk liefert einen passablen Komfort. Innerorts federt der Tiguan nicht ganz so willig auf Bodenwellen an und reicht Kanten von abgesenkten Kanaldeckeln durchaus spürbar bis zu den Insassen durch. Außerorts mit zunehmender Geschwindigkeit werden Unebenheiten besser absorbiert, schlechte Straßen sorgen aber für reichlich Karosseriebewegung. Auf der Autobahn fährt man ruhig dahin, bekommt Kannten und kurze Wellen aber durchaus mit. Es sind gerade die schlechten Straßen, die vom Optionsfahrwerk

spürbar angenehmer geschluckt werden - die Gründe sind klar "erfahrbar", warum mit DCC pro die Bewertung für den Federungskomfort über eine Note besser ist. Wer das nicht braucht, fährt mit dem Serienfahrwerk auch gut.

1,9 Sitze

✓ In der Elegance-Ausstattung sind im Tiguan serienmäßig Sport-Komfortsitze verbaut. Auf der Fahrerseite ist dieser als ergoActiv-Sitz ausgeführt - er bietet gegenüber der Beifahrerseite damit zusätzlich eine Neigungseinstellung und eine ausziehbare Oberschenkauflage (beides manuell). Die Vordersitze im Testwagen gefallen mit gutem Sitzkomfort und verfügen über eine elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze, so dass auch empfindliche Rücken eine passende Abstützung finden sollten. Die effektive Massagefunktion mit von oben bis unten in

der Lehne verteilten Druckelementen ist im optionalen Sitzkomfortpaket enthalten.

Die Konturen der Flächen und Lehnen sind angemessen, im Schulterbereich extra verbreitert. Die Kopfstützen lassen sich in Höhe und Reichweite justieren. Am guten Seitenhalt und der angemessenen Sitzposition gibt es nichts auszusetzen, damit gelingen auch lange Strecken entspannt.

In der zweiten Reihe geht es nicht ganz so bequem zu wie vorn, doch auch dort kann man es gut aushalten. Lehne und Sitzfläche sind ausreichend konturiert. Große Erwachsene würden sich eventuell ein wenig mehr Oberschenkelunterstützung wünschen, jedoch können sie aufgrund der üppigen Platzverhältnisse ihre Beine bequem ausstrecken. Die Lehnenneigung lässt sich zweigeteilt (60:40) mehrstufig anpassen.

2,6 Innengeräusch

Fährt man mit 130 km/h auf der Autobahn, ergibt sich im Testwagen ein Geräuschpegel von 67,3 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert. Den Motor hört man im Innenraum, meist jedoch nur grummelnd im Hintergrund; unter hoher Last und ab mittleren Drehzahlen macht er aber vernehmlich auf sich

2,0 Antrieb

2,1 Fahrleistungen

✓ Für den Tiguan gibt es den bewährten 2,0-L-TDI in zwei Leistungsstufen. Im Testwagen arbeitet die schwächere Variante mit 150 PS und einem maximalen Drehmoment von 360 Nm. Damit sind die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,4 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h möglich (Herstellerangaben). Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h wurden 7,0 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 5,3 s. Mit dem Turbodiesel lässt sich das SUV der unteren Mittelklasse durchaus souverän bewegen. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor leicht verzögertes Ansprechen, ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle.

Das Anfahren aus dem Stand könnte flotter klappen, hier spielen der bei niedrigen Umdrehungen etwas träge auf Touren kommende Turbodiesel, das um geschmeidiges Anfahren bemühte Doppelkupplungsgetriebe und das schwere Auto nicht optimal zusammen. Ist der Tiguan aber mal in Bewegung, geht es flott voran, beispielsweise beim Abbiegen und Einfädeln von 15 auf 30 km/h in unter einer Sekunde.

