



## VW Tiguan 1.5 eHybrid OPF Elegance DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Nach Golf und T-Roc belegt der Tiguan Rang drei der beliebtesten VW-Modelle in Deutschland. Rund 64.000 Käufer entschieden sich 2023 für das Kompakt-SUV. Weltweit betrachtet ist der Tiguan sogar das mit Abstand meistverkaufte Modell der Marke Volkswagen. Kurzum: Für die Wolfsburger ist der Tiguan von enormer Bedeutung - und die dritte Generation steht entsprechend unter erheblichem Erfolgsdruck. Im ADAC Autotest tritt der Tiguan als Plug-in-Hybrid an, der den bekannten 1,5-Liter-Turbobenziner mit einem Elektromotor kombiniert. Die Systemleistung fällt mit 150 kW/204 PS deutlich höher aus als beim 150 PS starken Mild-Hybrid 1.5 eTSI. Die Fahrleistungen sind gut, solange die beiden Antriebe zusammenarbeiten. Ist der Benzinmotor hingegen auf sich allein gestellt, hat der Direkteinspritzer spürbar mit dem rund 250 kg höheren Fahrzeuggewicht des Teilzeitstromers zu kämpfen. Dafür entschädigt der Plug-in-Hybrid mit einer bemerkenswert guten elektrischen Reichweite von rund 100 km und kann den Akku nicht nur mit Wechselstrom an Wallbox oder Ladesäule, sondern auch mit Gleichstrom am Schnelllader füllen. Glanzpunkte setzt der VW weiterhin mit seinen äußerst bequemen und vielfältig einstellbaren Sitzen, dem dank der serienmäßigen adaptiven Dämpferregelung sehr angenehmen Federungskomfort sowie dem großzügigen und variablen Innenraum. Hinzu kommen das sehr gute optionale LED-Lichtsystem und die Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen, die zuverlässig arbeiten und größtenteils serienmäßig an Bord sind - ein Bereich, in dem sich Volkswagen positiv von vielen neuen Wettbewerbern absetzt. Kritik gibt es hingegen für die stark touchscreenlastige und dadurch teilweise unnötig umständliche Bedienung sowie für die stellenweise einfache Materialauswahl im Innenraum. Diese Punkte passen nur bedingt zum hohen Einstiegspreis, der beim Tiguan 1.5 eHybrid Elegance mit 56.970 Euro rund 8.000 Euro über dem Niveau des Mild-Hybrids liegt. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, KIA Sportage, Renault Austral.

- ⊕ großer und variabler Innenraum, guter Federungskomfort (DCC Serie), für PHEV sehr gute elektrische Reichweite, CCS-Anschluss Serie, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ angestrengter Benziner, hohes Drehzahlniveau auf der Autobahn, schlecht dosierbare Bremse, hoher Anschaffungspreis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST	1,9
AUTOKOSTEN	3,2

### Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,1
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★☆

**2,3****KAROSSERIE / KOFFERRAUM****2,3****Verarbeitung**

⊕ Die Karosserie des Kompakt-SUV ist sorgfältig 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, auch auf schlechtem Geläuf sind keine Klapper- oder Knarzgeräusche zu vernehmen. Die Auswahl der verwendeten Materialien im Innenraum spiegelt den hohen Fahrzeugpreis allerdings nicht in vollem Umfang wider. Zwar sind die Oberseiten des Armaturenbretts sowie der vorderen Türverkleidungen weich geschäumt und die optionalen Lederpölster samt Ledereinsätzen in den Türverkleidungen sowie am Mitteltunnel werten das Interieur

merklich auf, abgesehen davon kommt jedoch vorrangig harter und damit kratzempfindlicher Kunststoff zum Einsatz. Vorn ertasten die Fingerkuppen unten am Armaturenbrett und an den Türverkleidungen Hartplastik, zumindest die vorderen Dachsäulenverkleidungen sind mit Stoff überzogen. Im Fond verzichtet VW bei den Türverkleidungen auf geschäumten Kunststoff, allerdings sind die Türfächer vorn wie hinten mit Teppich ausgekleidet. Dies wirkt nicht nur wertig, sondern verhindert auch störende Klappergeräusche. Das Handschuhfach muss hingegen ohne Filzeinsatz auskommen. Der Unterboden ist bis auf die Mitte entlang der Abgasanlage sowie im hinteren Bereich glattflächig gestaltet.

**3,1****Alltagstauglichkeit**

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des VW Tiguan 1.5 eHybrid im Ecotest bei 108 km - ein hervorragender Wert für ein SUV mit Plug-in-Antrieb. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 45-l-Tankfüllung etwa 700 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalf Stunden bei 11 kW - der Tiguan PHEV kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 22,3 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Serienmäßig kann man den Plug-in auch an einem Schnelllader mit bis zu 50 kW Gleichstrom (DC) laden. Somit hat die leere Batterie nach rund 40 Minuten wieder 100 Prozent Ladestand erreicht. Um trotz der hohen Ladeleistung den Batterieverbrauch gering zu halten, wird die Batterie flüssigkeitsgekühlt und die Batteriekapazität (laut Hersteller 19,7 kWh netto, 25,7 kWh brutto) bei weitem nicht voll genutzt. Ladekabel für Schuko-Steckdosen und mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord. Der Tiguan ist im Vergleich zum Vorgänger lediglich um drei Zentimeter auf 4,54 m gewachsen und damit weiterhin erfreulich kompakt. Störender ist da die

Fahrzeugbreite, die nun inklusive der Außenspiegel stolze 2,15 m beträgt - Generation II war vier Zentimeter schmäler. Der Wendekreis beträgt 11,7 m, womit sich gerade noch leben lässt.

