

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 Авторевю
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, плотненькая 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 автобизнеса 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 ве- щей. 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 надувным двигателем делает реакции на газ менее предсказуемыми. Кстати, я бы предпочел иное сочетание моторов и коробок — чтобы с «механикой»шел не вязловатый «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

уволенного шеф-стилиста Мюрата Юнака в фольксвагеновской истории — словно черная дыра: так хочется, чтобы она поскорее затянулась, склонилась, 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. Даешь глубокий рестайлинг!

— это Passat повышенной проходимости с кузовом универсал. С мягкой,держанной, 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.



Александр Захаров

Художник
Рост 172 см
Водительский стаж 39 лет

«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 волчонком. 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 идиллией 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 надтрецинкой 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 прореживает 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 обезьеze ESP уже становится серьезной помехой: чтобы погасить начавшийся занос, она так крепко и надолго вцепляется в колеса, что своевременная коррекция траектории уже становится невозможной. Пере-старались. 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 буераках, 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 Tiguan — 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, даю что «автомат», составляют 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 кочечным именем — называется Ford Kuga. Так там и внешность под стать — динамичная и зрительно более легкая, и салон как-то порадостнее. Да и деньги потенее просят. А главное, запал я на турбодизель, коим она оснащена. В паре с «механикой» очень азартно ездится.

Для Tigуана покамест такие моторы не положены, а как появятся, так я мимо не пройду, попробую. Глядишь, и предложу 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 Tiguan и отправилась в путь.

Внешне он мне понравился сразу: скромный, но милый, и чувствуется 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 глубокую ночь, мой топографический кретинизм и невнятные попытки подруги объяснить свое местонахождение. Но весь путь туда и обратно пролетел с Tiguanом 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 Tiguan разглядывают из соседних машин.

Tiguan оказался простым, но очень добродушным, качественным и по-хорошему консервативным. Несмотря на скромные габариты, он удивил просторным салоном и немалым багажником. На ходу Tiguan 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. Tiguan — уравновешенный и повседневный. Идеальный для тех, кто относится к четырехколесным друзьям практично, буднично и с уважением.

64 №18 | 2008

Скушать Tiguan дает только в пробках, а на волне 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 завсегдатая российских автомобильных джунглей 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.

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 карта влезают 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 передачами. Поэтому с интересом сел за руль «механического» Тигуана со 150-сильным двухнадувником 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.

**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 забитой ночной парковки. Фары головного света, похоже, не светят совсем. Вернее, светят, но только не для меня: через гуталин лобового стекла злой ксенон кажется мне блеклой лунной дорожкой. А впереди полуторатысячный маршрут по Киевской трассе...

Водители-призраки, машины-грабы... 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 — разъезд 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» обыграет, похоже, все силовые агрегаты потенциальных конкурентов. Салон эргономичный, багажник достаточный, цена не отпугивает. И если бы не прибланенный макияж, то я бы согласился, что в сегменте среднеразмерных кроссоверов появился новый лидер.

**Павел Карин**

Корреспондент АвтоРевю

Рост 176 см

Водительский стаж 7 лет

Ездит на автомобиле Renault Logan 1.4

В ожидании «примерочного» Тигуана я провел в автосалоне почти полтора часа. Какая скуча! Вот стоит Passat, рядом — еще один. О, нет — это уже Jetta. Бедные сотрудники, которые смотрят на эти лица целыми днями! В облике Тигуана 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,

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 скучи. Тем более что скучать Tiguan дает только в пробках, а на воле мощный мотор вкупе со смекалистым «автоматом» раскрывает возможности

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 Toureg Minus.



**Олег Растворов**

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 грубо-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 Tiguan 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 дном 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!

**Паспортные данные**

Параметры	Автомобиль	
Тип кузова	Volkswagen Tiguan	
Число мест	5	
Размеры, мм	длина ширина высота колесная база колея спереди/сзади	4427 1809 1683 2604 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, см ³	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 загородный цикл смешанный цикл	13,5 7,7 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

**Сергей Знаемский**

Корреспондент Авторевю
Рост 185 см
Водительский стаж 7 лет

Есть в Москве ресторан, где еду подают в абсолютной темноте. Я еще не был, а те, кто бывал, говорят, что в начале испытали шок. Зато «слепота» стирает «зрительные» предрассудки — как выглядят 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, прошкисшего еще при царе Гюнаке. Чтобы не зевал, глядя на «оживленный» голливудский интерьер (если круглые дефлекторы