2,0 Laufkultur

✓ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Unter 1.500 1/min spricht er etwas träge an, darüber dann fühlt er sich wohl und werkelt nach Kräften, um den mit fast 1,7 t schon unbeladen ziemlich gewichtigen Tiguan in Schwung zu bringen. Bei Drehzahlen über 3.500 1/min lässt die Leistungsabgabe spürbar nach. Wer bis über 4.000 1/min beherzten Schub möchte, muss zur stärkeren Variante mit 193 PS greifen

aufmerksam. Ab Landstraßentempo geht das Motorgeräusch zunehmend in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Ansonsten tragen leichte Windgeräusche zur Geräuschkulisse bei. Der Testwagen war mit der optionalen Doppelverglasung in den vorderen und hinteren Türen ausgestattet, die neben Einbruchschutz auch etwas Geräuschkämmung bringt.

1,2 Klimatisierung

✓ In der Ausstattung Elegance hat der Tiguan serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik an Bord, mit der auch die Fondpassagiere separat ihre Temperatur regeln können. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Die Umluftautomatik ist Serie, ebenso Sitzheizung vorn und die Lenkradheizung. Aufpreis dagegen kostet die Sitzheizung für die Rücksitze und die Klimatisierung der Vordersitze. Dafür sind die getönten Scheiben hinten Serie. Optional verfügbar ist eine kraftstoffbetriebene Standheizung sowie eine drahtlos beheizbare Frontscheibe, beides leider nur im sehr teuren Paket. Das ist insbesondere für die beheizte Frontscheibe misslich – denn sie ist ein sehr empfehlenswertes Extra, weil sie dank extra Beschichtung die Erwärmung des Innenraums im Sommer signifikant reduziert.

- die kommt wegen des größeren Turboladers dafür bei niedrigen Drehzahlen schwerer in Schwung. Die Laufkultur ist insbesondere für einen Vierzylinder-Diesel gut, über die Jahre hat VW dem Aggregat gute Manieren beigebracht. Bei ruhiger Fahrt ist der Dieselmotor im Innenraum kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Kein Brummen stört bei niedrigen Drehzahlen, kein Dröhnen dringt bei hohen Drehzahlen in den Innenraum – deutlich vernehmbar wird der Diesel aber bei hoher Leistungsabforderung. Durchaus erfolgreich war VW beim Tilgen von Vibrationen, denn diese spürt man – wenn überhaupt – nur leicht am Lenkrad.

1,8 Getriebe

✓ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter optimiert und bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein. Nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut.

Bedient wird das Getriebe, indem man den rechten Lenkstockhebel dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und runterzuziehen wäre intuitiver. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut – die sehr lange Übersetzung bedeutet jedoch auch bei

sieben Gängen nennenswerte Drehzahlsprünge. Der Motor kommt damit aber gut zurecht, auch im höchsten Gang hat er noch genug Kraft zum Beschleunigen und muss nicht immer sofort zurückschalten, sobald der Fahrer einen Beschleunigungswunsch abgibt. Im siebten Gang dreht der Motor bei

130 km/h mit lediglich 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig. Im Eco-Modus wird der Motor im Schubetrieb ausgekuppelt, so kann der Tiguan mit Leerlaufdrehzahl segeln - weil der Verbrenner dabei aber nicht abschaltet wird, ist der Nutzen nicht so groß wie bei den mildhybridisierten Varianten von Audi.

