



VW Tiguan Allspace 2.0 TDI SCR Highline 4MOTION DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (176 kW / 240 PS)

Der Tiguan Allspace möchte außen ein klassisches SUV sein, das sich hoher Beliebtheit und Verkaufszahlen erfreut, und innen die Flexibilität eines Vans bieten und sich damit als Alternative hierzu empfehlen. Als Basis dazu dient eine 4,7 m lange Karosserie, in der auf Wunsch bis zu sieben Sitze verbaut sind. Die zweite Sitzreihe ist um 18 cm verschieb- und die Lehnenneigung einstellbar. Allerdings besteht sie nicht aus drei Einzelsitzen, sondern aus einer 1/3 zu 2/3 geteilten Bank - und auf diese passen maximal zwei und nicht wie beispielsweise beim Touran drei Kindersitze. Standardmäßig finden im Allspace bis zu fünf Personen Platz. Das Kofferraumvolumen beträgt vollbesetzt mindestens 510 l und maximal 700 l, wenn man den Stauraum bis unter das Dach nutzt - diese Werte brauchen den Vergleich mit einem Van nicht zu scheuen.

Wählt man den im Testwagen verbauten Bi-Turbo-Diesel mit 240 PS, erhält man zwangsläufig einen Allspace Highline samt Allradantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und adaptiver Dämpferregelung (DCC). Letztere kann wie auch die Motor- und Getriebesteuerung mittels Fahrmodi-Schalter in verschiedenen Konfigurationen (Normal, Sport) betrieben werden. Der Federungskomfort im Tiguan Allspace liegt auf gutem Niveau, wenn auch der Standard-Tiguan mit DCC noch ein Stückchen ausgewogener und feiner federt und sich zudem etwas präziser steuern lässt. Der kräftige Motor überzeugt in allen Lebenslagen und liefert stets genügend Kraft. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch fällt absolut gesehen mit sieben Litern auf 100 km allerdings hoch aus.

Letztendlich präsentiert sich der Allspace aufgrund der technischen Gegebenheiten und einer zulässigen Anhängelast von 2,4 t als ideales Zugfahrzeug. Darüber hinaus bietet er zwar auch viel Platz, kann einen Van aber in puncto Variabilität nicht ersetzen. Wer hingegen auf den zusätzlichen Platz verzichten kann, ist mit dem Standard-Tiguan etwas besser bedient, da dieser insgesamt geschliffener wirkt und zudem günstiger ist als der Testwagen, dessen Preis bei 46.600 Euro startet. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Land Rover Discovery Sport, Volvo XC60.








- + viel Platz für Gepäck und Insassen, variabler Innenraum, bequemer Ein- und Ausstieg
- unhandlich im Stadtverkehr, unübersichtliche Karosserie, hoher Kraftstoffverbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Wie auch beim Standard-Tiguan gibt es beim Allspace an der Verarbeitungsqualität wenig zu kritisieren, an der Auswahl der verwendeten Materialien aber durchaus. An einigen Stellen sieht man, dass auch die VW-Controller mit spitzem Stift rechnen. So müssen beispielsweise Dachsäulenverkleidungen ohne Stoffbezug auskommen

und die hinteren Türverkleidungen sind aus hartem Kunststoff gefertigt, während die vorderen zumindest im oberen Bereich aus geschäumtem bestehen. Die Verarbeitung des Interieurs gibt ebenso wie die der Karosserie kaum Anlass zur Kritik. Gleiches gilt beim Blick in den Motorraum oder auf den Unterboden.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit 4,70 m Länge und 2,12 m Breite (inklusive Außenspiegel) ist der Tiguan Allspace ein sehr stattliches SUV. Der recht große Wendekreis von 11,9 m macht den Wagen nicht handlicher. Den 4Motion-Modellen spendiert VW einen 60 Liter großen Tank (sonst 58 l), mit dem auf Basis des Eco-Test-Verbrauchs eine Reichweite von 855 Kilometern realisiert werden kann.

