



VW Tiguan 1.5 eTSI OPF Elegance DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Der Tiguan liegt nach Golf und T-Roc auf Rang drei der beliebtesten VW-Modelle hierzulande. 2023 fand das Kompakt-SUV knapp 64.000 Käufer. Zur Verdeutlichung dieser abstrakten Zahl: Renault setzte in demselben Zeitraum modellübergreifend rund 68.000 Fahrzeuge ab. Global betrachtet ist der Tiguan sogar das mit Abstand meistverkaufte VW-Modell. Kurz und gut: Der Tiguan ist enorm wichtig für die Wolfsburger und die Neuauflage muss sitzen, schließlich lastet auf ihr ein gewaltiger Erfolgsdruck. Zum ADAC Autotest tritt die dritte Generation mit dem wohlbekannten 1,5-l-Turbobenziner an. Im immerhin 1,6 t schweren SUV wirkt der 150 PS starke Vierzylinder etwas angestrengt, auch wenn die gebotenen Fahrleistungen vollkommen ausreichend sind. Das SUV-typisch erhöhte Gewicht sowie die große Stirnfläche wirken sich negativ auf den Verbrauch aus: Trotz Mildhybridisierung und Zylinderabschaltung kommt der Tiguan 1.5 eTSI DSG im ADAC Ecotest auf einen Durchschnittsverbrauch von nur mäßigen 6,7 l/100 km. Glanzlichter kann der VW mit den sehr bequemen Sitzen, der komfortablen sowie sicheren Fahrwerksabstimmung und dem gleichermaßen großzügigen wie variablen Innenraum setzen. Zudem überzeugt er mit dem sehr guten LED-Lichtsystem und den vielen Fahrerassistenzsystemen, die tadellos funktionieren - schöner Gruß an die chinesischen Hersteller - und größtenteils serienmäßig an Bord sind. Weniger Anklang fanden hingegen die Touchscreen lastige und dadurch mitunter unnötig umständliche Bedienung sowie teils einfache Materialauswahl im Innenraum, die den hohen Fahrzeugpreis von mindestens 48.100 Euro für den Tiguan 1.5 eTSI Elegance DSG nur bedingt widerspiegelt. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, KIA Sportage, Renault Austral.

- +** sehr bequeme Sitze, fahrsicheres und komfortables Fahrwerk, variabler Innenraum, sehr gutes Lichtsystem (Option), viele Assistenzsysteme Serie
- teils einfache Materialauswahl, Antriebseinheit etwas angestrengt und unharmonisch, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **2,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,7
	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 offengehalten.

Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort. Alles sitzt fest, auch auf schlechtem Gelände 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 Oberflächen des Armaturenbretts sowie der vorderen Türverkleidungen weich geschäumt und die optionalen Lederpolster 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.

3,1

Alltagstauglichkeit

Auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest kommt das SUV mit einer Tankfüllung (55 l) 820 km weit. 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 schmaler. Der Wendekreis beträgt 11,7 m, damit lässt sich gerade noch leben.

⊕ Die Zuladung beträgt im Falle des Testwagens üppige 554 kg. 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) sowie einem Reifenpannenset ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich.

⊖ Es fehlt ein wirksamer Fehlbetankungsschutz, der das versehentlich Betanken mit Dieselmotortreibstoff 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 auf 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 Fahrbahnausleuchtung. 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



Trotz des zusätzlichen Fensters zwischen C- und D-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

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 versenkbaren 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.

1,8 Ein-/Ausstieg

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

2,2 Kofferraum-Volumen

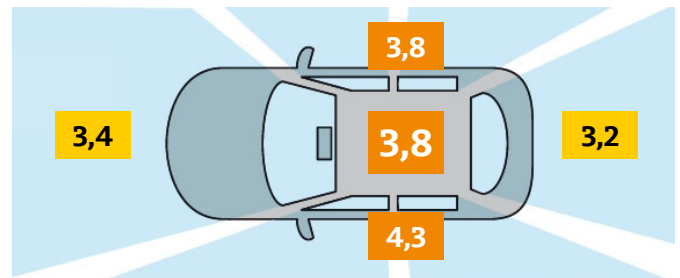
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 400 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 595 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Als Elegance ist der Tiguan serienmäßig mit einer elektrischen betätigten Kofferraumklappe samt zeitverzögertem Schließen ausgestattet. Die Aktivierung erfolgt

