



## VW Tiguan 1.4 eHybrid OPF Elegance DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (180 kW/245 PS)

Weltweit gesehen ist der Tiguan das meistverkaufte Fahrzeug von VW – kein Wunder: SUVs liegen nach wie vor im Trend, und dem kompakten Wolfsburger kann man kaum etwas vorwerfen. Das Fahrwerk zählt mit den adaptiven Dämpfern des Testwagens zu den komfortabelsten seiner Klasse, das Platzangebot ist großzügig und das Sicherheitsniveau hoch. Seit November 2020 ist das Facelift der zweiten Generation nun auch als Plug-in-Hybrid erhältlich, für den großen Bruder Tiguan Allspace hingegen gibt es aktuell noch keine Elektrifizierung.

Wir testen den Tiguan 1.4 eHybrid in der Ausstattungslinie Elegance, der von einem 150-PS-Turbobenziner und/oder einem 115-PS-Elektromotor angetrieben wird. Für sportliche Anforderungen steht ein GTE-Modus zur Verfügung. Die Kombination aus E-Motor und Vierzylinder-TSI erreicht dann eine Systemleistung von bis zu 245 PS und ein maximales Systemdrehmoment von bis zu 400 Nm, das ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe an die Vorderräder überträgt. Das knapp 1,8t schwere SUV ist damit dynamisch unterwegs, sodass der Sprint von 0 auf 100 km/h gemäß Hersteller in 7,5 s abgeschlossen ist. Voraussetzung ist allerdings, dass die 10,4 kWh große Lithium-Ionen-Batterie noch nicht leer ist. Die Höchstgeschwindigkeit gibt VW mit 205 km/h an, im elektrischen Betrieb endet der Vortrieb bei 130 km/h. Aufgeladen wird die Batterie während der Fahrt (Rekuperation sowie Leistung vom Verbrenner) oder mit maximal 3,6 kW per Ladestecker. Die gespeicherte Energie reicht aufgrund des Stromverbrauchs von 25,0 kWh/100 km inklusive Ladeverlusten (elektrischer Fahrbetrieb im ADAC Ecotest) für 45 km. Das dürfte für viele Alltagsbedürfnisse ausreichend sein, dennoch erscheinen die versprochenen „bis zu 50 km“ recht optimistisch. In Verbindung mit dem 45-l-Kraftstofftank beträgt die theoretische Reichweite des Plug-in-Hybrids rund 680 km. Im ADAC Ecotest erreicht der eHybrid insgesamt 55 Punkte und drei von fünf Sternen.

Somit bekommt man mit dem überarbeiteten und elektrifizierten Tiguan ein sehr gelungenes SUV, dem man abgesehen von der ablenkungsintensiven Bedienung und dem hohen Preis (Testfahrzeug: 56.935 Euro) nur wenig vorwerfen kann. So stehen die Chancen gut, dass sich die Tiguan-Erfolgsgeschichte auch im elektrifizierten Umfeld fortsetzen wird. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Jaguar E-Pace, Mercedes GLA, Peugeot 3008, Volvo XC40.

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

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,5

### Zielgruppencheck

 Familie 2,6

 Stadtverkehr 3,7

 Senioren 2,4

 Langstrecke 2,4

 Transport 2,5

 Fahrspaß 1,9

 Preis/Leistung 2,4

Ecotest ★★★★☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,6 Verarbeitung

Die Karosserie des Kompakt-SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Kunststoffbeplankungen seitlich und an den Radläufen können zumindest teilweise das Blechkleid schützen. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder angehoben und offen gehalten.

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 im oberen Bereich der vorderen Türverkleidungen. Sonst dominiert harter Kunststoff.

⊕ Die Türfächer sind größtenteils mit Teppich ausgeschlagen.

⊖ Den Unterboden hat VW zwar gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, untypisch für einen Plug-in-Hybrid ist der hintere Bereich jedoch aerodynamisch nicht optimiert.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des Tiguan 1.4 eHybrid liegt im ADAC Ecotest bei etwa 45 km – Volkswagen gibt also mit bis zu 50 km in den technischen Daten einen optimistischen Wert an. Bei geladener Batterie und einer Batterietemperatur oberhalb von -10 °C startet der Tiguan automatisch im Elektro-Modus. Fährt man mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man mit der 45-l-Tankfüllung etwa 635 km weit. Mit seinen 4,51 m Länge ist der Fünftürer 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 m ermittelt. Im Falle des Testwagens ist eine maximale Gesamtzuladung von 485 kg möglich – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck.