2,4 Fahreigenschaften

2,6 Fahrstabilität

Den Tiguan mit 150 PS TDI gab es zum Testzeitpunkt nicht mit der adaptiven Fahrwerksregelung DCC pro - konsequenterweise ist im Testfahrzeug das Standardfahrwerk verbaut. Die straffe Grundnote der Federn und Dämpfer sorgt für eine gute Fahrstabilität, nach Lenkmanövern beruhigt sich der Fahrzeugaufbau schnell wieder. An den Karosseriebewegungen insgesamt und auch am Geradeauslauf gibt es nichts auszusetzen. Der Tiguan lässt sich weder von engen Kurven noch von moderaten Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Wer beim Anfahren beherzt aufs Gaspedal stieft, provoziert durchdrehende Vorderräder, insbesondere beim Abbiegen. Die Traktionskontrolle bringt die Räder schnell unter Kontrolle, aber das hohe Drehmoment des Motors und das hohe Fahrzeuggewicht sind eine Herausforderung. Nicht ohne Grund kommt die stärkere Version des TDIs immer mit Allradantrieb.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Tiguan keine besonders überzeugende Vorstellung ab. Er reagiert zwar zunächst gut auf die Lenkbefehle, hat dann aber offenbar frühzeitig Sorge um zu viel Karosserieeigung und lässt das ESP so rigide eingreifen, dass er kurzzeitig in ausgeprägtes Untersteuern übergeht und die Aktion mit einer Rauchwolke vom Reifen unterstreicht. Damit bewegt sich der Tiguan prinzipiell auf der sicheren Seite, aber eine effektivere ESP-Regelung hätte deutliche Vorteile: weniger Untersteuern, bessere Kontrollierbarkeit, mehr fahrdynamische Kompetenz. Denn letzterer verweigert er sich damit konsequent, so dass mit dieser Abstimmung kein Fahrspaß-Blumentopf zu gewinnen ist, wenn man sich dem eher niedrig liegenden Grenzbereich zu nähert. Wie schon beim größeren Tayron bremsst die Elektronik den Tiguan immer weiter runter und halbiert das Tempo innerhalb des Parcours. Das VW-SUV bleibt dabei beherrschbar, es besteht

keine Schleuder- oder Kippgefahr. Es mangelt jedoch an Präzision.

1,9 Lenkung

✓ Ohne Fahrdynamikpaket gibt es auch die darin enthaltene Progressivlenkung nicht. Damit würde sich die Umdrehungszahl beim Lenken von Anschlag zu Anschlag auf 2,2 reduzieren. Die Umdrehungen beim Testwagen ohne die Optionslenkung mit variabler Übersetzung in Abhängigkeit des Lenkwinkels liegen dagegen bei 2,6 - was kein schlechter Wert ist und den Tiguan damit nicht unhandlich macht, im Gegenteil. Ein grundsätzlicher Vorteil der linearen Übersetzung ist der klarere Zusammenhang zwischen Lenkwinkel und Radeinschlag.

Die Lenkung des Tiguan fühlt sich verbindlich an, wirkt durch ihre Leichtgängigkeit nur etwas entkoppelt vom Straßengeschehen. Die Rückmeldung ist gut, die Zentrierung gefällt und ermöglicht entspanntes Fahren auch auf langen Strecken. Antriebseinflüsse in der Lenkung fallen kaum auf. An der Zielgenauigkeit gibt es nichts auszusetzen, der Tiguan lässt sich präzise steuern. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl in zwei Stufen variieren.

2,4 Bremse

✓ Die Bremsanlage muss kein kompliziertes Zusammenspiel aus Rekuperation und Radbremsen regeln - ohne Mildhybridsystem kann man sich ganz auf das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Scheibenbremsen konzentrieren. Das haben die Ingenieure gut hinbekommen, beides funktioniert im Tiguan TDI einwandfrei und angenehm. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Testwagen durchschnittlich 35,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Auch bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsleistung nicht nach.

1,6 Sicherheit

1,3 Aktive Sicherheit

✓ Der VW Tiguan hat in der Elegance-Ausstattung an Assistenten das Meiste serienmäßig, was es für VW-Modelle aktuell gibt. Immer dabei sind der Notbremsassistent, die Abstands- und Kollisionswarnung, der Kreuzungs- sowie der Spurwechselassistent samt Ausstiegswarnung und Querverkehrwarner für das Heck. Die Verkehrszeichenerkennung fährt ebenso immer mit wie der Geschwindigkeitsbegrenzer und der adaptive Tempomat ACC, die beide automatisiert erkannte Tempolimits in die Regelung aufnehmen können. Die Erweiterung des

Spurhalteassistenten um den Lenkassistenten kann man zusätzlich ordern (Assistenzpaket IQ.DRIVE). Dann ist auch ein Notfallassistent dabei, der im Falle eines ohnmächtigen Fahrers den Tiguan eigenständig zum Stehen bringt. Gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display mit Projektion in die Scheibe. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem über Sensoren in den Rädern ist für den Tiguan jetzt Serie.