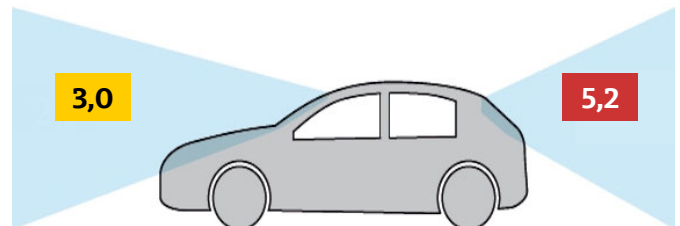
Rundumsicht

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.



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

Weiterführende Informationen dazu gibt es unter www.adac.de/keyless.

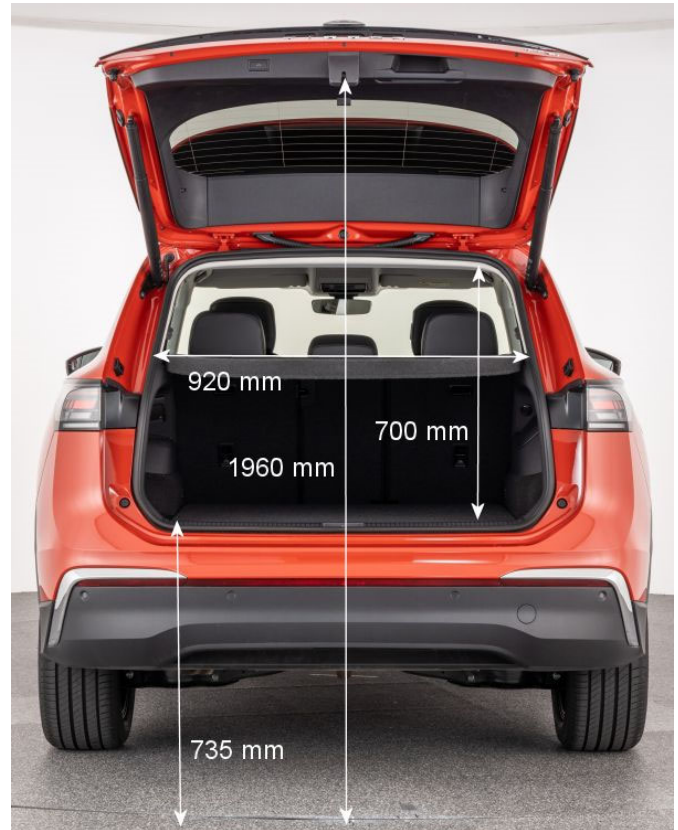
sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 830 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.420 l Volumen zur Verfügung.

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.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar. Die Sitzbank kann man zweigeteilt (60 : 40) 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. Unter dem Ladeboden findet sich ein rund 125 l großer Stauraum. 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.



Mit ca. 74 cm liegt die Ladekante auf recht hohem Niveau.

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 bedient, die Scheibenwischerfunktion wanderte vom rechten in den linken Lenkstockhebel 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 Getriebewahlhebel auf der Mittelkonsole ist an die Stelle des rechten Lenkstockhebels gewandert. Die Fahrtrichtung erfolgt über Drehen des Hebels und ist damit weniger intuitiv wie das hoch und runter Drücken wie man es von so manchem Konkurrenten gewohnt ist.

Im Tiguan kommt das neue Zentralsdisplay zum Einsatz, das wir bereits aus dem aktuellen Golf und Passat sowie den ID-Modellen kennen. Mit einer Bildschirmdiagonale von 12,9 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 Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht an jeder Stelle. Bei der Bedienung müssen sich langjährige VW-Fahrer umstellen, denn die eine oder andere gewohnte Handlung muss neu erlernt werden. Insbesondere der Entfall der separaten Bedieneinheit für die Klimatisierung und deren Integration in das Zentralsdisplay kann nicht überzeugen.

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 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 Bedienleiste 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 Klimabedienheinheit besaß, müssen die Anpassungen der Klimatisierung nun über das Zentralsdisplay 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 Klimamenu 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, das ist schwach. 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 beinhaltet. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-Funktionen kann man mit den Konnektivitäts-

paketen 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.

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

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), hat man mehr Helligkeit im Innenraum und einen tollen Ausblick gen Himmel.

1,9 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.



Auf der zweiten Sitzreihe finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

2,8 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 große und mit Teppich ausge-schlagene Türfächer, die selbst 1-l-Flaschen problemlos aufnehmen, eine gut erreichbare induktive Ladeschale (Option)

für zwei Smartphones sowie ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel. Allein das Handschuhfach ohne geräusch-schluckenden 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.

1,8 KOMFORT

2,0 Federung

Der Testwagen ist mit dem Fahrdynamikpaket DCC Pro samt adaptiver 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. Diese bietet dem Fahrer die Wahl neben den Modi Comfort, Normal und Sport zusätzlich den Modus „Individual“, die eine noch exaktere Einstellung 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. Darüber hinaus bietet VW neben dem Standardfahrwerk samt McPherson-Federbeinen vorn sowie Mehrlenkerachse hinten das Fahrdynamikpaket, das eine straffere Fahrwerksabstimmung sowie eine progressiv übersetzte Lenkung umfasst.

⊕ Das Optionsfahrwerk kann 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 Fahrer-knie abstützen lässt. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, weshalb sich ein passender Seitenhalt ergibt, ohne die Insassen einzuengen. Die serienmäßige Mittellarmlehne kann längs und in der Höhe eingestellt werden.

Hinten geht es weniger komfortabel zu. Allerdings gehört die Rückbank im Tiguan zu den bequemereren in seiner Klasse, denn die neigungsverstellbare Lehne und längsverschiebbare Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer strafferen Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

2,6 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,4 dB(A). Das ist trotz der

serienmäßigen Doppelverglasung an den Seitenscheiben ein lediglich zufriedenstellender Wert. Der Benzin-er ist akustisch

recht präsent, eine geräuschkämmende Motorabdeckung haben sich die Wolfsburger gespart. Ungewohnt: Die Gangwechsel des Doppelkupplungsgetriebes sind im unteren Geschwin-

digkeitsbereich mitunter zu hören.

Die allgemeinen Fahrgeräusche sind weniger auffällig und tragen unwesentlich zum Innengeräusch bei.

1,2 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. Für die kalte Jahreszeit gibt es ab Werk Lenkrad- sowie Sitzheizung vorn. Bestellt man das „Winterpaket Premium“ für 1.615 Euro, bringt der Wolfsburger eine Heizfunktion für die hinteren

Außenplätze, eine drahtlos beheizbare und infrarot-reflektierende Frontscheibe sowie eine Standheizung mit. Getönte Scheiben ab der B-Säule bringt der Tiguan serienmäßig mit, Rollos an den hinteren Seitenscheiben sind hingegen nicht erhältlich. Wer die Ledersitze bestellt, bekommt eine Sitzlüftung obendrein.

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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner leistet maximal 150 PS und schickt bis zu 250 Nm Drehmoment an das Getriebe - von 1.500 bis 3.500 1/min, über ein sehr breites Drehzahlband also. Unterstützt wird der Verbrenner dabei vom Startergenerator, der das Ansprechverhalten auf Gasbefehle besonders im unteren Drehzahlbereich verbessert. Der immerhin 1,6 t schwere Tiguan ist damit vollkommen ausreichend motorisiert, auch wenn er damit kein Ausbund an Spritzigkeit ist. In Kom-

bination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe sorgt der Vierzylinder für gute Fahrleistungen ab. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 5,7 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 7,3 s. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt zügig, von 15 auf 30 km/h geht es in unter eineinhalb Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit geben die Wolfsburger mit 210 km/h an.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benzinmotor durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein recht rauer Motorlauf. Dennoch dringen

wenig bis kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Selbst im Zweizylinder-Betrieb sind im Innenraum kaum Vibrationen zu spüren - hier haben die Wolfsburger Ingenieure gute Arbeit geleistet. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus.

2,1 Schaltung/Getriebe

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

⊕ Im Gegenzug zu den übrigen VW-Modellen wird der Tiguan auch in Kombination mit den beiden Ausführungen des 1.5-TSI-Triebwerks (130 und 150 PS) mit einem im Öl laufenden Doppelkupplungsgetriebe (DQ381) ausgerüstet - üblicherweise verbauen die Wolfsburger bei den Motoren bis 250 Nm das DSG mit trockenen Kupplungen, das allerdings

weniger standfest ist und zu höherem Kupplungsverschleiß neigt.

Der Schaltkomfort ist gut, nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber zuerst starten. Weil der Motorstart aus der Stopp-Phase heraus dank Startergenerator sehr schnell erfolgt, ist ein zügiges Anfahren kein Problem. Präzises Rangieren gelingt ebenso

ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den 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, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,1

FAHREIGENSCHAFTEN

1,9

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 gut ab und punktet mit hoher Fahrsicherheit. Er besteht das anspruchsvolle Ausweichmanöver dank des weitgehend neutralen Fahrverhaltens und der effektiven ESP-Regelung problemlos. Geht man es dynamischer an, verhindern die Untersteuertendenz sowie das teils übereifrige Eingreifen des

elektronischen Schutzengels höhere Durchfahrgeschwindigkeiten. Der Fokus liegt mehr auf der Fahrsicherheit als auf der Fahrdynamik, was für ein Kompakt-SUV zweifellos die richtige Ausrichtung darstellt.

Den Tiguan gibt es in den meisten Motorisierungen ausschließlich mit Frontantrieb - so auch den 150 PS starken Benziner. Dieser bringt die 250 Nm unter den meisten Fahrsituationen traktionssicher auf die Straße. Wer Allradantrieb möchte, muss zum aktuellen Topdiesel mit 193 PS greifen.

1,9

Lenkung

⊕ Die im Testwagen verbaute Progressivlenkung ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel 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 34,7 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) zum Stehen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

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 radarbasierten 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 nicht mehr auf eine ausfahrbare Glasscheibe, sondern 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 Kopfairbags 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 sowie einen Notfallassistenten an Bord.

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 1,75 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,

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung 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-Kontrollsystem	Serie

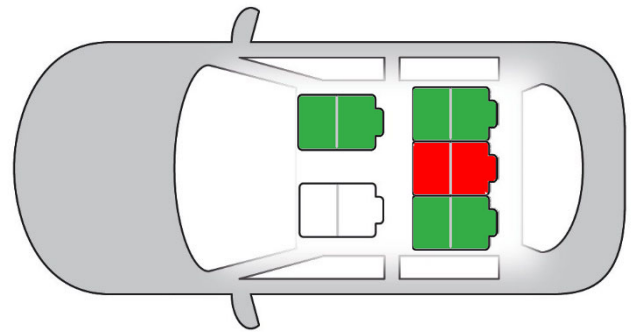
dann dürfen auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden.

⊖ 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 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)

ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden kann.

2,1 Fußgängerschutz

⊕ Der Tiguan hat beim Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm im Bereich Fußgängerschutz 84 Prozent der möglichen Punkte gut abgeschnitten. Er bringt einen Notbremsassistenten mit Fußgänger- und Radfahrererkennung serienmäßig mit, womit

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Der Tiguan 1.5 eTSI DSG erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 183 g/km - das reicht nur für 22 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,6 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei 7,9 l Super alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich um die Partikelemissionen - und das sehr erfolgreich, sowohl Anzahl als auch Masse sind sehr gering. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen liegen weit unter den Grenzwerten. Damit holt der Wolfsburger die maximale Punktausbeute von 50 Zählern. Damit kommt der Tiguan insgesamt auf 72 Punkte und sichert sich damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	66	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

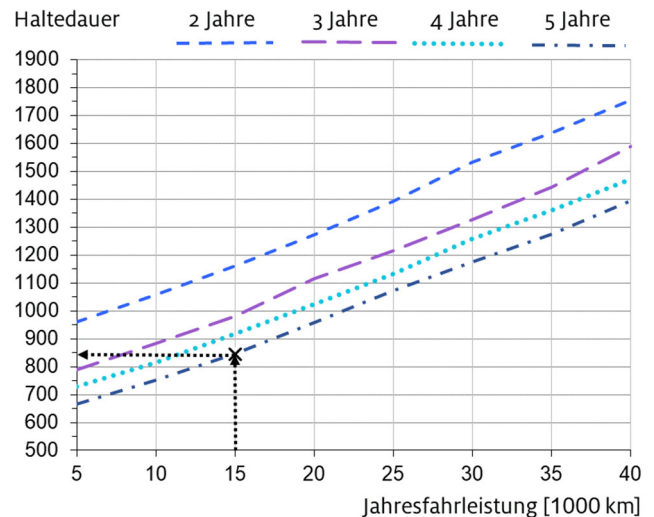
⊕ Der Tiguan kostet mit dem 150 PS starken 1.5 eTSI samt serienmäßigem Doppelkupplungsgetriebe in der Elegance-Ausstattung happige 48.100 Euro und ist damit teurer als der technisch weitgehend identische, aber deutlich größere Skoda Kodiaq. Immerhin fällt die Komfort- und Sicherheitsausstattung in der 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 58.232 Euro.

Unterhalt und Versicherung (KH: 12, VK: 21 und TK: 22) sind nicht zu teuer. Die Kfz-Steuer beträgt 129 Euro im Jahr. Größter Posten ist wie üblich der Wertverlust, der jedoch noch überschaubar ausfällt - SUVs erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit, was ein hohes Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt zur Folge hat.

Volkswagen gibt zwei Jahre Fahrzeuggarantie, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Der Tiguan verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, was besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten senkt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 846 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tiguan 1.5 eTSI OPF DSG	Tiguan 1.5 eTSI OPF Life DSG	Tiguan 1.5 eHybrid OPF Life DSG	Tiguan 2.0 TSI OPF R- Line 4MOTION DSG	Tiguan 1.5 eHybrid OPF Ele- gance 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
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498	4/1984	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	110 (150)	150 (204)	195 (265)	200 (272)	110 (150)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	250/1500	350/1500	400/1650	400/1500	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	10,6	9,1	8,2	5,9	7,2	9,4	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	210	210	242	215	207	207
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,1 5	6,2 5	0,4 5	8,5 5	0,4 5	5,3 D	6,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	139	140	8	193	9	139	160
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/22/21	12/22/21	15/21/20	13/24/23	15/21/20	13/24/23	12/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	124	126	30	0	30	284	341
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	737	784	796	k.A.	881	805	914
Preis [Euro]	38.250	42.880	50.830	57.995	58.340	42.865	51.245

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	246/461/873
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/1.107
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,36
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -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

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	
4-Zylinder-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	146 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.539/1.842/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.616/504 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	652/1.650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,9/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	159 g/km (WTW* 183 g/km)
Reichweite	820 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	1.626/554 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/830/1.420 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	165 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	500 Euro
Monatliche Gesamtkosten		846 Euro	
Steuer pro Jahr		129 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		12/22/21	
Basispreis Tiguan 1.5 eTSI OPF Elegance DSG		48.100 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 24.01.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.232 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.549 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5)

gut (1,6 – 2,5)

befriedigend (2,6 – 3,5)

ausreichend (3,6 – 4,5)

mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG	
TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	1.195 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/495 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.030 Euro°
Head-up-Display	800 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

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

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.260 Euro
Metalllackierung	ab 810 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.345 Euro

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,0
AUTOKOSTEN	2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,1
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	1,8	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,7	Bremse	2,4
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,4
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	Umwelt/EcoTest	2,4
Komfort	1,8	Verbrauch/CO2	3,8
Federung	2,0	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,7		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	1,2		

Stand: September 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner