

# Folkaduell

Gammalt mot nytt skulle man kunna säga. Dock är ingen av dessa bilar gammal, men den mindre av de båda bilarna, Tiguan, är som modell helt ny. Det mesta av tekniken delar den med andra VW-bilar, men här finns detaljer som hos ingen annan VW. Till exempel en 2.0-liters dieselmotor ihopknuten med en sexstegad automatlåda.

text **Torbjörn Stålenhag** foto **Torbjörn Stålenhag, Volkswagen**

**P**assat är en beprövad bil med förfining och vidareutveckling i generna. Bilen är mycket komfortabel, sväljer stora mängder last och känns i detta utförande med manuell sexväxlad låda mycket bränsleeffektiv. Märkligt nog känns den gammal. Den kortare och lite mer robusta Tiguan känns modernare som koncept. Den tar mindre plats och har en tilltalande flexibilitet. Känslan av trygghet och överblick som man får av att sitta lite högre upp infinner sig inte i Passat.

**Bägge bilarna är fulla** av lockande teknik, som de bilar man från respektive importör eller tillverkare lånar ut till pressen brukar vara. Bägge bilarna i detta test går att få i enklare versioner med mindre utrustning och till lägre pris. En av de mest spektakulära tekniska nymodigheterna sitter i VW Tiguan som har en utvecklad parkeringshjälp som faktiskt själv ratar in och parkerar bilen. Det enda man som chaufför behöver göra är att med en knapptryckning aktivera parkeringshjälpen, därefter köra förbi den tilltänkta luckan som scannas in av parkeringssensorerna i systemet och beräknas som möjlig att

komma åt eller inte. När symbolen visas stannar man och lägger växellådet i R, reverse. Bilen backar in i luckan, utan mankemang. Medan ratten snurras av en osynlig hand. Denna utrustningsdetalj fanns inte på Passaten, men hallå – den är ju svårare att fickparkera! Parking assist finns bara ihop med automatlådor får jag veta och Tiguan har just det, inte Passat. Det är en detalj som gör att Tiguan känns yngre.

**Tittar man på bilarnas form** ser man också att de inte är utmejslade samtidigt. Passaten mjuka runda former ersätts av Tiguans lite vassare och mer distinkta stil, en stil som ger bilen ett eget utseende men också en rymlig interiör i modestare yttermått där höjden är större än hos Passat.

## förarmiljö

**Passat har en ren** klassisk tysk förarmiljö med hög kvalitetskänsla i materialvalet och rena strama linjer i det mesta. Stolen i testbilen går att ställa i alla möjliga och omöjliga lägen och sittkomforten är helt ok, om man gillar hårda säten. Den manuelle växellådan är lättjobbad och man hittar lätt alla sex växlar. Handbromsen är



elektrisk, inga yviga handbromssladdar mer. Vindrutan har regnsensorer som gör att torkarna går igång om det kommer vatten på rutan. Bilen har elektroniskt reglerad tvåzons klimatkontroll. Man kan få olika temperatur på bilens högra respektive vänstra sida. Det är liksom autoläge som gäller i Passat. ➔

**Sexväxlad manuell låda och hög kvalitetskänsla i inredningen såväl som i spakar och reglage i VW Passat.**



Högre, kortare, bredare. VW Tiguan har ett annat formspråk än traditionella VW Passat.



Tiguanens parkeringssensorer scannar av avståndet mellan de parkerade bilarna. Om utrymmet räcker till visas det på instrumentdisplayen. Som förare behöver man bara lägga i backen. Resten sköter bilen om.



## dragbilstest VW Tiguan Tdi 4wd, VW Passat Variant 4Motion Tdi



Med Tiguan som dragbil räds man inte korta turer utanför vägen.

### förarmiljö

➔ I Tiguan sitter man mer upprätt och den högre positionen ger bättre överblick. Körställningen är lite mer "på", man ligger inte bakåt på samma sätt som i den lägre och längre Passaten. Man känner sig lite mer aktiv, inte lika "bakåtlutad". Baksätetskomforten är förvånansvärt bra i Tiguan med skjutbart säte och individuell reglering av ryggstödslutningen. På framstolar- nas ryggar sitter det två utfällbara brickor, båda med mugghållare, lämplig för en burk pennor. I taket läslampor för båda ytterplatserna, plus en centralt placerad taklampa för allmänbelysning. Den senare kommer väl till pass när pennorna trillat ut på golvet.

Baksätet i Passat är helt okej, man sitter dock lite lägre men en mycket fin finesse döljer sig i baksätets högra sida. Där kan man lyfta upp en del av sittdynan och den delen blir tillsammans med en lös del en barnstol med nack- och sidostöd. Den lösa delen späns fast på nackstö- dets hållare, förvaras i bagageluckan när den inte används och är avgjort smidigare än en separat barnstol.

Instrument och reglage är det gott om i båda bilarna, mest uppskattad är backa-



En fin finesse i Passat är den inbyggda barnstolen i baksätet. Själva nack- och huvudstödet monteras fast i bilens ordinarie nackstöd.

meran i Tiguan. Den är sammankopplad med navigatören och visar vad som finns bakom bilen, i färg, så fort backväxeln är aktiverad. Fördömligt enkelt och funktionellt. Motsatsen till det är den navigator

som sitter i test-Passaten. Möjligen går den att lära sig hantera någorlunda kvickt, men det fattas för mycket, både adresser och enkelhet, för att vi skall välja den på vår tillbehörslista. Det finns bättre.



Med långt axelavstånd, fyrhjulsdraft och massor av komfort kommer man långt. Även om vintern.

## komfort

**Tystnad råder**, det är det mest markanta i komforthänseende i Passat. Visserligen har bilen fina fjädringsrörelser, gott om småfack för telefon och annat, bra ljus med kurvlykt och en stereoradio som anpassar volymen efter bullernivå i kupén, men det är tystnaden som gör att bilen är riktigt skön att vistas i. De belysta knapparna och reglagen runt om i kupén ger en lite lyxig stämning, också efter solnedgången. Den röda färgen som illuminerar instrument och reglage skapar en varm, trivsamt känsla.

När vi hoppar i Tiguan och dänger växel föraren i driveläge slås vi av hur enkelt och rätt allt känns, på en gång. Det likasom bara flyter på, allt finns där och är lättskött, begripligt. Man behöver inte konsultera instruktionsboken för att bli vän med bilen. Det skulle möjligen vara för navigatören, men även den funkar bra utan att vi fått utbildning i handhavandet. Komforten är inte lika slösande generös som i Passat. Fjädringsrörelserna är lite stumma på gränsen till hårda, och det är inte lika tyst att färdas i Tiguan som i Passat.

**”Det likasom bara flyter på, allt finns där och är lättskött, begripligt”**

## last/bagage



**Hög flexibilitet i Tiguan där man kan välja optimal plats för passagerare - eller för bagage.**

**Passat ger plats** för 678 respektive 1 806 liters bagage om man väljer reparationskit (kompressor och tätskum) i stället för riktigt reservhjul. Reservhjulet tar cirka 100 liters bagagevolym. Bagagevikten är begränsad till 510 kilo och max släpvagnsvikt är 2 000 kilo. Med B-körkort 1 260 kilo.

Tiguan har mindre utrymme för laster men den klarar mellan 505 och 1 510 liter och 570 kilo. Också här kan man välja på reservhjul eller inte. Max släpvagnsvikt beror på modell mellan 2 000 och 2 500 kilo. Den testade bilen med 6-växlad tiptroniclåda drar max 2 200 kilo. Med B-kort drar man 1 240 kilo. 📦

## dragbilstest VW Tiguan Tdi 4wd, VW Passat Variant 4Motion Tdi



Passat har förfinats och förnyats många gånger under sin 34-åriga levnadsbana. Nu är den bättre än någonsin; snål, komfortabel, säker och rymlig.

### prestanda/förbrukning

**Toppfarten för Passat TDI 4motion** är 201 km/tim och 0-100 går på ganska exakt 10,5 sekunder. Roligare ändå att veta att bilen utan vagn drar 7,7 liter per 100 kilometer, att det finns partikelfilter och kamkedja, alltså ingen risk för havererad kamrem. Med vagn på kroken drog bilen under testdagarna cirka 10 l/100 kilometer.

Motsvarande siffror för Tiguan är 186 km/tim och accelerationen 0-100 km/tim på 10,7 sekunder. Förbrukningen i Tiguan är cirka 0,5 liter per 10 mil högre än i Passat. Förhållandet kvarstår med vagn på kroken. Den kortare hårdare och 35 kilo lättare Tiguan förbrukar lite mer bränsle än Passat. Automatladda och större luftmotstånd tar ut sin rätt.

### kostnade/reservdelar

**Service skall göras** minst var 3 000 mil eller vartannat år. 1:a service kostar 1.939:- för Passat, 1.720:- för Tiguan. 2:a service efter 6.000 mil eller tre år kostar 2.893:- för Passat, 4.949:- för Tiguan.

Samma intervaller gäller för bägge bilarna men bilens egen intervallindikering avgör. Om bilen körs hårt kortas intervallerna mellan servicen.

| Prisuppgifter på några reservdelar:       | Passat  | Tiguan  |
|---|---------|---------|
| Bromsbelägg fram, par                     | 723:-   | 854:-   |
| Komplett koppling, tryckplatta och lamell | 3.337:- | 3.448:- |
| Avgassystem utan katalysator och grenrör  | 6.676:- | 2.090:- |
| Komplett strålkastarinsats, xenon         | 5.648:- | 4.544:- |
| Framskärm                                 | 1.773:- | 1.352:- |

### teknik/säkerhet



**Tiguan har fått den senaste generationens Haldexsystem som ger bilen imponerande framkomlighet.**

**Både Tiguan och Passat** har stabiliseringssystem, ESP, och ASR, antispinnreglering. Båda har ett mycket bra fungerande 4wd-system som ger bilen drivning även på mycket besvärligt underlag. Faktum är att när man skall bromsa ekipaget kommer man underfund med att man nästan blivit lurad av bilens drivgrepp. Tiguan har en haldexkoppling av senaste generation i drivlinan, Passaten förlitar sig på ett äldre haldexsystem. Under testdagarna kunde vi inte utsortera någon märkbar skillnad i framkomlighet. Bilarnas 4wd-system fördubblar bilens drivgrepp och vi imponerades av bilarnas förmåga att ta sig fram på is och snö med vagn på släp. Men, det är samma gamla vanliga bromsgrepp som på vilka fram- eller bakhjulsdrivna bilar som helst när ekipagen skall hejdas. Bilarna har krockkuddar, sidokrockgardiner, trepunktsbälten med justerbara nackstöd på alla platser och inbyggda whiplashskydd i framstolarna. ➔

## dragbilstest VW Tiguan Tdi 4wd, VW Passat Variant 4Motion Tdi



Nya Tiguan är en bil i det segment som växer fortast just nu; kompakta suv-bilar.

### ↓ kvalitet/garantier

**Kvalitetskänslan är hög.** Inget skrammel, inget missljud och känslan i materialet på knappar och spakar pratar lång hållbarhet. Bägge bilarna har 2 års nybilsgaranti, 3 års vagnskadegaranti och 12 års rostskydd (mot genomrostning).

### användarvänlighet

**Bilarna är lätta** att komma underfund med, Tiguan med sin automatväxlade låda och kantiga korta kaross är lätthanterlig och chosofri. Passat är längre, lägre och därmed lite besvärligare att hantera i trånga trafikmiljöer. H&C sätter Tiguan främst i denna rond. Bilen är lättkörd, flexibel och lätt att kliva i och ur.

### återförsäljare/verkstäder

**Volkswagen har 75 återförsäljare** spridda från Skåne till Kiruna. Det finns 144 VW-verkstäder så var man än bor i landet har man inte långt till en service eller verkstad.

### helhetsintryck

**Som dragbil fungerar** Tiguan mycket bra med möjlighet att dra ända upp till 2,5 ton. Som vardagsbil är den kalasbra. Integrerad barnstol, lättparkerad, flexibelt bagageutrymme och suverän framkomlighet. Passat får mer beröm som klassisk långfärdsbil med slösande bagageutrymmen och härlig komfort. Men den känns nästan för stor för att vara helt politiskt korrekt. Överhänget bak, mellan bakaxel och dragkrok är dryga 110 centimeter, cirka 20 centimeter längre än i Tiguan, vilket gör bilen lite känsligare för släpets eventuella instabilitet.

Summa summarum – Passat är den bekvämare av de två, men som bästa och mest praktiska dragbil väljer vi Tiguan.



**Dragkroken är kalas. Borta när den inte behövs, enkel att trola fram där den ligger hopvikt innanför stötfångaren och försedd med 13-polig kontakt.**

### fakta VW Tiguan Tdi 4wd

**Pris:** 303 500:-  
**Motor:** 1 968 cm<sup>3</sup> 4-cyl diesel  
**Effekt:** 140 hk  
**Vrid:** 320 Nm vid 1 750 r/pm

### VW Passat Variant 4Motion Tdi

**Pris:** Från 239 900:- testbil 301 400:-  
**Motor:** 1 968 cm<sup>3</sup> 4-cyl diesel  
**Effekt:** 140 hk  
**Vrid:** 320 Nm vid 1 750 r/pm