

Volkswagen Tiguan

Фото Степана ШУМАХЕРА и Юлии МАЙОРОВОЙ

Volkswagen Tiguan, построенный на гольф-платформе, — первый компактный «народный автомобиль» повышенной проходимости со времен модели Golf Country середины 80-х. Пока на российском заводе Volkswagen под Калугой собирают только Тигуаны с двигателем 1.4 TSI (150 л.с.) и механической коробкой передач по цене от 904 тысяч рублей, но в нашей «примерочной» — Volkswagen Tiguan 2.0 TSI (170 л.с.) с «автоматом» (от 1053550 рублей), который стал победителем нашего недавнего сравнительного теста кроссоверов и появится у дилеров уже в октябре.



Леонид Голованов

Редактор Авторевию
Рост 176 см
Водительский стаж 22 года
В процессе выбора автомобиля

Растет Volkswagen! Что ни новая модель, то — best-in-class. Вот и Tiguan с ходу выиграл наш тест с «японцами» — у него действительно лучшее шасси в классе. Легковая управляемость, плотенькая подвеска, идеальная информативность электроусилителя руля... Не прошла даром для фольксвагеновцев работа над Bentley и Bugatti. Уже не говоря про Audi. Да и Porsche тут как тут: вы не забыли, что маленькая компания из Цуффенхаузена, пятнадцать лет назад стоявшая на пороге кризиса, нынче покупает концерн VW, наконец-то объединяя обе ветви семей-

ного авто-бизнеса Порше-Пьехов в одну?

Вот почему «народный автомобиль» Volkswagen Tiguan пропитан идеологией «премиума», словно кусок простенького кекса разведенным, но настоящим ромом. Одного только не хватает Тигуану. Нет, двух вещей. Или даже трех.

Первое — это нормальное имя. Тигль с гуано?

Ладно, имя и ассоциации — чепуха. Невозможность применения на Тигуане замечательной преселективной коробки DSG с двумя сцеплениями тоже можно пережить — «автомат» тут хорош, хоть немного «тормозит» при переключениях, не дает ощущения жесткой связи мотора с колесами и в сочетании с наддувным двигателем делает реакции на газ менее предсказуемыми. Кстати, я бы предпочел иное сочетание моторов и коробок — чтобы с «механикой» шел не вяловатый «внизу» двигатель 1.4 TSI (хотя то, что 1400-кубовый моторчик все-таки тянет немалую тушу, — фантастика!), а двухлитровый агрегат.

Но главное — дизайн. Эпоха недавно

уволненного шеф-стилиста Мюрата Гюнака в фольксвагеновской истории — словно черная дыра: так хочется, чтобы она поскорее затянулась, схлопнулась, дезинтегрировалась. Чтобы вместо вялых одутловатых форм пришли четкие и энергичные, чтобы хромированную маску с подведенными фарами-глазками сменило новое фольксвагеновское лицо, которое уже ищут — но пока не нашли — де Сильва с коллегами.

А пока взгляд скользит мимо Тигуана — такого замечательного, быстрого, эргономичного и вообще «лучшего-в-классе». Наши руки — не для скуки. Дашешь глубокий рестайлинг!



Александр Захаров

Художник
Рост 172 см
Водительский стаж 39 лет

Чем чаще я езжу на Фольксвагенах, тем больше они мне нравятся.

До недавнего времени я был уверен, что лучший из небольших кроссоверов — это RAV4, причем в каждом из трех своих поколений. Но Тигуан эту уверенность пошатнул.

Автомобиль точно сбалансирован, оснащение в наибольшей степени отвечает его роли и характеру. Внешне Тигуан

— это Пассат повышенной проходимости с кузовом универсал. С мягкой, сдержанной, но очень эффектной пластикой.

Это настроение полностью поддерживается интерьером. А из органов управления больше всего понравился «электрический ручник» — отличная штука для московских пробок. Хорош и двигатель, и «автомат».

Налицо все приметы нового лидера.

«Народный автомобиль» Volkswagen Tiguan пропитан идеологией «премиума», словно кусок простенького кекса разведенным, но настоящим ромом

**Наталья Якунина**

Художественный редактор Авторевю
Рост 178 см
Водительский стаж 13 лет
Ездит на автомобиле Toyota RAV4

В прошлом году, после первой «ездовой» презентации, Юрий Ветров назвал этот автомобиль волчком. Тогда, разглядывая фотографии, я подумала, что так и есть — волчонок. А сейчас, накануне «примерки», не поленилась сходить в зоопарк. Волк и волчица, не останавливаясь ни на секунду, пронзали меня острыми и безжалостными взглядами. Они искали, они боялись пропустить момент, когда что-то наконец случится — и они вырвутся из плена. И тогда мне пощады не будет. Я отошла от вольера и заторопилась к выходу.

А до этого я посмотрела на львов. Если Тигуан — волк, то моя Тойота — львица. Не обращая внимания на любопытных, львица безмятежно играла со львенком. За идиличей наблюдал преисполненный достоинства отец семейства. Добыча и даже свобода — не самоцель. Их движения несуетливы, и от львиной семьи исходит покой. Им важно вырастить будущего царя зверей.

И вот я разглядываю Тигуан, теперь уже «живой», не на картинках. У него инфантильный и безжизненный взгляд, в нем есть что-то от рыбы.

И это гасит все хорошее, что есть в его облике. На улице его не замечают, а если и замечают, то взгляд не задерживают. Скользкий, выхолощенный, никакой.

Те же ощущения и внутри. Я словно в ящике, у меня нет выбора, а путь только один. Взгляд цепляется лишь за дефлекторы обдува: их в Тигуане много, аж восемь.

Конечно, с таким настроением не стоило бы садиться за руль. Но я рискнула. Движения быстры, точны и уверены — Тигуаном приятно управлять, равно как и любым другим Фольксвагеном. По повадкам — легковой автомобиль. Пожалуй, он все же напоминает волка. Но не из леса и не из зоопарка, а из компьютерной игры. Ловкий, стремительный, но не живой, холодный. Полюбить такой автомобиль я не смогу.





Александр Диваков

Эксперт Авторевю
Рост 184 см
Водительский стаж 42 года
Ездит на автомобиле Hyundai Getz

Плотное кресло, чудесный руль — все отлично! Двигатель стремительно набирает 6500 об/мин, «автомат» переходит на вторую — 85 км/ч, на третьей — 130 км/ч. Прекрасный разгон под атакующий, с нервной надтресчинкой на верхах голос мотора. Подстегивает.

Но в городе запаздывания «автомата» в режиме Drive все-таки мешают активным действиям. Тогда выбираю Sport — отсечена высшая ступень, автомобиль всегда готов к атаке, эффективен и режим торможения двигателем. Полный порядок и в ручном режиме. Volkswagen четко следует за точно настроенной педалью газа. Жаль, нет подрулевых лепестков...

На высокой скорости Tiguan очень точен. И чувствительность оптимальна, и реакции адекватны, и усилия на руле в полной мере соответствуют реакциям машины.

В крутые повороты Tiguan заходит с небольшим креном и с великолепной точностью прочерчивает дуги. Удивительно, но в напряженных поворотах нет никакой диагональной раскачки и даже на волнах покрытия отклонений от выбранной траектории не наблюдается. А система контроля устойчивости эффективно корректирует скольжения даже без «просьбы» водителя.

Однако при экстренном объезде ESP уже становится серьезной помехой: чтобы погасить начавшийся занос, она так крепко и надолго вцепляется в колеса, что своевременная коррекция траектории уже становится невозможной. Перестарались. Но во всем остальном управляемость великолепна.

Увы, сочетать такой уровень управляемости с плавностью хода, да еще на наших дорогах, пока нереально: жесткие неровности и крутые волны снижают комфорт. На проселке потряхивает изрядно, но чувствуется запас энергоемкости. На буграх, в глубоких колеях серьезным ограничением может стать геометрия проходимости. Да и преодоление крутых откосов, особенно с сыпучим грунтом, весьма проблематично.

Не «проходимец». Зато вполне драйверский кроссовер.



Иван Шадричев

Эксперт Авторевю
Рост 170 см
Водительский стаж 38 лет
Ездит на автомобиле Ford Transit Connect 1.8TD

Этот Tuguan — пусть и не гордый Touareg, но и не Qashqai какой!

Обещают автомобилю проворность ящерицы? Пожалуй, верю. И габаритом невелик, и мотор превосходный. Опять же, и коробка, даром что «автомат», составляет ему отличную пару. И рулится почти легковому.

Словом, в очередной раз добротный случился Volkswagen. Некоторая же скромность убранства салона, особенно его задней части (к примеру, жесткая пластмасса обивки дверей), по мне, объясняется отнюдь не практичностью — мол, после грузоперевозок отмыть будет легко, — а исключительно экономическими посылами. Понимаю мучения создателей: не должен ведь Tiguan стоять вровень с Audi Q5, уже

не говоря о том, чтобы быть в чем-то лучше. Отсюда и внешность консервативная; узнаваемая, спору нет, но не яркая, чтобы не сказать тусклая.

К тому же случилось мне давеча прокатиться на другом кроссовере, но тоже с кошачьим именем — называется Ford Kuga. Так там и внешность под стать — динамичная и зрительно более легкая, и салон как-то порадовательнее. Да и денег потратить просят. А главное, запал я на турбодизель, коим она оснащена. В паре с «механикой» очень азартно едет.

Для Тигуана покамест такие моторы не положены, а как появятся, так я мимо не пройду, попробую. Глядишь, и предпочту Форду «народный автомобиль». А пока — нет.



Дарья Лаврова

Телеведущая
Рост 169 см
Водительский стаж 9 лет
Ездит на автомобиле Honda Civic

В тот день подруга пригласила за город, заверив, что это «совсем недалеко». После работы я забрала Тигуан и отправилась в путь.

Внешне он мне понравился сразу: скромный, но милый, и чувствуюсь в нем надежность и, если хотите, порядочность. Такой автомобиль может стать не просто машиной на каждый день, а боевым товарищем. В чем я вскоре и убедилась.

«Совсем недалеко» означало без малого 100 км, умноженные на глупую ночь, мой топографический кретицизм и невнятные попытки подруги объяснить свое местонахождение. Но весь путь туда и обратно пролетел с Тигуаном как один миг. Даже темной ночью на незнакомой загородной дороге среди непредсказуемых кочек и жутковатых проселочных петель мне было спокойно. А пока мы были в черте города, я с удовольствием отмечала, что Тигуан разглядывают из соседних машин.

Тигуан оказался простым, но очень добротным, качественным и по-хорошему консервативным. Несмотря на скромные габариты, он удивил просторным салоном и немалым багажником. На ходу Тигуан жестковат, зато всегда и сразу понимает, чего ты от него хочешь. Отличная управляемость, четкие реакции. Разве что передачи порой переключались не так ладно, как ожидаешь от машины этой марки.

Этот автомобиль — не для того, чтобы от драйва учащенно билось сердце. Тигуан — уравновешенный и повседневный. Идеальный для тех, кто относится к четырехколесным друзьям практично, буднично и с уважением.

Скучать Tiguan дает только в пробках, а на воле мощный мотор вкупе со смекалистым «автоматом» раскрывает возможности шасси, как солнце — цветочные бутоны



Юрий Ветров

Корреспондент Авторевю
Рост 176 см
Водительский стаж 13 лет
Ездит на автомобиле Лада Калина

И не говорите мне ничего про Freelander. Он огромен и неуклюж, как медведь Балу. А Tiguan... Я назову его Маугли. Он ловок и проворен, быстр и точен. Не то что всегда российские автомобильные джунгли из числа кроссоверов. Даже Ford Kuga навевает тоску своей вальяжностью. А этот — живчик!

Нескладен? Беззуб в грязи? Для реальных препятствий его внедорожности более чем достаточно. А размером он хоть и схож с одноклассниками, но чуть меньше.



Павел Карин

Корреспондент Авторевю
Рост 176 см
Водительский стаж 7 лет
Ездит на автомобиле Renault Logan 1.4

То, что мне надо! Пассажирам сзади не тесно, багажник хорош и по-немецки аккуратен. Даже мой друг, пользующийся Passat Variant, признал, что Tiguan ни в чем не уступает его «сараю»: два разобранных карт влезает без проблем! А кое в чем Tiguan лучше — одни дверные уплотнители, полностью изолирующие пороги от грязи, чего стоят.

Эргономика — комар носа не подточит. Полочки, кармашки, ниши... В лоточке слева от руля — держатели для монеток, карманы в дверях — точно под папку формата А4. Германия!

Вот только на красивые 18-дюймовые «катки» тратиться не стоит — с ними уж больно трясет.

«Автомат» в паре с дефорсированным до 170 л.с. турбомотором 2.0 TSI великолепен. Но я бы предпочел сам щелкать передатками. Поэтому с интересом сел за руль «механического» Tiguan со 150-сильным двухнаддувником 1.4 TSI. И разочаровался: то тянет, то нет — прямо как моя Калина после 90-тысячного пробега. Не то.

Так что себе я, даст бог, куплю Tiguan, но другой: со 170-сильным дизелем и непременно с фирменным фаркопом и электронным парковщиком Park Assist. И вот его я точно назову Маугли. Но покамест таких машин россиянам не предлагают. Жаль.

В ожидании «примерочного» Tiguan я провел в автосалоне почти полтора часа. Какая скука! Вот стоит Passat, рядом — еще один. О, нет — это уже Jetta. Бедные сотрудники, которые смотрят на эти лица целыми днями! В облике Tiguan тоже нет ни тигра, ни игуаны — сплошной Touaregassat.

Но уже через пять километров Третьего кольца я был готов поменять на Tiguan свой виртуальный Clio Sport. Я вспомнил,



Константин Сорокин

Обозреватель Авторевю
Рост 178 см
Водительский стаж 18 лет
Ездит на автомобиле Subaru Forester 2.0

В черном-черном городе, на черной-черной улице стоял черный-черный Volkswagen Tiguan. Глухо захлопывается водительская дверь, в салоне медленно гаснет свет и я вслепую выезжаю с забытой ночной парковки. Фары головного света, похоже, не светят совсем. Вернее, светят, но только не для меня: через гуглин лобового стекла злой ксенон кажется мне блеклой лунной дорожкой. А впереди полумрачный марш-бросок по Киевской трассе...

что за все лето провел лишь один трек-день в Мячкове, а куда чаще пылил по проселкам. И нашел в Тигуане практически все, чем хотел бы пользоваться каждый день. Он небольшой, но вместительный и удобный. Ощущение качества в гольфоподобном интерьере оказалось сильнее скуки. Тем более что скучать Tiguan дает только в пробках, а на воле мощный мотор вкупе со смекалистым «автоматом» раскрывает возможности

Водители-призраки, машины-гробы... Можете, конечно, говорить, что так вам комфортнее. Что темные стекла снижают нагрев салона на солнце. Что тонировка уберегает девушек за рулем от «липких» взглядов. Но я останусь при своем: за тонировку надо отбирать права. Причем на длительное время, до основательного просветления — и стекол, и мозгов. А еще — отправлять на исправительно-трудовое вождение: в плотный трафик, с минимальной дистанцией и вслед за таким же «гробом». Прозевал неожиданное торможение, ударил в черный зад — заплати за ремонт и начинай сначала! Отдельное упражнение — разезд на нерегулируемом перекрестке: надо угадать, видит ли тебя водитель тонированной машины или никак не может оторвать глаз от своей пассажирки-невидимки.

В общем, зловеще черный Volkswagen Tiguan меня убил. Но если бы не тонировка и черный цвет... Сладкая парочка двухлитрового мотора TSI и шестиступенчатого «автомата» обыгрывает, похоже, все силовые агрегаты потенциальных конкурентов. Салон эргономичный, багажник достаточный, цена не отпугивает. И если бы не прикрасенный макияж, то я бы согласился, что в сегменте среднеразмерных кроссоверов появился новый лидер.

шасси, как солнце — цветочные бутоны. Повседневного «драйва» здесь — выше крыши. Плюс полный привод и типичная городская «внедорожность»: можно штурмовать трамвайные пути и невысокие бордюры.

Словом, хочу! Тоже с «автоматом», но лучше — с дизелем. И черт с ним, что не разобрать — Golf ли это Plus Plus или Touareg Minus.





Олег Растегаев

Эксперт Авторевю
Рост 190 см
Водительский стаж 17 лет
Ездит на автомобиле Ford Focus 1.8

Volkswagen попал в десятку. Все прошедшие через мои руки кроссоверы этого класса либо слишком мягкие и женственные, либо грубовато-внедорожные. И то и другое не позволяет ездить на них по асфальту быстро и с удовольствием. А Tiguan позволяет! Хвала турбомотору и современному шестиступенчатому «автомату». Tiguan настолько легко ускоряется, что на дороге уже начинаешь бороться со спортивными купе. Они, конечно, быстрее, но перед не-

ровностями вынуждены осаживать, а подвеска Тигуана при всей своей жесткости в штатных режимах отличается отменной энергоемкостью: больше хода — меньше ям! И на трамплинах можно не сбрасывать — Tiguan прекрасно прыгает. А если, приземляясь, вдруг и заденет днищем асфальт, то удар примет металлическая защита, а не хрупкий масляный поддон.

Прекрасные тормоза, четкие реакции на руль, высокий уровень боковых ускорений в поворотах — ради этого я готов отказаться от кожаного салона и электроприводов сидений, датчиков света и дождя, которые конкуренты предлагают за те же деньги. Готов мириться с небольшим багажником и даже с синей подсветкой приборов — пожалуй, единственным, что портит образцовую эргономику.

Классный автомобиль для города, в котором приходится преодолевать бордюры, объезжая очередную аварию, или парковаться зимой в сугробе. Почти такой же классный, как BMW X3, но на треть дешевле. Можно сэкономить еще, купив Tiguan 1.4 TSI с «механикой», но я бы не стал: эта версия не дарит и половины испытанного удовольствия. Только двухлитровый, с «автоматом» и в исполнении Sport&Style!



Сергей Знаемский

Корреспондент Авторевю
Рост 185 см
Водительский стаж 7 лет

Есть в Москве ресторан, где еду подаю в абсолютной темноте. Я еще не был, а те, кто бывал, говорят, что в начале испытали шок. Зато «слепота» стирает «зрительные» предрассудки — как выглядит блюдо, из чего сделано? — и остается главное: вкус, аромат... Причем темнота может превратить в haute cuisine даже то, что ты раньше и съедобным-то не считал.

Тушите свет! И подайте «несъедобный» для меня кроссовер Tiguan именно так — вслепую. Чтобы я не видел его лица, прокисшего еще при царе Гюнаке. Чтобы не зевал, глядя на «оживленный» гольфовский интерьер (если круглые дефлекторы

эмоциональнее прямоугольных, то двойные тигуановские, надо полагать, эмоциональнее в два раза?). И не напоминайте, из чего приготовлен Tiguan. Потому что он — еще синтетичнее собственного имени. Замешан из универсальных «пищевых соединений» по списанному рецепту в искусственной рыночной нише: синтезатор продольных ускорений серии EA888, эмульгаторы курсовой устойчивости семейства Golf V, электрозагуститель реактивного усилия, идентичный натуральному... Не «от юзин», а «пищевая химия».

Но я «ослеп», а исключительно «на вкус» Tiguan превосходен. По-спортивному упруг, цепок и точен. Я проглатываю повороты — и не могу наестся. Между первой и второй... промежутка нет вовсе! А после третьей я уже совершенно пьян. И сыт. И счастлив. Мне бы только не прозреть.

Но постоянно закрывать глаза на тигуанову унылость я не смогу. Впрочем, и другие компактные кроссоверы для меня по-прежнему «несъедобны»: синтетика...



Паспортные данные

Параметры		Автомобиль
		Volkswagen Tiguan
Тип кузова		пятидверный универсал
Число мест		5
Размеры, мм	длина	4427
	ширина	1809
	высота	1683
	колесная база	2604
	колея спереди/сзади	1570/1571
Объем багажника, л		470—1510*
Снаряженная масса, кг		1592
Полная масса, кг		2220
Двигатель		бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Расположение		спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров		4, в ряд
Рабочий объем, см³		1984
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм		82,5/92,8
Степень сжатия		9,8:1
Число клапанов		16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		170/125/6000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		280/1700—4200
Коробка передач		автоматическая, 6-ступенчатая
Привод		полный, с многодисковой муфтой Haldex в приводе задних колес
Передняя подвеска		независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска		независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза		дисковые, вентилируемые
Задние тормоза		дисковые
Шины		215/65 R16 (235/50 R18)**
Максимальная скорость, км/ч		197
Время разгона 0—100 км/ч, с		9,9
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	13,5
	загородный цикл	7,7
	смешанный цикл	9,9
Выбросы CO ₂ , г/км	смешанный цикл	234
Емкость топливного бака, л		64
Топливо		бензин АИ-95

* Со сложенными задними сиденьями ** В исполнении Sport&Style