Während der Tiguan Allspace Trend- und Comfortline ab Werk mit einem Reifenreparaturset ausgestattet sind, entfällt dieses beim Highline, da dieser das Werk mit Mobilitätsreifen verlässt. Da zudem für die getestete Motorisierung das sonst aufpreispflichtige Notrad nicht erhältlich ist, sollte man beim Wechsel auf Winterreifen darauf achten, dass diese ebenfalls Notlaufeigenschaften besitzen,

oder man ordert im Zubehör das Pannenset.

Der Allspace 2.0 TDI 4Motion ist ein ideales Zugfahrzeug. Er darf bis zu 2,4 Tonnen an den Haken nehmen (gebremster Anhänger) und kommt dank des Allradantriebs selbst auf rutschigem Untergrund nicht zu schnell an seine Traktionsgrenzen. Die Stützlast beträgt beim Fünfsitzer 100 kg.

Dem Test-Tiguan darf man bis zu 570 kg zuladen, was für fünf Personen samt Gepäck ein guter Wert ist. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 75 kg transportiert werden.

⊖ Der Adblue-Tank fasst nur zwölf Liter, was zu häufigem Nachfüllen von Adblue führen kann.

2,6 Licht und Sicht

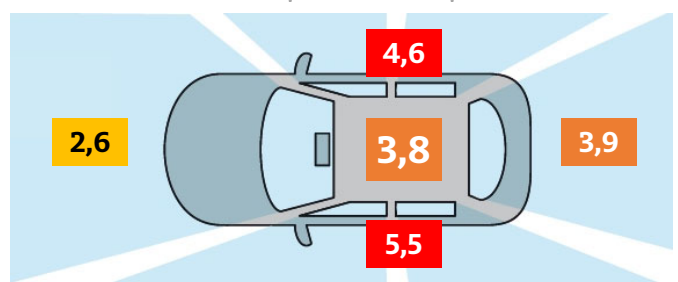
Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Tiguan Allspace recht bescheiden ab. Hinten versperren die nicht versenkbaren Fondkopfstützen sowie die breiten Dachsäulen die Sicht, die zusätzlichen Seitenfenster helfen kaum. Zudem sind Gegenstände vor oder hinter dem Fahrzeug aufgrund der hohen Fahrzeugenden - besonders hinten - erst in größerer Entfernung zu sehen.

⊕ Abhilfe können hier die optionalen Kamerasysteme (Rückfahrkamera und 360-Grad-Kamerasystem) schaffen. Serienmäßig ist der Allspace ab Comfortline mit Parksensoren vorn und hinten ausgestattet, ein Parklenkassistent ist ebenfalls gegen Aufpreis zu haben. Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr.

In den zwei ersten Ausstattungsvarianten hat der Allspace serienmäßig Halogen- und beim Highline LED-Scheinwerfer samt Kurvenlicht an Bord. Darüber hinaus gehört ab Comfortline ein Fernlichtassistent (Light Assist) ebenfalls zur Grundausstattung. Gegen Aufpreis ist für die zwei höheren Ausstattungsvarianten das Active Lighting System erhältlich.

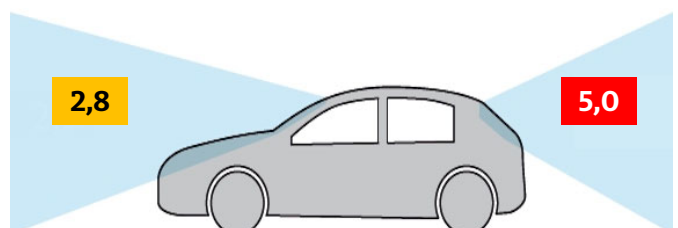
Rundumsicht

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.



Es umfasst einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer ausblendet. Das System sorgt nachts für eine gute Straßenausleuchtung und ist den Aufpreis in jedem Fall wert. Darüber hinaus blendet der Innenspiegel ab Werk automatisch ab. Automatisch abblendende Außenspiegel sind allerdings nicht erhältlich.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrsitz knapp 57 cm über der Fahrbahn) und hinten einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein-/Aussteigen etwas. Dank der kräftig ausgeführten Arretierungen bleiben die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, die Haltegriffe an den äußeren Sitzen erleichtern das Ein- und Aussteigen zusätzlich.