⊕ Hinsichtlich der Transportqualitäten muss man beim Plug-in-Hybrid keine Nachteile im Vergleich zum Verbrennermodell 1.5 TSI hinnehmen - das ist nicht immer so. Die Zuladung beträgt im Falle des Testwagens üppige 548 kg. Der Teilzeitstromer kann ebenso 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 großzügige 100 kg frei, was selbst für einen Fahrradträger mit zwei Pedelecs reicht. Auf der serienmäßigen Dachreling können Lasten bis zu 75 kg befestigt werden. Der Tiguan ist mit einem Reifenpannenset ausgestattet, ein Notrad ist für den Tiguan als Plug-in-Hybrid nicht erhältlich.

⊖ Es fehlt ein wirksamer Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Betanken mit Dieselkraftstoff verhindert.

## 2,5 Licht und Sicht

⊕ Der Tiguan Elegance bringt zahlreiche Parkhelfer serienmäßig mit. Neben Parksensoren rundum bringt das SUV auch eine Rückfahrkamera sowie einen Parkassistenten serienmäßig mit. Letzterer ermöglicht nicht nur das Ein- und Ausparken, sondern besitzt nun eine Memory-Funktion. Der Tiguan zeichnet die letzten 50 m und damit die Einparksituation auf. Ist der Wolfsburger zum Stehen gekommen, kann das Parkmanöver gespeichert werden. Kommt das Fahrzeug erneut an diese Stelle, bietet der Tiguan automatisch an, das Einparken zu übernehmen. Auch das selbständige Ausparken, wie es diverse BMW-Modelle schon länger ermöglichen, beherrscht der VW. Ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es optional, allerdings muss man dafür das 1.030 Euro teure Assistenzpaket IQ.Drive ordern. Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr. Gegen Aufpreis gibt es die High-End-Version IQ.Light mit dynamischem Fernlichtassistenten und adaptiver Lichtverteilung. Der mit diesem Scheinwerfersystem ausgestattete Testwagen überzeugt nachts mit einer hellen und homogenen Fahrbahnbeleuchtung. Der Innenspiegel blendet bei störendem Licht von hinten automatisch ab. Möchte man diese Funktion auch für den linken Außenspiegel, muss man ebenfalls zum IQ.Drive-Paket greifen. Einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten verbessert, gibt es ebenfalls lediglich für den Fahrerspiegel.

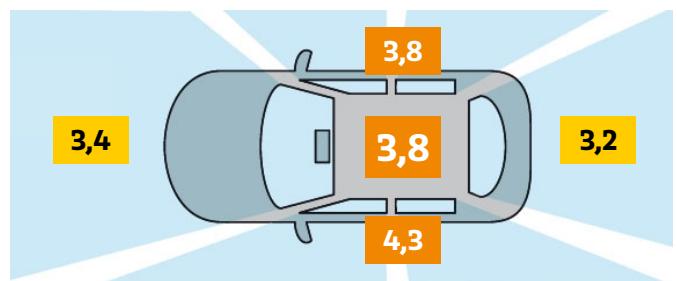
⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Tiguan lediglich ausreichend ab. Hauptkritikpunkte sind die breiten D-Säulen sowie die hoch aufragenden und zudem nicht versenkbar äußeren Fondkopfstützen. Kleine Personen oder niedrige Gegenstände vor dem Auto sind mäßig gut zu sehen, hinter dem Fahrzeug aufgrund der hoch positionierten Fensterunterkante sogar schlecht. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, ist für den Tiguan nicht erhältlich - diese wurde bereits beim Vorgänger im Zuge des Facelifts gestrichen.



Mäßige Rundumsicht im Tiguan aufgrund breiter D-Säulen und einer hohen Fensterkante.

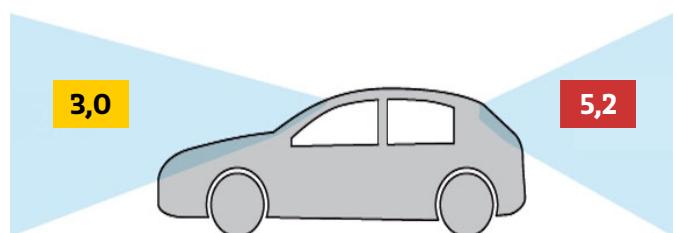
### Rundumsicht

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.