Die neue Fahrerüberwachung agiert meist zurückhaltend, warnt ab und an jedoch übereifrig. Die bei jedem Fahrzeugstart aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen

piepst vergleichsweise dezent, sie lässt sich aber über einen Shortcut abschalten. Weitere Shortcuts z.B. am oberen Bildschirmrand oder in der aufklappbaren, frei konfigurierbaren Funktionssammlung gibt es für eine schnelle Abschaltung des Spurhalteassistenten und für die erwähnte Fahrerüberwachung. Hier hat VW auf Kundenwünsche reagiert - ein feiner Zug wäre, wenn diese Shortcuts nun auch noch für bereits ausgelieferte Modelle über ein Software-Update kommen würden.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Autobahnassistent

 Spurwechselautomatik

 Notfallassistent

Nicht erhältlich

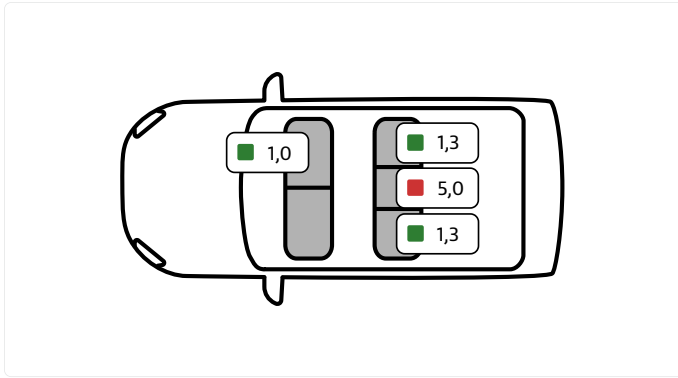
 Tempomat

1,4 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der VW Tiguan 84 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 05/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Centerbag zwischen den vorderen Sitzen bringt der Tiguan immer mit. Die hinteren Seitenairbags sind ebenfalls serienmäßig an Bord, Knieairbags dagegen nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,75 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig gibt es das Proaktive Insassenschutzsystem, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar (in Heckklappe und seitlichem Fach). Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraumtrennnetz ab Werk gibt es nicht, kann aber gegen Aufpreis geordert werden. Der Tiguan hat immerhin in allen vier Türen Reflektoren verbaut, so dass im Dunkeln offene Türen leichter zu sehen sind.

2,0 Kindersicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Tiguan 88 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Die Voraussetzungen für Kindersitze im Tiguan sind sehr gut, dennoch empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann über versenkte Stellschrauben direkt in den Türen aktiviert werden - eine sichere Lösung, denn kleine Kinder können das nicht ohne weiteres ändern.



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

2,3 Umwelt

2,4 Verbrauch

✓ Das Verbrauchskapitel zeigt, warum der Diesel zu einer Erfolgsgeschichte wurde. Denn wenn die Technik zuverlässig funktioniert und die Entwickler einen guten Job machen (dürfen), dann gibt es gute Argumente für diese Motoren. Der 2,0-L-TDI in seiner neuesten Ausbaustufe ist definitiv einen genaueren Blick wert. Denn er ist mit seiner aufwendigen Abgasnachbehandlung nicht nur sauber, sondern auch sparsam. Im ADAC Autotest-Zyklus verbraucht der Tiguan mit dem Zweiliter Turbodiesel und 150 PS durchschnittlich 5,6 l Diesel pro 100 km - inklusive Autobahnanteil. Das Getriebe bietet eine Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Tiguan TDI sehr sparsam unterwegs sein.

2,9 Autokosten

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstiegspreis für den Tiguan als 2.0 TDI mit 150 PS in der Elegance-Ausstattung liegt bei knapp 54.000 Euro - da staunt man nicht schlecht. Allerdings ist die Serienausstattung inzwischen sehr umfangreich, im Grunde sind selbst ohne jedes weitere Extra alles Wichtige und auch viele Annehmlichkeiten an Bord. Einzig das integrierte Navigationssystem möchte VW extra bezahlt haben, es lässt sich aber auch später gegen Gebühr freischalten, weil alle nötige Hardware bereits verbaut ist. Man kann sich dann noch praktische (Anhängerkupplung)

2,3 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Der Fußgängerschutz des Tiguan ist gut - SUVs genießen ansonsten oft einen zweifelhaften Ruf. VW hat aber die Front vergleichsweise weich gestaltet, so dass sie bei einem Zusammenstoß mit einem Passanten ausreichend nachgibt. Einzig die Randbereiche der Motorhaube bergen ein höheres Verletzungsrisiko. Auch die A-Säulen sind wie üblich sehr stabil ausgelegt, so dass dort ein hohes Risiko für Verletzungen besteht. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

VW gibt alle seine Dieselmotoren auch für HVO100 frei. Dieser Kraftstoff, der in seinen Eigenschaften weitgehend mineralischem Diesel entspricht, ist zwar etwas teurer, kann aber aus biologischen Abfallstoffen gewonnen werden. Wie ADAC Tests gezeigt haben, ändert sich der Verbrauch kaum. HVO als Alternative zum klassischen Dieselmotorkraftstoff kann die Umweltbilanz des Tiguan TDI im Betrieb verbessern.

2,0 Umwelteinfluss

✓ Der Tiguan ist mit seinen 4,54 m verhältnismäßig kompakt. Seine Breite ist mit 1,84 m (ohne Außenspiegel) ebenfalls moderat für seine Fahrzeugklasse. Damit belegt er eine Verkehrsfläche von knapp 8,4 m² - für Standardparkplätze passend. Das Leergewicht von knapp 1,7 t ist absolut gesehen nicht gerade wenig, im Vergleich zu elektrifizierten Konkurrenten aber gar nicht so hoch. Das Vorbeifahrgeräusch des Tiguan TDI liegt bei 65 dB(A), ein guter Wert.

oder angenehme (adaptives Fahrwerk DCC oder Panorama-schiebedach) Dinge gönnen, muss man aber nicht. Ansonsten sind alle nötigen und erwarteten Assistenten im Sicherheitsbereich und selbst im Komfortbereich serienmäßig mit an Bord: von der Dreizonen-Klimaautomatik über das schlüssellose Zugangssystem bis hin zu hinteren Seitenairbags.

Die Steuer liegt bei 291 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig bis moderat (Haftpflicht 12, Teilkasko 23, Vollkasko 23). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tiguan 1.5 eTSI Trend DSG	Tiguan 1.5 eTSI Trend DSG	Tiguan 2.0 TSI OPF Life 4MOTION DSG	Tiguan 2.0 TSI OPF R- Line 195 4MOTION DSG	Tiguan 1.5 eHybrid OPF R- Line DSG	Tiguan 2.0 TDI SCR Trend DSG	Tiguan 2.0 TDI SCR Life 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	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	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	110 (150)	150 (204)	195 (265)	200 (272)	110 (150)	142 (193)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	-	-	-	130	-	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	250/1500	320/1500	400/1650	400/1500	360/1600	400/1750
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	209	228	241	215	210	223
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,8 l S	6,0 l S	7,4 l S	8,4 l S	1,6 l S 13,6 kWh	5,3 l D	6,1 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)					19,7 (n)		
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	133	136	168	190	36	139	161
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/19/21	11/19/21	13/23/22	13/24/23	14/21/20	12/23/23	12/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	109	116	217	283	30	284	341
Preis [Euro]	39.385	41.775	50.080	64.260	62.630	44.310	53.150

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

4-Zyl.-Turbodiesel (Reihe), Euro 6e, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS
Maximales Drehmoment	360 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	142 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.539/1.842/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.710/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	652/1.650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,3 s
Überholvorgang 80-120 km/h	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße	235/50 R19 99Y
Reifen	Bridgestone Potenza Sport Enliten
Wendekreis	11,6 m
Autotest-Verbrauch	5,6 l/100 km
Reichweite	977 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	1.674/566 kg
Kofferraum normal	400 l
geklappt/dachhoch	830/1.420 l

Kosten

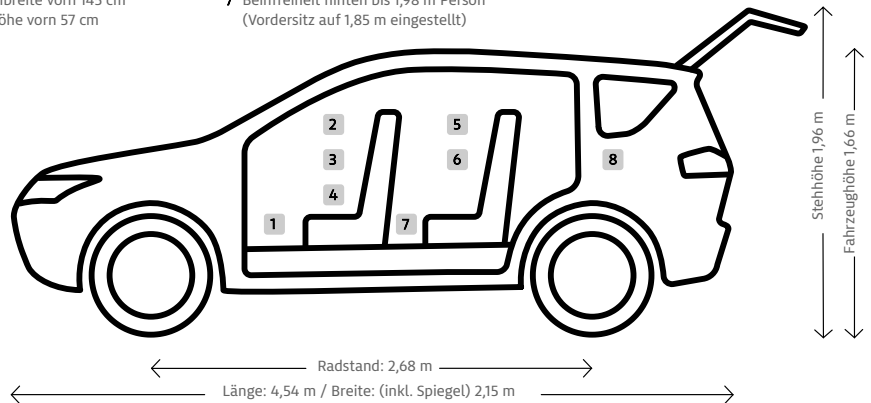
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	145 Euro
Fixkosten	163 Euro
Werkstattkosten	89 Euro
Wertverlust	577 Euro
Monatliche Gesamtkosten	975 Euro
Steuer pro Jahr	291 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/23/23
Basispreis getestete Variante	51.845 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	59.875 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	2.283 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	2634

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,93 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,16 m Person
- 3 Innenbreite vorn 145 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 57 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,99 m Person
- 6 Innenbreite hinten 142 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 1,98 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 400 - 1.420 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.195 Euro
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/2.475 Euro° (Paket)
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/2.475 Euro°
statisch/dynamisch	(Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.090 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.475 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	1.360 Euro° (Paket)
USB vorn/hinten	Serie/1.360 Euro° (Paket)
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	1.360 Euro° (Paket)
Klimaanlage/-automatik	-/Serie (3-Zonen)
Standheizung/-klimatisierung	1.615 Euro° (Paket)/-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/1.360 Euro°
Innen-/Außenspiegel	(Paket)
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	2.000 Euro (Paket)
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.615 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	1.260 Euro
Metalllackierung	ab 860 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.395 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,0
Autokosten	2,9
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,1
Verarbeitung	2,2
Alltagstauglichkeit	2,6
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	1,7
Kofferraum-Volumen	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,5
Innenraum	2,0
Bedienung	2,1
Multimedia	1,6
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	1,8
Innenraum-Variabilität	2,2
Komfort	2,1
Federung	2,8
Sitze	1,9
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	1,2
Antrieb	2,0
Fahrleistungen	2,1
Laufkultur	2,0
Getriebe	1,8
Fahreigenschaften	2,4
Fahrstabilität	2,6
Lenkung	1,9
Bremse	2,4
Sicherheit	1,6
Aktive Sicherheit	1,3
Passive Sicherheit	1,4
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	2,3
Umwelt	2,3
Verbrauch	2,4
Umwelteinfluss	2,0

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

Bildergalerie

