



Verkaufsschlager

Test: VW Tiguan Track & Field 2.0 TDI Automatik

Wie einst mit dem Touran, rollt VW derzeit auch mit dem Tiguan ein voll besetztes Marktsegment von hinten auf.

Er kam spät, aber rückwirkend betrachtet wohl zum absolut richtigen Zeitpunkt. Denn: kompakte Allradler boomen derzeit ohne Ende. Zunehmend auch in Fuhrparks, wo sie immer häufiger den Platz von Vans und Kombis einnehmen.

► **Karosserie/Innenraum**

Die Optik des Tiguan ist typisch VW. Modern, aber eher sachlich und brav denn extravagant. Speziell die Front entspricht trotz der beim Track & Field zugunsten eines besseren Böschungswinkels abgeschrägten Frontschürze dem Haus-Design. Statt auf Effekthascherei und kurzlebige Modetrends setzt der Spätstarter vielmehr konsequent auf Funktionalität. Bestes Beispiel: das burgartige Armaturenbrett, dessen Grundlayout vom Golf Plus stammt. Es darf als Paradebeispiel für klare Gliederung und sehr gute Bedienbarkeit gelten. Erfreulich sind auch die Vielzahl an Ablagemöglichkeiten und Staufächern sowie die insgesamt gute Übersichtlichkeit. Geschmackssache hingegen: die via Schalter bedienbare

elektrische Parkbremse (mit Autohold-Funktion). Nichts anbrennen lässt der Tiguan beim Platzangebot und der Variabilität. Vor allem die großzügige Beinfreiheit im gemütlichen Fond überrascht positiv. Sehen lassen kann sich auch das Ladevolumen von 470 Litern, zumal es sich dank der in Längsrichtung verschiebbaren, asymmetrisch geteilten Rückbank stufenweise vergrößern lässt. Der Maximalwert nach Umlegen der in der Neigung verstellbaren Lehnen beträgt 1.510 Liter. Die dabei entstehende Stufe im Ladeboden lässt sich allerdings nur durch einen optional erhältlichen, herausnehmbaren doppelten Boden (134 Euro) umgehen. Ebenfalls nur Option (139 Euro): ein Laderaumtrennnetz. Serie dagegen: eine umlegbare Lehne des Beifahrersitzes für den Transport langer Gegenstände.

► **Antrieb/Fahrleistungen**

Mit dem neuen, über Common-Rail-Einspritzung verfügenden 2.0 TDI mit 140 PS ist der Tiguan adäquat motorisiert, klingt aber dort bei Weitem nicht so seidig wie etwa im Audi A4. Dass er seine wahre Quali-

täten nicht so entfalten kann, liegt aber sicherlich auch an der im Testwagen verbauten Sechsgang-Wandlerautomatik, mit der er zwar prinzipiell gut harmonisiert, aber sicherlich keine perfekte Symbiose bildet. Schade, dass es das Doppelkupplungsgetriebe DSG im Tiguan nicht gibt. Angemessen: der Testverbrauch von 8,4 Liter.

► **Fahrwerk/Sicherheit**

Mit der neuesten Version des Haldex-Allradantriebs, der die Antriebskraft blitzschnell und bedarfsgerecht auf alle vier Räder verteilt, präsentiert sich der Tiguan als gleichermaßen fahrsicheres wie fahraktives Gefährt. Handling und Agilität verblüffen immer wieder aufs Neue. Ein dickes Lob gibt es auch für die leichtgängige und zielgenaue Servolenkung sowie die bis auf Sidebags im Fond komplette Sicherheitsausstattung. Ohne Fehl und Tadel: der Geradeauslauf.

► **Komfort**

Die in der Version Track & Field verbauten Komfortsitze machen ihrem Namen alle Ehre, die Komfortausstattung ab Werk ist mehr als anständig. Angesichts des knackigen, keinesfalls soft abgestimmten Fahrwerks erstaunlich: der ausgezeichnete Federungskomfort.

► **Preis/Kosten**

Beim Preis zeigt der Tiguan genauso Volksnähe wie beim geringen Wertverlust und den günstigen Versicherungseinstufungen. Erfreulich lang: die variablen Wartungsintervalle.

► **Fazit**

Funktionell, geräumig, komfortabel, fahraktiv: Der kompakte Tiguan glänzt rundum. MMD

Das Armaturenbrett-Layout stammt aus dem Golf Plus. Funktionalität und Bedienung sind topp.



Daten & Fakten

Motor	
Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor, 16V, vorn quer eingebaut, Common-Rail-Einspritzung, Abgasurbolader, Ladeluftkühlung, Partikelfilter	
Hubraum	1.968 cm ³
Leistung	103 kW (140 PS) bei 4.200/min
Drehmoment	320 Nm bei 1.750/min
Abgasnorm	Euro 4
Getriebe	Sechsstufen-Automatik
Antrieb	automatischer Allradantrieb
Reifen	215/65 R16 H
Karosserie	
L x B x H	4.457 x 1.809 x 1.686 mm
Gewicht/Zuladung	1.604/656 kg
Anhängelast gebremst	2.000 kg
Kofferraum	470–1.510 l
Tankinhalt	64 l
Fahrleistung	
0–100 km/h	10,7 s
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Verbrauch (Diesel)	
EU-Mix	7,5 l
Testverbrauch	8,4 l
min./max.	6,2/9,9 l
Reichweite	761 km
Garantie & Wartung	
Fahrzeug	2 Jahre ohne km-Begrenzung
Ölwechsel	variabel (max. 30.000 km)
Inspektion	variabel (max. 60.000 km)
Preis (netto)	26.660 Euro
Serienausstattung	
Sicherheit: u. a.: ABS, Front- und Seitenairbags vorn, Kopfairbags, ASR, ESP, Bremsassistent, Fahrer-Knieairbag, Dachreling, Reifenkontrollanzeige, Offroad, Fahrprogramm	
Komfort: u. a.: elektrische Fensterheber vorn und hinten, elektr. Außenspiegel (beheizt), Bordcomputer, Klimaanlage, zweifach verst. Lenkrad, geteilte Rückbank (verschiebbar), CD-Radio, höhenverstellbare Vordersitze, Zentralverriegelung mit FB, Alufelgen, Komfortsitze vorn, umlegbare Beifahrersitzlehne	
Extras	
Parkipol hinten	311 Euro
Tempomat	164 Euro
Nebelscheinwerfer	130 Euro
Navigationsystem	ab 714 Euro
Metallic-Lackierung	420 Euro
Steuer & Versicherung	
Steuer	308 Euro
Haftpflicht	20
Voll-/Teilkasko	18/23
Fahrzeugkostenrechnung (Euro/Jahr)¹	
Wertverlust & Nebenkosten	3.546
Fixkosten	2.123
Betriebskosten	2.624
Werkstatt- & Reifenkosten	804
Gesamtkosten	9.098
Gesamtkosten pro Monat	758
Gesamtkosten pro km	30,3 Cent
Restwert	50,0%

¹ Bei 30.000 km pro Jahr und einer Haltedauer von 48 Monaten; alle Angaben in Euro exkl. MwSt. Basis: ADAC-Betriebskostenrechner