



Opel Antara 2.0 CDTI/VW Tiguan 2.0 TDI

## Landlord & Jungspund

Lässt man heute zwei so genannte Crossover gegen einander antreten, die noch dazu über gleiche Motorisierung verfügen und aus deutschen Ländern stammen, dann liegt der Unterschied meist nur in Details. Und in unterschiedlichen Produktphilosophien der Hersteller. Bei unseren beiden Kandidaten verhält sich das nicht anders.

■ Galt der Antara bei seiner Einführung – nach dreijähriger Kunstpause – als Nachfolger des Frontera mit Anspruch in Richtung jüngeres Zielpublikum, so braucht sich der Youngster Tiguan erst gar nicht mit „Altlasten“ herum zu schlagen. Der VW-Newcomer, kleiner Bruder des Tou-

die Vorderachse an, bei Bedarf erfolgt eine Kraftverteilung bis von zu 50:50 Vorder-/Hinterachse. Das 4Motion-System des Tiguan beschickt in der Regel 90:10 Vorder-/Hinterachse, kann aber über eine Haldex-Kupplung, im Extremfall auch fast die gesamte Kraft auf die Hinterräder len-

ter, massiver, was sich vor allem durch die breite Chromspange, die kantiger konturierten Scheinwerfer und den hoch gezogenen Unterfahrschutz dokumentiert. Den kann der Tiguan nur in der Track&Field-Variante vorweisen, da zeigt er mehr „Geländemuskel“, aber dazu später.



Komfortable Eleganz in beiden Cockpits, im Antara dominieren die mittigen Lüftungsdüsen, der Tiguan wirkt aufgeräumter

reg, definiert bei den Wolfsburgern die Crossover-Generation schlechthin, er ist noch mehr in Richtung „jugendlich“ getrimmt. Was beide eint, ist das Antreten gegen die etablierte Fernost-Konkurrenz.

■ An den Beginn der Betrachtungen sollte man die Tatsache stellen, dass beide Kontrahenten keine Hardcore-Geländeambitionen haben. Das Augenmerk liegt auf Usability on und off the Road, bei letzterem ist leichtes Gelände gemeint, das typische Crossover-Profil eben.

■ Hier seien bereits die ersten subtilen Unterschiede vermerkt. Das elektronische 4WD des Antara treibt im Normalfall

ken. Eine größere Bandbreite im Geländeeinsatz also für den Tiguan.

### Design

■ Optisch repräsentiert der Antara etwas mehr die distinguierte Gelassenheit und Größe des Landadels, der Tiguan versprüht den Charme des sportiven, kompakten Jünglings. In Zahlen ausgedrückt heißt das, der Antara bringt fast 15 Längenzentimeter mehr ins technische Datenblatt ein, 41 Millimeter beim Breitenmaß und er baut ganze 18 Zentimeter höher, als das VW-Modell.

■ An der Front wirkt der Opel dominan-

■ Von der Seite betrachtet, fällt die stärker geneigte A-Säule des Antara auf, Dach- und Schulterlinie wirken schwungvoller, da treibt's der Tiguan etwas kantiger, eine gewisse Ähnlichkeit zum Touareg ist nicht zu leugnen. Auch das Heck des VW-Crossovers zielt eine Kante, die weit in die Heckklappe reichenden Heckleuchten geben der Hinterrückansicht optische Stämmigkeit.

### Interieur

■ Im Innenraum dominiert bei beiden Modellen komfortbetonte Eleganz. Opel betont die Mittelkonsole mit den drei zen-

tralen Lüftungsdüsen, beim VW dominiert hier das Display für Audio und Navi. Was uns beim Tiguan besser gefällt, ist die zwischen den Armaturen positionierte Anzeige, des Bordcomputers, die sich im Antara im mittigen Display oberhalb der Frischluftdüsen findet. Überhaupt macht die Bedienungseinheit beim Wolfsburger den etwas aufgeräumteren und übersichtlicheren Eindruck. Materialien und Verarbeitung machen hier wie da einen qualitativ hochwertigen Eindruck, über Ausstattungsvarianten kann auch entsprechend individualisiert werden.

■ Die Fondpassagiere thronen im Antara eine Spur herrschaftlicher als im Tiguan, ohne aber im VW Komfort einbüßen zu müssen. Für die Rundumsicht des Fahrers verbuchen wir dafür leichte Vorteile beim Tiguan. Der kann übrigens auch, was die Ladekapazität betrifft, eindrucksvoll punkten, was ob der geringeren Außenmaße umso erstaunlicher ist. Sowohl beim Basisvolumen, als auch bei der maximalen Kapazität kann er den Antara jeweils um etwa 100 Liter in die Schranken weisen. Dafür fehlt ihm die komplett ebene Ladefläche bei umgeklappter Rückbank, während wir beim Antara keine Durchlademöglichkeit feststellen konnten.

### Fahren

■ Beide Konkurrenten können mit einem guten Durchzug aus dem Drehzahlkeller aufwarten und wirken recht agil. Auch bei der Motorisierung der beiden ergeben sich kleine aber feine Unterschiede. Zwei Vierzylinder 2.0 Liter Dieselmotoren neuester Technologie sorgen grundsätzlich für gleiche Ausgangsbedingungen. VW



setzt erstmals auf die Common Rail-Version und verabschiedet sich damit von der Pumpe-Düse-Technologie.

■ An Leistung liefert der Antara 150 PS, denen im Tiguan zehn Pferdestärken weniger gegenüber stehen. Ein Unterschied, der sich durch Größe und Gewicht des Opel wieder ausgleicht. Ein weiteres Kriterium der Differenzierung ist die Sortierung des Vortriebs über das Getriebe, und da werkt man im Antara mit fünf Gängen, während das Sechsganggetriebe des Tiguan hier mehr Variabilität zulässt.

■ Was Handling und Fahrwerk betrifft, wirkt die Federung des Antara ein wenig schwammig, auch die Lenkung könnte etwas direkter zur Sache gehen. Die Abstimmung tendiert hier eindeutig in Richtung gepflegtes Reisen,

der Tiguan in drei Varianten angeboten wird, wobei „Trend&Fun“ und „Sport&Style“ eher für den Straßengebrauch ausgelegt sind, während „Track&Field“ mit mehr Geländegängigkeit aufwartet, die sich optisch an der Front, mit Unterfahrschutz und größeren Böschungswinkeln manifestiert. Eine Offroad-Taste aktiviert außerdem Assistenzsysteme wie Bergabfahrassistent, elektronische Differentialsperre, ABS-Anpassung und eine Anfahrhilfe.

■ Sicherheitstechnisch sind beide Kontrahenten State of the Art, ESP, ASB und Traktionskontrolle sowie Front-, Seiten-, und Kopfairbags sind in Serie mit dabei, diverse Goodies wie spezielle Audiosysteme, Tempomat, oder Parkpiloten jeweils ausstattungsabhängig.



Der Antara punktet mit ebener Ladefläche, der Tiguan mit mehr Fassungsvermögen



den Herrenfahrer freut's. Der Tiguan geht da direkter zur Sache, ist insgesamt agiler, sportlicher, ohne Komfort vermissen zu lassen. Auch beim klassischen Null auf Hundert Sprint konnte bei unseren Messungen der Tiguan dem Antara über eine Sekunde abknöpfen, obwohl die Werksdaten dem Opel zwei Zehntel weniger bescheinigen als dem VW-Allradler. Das maximale Drehmoment – bei beiden 320 Newtonmeter – ist beim Tiguan in einem Drehzahlband von 1.750- 2.500 Touren abrufbar, beim Opel liegt es bei 2.000 Umdrehungen an.

#### Features

■ Erwähnenswert ist die Tatsache, dass

■ Interessante Zusatzausstattungen gibt es bei beiden Modellen, so kann der Opel mit dem Flex-Fix-System, integriert in den hinteren Stoßfänger, für den bequemen Fahrradtransport anbieten, oder das transparente Schiebe-/Ausstelldach für ein Mehr an Licht und Luft. Der Tiguan wiederum lässt sich zusätzlich noch mit dem Park Assist, mit dem man „automatisch“ rückwärts einparkt, einer Rückfahrkamera oder einem Offroad-Navigationssystem und einer Anhängervorrichtung für bis zu 2.500 Kilogramm Anhängelast bestücken. Und ein Panoramashiebedach kann's bei Bedarf auch sein.

■ Unterm Strich stehen da zwei ziem-



lich komplette Allradler zur Verfügung, die zwar nicht „vollwertig“ geländegängig sind und auch gar nicht sein wollen, aber sehr gute Allroundeigenschaften besitzen. Und die kleinen Unterschiede in Richtung Komfort, Agilität und Sportlichkeit bieten genau die richtigen Ansatzpunkte, um sich für den einen oder

anderen entscheiden zu können. Natürlich auch der Preis. Da beginnt's mit dieser Motorisierung beim Antara mit 34.280 Euro, der Tiguan ist ab 31.512 Euro zu haben.

Text: Michael Meister

Fotos: Media Service

## Technische Daten im Vergleich

	Opel Antara 2.0 CDTI Edition	VW Tiguan 2.0 TDI Sport&Style
		
<b>Motor</b>	4-Zylinder CTDI-Motor mit DPF	4-Zylinder TDI CR mit DPF
Hubraum (ccm)	1.991 ccm	1.986
Leistung (kW/PS) bei 1/min	110/150	103/140
Drehmoment (Nm/min)	4.000	4.200
Getriebe	320/2.000	320/1.750-2.500
Antrieb	5-Gang, manuell elektronisch geregelter 4WD	6-Gang, manuell 4 Motion
<b>Fahrwerk</b>	vo: McPherson  hi: Vierlenkerachse	vo: McPherson Dreiecksquerlenker hi: Vierlenkerachse
<b>Bereifung</b>	235/60 R17	215/65 R16
<b>Lenkung</b>	Servo	Servo
<b>Wendekreis</b>	12,42 m	12 m
<b>Innenrausch (dB)</b> bei 100 km/h (4.G.) bei 130 km/h (5.G.) bei 130 km/h (6.G.)	50 67 70 -	47 71 71 70
<b>Maße, Gewichte und Ladevolumen</b>		
LxBxH (mm)	4.576/1.850/1.704	4.427/1.809/1.686
Leergewicht (kg)	1.805	1.591
Zul. Ges. Gew. (kg)	2.272	2.240
Ladevolumen (l)	370-1.420	470-1.510
Zuladung maximal (kg)	467	649
Tankinhalt (l)	65	64
<b>Beschleunigung, Spitze u. Elastizität</b>		
0-80 km/h (s.)	8,5	7,9
0-100 km/h (s.)	11,5	10,4
Spitze (km/h)	180	186
60-100 km/h (4.G.)	7,0	6,0
80-120 km/h (5.G.)	9,9	8,3
80-120 km/h (6.G.)	-	11,9
<b>Verbrauch (l/100 km)</b>		
Normverbrauch	8,7/6,8/7,6	Ø 7,2
Testverbrauch	9,4	
CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	198	189
<b>Preis und Ausstattung</b>	34.280.-	31.512.-
<b>Plus/Minus Plus</b>	Komfort	Design, Dynamik, 6-Gänge
<b>Minus</b>	Ladevolumen, Preis	keine ebene Ladefläche