⊕ Der Fronttriebler kann bis zu 1,8 t an den Haken nehmen, sofern der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt; ungebremst darf dieser nur maximal 750 kg wiegen. Als maximale Stützlast gibt VW 100 kg frei, was selbst für einen Fahrradträger mit zwei Pedelecs reicht. Auf der serienmäßigen Dachreling können Lasten bis zu 75 kg befestigt werden. In der

Elegance-Ausstattung ist der Tiguan mit selbstversiegelnden Reifen (Airstop) ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein Reifenpannenset erhältlich.

⊖ Die Batterie, die sich vor der Hinterachse befindet, hat laut Hersteller eine Kapazität von 10,4 kWh. Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 11,1 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang an einer Wallbox sowie an öffentlichen Ladepunkten mit 3,6 kW (optionales Typ-2-Ladekabel) über drei Stunden dauert. An der Haushaltssteckdose vergehen für eine vollständige Ladung mit dem serienmäßigen Standard-Ladekabel (Schuko) rund fünf Stunden.

Die Tankklappe des Kraftstofftanks muss (wie bei Plug-in-Hybriden üblich) zunächst an einer Taste im Innenraum entriegelt und kann nach einer Entlüftungsphase geöffnet werden.

Ein Ersatz- oder Notrad ist für den Plug-in-Hybrid nicht erhältlich, Wagenheber und Radmutterenschlüssel befinden sich an Bord, wenn die Winterreifen mitbestellt wurden.

### 2,3 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 etwas aus dem Sichtfeld versenken. Kleine Personen oder niedrige Gegenstände vor dem Auto sind mäßig gut zu sehen, hinter dem Fahrzeug sogar sehr schlecht – die optionale Rückfahrkamera empfiehlt sich also durchaus. Gegen höheren Aufpreis kann man die Rückfahrkamera um drei weitere Kameras ergänzen, die dann einen 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



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

damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr. Seit dem Facelift sind alle Tiguan serienmäßig mit LED-Scheinwerfern und statischem Fernlichtassistenten ausgestattet, ab der Ausstattung Elegance sind zudem Ab-biege-, Kurven- sowie Schlechtwetterlicht vorhanden. 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 lediglich für den Fahreraußenspiegel.

⊖ Leider fehlt selbst bei dem aufpreispflichtigen IQ.Light unseres Testwagens eine Scheinwerferreinigungsanlage.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrsitz 56 cm über der Fahrbahn, Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt) und hinten einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein- und Aussteigen etwas. Dank der kräftig ausgeführten Arretierungen bleiben die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, vorn wie hinten gibt es je drei Haltepositionen. 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).

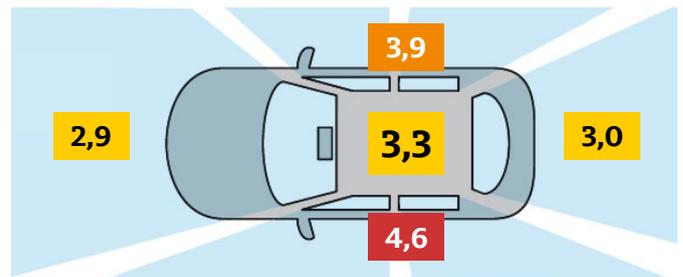
## 2,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Moderate Außenmaße, moderat großer Kofferraum – das beschreibt den Tiguan eHybrid ganz gut. Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 350 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 580 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 13 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 730 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.365 Liter Volumen zur Verfügung.

⊖ Die Hochvoltbatterie befindet sich zwar im Boden vor der Hinterachse, dennoch entfällt aufgrund des Hybridsystems der Stauraum unter dem Ladeboden mit einem zusätzlichen Volumen von 50 l im Vergleich zu nicht elektrifizierten Modellen.

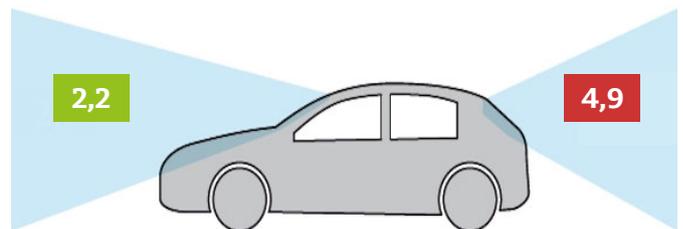
## Rundumsicht

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.



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



Mit 350 l Volumen bietet der Kofferraum des eHybrid um 50 l weniger Platz für das Gepäck als die herkömmlich angetriebenen Varianten.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, als Elegance verfügt sie über einen elektrischen Antrieb. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Ein zweiter Knopf an der Heckklappe aktiviert die zeitlich verzögerte Schließung – es bleibt Zeit, sich von der Kofferraumklappe zu entfernen. Selbst gut 1,85 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist.

Die Ladekante liegt 73 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Beim Testwagen entfällt aufgrund des Hybridsystems der verstellbare Ladeboden, sodass das Gepäck beim Ausladen lediglich über eine rund 1 cm hohe innere Stufe gehoben werden muss – das ist durchaus zu verschmerzen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Das Ladeabteil wird von zwei Lampen ausgeleuchtet, eine seitlich rechts (Glühlampe) und eine in der Klappeninnenverkleidung (LED).



Mit 73 cm liegt die Ladekante recht hoch.

## 1,7 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 sowie einen Taschenhaken. Die Beifahrersitzlehne lässt sich

im Tiguan Elegance serienmäßig komplett umklappen, wodurch sehr lange Gegenstände transportiert werden können. Doch Vorsicht: Ordert man, wie im Falle des Testwagens, das Lederpaket, entfällt dieses praktische Feature.

⊖ Beim Tiguan 1.4 eHybrid befindet sich kein zusätzliches Fach unterhalb des Kofferraumbodens.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,4 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 Platzierung der Knöpfe, Schalter und Bedienflächen, 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 etwas 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 Negativpunkte); kleine Hinweise wie das Handy nicht zu vergessen gehören auch dazu. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze elektrisch eingestellt werden – inklusive Memory-Funktion.

⊖ Beim Top-Infotainmentsystem Discover Pro wurden sämtliche Hardwaretasten und Drehregler verbannt, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. Letztere versteht nur „links oder rechts wischen“ und funktioniert wenig zuverlässig – ihr Mehrwert ist dadurch sehr überschaubar. Weitere Nachteile: Die Ansteuerung der Funktionsbereiche erfordert jetzt immer

mindestens zwei Bedienschritte (über Hauptmenü), 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. Auch wenn die berührungssensitive Technik mittlerweile gut funktioniert, gelingt der Umgang mit konventionellen Tasten und Drehreglern dennoch intuitiver, schneller und sicherer.

Es gibt vier Leseleuchten, aber keine zentralen Mittelleuchten (vorn wie hinten).

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tiguan Elegance ist serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, zwei USB-C-Anschlüssen sowie Apple CarPlay und Android Auto ausgestattet. Optional sind zwei Navigationssysteme erhältlich, das kostenintensivere Discover Pro beinhaltet dann auch eine Sprachbedienung sowie Webradio. Ebenfalls gegen Aufpreis ist eine induktive Ladefunktion für das Smartphone erhältlich. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-Funktionen kann man mit den Konnektivitätspaketen



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

ordern. Mithilfe der We Connect-App kann man beispielsweise Fahrzeuginformationen abrufen, den Ladevorgang überwachen sowie die Standklimatisierung starten. Die 12-V-Steckdosen vorn, hinten und im Kofferraum sind Serie.

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

Ein Premium-Soundsystem sowie eine 230-V-Steckdose für den Kofferraum sind für den Plug-in-Hybrid nicht verfügbar.

### 2,1 Raumangebot vorn

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

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

### 1,7 Raumangebot hinten

⊕ Üppig Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reichen 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.

### 2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Dank der dreigeteilt klappbaren und im Verhältnis 40:60 längsverschiebbaren und neigungsverstellbaren Rückbank schneidet der Fünfsitzer bei der Variabilität gut ab. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche und gut nutzbare

Ablagemöglichkeiten, wie beispielsweise Becherhalter, große und mit Teppich ausgekleidete Türfächer die selbst 1-l-Flaschen problemlos aufnehmen sowie ein geschlossenes Ablagefach oben auf der Mittelkonsole. 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.

## 1,9 KOMFORT

### 2,0 Federung

Für den Tiguan gibt es optional die adaptive Dämpferregelung DCC (Testwagenausstattung). Diese bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Normal und Sport). 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 gut geschluckt. Einzelhindernisse sowie Querfugen sind zwar zu spüren, kommen aber nicht störend durch. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut. Im Comfort-Modus zeigt sich die Federung etwas schluckfreudiger, weshalb sich dieser vor allem bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten wie beispielsweise in der Stadt oder auf Landstraßen empfiehlt. Hindernisse wie Geschwindigkeitsschwellen schluckt das Fahrwerk dank der recht langen Federwege sehr gut.

### 2,1 Sitze

⊕ Im Testwagen bieten die Sitze in Kombination mit der Lederausstattung und den vielen Einstellmöglichkeiten einen guten Sitzkomfort. Die verbauten Sitze verfügen zusätzlich über eine Neigungseinstellung der Sitzfläche sowie 4-Wege-Lordosenstützen. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, weshalb sich ein passender Seitenhalt ergibt, ohne die Insassen einzuengen. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe eingestellt werden. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten ausreichend gepolstert, noch dünner sollte der weiche Bereich aber nicht mehr gestaltet sein. 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.

Die aufpreispflichtigen ergoActive-Sitze (nicht im Testwagen) bieten zusätzliche Annehmlichkeiten wie eine ausziehbare Sitzfläche sowie eine Massagefunktion per 4-Wege-Lordosenstütze.

### 2,7 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. Vor allem die Windgeräusche aus dem Bereich der A-Säulen sind ausgeprägt, der Verbrennungsmotor arbeitet meistens leise im Hintergrund und

wird nur unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen deutlich hörbar, beispielsweise beim starken Beschleunigen oder je nach Ladebedarf der Antriebsbatterie. Die allgemeinen Fahrgeräusche sind weniger auffällig und tragen unwesentlich zum Innengeräusch bei.

### 1,4 Klimatisierung

⊕ Der Tiguan Elegance ist serienmäßig mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, wobei sich nur die Temperatur in diesen Zonen (vorn links und rechts sowie hinten)

unabhängig voneinander einstellen lässt, bei der Gebläsestärke und der Luftverteilung muss man sich gemeinsam arrangieren. Die Intensität des Automatik-Modus kann

verändert werden. Eine Umluftautomatik inklusive Luftgütesensor ist ebenso Teil der Klimaautomatik. Der Plug-in-Hybrid ermöglicht durch den elektrischen Klimakompressor zudem eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen) inklusive Vorkonditionierung per

Smartphone. Je nach Ladezustand muss das Fahrzeug hierfür eventuell mit einem Ladekabel verbunden sein. Serienmäßig gibt es auch eine Lenkradheizung und Sitzheizung vorn. Sitzheizung für die hinteren Außenplätze sowie getönte Scheiben ab der B-Säule sind optional verfügbar.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,4 l Hubraum leistet 150 PS, zusätzlich bietet der in das Sechsgang-DSG (Direktschaltgetriebe) integrierte Elektromotor 115 PS und hebt damit die Systemleistung auf bis zu 245 PS und 400 Nm maximales Drehmoment. Je nach Energiebedarf, Leistungsabgabe, Ladestand des Akkus und aktiviertem Fahrprogramm ermöglicht das System den Betrieb im vollelektrischen Modus sowie im Hybrid-Modus. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb steigern oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen. Mit der Funktion „Ladestand halten“ kann die elektrische Reichweite für bestimmte Streckenabschnitte aufgespart werden – beispielsweise für ausgewiesene Umweltzonen. Mit der Funktion „Ladestand erhöhen“ wird die Batterie über den Verbrennungsmotor zusätzlich aufgeladen (sehr ineffizient). Der Fahrer kann zudem aus fünf unterschiedlichen Fahrprogrammen (Eco, Normal, Comfort,

Sport und Individual) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Unabhängig vom gewählten Fahrprogramm startet der Tiguan eHybrid vorrangig im Elektro-Modus, sofern die Rahmenbedingungen hinsichtlich Batterie-Ladezustand und -Temperatur passend sind. Der Hybrid-Antrieb beschleunigt das SUV trotz des Leergewichts von knapp 1,8 t vehement. VW verspricht 7,5 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist eine Höchstgeschwindigkeit bis 130 km/h möglich – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 3,7 s beschleunigen, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in etwas über einer Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist ansehnlich, ebenso das Ansprechverhalten – durch die E-Maschine reagiert der Wolfsburger spontan auf den Tritt aufs Gaspedal.

### 1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, so lange moderate Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Plug-in-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem das Doppelkupplungsgetriebe den richtigen Gang gefunden hat.

Wird der Verbrenner gefordert, ist er deutlich zu hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ans Lenkrad ab. Brummen ist nicht auffällig, da das DSG niedrige Drehzahlen vermeidet und den Motor eher mit hohen Drehzahlen arbeiten lässt – hier geht die Akustik dann Richtung Dröhnen.

### 2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Tiguan 1.4 eHybrid ist ausschließlich mit Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Das DSG hat sechs 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. Das Getriebe ist ebenfalls für den Anhängerbetrieb gut

geeignet. Die Gänge lassen sich bei Bedarf über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist nicht sonderlich lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle bereits mit rund 3.000 1/min. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie die Berganfahrhilfe.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der VW Tiguan bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich spurstabil. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV angemessen moderat aus. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Wolfsburger prinzipiell unproblematisch, aber nicht sonderlich souverän; zu hohe Geschwindigkeiten führen zunächst zu einem leicht ausscharenden Heck, das wiederum vom ESP rigoros eingefangen wird. Der Tiguan geht dann in

deutliches Untersteuern über, was zu einem merklichen Geschwindigkeitsabbau führt. Das Kompakt-SUV bleibt dabei ausreichend kontrollierbar, weil es nur kurz geradeaus schiebt. Der Fokus liegt klar auf Sicherheit, wirklich schnell und dynamisch kann man den Parcours kaum durchheilen.

⊖ Bei Nässe bekommt der eHybrid seine Kraft über die Vorderräder kaum auf die Straße – ein Allradantrieb ist für den Plug-in-Hybrid nicht erhältlich.

### 2,1 Lenkung

⊕ Für den Tiguan gibt es optional die Progressivlenkung, die den Lenkaufwand beim Abbiegen oder Rangieren verringert. Unser Testwagen ist mit der Standardlenkung ausgestattet, die um die Mittellage vergleichbar direkt ausgelegt ist. Die Lenkkraftunterstützung kann je nach Fahrerwunsch angepasst werden. Im Normal-Modus 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 Lenkung ist recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind etwa 2,4 Lenkradumdrehungen nötig. Manchem Fahrer kommt der Sport-Modus eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher ausfallen – praktisch, wenn man die Wahl hat.

### 3,0 Bremse

Ähnlich wie bei einem elektrischen Auto ermöglicht das Plug-in-Hybridmodell das Ein-Pedal-Fahren mit dem B-Modus. Am Wählhebel kann zwischen D und B gewechselt werden und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Über weite Strecken kann man ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Fahrzeugbremsen seltener einsetzen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus, um langfristig allerdings die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen. Auch um das Fahrzeug auf den letzten Metern zum Stillstand zu bringen, muss der Fahrer

weiterhin wie gewohnt die Bremse betätigen. Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Tiguan eHybrid recht gut abgestimmt. Das etwas synthetische Gefühl (gerade beim Abbremsen bis zum Stillstand) hält sich in Grenzen. Im Alltag gibt die Bremse eine passable Rückmeldung, der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen ist kaum spürbar, Ansprechen und Dosierbarkeit sind angemessen. Muss der Plug-in-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein ordentlicher Wert.

## 1,7 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Tiguan gibt es viele Assistenzsysteme, einige bringt das Kompakt-SUV serienmäßig mit, beispielsweise den hilfreichen Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie die automatische Distanzregelung ACC, die dank des Radarsensors bis 210 km/h arbeitet. Das optionale Fahrerassistenzpaket „Plus“ enthält unter anderem einen Spurhalteassistenten, einen Notfallassistenten sowie einen Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren. Ein Head-up-Display (allerdings nur über eine kleine ausfahrbare Kunststoffscheibe vor dem Fahrer) ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem ist für den Tiguan eHybrid nicht erhältlich.

### 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der VW Tiguan sehr gute 96 Prozent der möglichen Punkte (Test: 06/2016) 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 an Bord. In einem instabilen Fahrzustand (beispielsweise Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und – falls vorhanden – das Schiebedach weitgehend geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen lassen sich vorn bis ca. 1,95 m Körpergröße weit herausziehen und nahe am Kopf positionieren (längsverstellbar). 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 eCall-Funktion ist ebenfalls bei jedem Tiguan dabei.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tiguan 84 Prozent der möglichen Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich sowohl der Beifahrersitz als auch die Rückbank zur Befestigung universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Die beiden äußeren Sitze der Rückbank verfügen über Isofix-Haken, die 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, sodass eine Fixierung des Kindersitzes erschwert ist. 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 unter Umständen an dieser ansteht.

⊖ Im Fond lassen sich lediglich zwei Kindersitze gleichzeitig befestigen. Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht kein Isofix zur Verfügung, zudem erschweren ungünstige Gurtanlenkpunkte die Montage des Kindersitzes.

## 3,0 Fußgängerschutz

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

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

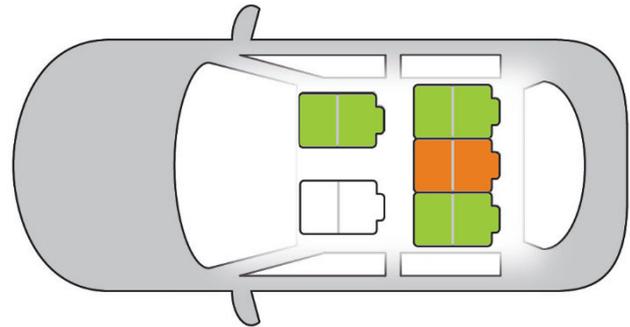
Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Vorteile erzielt der Plug-in-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des Tiguan entscheiden.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 45 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Volkswagen gibt demnach eine optimistische, elektrische Reichweite von bis zu 50 km im gemischten Fahrbetrieb (Stadt- und Überlandfahrten) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,0 kWh/100 km (inklusive

Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

### 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)

⊕ Im Elektro-Modus sendet der Plug-in-Hybrid im Vorwärts- und Rückwärtsgang bei Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h ein Fahrgeräusch aus, um Fußgänger zu warnen.

Ladeverlusten).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,1 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 5,8, auf der Landstraße bei 6,5 und auf der Autobahn bei 8,9 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Tiguan 1.4 eHybrid auf den ersten 100 km 11,0 kWh (Strom) und 4,0 l (Super). Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 165 g/km – 110 g/km für Kraftstoff- und 55 g/km für Stromverbrauch (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht im Bundesanzeiger Ende 2020, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO<sub>2</sub>-Kapitel 28 von 60 möglichen Punkten.

### 3,3 Schadstoffe

Der 1,4-l-Benziner hält die Grenzwerte der Euro 6d-ISC-FCM-Norm ein und kann auch den hohen Anforderungen des ADAC Ecotest größtenteils gerecht werden. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil zeigt sich der Verbrenner samt Otto-Partikelfilter (OPF) sauber. Direkt am Auto entstehen zwar im Elektrobetrieb keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion

dem Plug-in-Hybrid zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. So erhält der Tiguan 1.4 eHybrid mit den zwei Antriebsarten 27 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Wolfsburger mit 55 Zählern eine Drei-Sterne-Bewertung im ADAC Ecotest.

## 2,5 AUTOKOSTEN

### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der faceligiftete Tiguan kostet als Plug-in-Hybrid in der Ausstattungslinie Elegance happige 46.100 Euro. Wahrlich kein Schnäppchen, immerhin fällt die Serienausstattung recht ordentlich aus. Dennoch knackt man mit einigen nützlichen Extras wie dem Matrix-LED-Licht oder dem Navigationssystem rasch die 50.000-Euro-Marke – der Testwagen kommt auf 56.935 Euro.

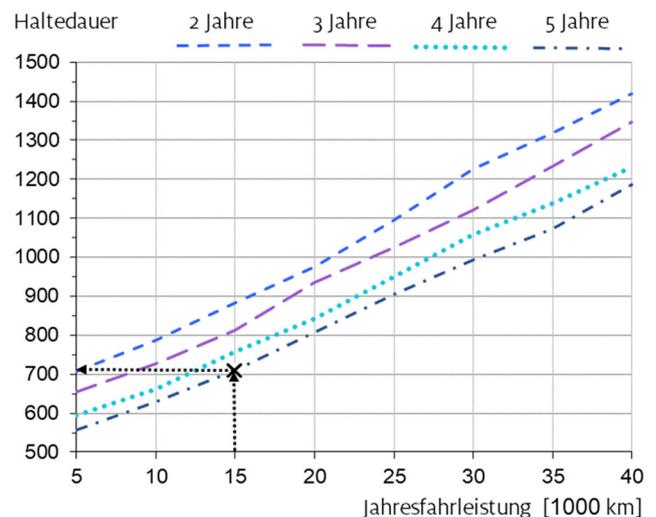
Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin den Umweltbonus abziehen. Unterhalt und Versicherung (KH: 12, VK: 19 und TK: 23) sind nicht zu teuer. Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes führt zu einer Steuerbefreiung für das SUV. Da sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Herstellerangaben mit 33 bis 38 g/km unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – unter Berücksichtigung der Steuererleichterung von 30 Euro/Jahr (bis Ende 2025) entfällt aktuell die jährliche Kfz-Steuer für den Tiguan eHybrid. Zum Vergleich: Beim VW Tiguan 2.0 TSI OPF Elegance 4MOTION DSG mit dem 2,0-l-Turbobenziner und ebenfalls 245 PS beträgt die jährliche Kfz-Steuer 296 Euro. Volkswagen gibt zwei Jahre Fahrzeuggarantie, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Die Antriebsbatterie hat eine achtjährige Garantie bis 160.000 km, allerdings wird eine Restkapazität von 70 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

Der Tiguan verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, was besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten senkt.

⊖ Im Grundpreis ist lediglich ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose enthalten – ein weiteres Ladekabel beispielsweise für öffentliche Ladestationen kostet Aufpreis.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 709 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI OPF	1.5 TSI OPF	2.0 TSI OPF Life 4MOTION DSG	2.0 TSI OPF Elegance 4MOTION DSG	1.4 eHybrid OPF Life DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR Life 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1984	4/1984	4/1395	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	110 (150)	140 (190)	180 (245)	180 (245)	90 (122)	110 (150)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1750	250/1500	320/1500	370/1600	400/1550	320/1600	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	10,9	9,9	7,4	6,0	7,5	10,9	9,4	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	203	214	229	205	191	201	216
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,5/6,2   S	5,7/6,4   S	6,7/8,0   S	7,2/8,5   S	1,5/1,6   S	4,5/5,0   D	4,6/5,1   D	5,2/6,4   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	126/141	130/146	153/182	165/192	33/36	119/131	121/133	137/168
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/18/21	12/18/21	12/19/22	12/19/22	12/19/23	13/19/23	13/19/23	12/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	129	141	255	289	28	265	269	361
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	639	661	787	875	689	672	695	813
Preis [Euro]	29.310	31.135	39.115	45.795	43.510	31.660	34.010	42.560

## 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

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.395 cm <sup>3</sup>
Leistung	180 kW/245 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.550 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,60 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	33 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.509/1.839/1.672 mm
Leergewicht/Zuladung	1.811/539 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1.655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	4,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/6,5/8,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	95 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	680 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.795/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/730/1.365 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>127 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>91 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>82 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>409 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	709 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/19/23		
Basispreis Tiguan 1.4 eHybrid OPF Elegance DSG	46.100 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.935 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.905 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](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> 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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	410 Euro°/800 Euro° (Paket)
Head-up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	615 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	375 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	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 (40:20:40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (anklappbar)	890 Euro
Metalllackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.280 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Juli 2021  
Test und Text: Andreas Pfeffer