## 1,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrersitz 57 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 sowie beleuchtete Türgriffe umfasst. Der Tiguan ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System 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, das

Fahrzeug über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten. Weiterführende Informationen dazu gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 380 l und ist damit nur 20 l kleiner als beim zuvor getesteten 1.5 TSI. Die Differenz kommt durch die fehlende Ausbuchtung in der linken Kofferraumseite zustande. Entfernt man die Laderraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 575 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 empfehlenswert), lassen sich bis 810 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.400 l Volumen zur Verfügung.



Das Kofferraumvolumen beträgt 380 bis maximal 1.400 Liter, wobei bauartbedingt 20 Liter gegenüber dem 1.5 TSI entfallen.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Als Elegance ist der Tiguan serienmäßig mit einer elektrisch betätigten Kofferraumklappe samt zeitverzögertem Schließen ausgestattet. Die Aktivierung erfolgt per Tastendruck (Klappe, Schlüssel und Fahrertür) oder sensorgesteuert per Fußschwenk unter die Heckschürze. Selbst gut 1,95 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 74 cm über der Straße und damit ziemlich hoch, immerhin ist der Ladeboden flächenbündig. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Das Ladeabteil wird von zwei LEDs an den Seiten gut ausgeleuchtet.



Die elektrische Heckklappe öffnet sensorgesteuert weit genug für Personen bis 1,95 m Körpergröße. Die Ladekante fällt mit 74 cm recht hoch aus.

## 1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar. Zudem kann man die Sitzbank zweigeteilt (60 : 40) in Längsrichtung verschieben und die Lehnen ebenso zweigeteilt in der Neigung einstellen. Das Umklappen der Lehnen gelingt einfach über eine Schlaufe unten am Sitz oder vom Kofferraum aus über seitliche Hebel. Unter dem Ladeboden findet sich ein rund 25 l großer Stauraum. Er fällt im Vergleich zu den Verbrennermodellen rund 100 l kleiner aus, da im Plug-in-

Hybrid hier die Traktionsbatterie Platz finden muss. 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.

**2,2****INNENRAUM****2,3****Bedienung**

⊕ Im Vergleich zum Vorgängermodell weist das Cockpit deutlich weniger Tasten auf, es werden noch mehr Funktionen über den Touchscreen gesteuert. Die Bedienung der Lichtfunktionen, der Scheibenwischer sowie der Fahrstufe hat sich nach vielen Jahren der Kontinuität geändert - und das nicht zwangsläufig zum Vorteil. Das Fahrlicht wird nun über Tasten statt wie zuvor über einen intuitiv bedienbaren Drehschalter gesteuert, die Scheibenwischerfunktion wanderte vom rechten in den linken Lenkstockheben und muss sich diesen mit der Blinkerfunktion teilen. Positiv: Dort findet sich nun eine separate Taste für das Tippwischen, wie man sie bereits seit Langem von Mercedes kennt. Allerdings gibt es nur zwei Einstellmöglichkeiten für den Regensensor, zuvor waren es noch vier. Der Getriebewählhebel auf der Mittelkonsole ist an die Stelle des rechten Lenkstockhebels gewandert. Die Wahl der Fahrtrichtung erfolgt über Drehen des Hebels und ist weniger intuitiv als das hoch und runter Drücken, wie man es von so manchem Konkurrenten gewohnt ist. Im Tiguan kommt das neue Zentraldisplay zum Einsatz, das wir bereits aus dem aktuellen Golf und Passat sowie den ID-Modellen kennen. Mit einer Bildschirmdiagonale von mindestens 12,9 Zoll ist es sehr groß geraten. Dadurch können die Touchflächen groß ausfallen, was die Bedienbarkeit erleichtert. Optisch fügt sich das Display allerdings nicht sonderlich elegant in das Armaturenbrett ein, es wirkt eher wie nachträglich aufgesetzt. Die Darstellung des Displays ist hochauflösend und klar, Eingaben werden spontan und ruckfrei umgesetzt. Die Menüstruktur kennen wir weitgehend aus früheren VW-Modellen und stellt den Nutzer nach kurzer Eingewöhnung vor keine allzu große Herausforderung. Das Multifunktionslenkrad stammt aus dem Vorgängermodell und setzt erfreulicherweise auf konventionelle Tasten, die sich im Gegensatz zu den berührungsempfindlichen Sensorflächen, wie sie etwa in den ID-Modellen zum Einsatz kommen, präzise und problemlos bedienen lassen. Gut gelungen ist zudem der große und edle Drehregler auf dem Mitteltunnel, mit dem man u. a. die Lautstärkeregelung oder die Auswahl des Fahrmodus steuert. Noch besser wäre natürlich ein separater Drehregler für die Lautstärke, aber im Vergleich zur Sliderleiste unterhalb



Das neue Bedienkonzept setzt auf ein großformatiges Zentraldisplay mit reduzierter physischer Tastenbelegung.

des Touchscreens, mit der sich beispielsweise die ID-Modelle begnügen müssen, ist dies ein gewaltiger Fortschritt. Das digitale Kombiinstrument lässt sich tadellos ablesen und überzeugt mit vielen Einstellmöglichkeiten. Lenkrad, Sitz, Licht und Spiegel lassen sich dank separater Bedienelemente schnell und problemlos einstellen - hier hat sich nichts geändert.

⊖ Die Sliderleiste am unteren Displayrand ist aus ergonomischer Sicht nach wie vor keine gute Lösung, da sie sich nicht sonderlich präzise bedienen lässt. Immerhin hat VW den größten Makel beseitigt: Endlich ist die Bedienelemente beleuchtet und damit auch bei Dunkelheit nutzbar. Die Gestensteuerung am Infotainmentmonitor versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert. Während der Vorgänger noch eine separate Klimabedienheit besaß, müssen die Anpassungen der Klimatisierung nun über das Zentraldisplay vorgenommen werden. Zwar wird beispielsweise die Temperatur dauerhaft am unteren Ende eingeblendet und lässt sich somit auch rasch ändern, für weitere Feinjustierungen wie etwa die Luftverteilung sind jedoch mehrere Bedienschritte im Klimamenü erforderlich, was zu einer erhöhten Ablenkung führt.

**2,1****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 (beides kabellos) ausgestattet. Ein heutzutage unverzichtbares Navigationssystem kostet jedoch Aufpreis. Es gibt zwei Navi-

Ausführungen, die jeweils ein gut funktionierendes Sprachbediensystem, eine induktive Ladeschale für zwei Smartphones sowie zwei zusätzliche USB-C-Anschlüsse im Fond beinhalten. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-Funktionen kann man mit den Konnektivitätspaketen ordern. Mithilfe der VW-App kann man beispielsweise

Fahrzeuginformationen abrufen. Die 12-V-Steckdosen vorn und im Kofferraum sind Serie, gegen Aufpreis ist zudem eine 230-V-Steckdose im Kofferraum erhältlich. Erstmals kann man

einige Ausstattungsdetails wie etwa die mehrfarbige Ambientebeleuchtung oder die Navigationsfunktion nachträglich aufpreispflichtig freischalten.

## 2,0 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), wirkt der helle Innenraum noch luftiger. Leider wird die Ambientebeleuchtung in den hinteren Türen nicht fortgeführt, worunter das Raumempfinden bei Dunkelheit etwas leidet.

## 1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Sitzreihe punktet der Tiguan mit reichlich Platz für die Mitfahrer hinten. 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.



Der VW bietet im Fond ausreichend Kopf- und Beinfreiheit für Passagiere bis 2 Meter Körpergröße.

geräuschschluckenden Filz fällt etwas klein aus und ist weder abschließ- noch klimatisierbar. Auch an die Fondgäste hat VW gedacht: Sie finden große Türfächer mit Teppicheinsatz, geschlossene Lehnentaschen, zwei Becherhalter in der Mittelkonsole sowie Jackenhaken vor.

## 1,7 KOMFORT

### 2,0 Federung

Oberhalb von 150 PS ist der Tiguan stets mit der adaptiven Dämpferregelung ausgestattet, die im Gegensatz zum Vorgänger je ein Ventil für Zug- und Druckstufe besitzt (zuvor ein Ventil für beides), was eine noch gezieltere Anpassung der Dämpferkraft ermöglicht. Neben den Modi Comfort, Normal und Sport bietet das System zusätzlich die Einstellung „Individual“, die eine noch exaktere Anpassung der Dämpfercharakteristik ermöglicht. Die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, dennoch wird der Tiguan weder in "Sport" unangenehm straff, noch fallen die Aufbaubewegungen in "Comfort" zu stark aus.

⊕ Das Fahrwerk kann in puncto Federungskomfort überzeugen, im Vergleich zum Vorgänger ist trotz der

fortschrittlicheren Ventiltechnik jedoch kein signifikanter Fortschritt zu spüren. Vor allem Einzelhindernisse dringen im unteren Geschwindigkeitsbereich recht deutlich in den Innenraum durch. Das liegt neben der grundsätzlich tendenziell straffen Auslegung auch an den optionalen 19-Zoll-Rädern, mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Bei höherem Tempo spricht das Fahrwerk sensibler an, der Aufbau liegt angenehm ruhig - der Autobahnkomfort ist für ein Kompakt-SUV überdurchschnittlich gut. Auch Geschwindigkeitshügel werden dank der SUV-typisch längeren Federwege gut geschluckt.

## 1,7 Sitze

⊕ Der Tiguan Elegance ist mit den Sport-Komfortsitzen ausgestattet, der Fahrersitz ist dabei als ergoActive-Sitz (u. a. mit verstellbarer Sitzneigung, Vierwege-Lordosenstütze, ausziehbarer Oberschenkelauflage und Massagefunktion) ausgeführt. Der Testwagen hat die optionalen Ledersitze an Bord. Dann kommt auch der Beifahrer in den Genuss der vielfältigen Verstellmöglichkeiten, zudem verfügen beide Sitze dann über eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion. Die Sitze überzeugen mit einem für die Fahrzeugklasse überdurchschnittlich hohen Komfort, wodurch sich auch lange Etappen entspannt zurücklegen lassen. Im Gegensatz zum Vorgänger verfügen die Sitze gegen Aufpreis über eine "echte" und wirksame Massagefunktion. Zuvor war diese nur für den Fahrer zu haben und war zudem lediglich eine erweiterte Funktion der Lordosenstütze. Da

fallen auch vermeintliche Kleinigkeiten wie der im oberen Bereich gepolsterte Mitteltunnel auf, an dem sich das rechte Fahrerknie abstützen lässt. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, weshalb sich ein passender Seitenhalt ergibt, ohne die Insassen einzusperren. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe eingestellt werden. Hinten geht es weniger komfortabel zu. Allerdings gehört die Rückbank im Tiguan zu den bequemerden in seiner Klasse, denn die neigungsverstellbare Lehne und längsverschiebbare Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer strafferen Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

## 2,3 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,2 dB(A). Das ist ein ordentlicher Wert, wozu auch die serienmäßige Doppelverglasung an den Seitenscheiben ihren Teil beiträgt. Besonders innerorts im Elektromodus ist der Geräuschkomfort erstklassig, hier geht es im Innenraum sehr leise zu. Umso größer fällt der Kontrast aus, wenn der Benziner anspringt. Der

Direkteinspritzer ist akustisch recht präsent, eine geräuschkundende Motorabdeckung haben sich die Wolfsburger gespart. Aufgrund der kurzen Getriebeübersetzung ist das Aggregat selbst im oberen Geschwindigkeitsbereich zu hören, da das Drehzahlniveau ungewohnt hoch ausfällt. Die allgemeinen Fahrgeräusche sind weniger auffällig und tragen unwesentlich zum Innengeräusch bei.

## 1,1 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 in drei Stufen verändert werden. Eine Umluftautomatik inklusive Luftgütesensor ist ebenso Teil der Klimaautomatik. Ein großer Komfortvorteil des Plug-in-Hybrid ist die serienmäßige Standklimatisierung, mit deren Hilfe man den Innenraum vor Fahrtbeginn kühlen oder erwärmen kann. Für die kalte Jahreszeit gibt es ab Werk Lenkrad- sowie Sitzheizung

vorn. Bestellt man das „Winterpaket Premium“ für 600 Euro, bringt der Wolfsburger eine Heizfunktion für die hinteren Außenplätze sowie eine drahtlos beheizbare und infrarot-reflektierende Frontscheibe mit. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind Serie, Rollen an den hinteren Seitenscheiben sind hingegen nicht erhältlich. Wer die Ledersitze bestellt, bekommt eine Sitzlüftung obendrein.

⊖ Die Drehräder für die Lüftungsdüsen sind leider entfallen, nun kann man Luftstrom und Luftmenge nicht mehr unabhängig voneinander einstellen.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,5 Liter Hubraum leistet 150 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ein Elektromotor mit 115 PS und

maximal 330 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 204 PS und 350 Nm erhöhen kann. Im Hybridmodus fallen die Fahrleistungen trotz des hohen Fahrzeuggewichts von knapp 1,9 t ziemlich zügig aus. Gerade die Zwischenbursts sind

schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 4,4 s beschleunigen. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,7 s. Nicht nur der Durchzug ist beachtlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Ist der Benziner bei leerem Akku auf sich allein gestellt, wirkt er ziemlich angestrengt und hat insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten mit dem hohen Gewicht und der SUV-typisch mäßigen Aerodynamik spürbar zu kämpfen. Von der Souveränität des Hybridmodus ist dann

nicht mehr viel übrig. Im Elektromodus geht der Tiguan Plug-in ebenfalls recht verhalten zu Werke, zum Verkehrshindernis wird man dabei jedoch nicht. Für den Zwischenpunkt von 60 auf 100 km/h benötigt der Tiguan im E-Betrieb 7,7 s, die Höchstgeschwindigkeit ist im Elektromodus auf 140 km/h limitiert. Deutlich schneller geht es voran, wenn beide Antriebe zusammenarbeiten: VW gibt den Sprint von 0 auf 100 km/h mit 8,2 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 210 km/h an.

## 1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Zum mindesten bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Vierzylinder-Benziner durchaus kultiviert. Jedoch ist der Kontrast zum elektrischen Fahren deutlich. Während man vom Elektromotor bis auf ein dezentes Surren praktisch nichts wahrnimmt, brummt der Benziner ab rund 3.000 1/min vernehmlich unter der Motorhaube. Im Innenraum sind dann auch leichte Vibrationen zu spüren. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, hier macht sich die elektrische Unterstützung positiv bemerkbar. Die Leistungsentfaltung ist

im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Ist der Benziner bei leerem Akku auf sich allein gestellt, sind die Leistungsentfaltung und das Ansprechverhalten merklich verhaltener. Rein elektrisch angetrieben ergeben sich unter hoher Last rund um die Schaltvorgänge spürbare und in der Leistungsanzeige deutlich sichtbare Zugkraftschwankungen, bei moderater Beschleunigung verläuft der Tempozuwachs dagegen weitgehend gleichmäßig.

## 1,9 Schaltung/Getriebe

Der neue Tiguan ist ausschließlich mit Doppelkupplungsgetriebe zu haben, ein Schaltgetriebe bieten die Wolfsburger für die dritte Generation nicht mehr an.

⊕ Der Schaltkomfort des Doppelkupplungsgetriebes mit nass laufender Kupplung ist gut. Die Gangwechsel bei laufendem Benziner sind kaum zu bemerken, im Elektromodus ist mitunter ein leichtes Rucken zu spüren. Geht man im Stand von der Bremse, setzt sich der Tiguan in der Regel elektrisch in Bewegung, wodurch das Anfahren deutlich geschmeidiger als bei den Verbrennermodellen erfolgt. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig,

schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun, indem man den rechten Lenkstockhebels dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und runterzuziehen wäre intuitiver - während der Testphase kam es immer wieder zu Fehlbedienungen. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, die Gesamtübersetzung ist jedoch ziemlich kurz gewählt - eine zusätzliche Fahrstufe würde dem Tiguan Plug-in guttun. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h bereits mit 3.000 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Tiguan bietet einen guten Geradeauslauf und überzeugt mit einer markentypisch hohen Fahrstabilität. Provoziert man einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hält das SUV sicher in der Spur. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV angemessen moderat aus. Im ADAC Ausweichtest schneidet der Wolfsburger befriedigend ab, der zuvor getestete Benziner hat sich allerdings besser geschlagen. Er besteht das anspruchsvolle Ausweichmanöver, die ESP-Regelung hat hier jedoch deutlich mehr zu tun, um den knapp 250 kg schweren Plug-in-Hybriden auf Kurs zu halten. Positiv: Im Gegensatz zu früheren Plug-in-

Modellen von VW führt der Akku im Heck nicht mehr dazu, dass die Hinterachse bei Lastwechseln überraschend stark nach außen drängt. Beim Versuch, das SUV möglichst flink durch die Pylonengasse zu zirkeln, machen sich die zusätzliche Pfunde ebenfalls bemerkbar. Die Tendenz zum Untersteuern sowie das teils übereifrig Eingreifen des elektronischen Schutzengels verhindern höhere Durchfahrgeschwindigkeiten. Der Fokus liegt mehr auf der Fahrsicherheit als auf der Fahrdynamik, was für ein Kompakt-SUV zweifellos die richtige Ausrichtung ist. Den Tiguan gibt es in den meisten Motorisierungen ausschließlich mit

Frontantrieb - so auch beim Plug-in-Hybrid. Dieser bringt die Antriebskraft in den meisten Fahrsituationen traktionssicher auf die Straße.

## 1,9 Lenkung

⊕ Die im Testwagen verbaute Progressivlenkung (225 Euro) ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, wird mit zunehmendem Lenkwinkel aber direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken (2,2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag), ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt – in der Summe ergibt sich ein angenehmes Lenkgefühl, das dem Fahrer eine gute Rückmeldung bietet. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren.

## 2,4 Bremse

⊕ Der Tiguan kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 34,1 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) zum Stehen.

⊖ Im Gegensatz zum zuvor getesteten Benziner lässt die Abstimmung der Bremse beim Plug-in-Hybrid stark zu wünschen übrig. Das Bremspedal fühlt sich nicht nur teigig an, für Verzögerungen über den Rekuperationsbereich hinaus ist nicht nur überraschend viel Pedalweg, sondern auch Kraft erforderlich - darauf muss man gefasst sein. Auch die Dosierbarkeit ist in diesem Bereich nicht befriedigend. Besonders kurz vor dem Stehenbleiben erfordert der Bremsvorgang einen sensiblen rechten Fuß.

## 1,4 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Ausstattung an Assistenzsystemen fällt erfreulich umfangreich aus. Einen Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung, die automatische Distanzregelung ACC sowie einen radarsbasierteren Spurwechselwarner samt Ausstiegs- und Querverkehrswarnung hinten gibt es beim Tiguan Elegance bereits ab Werk. Das empfehlenswerte Fahrerassistenzpaket „IQ.Drive“ kostet überschaubare 1.030 Euro und bringt unter anderem den Travel Assist mit. Dieser beinhaltet neben dem Lenkassistenten auch eine streckenbasierte Geschwindigkeitsregelung, die sowohl die Tempolimits als auch den Streckenverlauf einbezieht. Zusätzlich ist dann auch der Notfallassistent an Bord, der das Fahrzeug im Falle eines medizinischen Notfalls selbsttätig zum Stehen bringt. Ein Head-up-Display ist gegen Aufpreis erhältlich und projiziert die Inhalte im Gegensatz zum

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsysteem	Serie

Vorgängermodell nicht mehr auf eine ausfahrbare Glasscheibe, sondern direkt in die Windschutzscheibe.

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der VW Tiguan gute 83 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2024) und kommt insgesamt auf die Maximalausbeute von fünf Sternen. Der Wolfsburger ist serienmäßig mit Front-, durchgehenden Kopf- sowie Seitenairbags vorn und hinten ausgestattet. Zudem gibt es nun einen Zentralairbag zwischen den Vordersitzen, der zuvor serienmäßige Knieairbag ist hingegen entfallen. Ordert man das Assistenzpaket "IQ.DRIVE", hat der Tiguan ein proaktives Insassenschutzsystem und einen

Notfallassistenten an Bord. Die Kopfstützen lassen sich vorn für bis zu zwei Meter große Insassen weit herausziehen und nahe am Kopf positionieren (längsverstellbar). Dadurch können sie bei einem Heckauftreffen optimal wirken. Die hinteren Kopfstützen bieten immerhin bis 1,75 m Größe guten Schutz. Nicht nur die vorderen, sondern auch die hinteren Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen. Eine eCall-Funktion ist bei jedem Tiguan dabei.

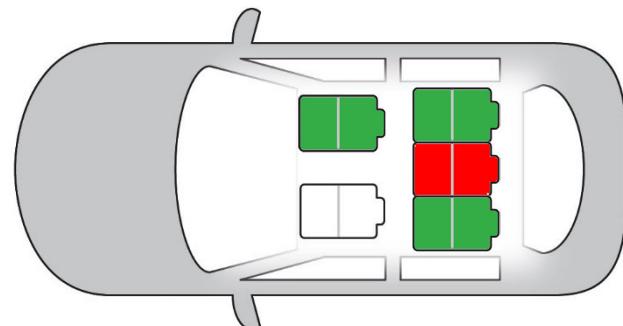
## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tiguan 88 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2024). Laut Bedienungsanleitung eignen sich sowohl der Beifahrersitz als auch die Rückbank zur Befestigung universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Die beiden äußeren Sitze der Rückbank sowie nun auch der Beifahrersitz 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. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden.

⊖ 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. Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten

### Kindersitze

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



### Notenskala

<span style="color: green;">█</span>	sehr gut (0,6 – 1,5)	<span style="color: lightgreen;">█</span>	gut (1,6 – 2,5)	<span style="color: yellow;">█</span>	befriedigend (2,6 – 3,5)	<span style="color: orange;">█</span>
<span style="color: red;">█</span>	ausreichend (3,6 – 4,5)	<span style="color: red;">█</span>	mangelhaft (4,6 – 5,5)			

schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

## 2,1 Fußgängerschutz

⊕ Der Tiguan hat beim Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm im Bereich Fußgängerschutz 84 Prozent der möglichen Punkte gut abgeschnitten. Die Fahrzeugfront ist abgesehen vom Bereich rund um die Windschutzscheibe nachgiebig gestaltet. Das SUV bringt einen Notbremsassistenten samt Fußgänger- und Radfahrererkennung serienmäßig mit, womit ein Zusammenstoß mit vulnerablen Verkehrsteilnehmern vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden kann.

**2,1****UMWELT/ECOTEST****1,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>**

⊕ Startet man mit dem Tiguan Plug-in-Hybrid mit voll geladener Batterie, kommt man im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 108 km weit. Der reine Stromverbrauch liegt bei 20,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste), womit das SUV zu den effizienteren Plugin-Hybriden zählt. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 6,4 l/100 km, wobei dieser Wert bei etwas vorausschauender Fahrweise problemlos unterboten werden kann. VW setzt im aktuellen eHybrid-System auf den aktuellsten Vierzylinder-Benziner, den 1.5 l TSI evo2. Der verfügt über die neuesten Spritspartechnologien wie Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Verbrennung im Miller-Zyklus, die Zylinderabschaltung kommt hier allerdings nicht zum Einsatz. Die aufwendigen Maßnahmen lohnen sich jedoch, das Spritsparpotenzial des Benziners ist beachtlich. Trotz der zusätzlichen Technik und des höheren Gewichts verbraucht

der Tiguan Plug-in mit leerer Batterie sogar weniger als die Mildhybridversionen 1.5 eTSI. Der reine Benzinverbrauch des Testwagens liegt innerorts bei 5,3 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,2 l/100 km und auf der Autobahn bei recht hohen 7,6 l/100 km. Mit dem reinen Stromverbrauch von 20,0 kWh/100 km (ohne Nutzung des Kickdown) ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 112 g/km verbunden, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Da in den Kickdown-Phasen im Autobahnabschnitt des Messzyklus kurzzeitig der Verbrenner mitläuft, wurde für den ADAC Ecotest insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 20,0 kWh + 0,5 l/100 km ermittelt, so dass sich in der Summe ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 112 g/km ergibt (CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 500 g/kWh in Deutschland; 2020 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest bekommt der Tiguan eHybrid dafür 46 von maximal 60 möglichen Punkten.

**2,8 Schadstoffe**

Der Turbobenziner ist dank präzise gesteuerter Verbrennung und effektiver Abgasnachbehandlung (u. a. Ottopartikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend sehr niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im Ecotest

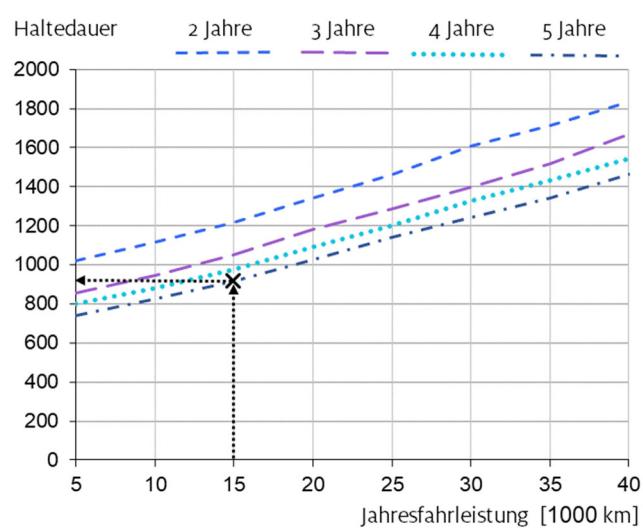
auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 32 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt der VW Tiguan 1.5 eHybrid damit bei 78 Zählern und erhält vier von fünf Ecotest-Sternen.

**3,2****AUTOKOSTEN****3,2 Monatliche Gesamtkosten**

Der Tiguan kostet als eHybrid in der Elegance-Ausstattung happy 56.970 Euro und ist damit rund 8.000 Euro teurer als der Mild-Hybrid 1.5 eTSI. Immerhin fällt die Komfort- und Sicherheitsausstattung in der Elegance-Ausführung erfreulich umfangreich aus. Dennoch kratzt man mit einigen nützlichen Extras wie dem Matrix-LED-Licht, dem Navigationssystem oder dem Fahrerassistenzpaket "IQ.Drive" rasch an der 60.000-Euro-Marke - der Testwagen kommt auf knapp 65.000 Euro. Die Aufwendungen für Unterhalt und Versicherung halten sich im Rahmen, die Kfz-Steuer fällt für den Plug-in-Hybrid mit lediglich 30 Euro/Jahr sogar ziemlich günstig aus. Größter Posten ist wie üblich der Wertverlust, der bei Plug-ins üblicherweise höher ausfällt als bei Verbrennermodellen. Volkswagen gibt zwei Jahre Fahrzeuggarantie, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Wie bei den reinen Elektroautos beträgt die Garantie für die Batterie acht Jahre und 160.000 km (für mindestens 70 Prozent der

**Gesamtkosten pro Monat in Euro**

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 914 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Ursprungskapazität). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen. Hier hat das neue Hybridsystem einen Vorteil gegenüber dem Vorgängersystem,

denn das musste alle 15.000 km und jährlich zum Ölservice, was es gerade für Wenigfahrer vergleichsweise teuer gemacht hat.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tiguan 1.5 eTSI DSG	Tiguan 1.5 eTSI Life DSG	Tiguan 2.0 TSI OPF Life 4MOTION DSG	Tiguan 2.0 TSI OPF R-Line 4MOTION DSG	Tiguan 1.5 e-Hybrid OPF Elegance DSG	Tiguan 1.5 e-Hybrid OPF Elegance DSG	Tiguan 2.0 TDI SCR 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	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1984	4/1984	4/1498	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	110 (150)	150 (204)	195 (265)	200 (272)	200 (272)	110 (150)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	250/1500	320/1500	400/1650	400/1500	400/1500	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	10,6	9,1	7,1	5,9	7,2	7,2	9,4	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	210	229	242	215	215	207	207
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,9 l S	5,8 l S	7,5 l S	8,4 l S	1,6 l S	1,6 l S	5,3 l D	6,1 l D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	133	133	170	190	35	35	139	161
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/19/21	11/19/21	13/23/22	13/24/23	14/21/20	14/21/20	12/23/23	12/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	109	109	217	283	30	30	284	341
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	748	791	909	1081	934	934	841	943
Preis [Euro]	38.850	43.560	48.855	58.965	59.260	59.260	43.465	51.925

### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht	N = Normalbenzin
VK = Vollkasko	S = Superbenzin
TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
	D = Diesel

### Kraftstoff

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh/100 km pro t]*	0,3 + 10,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	204/435/752
• Dachlast/Anhängelast [kg]	40/967
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	8,36
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n. b.
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n. b.

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zylinder-Turbobenziner/E-Motor), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Systemleistung	150 kW/204 PS
Max. Systemdrehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,50 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	35 g/km
Stromfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.539/1.842/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.867/533 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/1.486 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)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy4
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	0,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/6,2/7,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	10 g/km (WTW* 112 g/km)
Reichweite	810 km
Innengeräusch 130 km/h	66,3 dB(A)
Fahrzeuggrenze (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	1.862/548 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/810/1.400 l

## KOSTEN

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>132 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>87 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>138 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>557 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten		914 Euro	
Steuer pro Jahr		30 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		14/21/20	
Basispreis Tiguan 1.5 e-Hybrid OPF Elegance DSG		56.970 Euro	

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.03.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	64.485 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.349 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

(<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/495 Euro <sup>o</sup> (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.030 Euro <sup>o</sup>
Head-up-Display	800 Euro <sup>o</sup>
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.360 Euro <sup>o</sup>
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/1.030 Euro <sup>o</sup> (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.615 Euro <sup>o</sup>
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkopplung	1.260 Euro
Metalliclackierung	ab 860 Euro <sup>o</sup>
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.345 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST

(ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Januar 2026  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner