



*"Drar med lätthet  
vår boggiehusvagn  
Polar 620."*

Tommy Karlsson, TSI 170 -09



*"Dieseln med auto-  
mat och fyrhjulsdraft  
är underbar."*

Pekka Brännbäck, TDI 140 -10

*"Helheten gör den  
till den bästa bil  
jag haft."*

Håkan Karlsson, 2,0 TDI 140 -09

**Volkswagen har knappast gjort någon bilmodell som inte varit bra, och den två år gamla kompaktsuven Tiguan bekräftar kvalitetsnivån. Nästan inga fel alls förekommer i ägarnas egna testrapporter.**

"Med bred marginal den bästa bil vi haft. Närmast perfekt för oss med två barn och aktiv fritid." Det är omdömet från Tiguanägaren Mats Nilsson, som kör en 2,0 TDI 140 från 2008. Han lovordar även motorn, som han tycker är perfekt för biltypen.

Framstolarna är "supersköna" och barnen trivs i baksätet. Dessutom uppskattar han framkomligheten med fyrhjulsdraften i vinterväglaget. Enda problemet hittills är att den fabriksmonterade infällbara dragkroken har kärvat lite.

De flesta Tiguanägarna har valt

## TIGUAN ÄR SÄKER, STABIL, DRAG- VILLIG OCH NÄST INTILL FELFRI

bilen med säkerheten som främsta argument, och sannolikt inkluderar man då den stabilitet som fyrhjulsdraften ger på slirigt underlag. Näst vanligaste köpskålet är komforten, som de flesta ägare också är nöjda med. Enda reservationen är att någon enstaka upplever fjädringen som lite hård från baksätet.

Tre av fyra ägare uppger att de kommer att vara märkestrogna vid nästa köp, och den troheten är väl etablerad: de allra flesta kommer närmast från en annan Volkswagen.

Vanligaste motorn i vårt ägartest är tvålitersdieseln på 140 hästkrafter. Den drar i genomsnitt 7,2 l/100 km, och det har ingen klagat på. Enda kritiken mot förbrukningen gäller bensenmotorn TSI 170, som enligt två ägare drar 11 liter på 10 mil. Lilla TSI-motorn på 1,4 liter och 150 hästar har däremot i snitt dragit 8,0 l/100 km.

Totalintrycket av ett 40-tal test-

protokoll är att ägarna är höggradigt nöjda. "Av de tio bilar jag ägt sedan 1977 är detta den jämförelsevis trevligaste", skriver Hans Fernqvist som kör en TDI 140 -08. Han fortsätter: "Den har inte det allra största bagageutrymmet, men den känns otroligt vägsäker på hala vintervägar trots att jag kör odubbat."

Just bagaget är den enda punkt som får återkommande kritik: det är i minsta laget och tröskeln är för hög.

De bilar som redovisas är max två år gamla, vilket bör påpekas med tanke på betyget 98 procent för problemfrihet. Men all erfarenhet av märket säger att vi kan räkna med att Tiguan håller bättre än de flesta av sina konkurrenter även i det långa loppet.

## BETYG/TIGUAN MOT TRE I SAMMA KLASS 2007-2010

Snitt-bilen		Tiguan	Qashqai	Audi Q5	Honda CR-V
81 %	Körglädje	79	67	84	74
74 %	Ljudnivå	78	71	81	66
81 %	Motor	83	70	86	76
84 %	Förarmiljö	84	77	92	85
69 %	Bränsleförbr.	65	63	69	73
68 %	Totalekonomi	71	70	63	74
72 %	Bagage	61	61	64	82
69 %	Baksäte	84	57	74	86
76 %	Fjädring	81	66	76	78
85 %	Utseende	79	80	88	71
83 %	Kvalitetskänsla	86	71	96	85
88 %	Problemfri	98	81	97	87
76 %	Bilförsäljare	71	94	74	59
66 %	Service/verkstad	71	53	74	59
76 %	Märkestrogen	76	64	86	73
89 %	Bra köp	93	84	75	85
77 %	<b>Totalbetyg</b>	<b>78</b>	<b>71</b>	<b>80</b>	<b>76</b>
		★★★★	★★★	★★★★★	★★★★

**Tiguan är lillebror** till storsuven Touareg, men har till skillnad från storebror tvåmotor och delar det mesta av tekniken med Golf-familjen. Fyrhjulsdriften är Haldex IV, som ger Tiguan utomordentligt fotfäste på slipprigt underlag och en dragförmåga som imponerar på dem som kör med hästsläp eller husvagn.

Frågan är vem som egentligen behöver tvåtonsklussen Touareg – bortsett från den som absolut måste ha lågväxel för att klättra i svår terräng. Tiguan har extra låg etta och finns med särskilt offroad-läge, så den klarar mer än de flesta i kompaktsuv-



**Björn Bergman**

**"Vem behöver egentligen en Touareg?"**

gänget. Detta, och personbilskänslan, gör att jag tveklöst tar Tiguan om jag måste välja. Audi Q5 må kännas solidare, men är det värt merpriset?

### TIGUAN HÅLLER VÄRDET EXTREMT BRA

	Tiguan 2,0 D	Qashqai 4x4 2,0	Audi Q5 2,0 D	CR-V 2,0
<b>Nypris -10</b>	<b>286 000:--</b>	<b>207 000:--</b>	<b>356 000:--</b>	<b>237 000:--</b>
<b>2009</b>	266/7	169/18	295/18	222/6
<b>2008</b>	237/17	150/27	259/28	198/16
<b>2007</b>	–	133/36	–	176/26
<b>2006</b>	–	–	–	–
<b>2005</b>	–	–	–	–



Bilhandlarpriser gäller bilar som rullat 2 000 mil per år. Siffran bakom priset (i jämna tusental) visar värdefallet i procent. Privatköp sänker priset 20 000–30 000 kronor på nyare bilar.

## VW TIGUAN 2008-



### ÄGARNAS ERFARENHETER:

#### • Fläktmotorn

Ett av få återkommande fel är klimatorns fläkt som stannat, i ett fall har den frusit fast.

#### • Extravärmaren

Den dieseldrivna kupévärmaren har krånglat i några fall. En ägare har fått den utbytt.

#### • Hög lasttröskel

Inget fel, men en svaghet som flera påpekar är att bagagerumsgolvet ligger högt över marken. Även bagagevolymen kritiserar av några ägare.

#### • Kopplingen tuggar

Ett par klagomål gäller att kopplingen "tuggar" när den är kall.

#### • Dragkroken kärvar

Ett tillval är dragkrok som fälls in med fjäderkraft. Kan kärva enligt ett par ägare. Viktigt att ta bort adapterkontakten innan kroken fälls in. Annars kan den fastna i infällt läge.

**Euro NCAP:** 5 stjärnor 2007 + 2009. Antisladd standard.

#### Motorer (förbr. l/100 km)

- 1,4 TSI 150 hk (8,4)
- 2,0 TSI 170 hk (8,9/9,9 man/aut)
- 2,0 TSI 200 hk (8,9/9,9 man/aut)
- 2,0 TDI 140 hk (6,9/7,5 man/aut)
- 2,0 TDI 170 hk (7,0)

#### Modellhistorik VW Tiguan

**2007:** Premiär på Frankfurtsalongen.

**2007:** Säljstart i Europa på senhösten som 2008 års modell.

**2009:** En version med enbart framhjulsdrift tillkommer. (Ej aktuell i Sverige för närvarande.)

## NISSAN QASHQAI 2007-

**Qashqai är** mer en hög halvkombi än en suv och få väljer fyrhjulsdriften. Ägarna är nöjda med förarmiljön, hög sittposition, motor, kvalitetskänsla och hållbarhet. Främsta köpskäl är design, följt av komfort. Klagomål gäller främst missljud i karossen och småstrul – många har bytt bakstöttdämparna på garantin. Diesellägarna lovordar den låga förbrukningen.



**"Diesellägarna gillar den låga förbrukningen."**

## AUDI Q5 2008-

**Q5 har** långsmonterad motor och quattroteknik till skillnad från Tiguan. Majoriteten av ägarna är lyriska och klagar mest på snål bagagevolym. Automatlädans beteende stör någon, ett par klagar på hög förbrukning, samtidigt som flera tycker den går snålt. Inga typfel, lite gnissel från ratten är enda klagomålet. Audis service/verkstad och bilsäljare ligger också bra till i konkurrensen.



**"Vanligaste klagomålet gäller för liten bagagevolym."**

## HONDA CR-V 2007-

**"Definitivt** en bra bil som är lätt att trivas med" är ett typiskt ägarцитat. Inga typfel, bara lite varierande småstrul. Kvalitetskänslan lovordas, liksom dragförmågan, framkomligheten och förbrukningen. Några klagar på klen motoreffekt (både bensin och diesel), svagt helljus och problem vid stängning av bakluckan. Service- och säljarbetyget dras ner av en enskild problemåterförsäljare i Stockholm.



**"Flera ägare tycker att CR-V är lätt att trivas med."**

**Sveriges bästa köpguide!** auto motor & sports begbilsanalyser bygger på ägarnas erfarenheter av sin bil och återförsäljarna. Ingen annan tidning ger så snabbt information om en ny bil infriar köparnas förväntningar, och information om eventuella problem. Analysen är lika viktig för dig som ska köpa ny som begagnad bil. **Gå in** på [www.automotorsport.se](http://www.automotorsport.se) och avdelningen "Testa din bil", där har 17 141 läsare redan satt betyg på sin bil – gör det du också! 100 procent är ett ouppnåeligt, genomsnittligt högsta betyg från läsarna.

**Alla suvar med rejäl markfrigång ger en king-of-the-road-känsla – det är bara att erkänna. I Volkswagen Tiguan tittar man ner på omgivningen samtidigt som den är personbilsmidig och lite lyxig. Det betyder hög vill ha-faktor!**

Ända sedan jag första gången fick provköra en Range Rover – den allra första med två dörrar – har jag gillat högventa, fyrhjulsdrivna åkdon. Det mötet var en rent sensuell njutning: att kunna köra rakt ut i terrängen och ändå liksom flyta fram på den extremt mjuka och långslagiga fjädringen var något varken jag eller någon annan dittills hade upplevt.

Sedan gick det nästan tre decennier innan bilvärlden insåg potentialen

## TIGUAN GER OVANLIGT MYCKET BIL FÖR PENGARNA

i den här biltypen och Mercedes M-klass och BMW X5 lanserades som "lyxjeepar". Man hade förstått att inte bara brittiska godsägare uppskattade maskulina kombibilar i XL-format med fyrhjulsdrift och offroadstuk.

Den moderna "stadsjeepens" födelse sammanföll i princip med millennieskiftet, och sedan vet vi hur det gick. I dag är segmentet kompakta suvar ett smärre getingbo.

Hit hör Volkswagen Tiguan, som kom in i konkurrensen först 2008, efter premiär på Frankfurtsalongen 2007. Den baseras på komponenter från Golf och Passat och har samma fyrhjulsdriftssystem (4Motion) från svenska Haldex, som finns som tillval till både Golf och Passat.

Tiguan har därmed helt annan teknik än Audi Q5, som är en direkt

förminskad variant av stora suven Q7 och har långsmonterad motor och Audis permanenta fyrhjulsdrift quattro, som normalt fördelar kraften 40/60 mellan fram- och bakaxeln.

Tiguan är under normala körförhållanden mest framhjulsdreven, men kan på en bråkdel sekund fördela om kraften mellan axlarna vid minsta tendens till slirning på något av framhjulen. Detta sker helt omärkligt, och Tiguan upplevs av föraren som konstant fyrhjulsdreven och med oerhört stabilt väggrepp oberoende av väglaget.

Bilen på bilderna här som jag nyligen provade, var en TSI 200 med tvåliters turbobensinare på 200 hästar, kombinerad med konventionell automatlåda som kan handväxlas (Tiptronic). I utrustningen ingick



Bagagevolymen är 470 liter plus fack under golvet. Baksätet kan skjutas och vinklas. Förarplatsen är föredömligt funktionell. Bilen här har sportchassi, 200 hästars bensinmotor och Tiptronic-låda.



”sportchassi” med styvare fjädrar och 17-tumshjul med breda lågprofiläck (utan dubb). Det är inte den variant jag själv skulle välja, men den gick förvånansvärt säkert i halkan. Även på oplogade skogsvägar tuggade sig Tiguanen fram genom flera decimeter snö utan problem.

Tiguan har ingen lågväxel som äkta terrängbilar, men ettan i den manuella lådan är extra låg (=högt utväxlad), och väljer man versionen Track & Field kan man dessutom koppla in ett offroad-läge som anpassar flera hjälpfunktioner för enklare och säkrare körning i terräng. Den varianten har också annan front som klarar 28 graders rampvinkel, jämfört med 18 grader hos ”den vanliga” versionen Sport & Style.

Båda är utmärkta dragbilar, vilket

*”Solid känsla,  
och man sitter som  
en kung.”*

*Mikael Johansson, i nr 6/08*

*”En oerhört  
homogen bil i alla  
avseenden.”*

*John Argelander, i nr 19/8*

*”Varenda rond  
slutar med vinst  
eller andraplats!”*

*Fredrik Petterson, i nr 19/08*

intygas i vår ägarenkät (se föregående sidor). Beroende på version är tillåten dragvikt 2 000 till 2 200 kilo.

Trots dessa rejäla bruksegenskaper är Tiguan lättkörd och komfortabel som en personbil. Den känns inte speciellt tung och kränger mycket måttligt. Temperamentet matchar de flesta familjebilar (0–100 km/h på runt 9 sekunder) och detsamma gäller sittkomfort, ljudnivå och fjädring. Vi talar här inte körglädje i meningen kurvkramare, men Tiguan är skön att köra avspänt och samtidigt vet man att den klarar tuffare jobb än de flesta när det behövs. Det gillar vi.

Tiguan kostar ny från 240 000 kronor med TSI-motorn på 1,4 liter och 150 hästar. Då får man en mycket välutrustad bil med alla rimliga säkerhets- och komfortfunktioner.

Automatlåda till de starkare motorerna kostar 13 000 extra. Dyraste versionen är TDI 170 för 323 000 kronor. Den prisbilden visar att Tiguan ger ovanligt mycket bil för pengarna.

Sedan finns en diger lista med tillval, och en Tiguan med extra allt lär hamna runt halvmiljonen. Men motsvarande modell från Audi och BMW kostar en bra bit mer. Liksom storebror Touareg, som ligger mellan 400 och 800 tusenlappar.

**Text:** Björn Bergman.

**Foto:** Pär Brandt.

NY 080118: **303 200 KR**

BEG. 100118: **237 300 KR**