⊖ In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Tiguan serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und

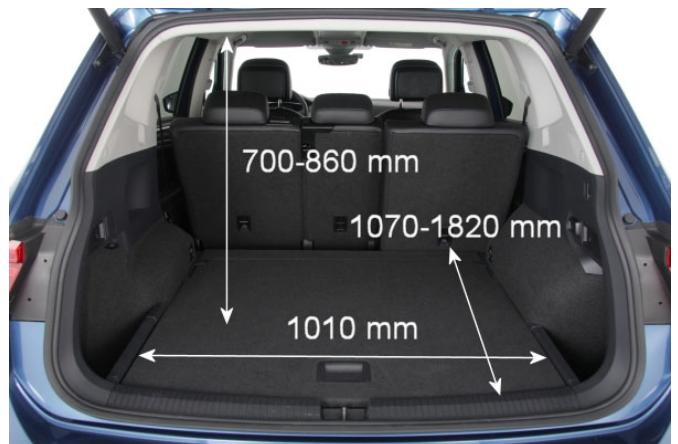


Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraum-Volumen des Tiguan Allspace (ohne aufpreispflichtige dritte Sitzreihe) fällt dank des Plus an Länge noch ein Stück üppiger aus als das des Standard-Tiguan. Bei der Messung ist die Rückbank so eingestellt, dass die Beinfreiheit im Fond für 1,85 m große Passagiere ausreicht. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen gehen 510 l hinein. Bis unters Dach beladen sind es sogar 700 l oder alternativ 12 Getränkekisten. Klappt man die Lehnen um, fasst das Gepäckabteil bis zur Fensterkante 910 l (aus Sicherheitsgründen empfohlen), bis unters Dach stattliche 1.535 Liter.



Mit 510 l Kofferraumvolumen stellt der Allspace ein riesiges Gepäckabteil zur Verfügung.

Formats gut nutzbar. Beleuchtet wird das Ladeabteil von einer fest verbauten Lampe in der Seitenverkleidung und von einer ausbau- und als Taschenlampe nutzbaren Leuchte.

⊖ Lediglich die 73 cm über der Fahrbahn liegende Ladekante erschwert das Ein-/Ausladen.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Allspace Highline ist serienmäßig mit einer elektrisch betätigten Heckklappe ausgestattet. Diese öffnet und schließt entweder per Tastendruck (auf Schlüssel, Armaturenbrett oder Heckklappe) oder indem man den Fuß unter die Heckschürze bewegt. Die Heckklappe gibt eine sehr hohe und breite Öffnung frei, somit lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m können aufrecht unter der Klappe stehen. Der Kofferraum selbst ist dank des rechteckigen

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar. Zudem lässt sich die Sitzbank in Längsrichtung verschieben und die Neigung der Lehnen verstellen. Das Umklappen der Lehnen geht denkbar einfach vonstatten. Sie lassen sich sowohl vom Fahrgastraum oder vom Kofferraum aus entriegeln und klappen anschließend selbsttätig um. Eine Netztrennwand zwischen Koffer- und Innenraum ist nur optional erhältlich.

Ordnung im Kofferraum schaffen zwei Ablagefächer und Taschenhaken. Ab der Comfortline-Ausstattung lässt sich beim Allspace serienmäßig die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn umklappen, was den Transport langer Gegenstände erleichtert. Dies ist aber nicht möglich, wenn man wie beim Testwagen die Lederausstattung ordert.

2,0 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Anordnung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man optional durch ein großes TFT-Display ersetzen, das in seiner Darstellung etwas angepasst werden kann, in manchen Konfigurationen auf den ersten Blick jedoch überladen wirkt. Analog oder digital, die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts

einwandfrei. Die meisten Funktionen bündelt der Tiguan in einem Touchscreen, der im Falle des gegen Aufpreis erhältlichen Top-Systems Discover Pro eine 9,2 Zoll messende Bildschirmdiagonale besitzt. Allerdings dürfte der sensibel auf Berührung reagierende Bildschirm etwas weiter oben angebracht sein, damit der Fahrer weniger stark vom Verkehrsgeschehen abgelenkt ist. Darunter befindet sich die natürlich ebenfalls tief angebrachte Klimaeinheit.

Ein Licht-/Regensensor sowie elektrische Fensterheber erleichtern den Fahrer-Alltag.

⊖ So durchdacht der Tiguan sonst gestaltet ist, so unverständlich mutet die Bedienung des neuen Top-Infotainmentsystems Discover Pro an. Sämtliche Hardwaretasten und Drehregler wurden verbannt,

stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. Letztere kann nur „links oder rechts wischen“ verstehen und funktioniert wenig zuverlässig. Weitere Nachteile: die Ansteuerung der Bereiche erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert/abgeschaltet werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navi Discover Media, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt.

Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.



Verarbeitung und Materialanmutung überzeugen. Die Funktionalität im Innenraum liegt generell auf hohem Niveau, lediglich das neue Infotainmentsystem Discover Pro erntet Kritik.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tiguan Allspace Highline ist serienmäßig mit einem CD-Radio samt AUX- und SD-Karten-Anschluss ausgestattet. Wer zusätzliches Geld investiert, kann den Tiguan zudem u. a. mit einem Navigationssystem (SD-Karten- oder festplattenbasiert), digitalem Radioempfang (DAB+), Premium-Soundsystem (Dynaudio), WLAN-Hotspot und induktiver Lademöglichkeit ausstatten.

MirrorLink, Apple CarPlay und Android Auto zum Spiegeln der Smartphone-Bedienoberfläche sind für das SUV ebenfalls erhältlich.

⊖ Eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie eine USB-Schnittstelle sollten in diesem Fahrzeugsegment zum Serienumfang gehören, VW verlangt Aufpreis.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Beinfreiheit reicht im Tiguan Allspace für Fahrer bis zu einer Größe von knapp 1,95 m - dabei hat man über dem Scheitel noch viel Raum bis zum Dach. Das

Raumgefühl ist dank der großen Fensterflächen und des hellen Dachhimmels tadellos.

1,8 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Rückbank in hinterster Position und der Fahrersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, reichen die Bein- und Kopffreiheit im Fond für zwei Meter große Passagiere. Das Raumgefühl ist ebenfalls sehr angenehm und wird nur vom Mitteltunnel etwas eingeschränkt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz vor.

1,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Dank der geteilt klappbaren, längsverschiebbaren und neigungsverstellbaren Rückbank schneidet der Tiguan Allspace für ein SUV außergewöhnlich gut ab. Gegen Aufpreis sind darüber hinaus zwei Sitzplätze in der dritten Reihe erhältlich. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten. Allein das Handschuhfach fällt eine Nummer zu klein aus und ist zudem nicht abschließbar.

2,0 KOMFORT

2,2 Federung

Der Tiguan Allspace mit dem 162 kW TSI-Motor und dem 176 kW TDI-Motor ist serienmäßig mit der adaptiven Dämpferregelung DCC ausgestattet. DCC bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Normal und Sport). Darüber hinaus passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Der Federungskomfort im Allspace ist insgesamt angenehm, aber nicht ganz auf dem Niveau eines Standard-Tiguan. Vor allem auf Querfugen und wellige Fahrbahn spricht die Federung etwas steifbeinig und stößig an. Der Allspace neigt bei regelmäßiger Anregung leicht zum Stuckern.

⊕ Im Normal-Modus zeigt sich das Fahrwerk recht ausgewogen, die Aufbaubewegungen fallen nicht überdurchschnittlich aus und Unebenheiten werden gut geschluckt. Einzelhindernisse sowie Querfugen werden ordentlich geschluckt, auch wenn größere etwas deutlicher durchgereicht werden. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut. Im Comfort-Modus zeigt sich die Federung etwas schluckfreudiger, dieser empfiehlt sich vor allem bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten wie beispielsweise in der Stadt oder auf Landstraßen. Bei hohen Geschwindigkeiten spielt der Sport-Modus seine Vorteile aus, da dann die Aufbaubewegungen geringer ausfallen und das Fahrzeug stabiler bewegt werden kann.

1,9 Sitze

Neben den serienmäßigen Sitzen sind gegen Aufpreis ergoActive-Sitze für Fahrer und Beifahrer (Entfall der Lehnenklappmöglichkeit) erhältlich (nicht im Testwagen). Dann lassen sich die Sitze u.a. auch in der Neigung einstellen, die Sitzflächen sind ausziehbar und die Sitze verfügen über eine Massagefunktion. Diese Sitze sind aber nicht mit der im Testwagen verbauten Lederausstattung kombinierbar.

⊕ Die vorderen Ledersitze lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen und besitzen zudem eine

Memoryfunktion. Sie sind recht straff aber dennoch bequem gepolstert und körpergerecht gestaltet, wenn auch die hohen Lehnen im Schulterbereich etwas breiter sein könnten. Der Seitenhalt ist vorn angemessen. Der Sitzkomfort auf der Rückbank passt ebenfalls, selbst auf längeren Etappen sitzt man dort bequem. Die Bank ist ordentlich konturiert, bietet eine gute Oberschenkelauflage und ermöglicht dank des angenehmen Kniewinkels sowie der verstellbaren Lehnenneigung eine komfortable Sitzposition.

2,6 Innengeräusch

⊕ Der Tiguan Allspace 2.0 TDI hält sich akustisch angenehm zurück, bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,3 dB(A). Der Motor ist prinzipiell gut gedämmt, zeigt sich aber dennoch bei rund 1.200 und über 4.000 1/min sowie bei starker

Leistungsforderung akustisch präsenter. Die Windgeräusche sind insgesamt auf einem niedrigen Niveau und steigen nur mit zunehmender Geschwindigkeit an, werden dabei aber niemals unangenehm laut.

1,5 Klimatisierung

⊕ Der Tiguan Allspace Highline hat serienmäßig eine Drei-Zonen-Klimaautomatik samt Allergen-Filter verbaut. Wer auch für die kalten Tage gewappnet sein möchte, sollte die beheizbaren Rücksitze (außen) sowie die

Lenkradheizung mitbestellen. Eine Standheizung sowie eine drahtlos beheizbare Frontscheibe empfehlen sich für all jene, die ihr Auto im Winter draußen stehen haben und sich das Scheibenkratzen sparen möchten.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Das knapp 1,9 t schwere SUV kann mit dem leistungsstarken 2.0-l-Dieselmotor samt Allradantrieb bei den Fahrleistungen auf ganzer Linie überzeugen. Der Motor leistet maximal 240 PS und liefert ab 1.750 1/min ein maximales Drehmoment von beachtlichen 500 Nm. Für den simulierten Überholvorgang (60 auf 100 km/h)

benötigt der Allspace lediglich 4,2 s. Dank spontanem Ansprechen stellt das Einfädeln in den fließenden Verkehr den VW ebenfalls vor keinerlei Herausforderungen. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt VW mit 6,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 228 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel legt eine gute Laufkultur an den Tag. Leichte Vibrationen sind bei niedrigen Touren im Lenkrad zu spüren, dann legt der Selbstzünder auch einen brummigen Unterton an den Tag. Das ist

beispielsweise im siebten Gang bei Tempo 80 der Fall. Ab rund 1.500 Umdrehungen zieht der Motor kraftvoll durch und schreckt auch vor höheren Drehzahlen nicht zurück.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die getestete Motorisierung ist stets an das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Dieses wechselt die Gänge unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas lange Zeit. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung arbeiten hier oftmals recht ruckartig

und unharmonisch. Die sieben Gänge lassen sich bei Bedarf auch mit Hilfe der Lenkradwippen oder des Wählhebels wechseln. Der höchste Gang ist nicht allzu lange übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.200 Umdrehungen. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der VW Tiguan Allspace bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich spurstabil. Provoziert man beispielsweise mit einem Lastwechsel in einer Kurve einen instabilen Fahrzustand, regelt das ESP effektiv und hilft die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV angemessen aus.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Wolfsburger zwiespalten: Je nach Lenkwinkel und -geschwindigkeit greift das ESP rigide ein, was beim Zurücklenken deutliches Untersteuern zur Folge hat. Oder aber der Tiguan Allspace drängt beim Gegenlenken deutlich mit dem Heck nach, bevor das ESP eingreift und das Fahrzeug

wieder stabilisiert. Alles in allem bleibt das große SUV sicher, lässt sich im Ausweichtest aber nicht sehr präzise und platziert durch den Parcours dirigieren. Zu forsch angegangene Kurven quitiert der VW mit Untersteuern, die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auf durchschnittlichem Niveau. Die Traktion ist dank des automatisch zuschaltenden Allradantriebs sehr gut. In den meisten Fahrsituationen ist der Tiguan Allspace als Fronttriebler unterwegs und verbraucht dadurch nicht unnötig Sprit. Darüber hinaus unterstützt beim 4Motion abseits befestigter Straßen der Bergabfahrassistent den Fahrer.

2,0 Lenkung

⊕ Der Testwagen hat die optionale Progressivlenkung an Bord. Die Lenkkraftunterstützung kann je nach Fahrerwunsch angepasst werden. In der Normal-Stellung bietet die Lenkung eine angemessene Rückmeldung, die Mittelstellung könnte aber noch ein kleines Stückchen klarer definiert sein. Der Tiguan Allspace lässt sich weitgehend zielsicher über kurvige Landstraßen dirigieren, das leicht verzögert ansprechende Heck macht gelegentliche Korrekturen aber notwendig, da sich der

nötige Lenkwinkel vor der Kurve nicht einwandfrei abschätzen lässt. Die direkte Übersetzung der Progressivlenkung fällt positiv auf, von Anschlag bis Anschlag sind es nur knapp über zwei Lenkradumdrehungen. Manchem Fahrer kommt die Sport-Stellung eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkkraftunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte etwas höher sind. Schön, wenn man die Wahl hat.

2,3 Bremse

⊕ Aus Tempo 100 steht der Testwagen nach 34,6 m, ein guter Wert. An der Dosierbarkeit sowie dem

Ansprechverhalten der Bremsanlage gibt es ebenfalls nichts auszusetzen.

1,7 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Tiguan Allspace bringt zahlreiche sinnvolle Sicherheitssysteme bereits ab Werk mit. VW stattet das SUV u. a. mit einem City-Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung, Abstands- und Kollisionswarnung sowie einem Spurhalteassistenten serienmäßig aus. Ab der Ausstattung Comfortline kommt eine Müdigkeitserkennung hinzu und beim Highline wird die Serienausstattung um einen Abstandstempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer ergänzt. Gegen Aufpreis lässt sich der Allspace mit einem Spurwechselassistenten samt Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken, dem Stauassistenten und dem Emergency-Assist aufrüsten. Letzterer kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall teilweise die Steuerung des Fahrzeugs. Wird eine längere Inaktivität des Fahrers erkannt, wird in mehreren Eskalationsstufen versucht, den Fahrer wachzurütteln. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht und währenddessen der umliegende Verkehr beispielsweise durch Warnblinken auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Ein Head-up-Display ist ebenso verfügbar, allerdings werden die Informationen auf eine unschöne, ausfahrbare Scheibe und nicht in die Windschutzscheibe projiziert.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Tiguan überzeugt mit einer sehr guten Insassensicherheit bei den ADAC Crashtests - der Allspace sollte ähnlich abschneiden. Der Standard-Tiguan erreicht 96 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 06/2016) und erhält insgesamt die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest. Der Wolfsburger ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählt ein Knieairbag für den Fahrer zur Standardausstattung. Ab Werk ist der Tiguan mit einem proaktiven Insassenschutzsystem ausgestattet. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und - falls vorhanden - das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen lassen sich vorn und hinten weit herausziehen und sind nahe am Kopf positioniert. Dadurch können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der Tiguan Allspace ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Das Warndreieck ist sehr gut erreichbar in der Heckklappe integriert. Optional gibt es den Notrufservice, wenn ein

Handy gekoppelt oder eine SIM-Karte eingelegt ist. Registriert das Fahrzeug einen Unfall, werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an das Volkswagen Kundencenter übermittelt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Seitenairbags für den Fond sind für den Allspace nicht erhältlich.

⊖ Position und Abstände der Anlenkpunkte auf dem Fondmittelsitz sind ungünstig.

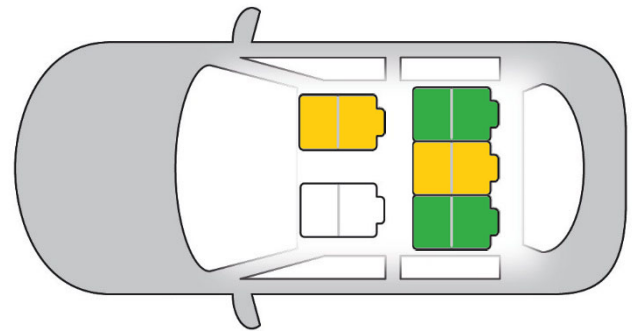
2,1 Kindersicherheit

Trotz der Größe lassen sich im Fond nur zwei Kindersitze gleichzeitig befestigen. Laut Bedienungsanleitung eignen sich sowohl der Beifahrersitz als auch die Rückbank zur Befestigung universeller Kindersitze aller Altersgruppen. In der optionalen dritten Sitzreihe dürfen nur bestimmte, einer Spezifikation entsprechende Sitze verwendet werden.

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tiguan 84 Prozent der möglichen Punkte, der Allspace sollte ähnlich gut abschneiden. Die beiden äußeren Sitze haben Isofix-Haken, die auch ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind. Ebenso lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen mit den Gurten befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Fondplätzen problemlos, auf dem Beifahrerplatz aber nur bedingt montieren. Dort lässt sich die Kopfstütze nicht ausbauen, sodass der Kindersitz an dieser ansteht.

Kindersitze

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



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,8 Fußgängerschutz

In puncto Fußgängerschutz schneidet der Tiguan mit 72 Prozent der erreichbaren Punkte nur durchschnittlich ab. Als erster VW überhaupt verfügt er über eine aktive Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird. Dadurch werden der Deformationsweg erhöht und das Verletzungsrisiko gesenkt. Zu

aggressiv gestaltet sind allerdings noch die Vorderkante der Motorhaube sowie die A-Säulen.

⊕ Immerhin ist ein Notbremsassistent mit Personenerkennung Serie und kann so das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduzieren.

3,7 UMWELT/ECOTEST

5,1 Verbrauch/CO2

⊖ Selbst für ein 1,9 Tonnen schweres und großes SUV wie den Tiguan Allspace fällt der Durchschnittsverbrauch mit 7,0 l/100 km nicht gerade niedrig aus. Absolut betrachtet ist eine CO2-Bilanz von 222 g/km kein Ruhmesblatt, weshalb der VW in diesem Kapitel nur neun von 60 möglichen Punkten erhält. Der Verbrauch splittet sich in 7,3 l in der Stadt, 6,2 l Überland und 8,1 l/100 km auf der Autobahn.

2,3 Schadstoffe

⊕ Der Tiguan Allspace 2.0 TDI 4Motion ist mit einem SCR-System zur Senkung der NOx-Emissionen ausgestattet. Das System arbeitet wirkungsvoll, nur im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus fällt der NOx-Wert etwas erhöht aus. In der Summe kommt der VW in diesem Kapitel aber dennoch auf 37 Punkte. Aufgrund des mageren Resultats im CO2-Kapitel reicht es

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

für den Allspace im EcoTest nur für 46 Punkte und zwei Sterne.

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 46.600 Euro verlangt VW mindestens für den Tiguan Allspace mit dem 240 PS starken Top-Diesel mit Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattungsvariante Highline. Das ist ein stolzer Preis, allerdings gehören dann das LED-Licht samt Fernlicht-assistent, ein adaptives Fahrwerk, ein Notbremssystem und ein Spurhalteassistent zur Serienausstattung. Der mit beispielsweise der Lederausstattung, dem Top-Navigationssystem sowie dem Assistenzpaket und weiteren Extras ausgestattete Testwagen kostet bereits 58.835 Euro.

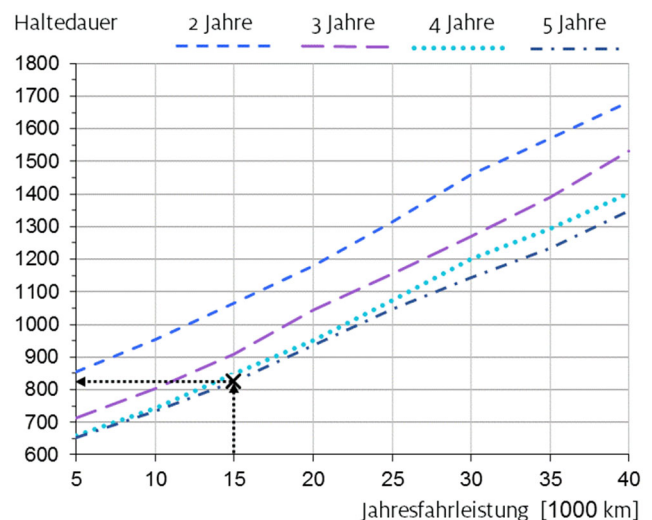
Der Tiguan Allspace besitzt eine variable Service-Intervallanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.500 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. und im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Diesel besitzt einen Zahnriemen, der bei der Bi-Turbo-Variante allerdings schon bei 120.000 km und nicht wie sonst beim 2.0 TDI mit geringerer Leistung bei 210.000 km gewechselt werden muss. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes wird alle

60.000 km erneuert.

Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 340 Euro sehr hoch aus und der Allspace zeigt sich auch bei der Versicherung ungünstig eingestuft.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 824 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TSI ACT	2.0 TSI 4MOTION DSG	2.0 TSI 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	132 (180)	162 (220)	110 (150)	140 (190)	176 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	350/1500	340/1750	400/1900	500/1750
0-100 km/h [s]	9,5	8,2	6,8	9,8	8,6	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	208	223	202	210	228
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1 S	7,6 S	8,1 S	5,0 D	5,9 D	6,5 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	137	172	185	131	153	170
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/18	14/21/21	14/21/21	14/19/21	14/20/21	19/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	112	194	220	262	306	340
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	623	750	827	610	725	824
Preis [Euro]	29.975	37.500	43.150	32.850	40.900	46.600

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6b, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	176 kW/240 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km	6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	170 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,56 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.701/1.839/1.674 mm
Leergewicht/Zuladung	1.880/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	700/1.775 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Puebla, Mexiko

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/6,2/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	185 g/km (WTW* 222 g/km)
Reichweite	855 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.860/570 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	510/910/1.535 l

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

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	139 Euro	Wertverlust	479 Euro
Monatliche Gesamtkosten	824 Euro		
Steuer pro Jahr	340 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/21		
Basispreis Tiguan Allspace 2.0 TDI SCR Highline 4MOTION DSG	46.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.09.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.835 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.124 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.045 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (dyn. optional)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	625 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	625 Euro°/800 Euro°
Head-Up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	1.060 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	ab 465 Euro°
Navigationssystem	ab 565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/255 Euro
Lenkradheizung	135 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Metalliclackierung	595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.280 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,9

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

Stand: Februar 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand