



VW Taigo 1.5 TSI OPF Style DSG

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (110 kW/150 PS)

Über ein mangelndes Angebot an kompakten SUVs kann man sich bei VW nun wahrlich nicht beschweren: Neben dem T-Cross und dem T-Roc haben die Wolfsburger mit dem Taigo gleich drei Bordsteinkraxler im Angebot. Der Taigo basiert technisch auf dem T-Cross, ist aber sogar etwas länger als der T-Roc, der in Bezug auf Fahrzeugklasse und Preis eine Stufe höher rangiert.

Zum Test tritt das in Spanien gefertigte und in Südamerika als VW Nivus vertriebene SUV als 150 starker 1.5 TSI DSG an, der neben dem 1.0 TSI (mit 95 und 110 PS erhältlich) die einzig verfügbare Motorisierung ist. Der Turbodiesel ist stets an ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt und treibt den 1,3 t schweren Taigo energisch voran. Der Verbrauch hält sich mit 6,3 l/100 km einigermaßen im Rahmen. Auch das Fahrwerk kann überzeugen, es bietet einen gelungenen Kompromiss aus Fahrkomfort und Fahrstabilität. Weiterer Pluspunkt ist das Platzangebot, das für einen Kleinwagen erstaunlich großzügig ausfällt. Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind die serienmäßigen Matrix-LED-Scheinwerfer, die nachts für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Größter Kritikpunkt neben der hohen Ladekante und der umständlich bedienbaren Klimabedieneinheit mit berührungsempfindlichen Sensorflächen ist der hohe Fahrzeugpreis für den Taigo 1.5 TSI Style DSG, der mit 34.715 Euro für einen Kleinwagen sehr hoch ausfällt. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500X, Ford Puma, Nissan Juke, Renault Captur, Suzuki Vitara.

- ⊕ gutes Platzangebot, gelungene Fahrwerksabstimmung, kräftiger und sauberer Benziner, Matrix-LED-Scheinwerfer Serie
- ⊖ hohe Ladekante, ablenkungsintensive Klimabedieneinheit, hohes Preisniveau für einen Kleinwagen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die Spalten verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich etwas zerklüftet. Der Innenraum ist mit farblich abgesetzten Kunststoffen und silbernen Umrandungen nicht nur optisch ansprechend gestaltet, sondern auch gut verarbeitet. Getrübt wird der gute Gesamteindruck allerdings, wenn man genauer hinschaut und

die Fingerkuppen über die Oberflächen streifen lässt: Dann stellt man fest, dass mit Ausnahme der Oberseite des Armaturenbretts ausschließlich harte und kratzempfindliche Kunststoffe verbaut wurden.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, den man umständlich einfädeln muss – eine Gasdruckfeder wäre die eindeutig praktischere Lösung.

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40-l-Tank eine theoretische Reichweite von 635 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 450 kg – das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine Reling, mit einem passenden Träger kann man bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf aber nur 55 kg betragen; für einen Fahrradträger mit zwei normalen Rädern mag das noch reichen, stattdessen sind zwei Pedelecs meistens schon zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,2 t wiegen; falls er über eine eigene Bremse

verfügt. Ungebremste Anhänger sind bis maximal 650 kg erlaubt. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Taigo nicht lieferbar. Mit 4,27 m Länge ist der Taigo länger als der T-Cross (4,11 m) und übertrifft sogar den T-Roc, der eine Klasse oberhalb des SUV-Coupés positioniert ist, um drei Zentimeter. Die Breite (inkl. Außenspiegel) beträgt 2,01 m, der vergleichsweise kleine Wendekreis von 10,8 m vereinfacht das Rangieren.

2,8 Licht und Sicht

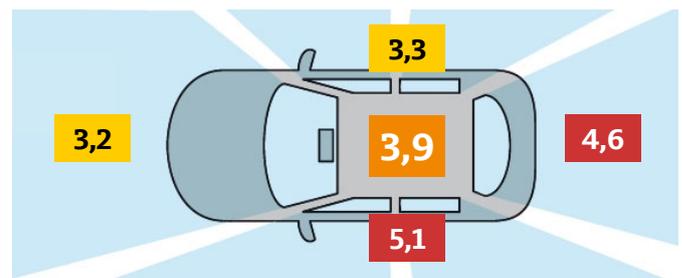
Die Abmessungen des Taigo lassen sich recht gut abschätzen. Man hat insgesamt rundherum eine ordentliche Sicht aus dem Auto, lediglich die trotz des dritten Seitenfensters breiten hinteren D-Säulen schränken die Sicht etwas ein, vor allem beim Abbiegen oder rückwärts Einparken fällt das auf. Die ADAC-Rundumsichtmessung bestätigt den subjektiven Eindruck aus dem Alltag, hier erzielt der VW lediglich ein ausreichendes Ergebnis.



Die breiten Dachsäulen im Heckbereich und die nur teilweise versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

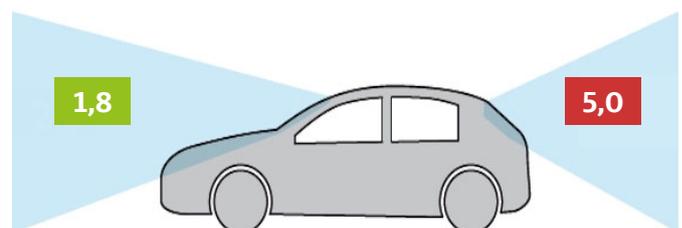
Rundumsicht

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.



Für den Taigo Style gibt es serienmäßig Parksensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen. Optional erhältlich ist überdies eine Rückfahrkamera, die allerdings nicht bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und damit schmutzgeschützt liegt, sondern offen in der Griffleiste der Heckklappe hängt.

⊕ Der Taigo ist stets mit LED-Scheinwerfern ausgerüstet, als Style verfügt das SUV sogar über Matrix-LED-Scheinwerfer – eine Seltenheit in der Kleinwagenklasse. Sie bieten eine gleichmäßige und helle Ausleuchtung, lediglich das Fernlicht ist wenig homogen und sieht etwas fleckig aus. Der serienmäßige dynamische Fernlichtassistent blendet andere

Verkehrsteilnehmer gezielt aus. Die Abbiegelichtfunktion wird mithilfe der LED-Nebelscheinwerfer realisiert und verbreitert den Lichtkegel an Abbiegungen. Geschmackssache ist die bei aktiviertem Stand- oder Abblendlicht beleuchtete LED-Leiste, die die beiden Hauptscheinwerfer optisch verbindet.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der Rechte muss ohne diesen auskommen, der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Hindernisse hinter dem Fahrzeug kommen aufgrund des hohen Heckabschlusses erst in großer Entfernung ins Blickfeld.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt leicht, einzig die Schweller könnten noch etwas niedriger sein. Aber ansonsten befindet sich die Sitzfläche mit 47 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in günstiger Höhe. Auch deswegen gelingt das Ein- und Aussteigen bequemer als etwa bei Polo oder Golf. Zudem öffnen die Türen weit und geben recht große Türausschnitte frei; dabei werden die Türen vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, auch an Steigungen. Gegen Aufpreis bekommt man ein schlüsselloses Zugangssystem

mit Sensoren an den beiden Vordertüren und am Kofferraum.

⊖ Es gibt am Dachhimmel keine Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen wie auch während der Fahrt hilfreich und praktisch sein können. Das Keyless-System besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

2,7 Kofferraum-Volumen

Der Taigo besitzt für einen Kleinwagen einen großen Gepäckabteil. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 370 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 455 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 770 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.190 l Volumen verfügbar. Platziert man den einstellbaren Kofferraumboden in der oberen Position, kann man etwa 75 l des Ladevolumens nach unten hin abtrennen.



Mit 370 l Kofferraumvolumen hat man im Taigo viel Platz für das Gepäck.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist allerdings nicht erhältlich. Die Klappe schwingt weit nach ob, erst ab etwa 1,90 m Körpergröße müssen sich große Personen um ihren Kopf Sorgen machen; nur wer noch größer ist, sollte auf das etwas abstehende, aber immerhin mit Kunststoff ummantelte Heckklappenschloss achten.

Die Ladekante liegt 76 cm über der Straße und damit recht hoch. Innen stört die Stufe von zehn Zentimetern beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen

Position ist; in der unteren Position steigt die innere Stufe auf 20 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, weil sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine weitgehend ebene Ladefläche ergibt, sofern sich der Kofferraumboden in der oberen Position befindet. Die Kofferraumabdeckung lässt sich unter dem Ladeboden verstauen. Lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe stört etwas.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es für den Taigo nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen auch bei ganz nach hinten gefahrenem Sitz nicht entfernt werden. Die Lehnenteile lassen sich oben am Sitz entriegeln und mit wenig Kraftaufwand umlegen und wieder aufstellen.

Auf der linken Seite gibt es ein kleines Staufach, zudem sind zwei Taschenhaken links und rechts vorhanden. Ein Ablagefach unter dem Ladeboden bietet der Taigo leider nicht – dort befinden sich das Ersatzrad sowie der Subwoofer des Audiosystems. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es stabile Verzurrösen im Ladeabteil.

2,6 INNENRAUM

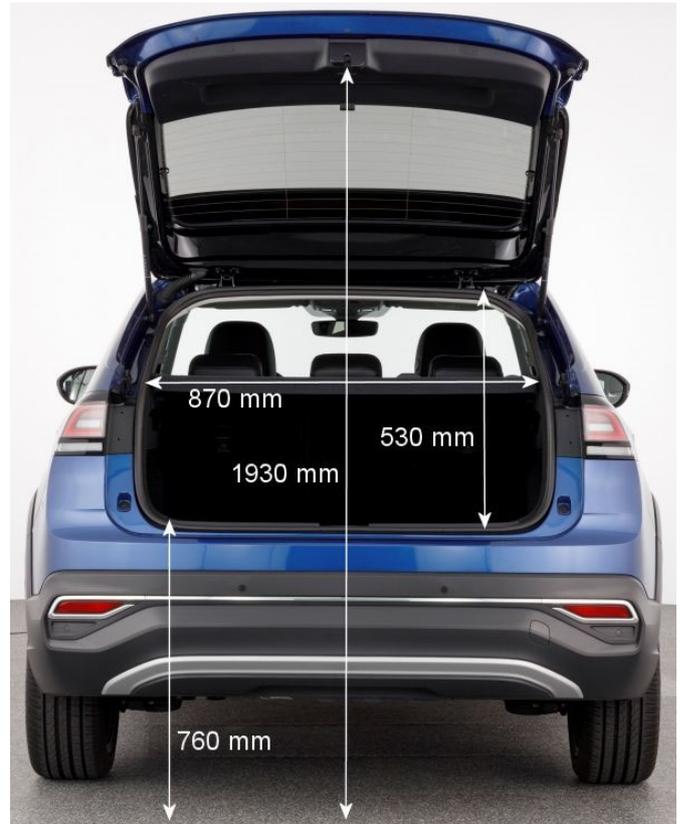
2,8 Bedienung

Der Taigo hat das Cockpit vom Polo übernommen. In der Style-Ausführung ist das Digital Cockpit serienmäßig an Bord, das sich tagsüber wie nachts einwandfrei abgelesen werden kann. Zudem bietet das Kombiinstrument verschiedene Darstellungsmöglichkeiten, eine Fahrlichtanzeige fehlt allerdings. Das optionale Navigationssystem Discover Pro hat ein 9,2 Zoll großes Touchdisplay, das weit oben positioniert und zum Fahrer hin geneigt ist. Eine umrandende Hochglanzverkleidung verbindet die beiden Displays miteinander.

Die meisten Knöpfe und Schalter sind griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z. B. Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Alle Schalter mit Ausnahme der Luftdüsenrädchen und der Beleuchtungstasten am Dachhimmel sind vorbildlich beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden.

Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet, der Platz um das Gaspedal könnte aber etwas größer ausfallen. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz – Fensterheber mit Automatikfunktion sind im Kleinwagensegment nicht mehr selbstverständlich, hier kann der Taigo gegenüber vielen Konkurrenten punkten.

⊖ Beim Top-Infotainmentsystem Discover Pro (Testwagenausstattung) verzichtet VW auf Hardwaretasten und Drehregler, stattdessen gibt es wenige Sensortasten. Die Ansteuerung der Funktionsbereiche erfordert immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht „mit einem Dreh“ geändert werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche stellt jeden Fingerabdruck zur



Die Ladekante des Kofferraums befindet sich 76 cm über der Fahrbahn. Das macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

Schau. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navigationssystem Discover Media, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt.

Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet, aber recht tief positioniert. Im Zuge des Facelifts wurde es von konventionellen Tasten auf Slider und berührungssensitive Tastflächen umgestellt. Beide Änderungen stellen sich im täglichen Umgang als Verschlimmbesserung heraus. Auch



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht an jeder Stelle. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das im Testwagen verbaute Infotainmentsystem Discover Pro kann jedoch ohne haptische Schaltflächen nicht wirklich überzeugen.

wenn die berührungssensitive Technik mittlerweile gut funktioniert, gelingt der Umgang mit konventionellen Tasten und Drehreglern dennoch intuitiver, schneller und sicherer.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Taigo Style ist serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, vier USB-C-Anschlüssen sowie Apple CarPlay und Android Auto (beide kabellos) ausgestattet. Optional sind zwei Navigationssysteme erhältlich, die auch eine Sprachbedienung beinhalten. Ebenfalls gegen Aufpreis sind ein Beats-Soundsystem sowie eine induktive Ladefunktion für das Smartphone erhältlich. Ordert man das Top-Navigationssystem „Discover Pro“, sind neben

Echtzeit-Verkehrsinformationen und weiteren Online-Funktionen auch eine Gestensteuerung sowie auch ein Sprachbediensystem dabei, das auch unspezifische Sprachbefehle verarbeiten kann.

⊖ Ein AUX-Anschluss sowie ein CD-Laufwerk sind nicht erhältlich. Für den Kofferraum gibt es keinen 12-V-Anschluss, auch nicht gegen Aufpreis.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von fast zwei Metern zurück schieben, was für ein SUV im Kleinwagen-Segment ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst 2,10

m große Menschen würden an den Dachhimmel reichen. Das Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

2,7 Raumangebot hinten

Der Taigo bietet für einen Kleinwagen auch im Fond ein bemerkenswert gutes Platzangebot. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst über 1,90 m große Personen noch ordentlich sitzen. Das Raumgefühl hinten ist angenehm, da die Seitenlinie nur moderat ansteigt und damit die Fensterflächen groß genug bleiben.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

weitere Ablagemöglichkeiten wie Becherhalter gibt es nicht. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Im Gegensatz zum T-Cross, auf dem der Taigo technisch basiert, lässt sich die Bank nicht in Längsrichtung verschieben. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit großen Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole praxistauglich. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, die aber nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man kleine Türfächer und geschlossene Lehnentaschen,

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Für den neuen Taigo gibt es nur das Serienfahrwerk. Es hinterlässt einen ausgewogenen Eindruck im Alltag – und das nicht nur für Kleinwagenmaßstäbe. Innerorts ist der Komfort zufriedenstellend, wobei besonders grobe Unebenheiten wie

abgesenkte Kanaldeckel oder Fahrbahnkanten von der Hinterachse mit simpler Verbundlenkerkonstruktion mehr überumpelt als geschluckt werden. Durch die größere Bodenfreiheit und die längeren Federwege pariert das kleine SUV

Geschwindigkeitshügel ganz ordentlich. Auf der Landstraße fallen nur sehr wellige Fahrbahnen negativ auf, hier sind die

Aufbaubewegungen recht ausgeprägt. Autobahnetappen lassen sich mit dem Taigo recht entspannt zurücklegen.

2,9 Sitze

VW beschreibt die Sitze selbstbewusst als Sport-Komfortsitze – angemessen komfortabel sind sie, Sportsitzeigenschaften wie ausgeprägten Seitenhalt bieten sie aber nicht. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzunengen. Zweibeinige-Lordosenstützen für die Vordersitze sind ebenso serienmäßig wie die Mittelarmlehne, die allerdings nur längs und nicht in der Höhe justiert werden kann. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorn gerade ausreichend gepolstert, hinten muss man mit hartem Kunststoff auskommen.

Hinten geht es – die Armauflagen deuten es schon an – weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Taigo zu den bequemereren in der Kleinwagenklasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man dank der höher bauenden Karosserie mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, überdies stört der Mitteltunnel am Boden.

3,0 Innengeräusch

Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 68,7 dB(A) – VW hat den Taigo mäßig gedämmt. Der Motor ist hauptsächlich unter Last und bei höheren Drehzahlen zu hören, bleibt aber bei moderaten Drehzahlen meist dezent und ist daher

nicht störend. Windgeräusche sind bei höheren Geschwindigkeiten deutlich zu hören, die allgemeinen Fahrgeräusche halten sich im Rahmen.

3,1 Klimatisierung

Die Ausstattungslinie Style bringt serienmäßig nur eine manuelle Klimaanlage mit, gegen 375 Euro Aufpreis gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik. Die Sitzheizung vorn ist Serie, für die Rücksitze ist sie nicht verfügbar, ebenso wenig eine Lenkradheizung. Eine Standheizung oder eine Frontscheibenheizung gibt es nicht, getönte Scheiben ab der B-Säule sind hingegen serienmäßig an Bord.

⊕ Die Lüftungsdüsen vorn verfügen über zusätzliche Drehregler, um die Luftmenge unabhängig von der Austrittsrichtung regeln zu können. Das ist recht kurios, muss doch etwa der oberhalb des Taigo positionierte Golf darauf verzichten.

⊖ Für die Fondinsassen gibt es lediglich Luftausströmer unter den Vordersitzen, aber keine zusätzlichen Ausströmer zwischen den Vordersitzen.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Dank Turbounterstützung liefert der Vierzylinder mit 1,5 l Hubraum maximal 150 PS und schickt bereits ab 1.500 Touren bis zu 250 Nm Drehmoment an das Getriebe - in der Praxis müssen knapp 2.000 Umdrehungen pro Minuten anliegen, ehe der Direkteinspritzer voll bei Kräften ist. Das kompakte SUV ist mit diesem Motor absolut angemessen motorisiert. Der

Überholvorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in 4,8 s, für die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h benötigt man 6,2 s. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht es in etwas über einer Sekunde. VW verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 8,3 s, bei Bedarf rennt der Taigo 1.5 TSI bis zu 212 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei

hohen Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein recht rauer Motorlauf. Dennoch dringen wenig bis kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in

mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt immer noch auf trocken laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist gut, nur selten spürt man die Gangwechsel. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.400 1/min.

⊖ Die Start-Stopp-Automatik wirft den Motor mit einem merklichen Ruck an – an das geschmeidige Starten der VW-Modelle mit 48-V-System und integriertem Startergenerator reicht der Taigo, der ohne diese Spritsparteknik auskommen muss, nicht heran.

Das Anfahrverhalten des Doppelkupplungsgetriebes kann nicht ganz überzeugen. Dieses geschieht ebenso wie beim Einlegen des Rückwärtsgangs mit einer deutlichen Verzögerung, bei einem unsensiblen Gasfuß setzt sich das kleine SUV zudem ruckartig in Bewegung.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der VW Taigo bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich insgesamt spurstabil. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV durchschnittlich aus, sind freilich ausgeprägter als bei Polo oder Golf. Die Traktion geht in Ordnung, die moderate Leistung des Motors bringt die Vorderräder im Alltag selten an die Haftungsgrenze. Nur wer beim Abbiegen unsensibel das Gaspedal durchdrückt, lässt das kurveninnere Vorderrad kurz über den Asphalt scharren.

Auch im ADAC Ausweichtest macht der Taigo eine gute Figur und überzeugt mit hoher Fahrsicherheit. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift wohldosiert, aber sehr effektiv ein. Dadurch folgt der VW stets zuverlässig der vorgegebenen Fahrtrichtung, Vorder- wie Hinterachse halten stoisch die Spur. Gleichzeitig kann das SUV-Coupé den Ausweichtest erstaunlich flott durchfahren. Hier profitiert er neben der gelungenen ESP-Abstimmung vom hohen Gripniveau der optionalen 18-Zoll-Bereifung.

2,6 Lenkung

⊕ Die Lenkung hinterlässt einen guten Eindruck, auch wenn das Lenkgefühl etwas unter der hohen Lenkkraftunterstützung leidet. In der Fahrprofilauswahl lässt sich neben dem Standard- auch ein Sportmodus auswählen, der die Unterstützung reduziert. Dank der ordentlichen Rückmeldung und des harmonischen Ansprechens lässt sich der Taigo zielgenau über

kurvige Landstraßen dirigieren. Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkanschlag liegen 2,7 Lenkradumdrehungen.

⊖ Beim starken Beschleunigen in den unteren Gängen sind leichte Antriebseinflüsse in der Lenkung zu spüren.

2,6 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Taigo 1.5 TSI durchschnittlich 35,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist ein gutes Resultat.

Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind tadellos.

1,8 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit zeigt sich VW erstaunlich spendabel, denn schon ab Werk bietet der Taigo beispielsweise den Front Assist. Das Notbremssystem warnt den Fahrer optisch, akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden eine Notbremsung ein, die den Zusammenstoß verhindern und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, ein reiner Tempomat ist für den Taigo nicht verfügbar. Die Müdigkeitserkennung ist ebenso serienmäßig wie der Spurhalteassistent, der sich gegen Aufpreis zum Lenkassistenten erweitern lässt. Dann ist auch die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) an Bord, die den Straßenverlauf und Geschwindigkeitsbegrenzungen einbeziehen kann, sofern das optionale Navigationssystem samt Verkehrszeichenerkennung mitbestellt wurde. Ein Spurwechselassistent (Blind Spot) samt Querverkehrserkennung ist ebenfalls gegen Aufpreis zu haben.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtestergebnis gemäß Euro NCAP-Norm war zum Testzeitpunkt nicht verfügbar. Da der Taigo technisch weitgehend auf dem T-Cross aufbaut, der mit 97 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes ein hervorragendes Ergebnis und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 05/2019) erzielt hat, ist auch in seinem Fall von einem sehr hohen Sicherheitsniveau auszugehen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis 1,75 m Größe – gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel nicht zu groß, so dass auch dieser bei größeren Menschen eine gewisse Abstützfunktion im Notfall übernehmen kann. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für den Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Ab Werk ist der Taigo mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten Zusammenstoßes reduziert. Ebenso serienmäßig an Bord ist das Notrufsystem „eCall“. Das Warndreieck ist in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht und damit gut zu erreichen.

⊖ Der Verbandkasten hat keinen definierten Platz mit eigener Halterung – beispielsweise unter dem

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	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Kofferraumboden verstaut ist er im Notfall schlecht zu erreichen. Ein Trennnetz zwischen Passagier- und Gepäckraum ist nicht erhältlich.

2,0 Kindersicherheit

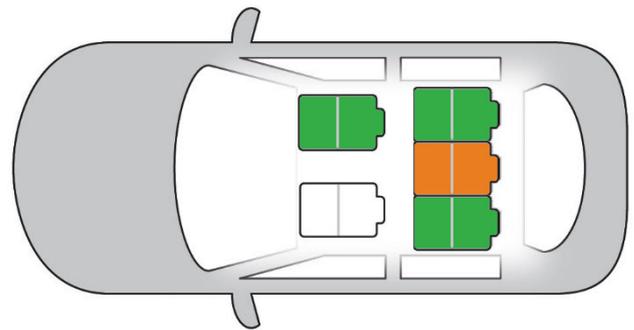
⊕ Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Außen auf der Rückbank und auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken und i-Size-Freigabe). Für die Montage hoher Kindersitze in der ersten Reihe lässt sich die Kopfstütze entfernen, dafür muss man allerdings – zumindest beim ersten Mal – die Bedienungsanleitung bemühen. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Der Fondmittelplatz ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten im Alltag kaum zur Kindersitzmontage geeignet.

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)

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Der Taigo sollte wie der T-Cross einen guten Fußgängerschutz bieten, der bis auf die erhöhte Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen ein gutes Ergebnis im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielen

konnte. Die Front ist weitgehend gut entschärft, zudem ist der VW in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Der Taigo 1.5 TSI DSG erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,3 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 174 g/km – das reicht nur für 25 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 7,5/100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Ein Ottopartikelfilter kümmert sich um die Partikelemissionen – und das sehr erfolgreich, sowohl Anzahl als auch Masse sind sehr gering. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen liegen weit unter den Grenzwerten, lediglich der CO-Ausstoß steigt im anspruchsvollen

Verbrauch

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

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

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

Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Autobahnzyklus leicht an. So erhält der Taigo 1.5 TSI DSG für den Bereich Schadstoffe 48 von 50 Zählern. Zusammen mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß sammelt der Wolfsburger somit

73 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

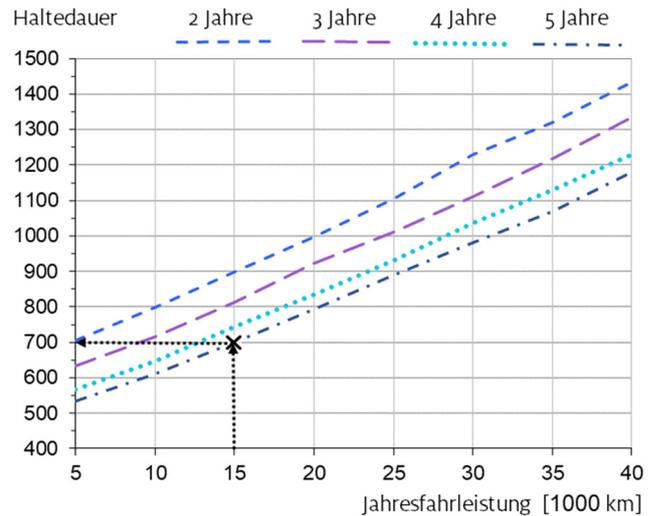
2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 34.715 Euro – das ist schon sehr viel Geld für ein SUV auf Polo-Basis. Die serienmäßige Komfort- und Sicherheitsausstattung ist in der getesteten Style-Ausführung recht ordentlich, mit einigen Extras wie im Falle des Testwagens überschreitet man allerdings im Handumdrehen die 40.000-Euro-Grenze. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung. Bei der Fahrzeug-Garantie ist VW wiederum geizig – wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleibt dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es verkauft wird. Die Kfz-Steuer liegt bei 105 Euro pro Jahr.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 698 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Taigo 1.0 TSI OPF	Taigo 1.0 TSI OPF Life	Taigo 1.5 TSI OPF Life DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	81 (110)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/2000	250/1500
0-100 km/h [s]	11,1	10,4	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	191	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,4/5,4 S	5,4/5,4 S	5,8/5,8 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	123/123	123/123	131/131
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/18/17	12/18/17	12/18/17
Steuer pro Jahr [Euro]	77	77	105
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	553	617	676
Preis [Euro]	22.375	27.400	31.630

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-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.266/1.757/1.515 mm
Leergewicht/Zuladung	1.304/446 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455/1.281 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	55/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Pamplona

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 89V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7
Wendekreis links/rechts	10,8/10,7 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,5/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	150 g/km (WTW* 174 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.300/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/770/1.190 l

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

Betriebskosten	161 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	85 Euro	Wertverlust	388 Euro
Monatliche Gesamtkosten	698 Euro		
Steuer pro Jahr	105 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/18/17		
Basispreis Taigo 1.5 TSI OPF Style DSG	34.715 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.11.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.965 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.032 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. * 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	150 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/405 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	550 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	330 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	630 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	375 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	550 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 630 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	Serie/375 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	785 Euro°
Metalllackierung	ab 690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	980 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Oktober 2023

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