



СТРЕМЛЕНИЕ К ИДЕАЛУ

VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TSI ЦЕНА: 1 729 320 Р. **В ПРОДАЖЕ:** С 2011 Г.

ПОСЛЕ ПЯТИ ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ, ПРОВЕДЕННЫХ ЗА РУЛЕМ «ТИГУАНА» С 2,0-ЛИТРОВЫМ ТУРБОМОТОРОМ, МОЖНО С УВЕРЕННОСТЬЮ СКАЗАТЬ, ЧТО ЭТА МОДЕЛЬ БЛИЗКА К ОБРАЗУ ИДЕАЛЬНОГО КРОССОВЕРА. А СТАТЬ ИДЕАЛОМ ЕМУ МЕШАЕТ САМАЯ МАЛОСТЬ ◻ МАКСИМ ФЕДОРОВ ◻ ФОТО АВТОРА И ИГОРЯ КУЗНЕЦОВА





- 1** Салон не поражает дизайнерскими изысками, зато качество материалов отделки и эргономика здесь образцово-показательные.
- 2** За 5000 км турбомотор «съел» литр синтетики. Такой расход масла в VW считают более чем умеренным.

коричневая кожа, использованная в отделке дверей и сидений кроссовера (учитывая стремление руководства VAG к оптимизации расходов, не исключено, что VW и Bentley получают материалы от одних и тех же поставщиков — ведь большие объемы закупки позволяют снизить цену не в ущерб качеству). Запускаю мотор, и я вновь приятно удивлен: на нажатие кнопки двухлитровая «четверка» откликнулась приятным утробным басом выхлопа. Неплохо!

Но настоящим откровением стал момент, когда, выехав на дорогу, я нажал на газ. Машина не просто ускорилась — огласив столичные окрестности рокотом породистого спорткара, кроссовер полетел вперед, как выпущенный из рогатки камень, так что с непривычки оттормаживаться пришлось уже под стрекотание ABS. Сложно поверить, что под капотом здесь всего 170 «лошадей», по ощущениям их гораздо больше. А все благодаря отменно настроенному наддуву, который подхватывает с самых «низов» и держит планку

ПРИЗНАЮСЬ, МНЕ СТОИЛО трудов убедить редактора отдела испытаний в необходимости взять Tiguan на 3-месячный ресурсный тест. Модель-то, мягко говоря, не первой свежести: ее продажи стартовали в далеком 2008 году, при этом первый и единственный раз она серьезно обновлялась 4 года назад! Да, в свое время это был хит, но статистика продаж говорит, что «звезда» кроссовера Volkswagen светит уже не так ярко, как прежде, оставаясь в тени более молодых конкурентов. Но поскольку замена этой модели произойдет

не раньше следующего года и, несмотря на спад продаж, она все еще входит в перечень российских бестселлеров Volkswagen, есть повод познакомиться с «Тигуаном» поближе.

Забирая этот кроссовер, я не предполагал, что он произведет на меня столь сильное впечатление. Снаружи, даже несмотря на 17-дюймовое «литье», выглядит Tiguan неброско, если не сказать скромно. Но внешность оказалась обманчивой: открыв дверь, я очутился внутри... Bentley! Именно такие ассоциации вызвала дорогая



2

максимального крутящего момента до 4200 об/мин, когда достигается пик мощности. Под стать мотору подобран и автомат: судя по тому, как ловко он переключает передачи, можно подумать, что здесь стоит не классическая АКП, а более привычный для продукции концерна VAG «робот» DSG.

Как при этом работает полный привод, неясно. Никаких кнопок/регуляторов выбора режимов трансмиссии, равно как и наглядной графики, визуализирующей процесс передачи момента к колесам — всего того, чем любят хвастать конкуренты, здесь нет. Но межосевая муфта прекрасно справляется со своей задачей и без этих «наворотов»: как бы быстро ты ни стартовал, сорвать колеса в пробуксовку практически невозможно. Полный привод помогает Tiguan не только на асфальте. Судя по отзывам владельцев, в грязи и снегу этот кроссовер чувствует себя увереннее большинства одноклассников, хотя лично проверить это не удалось: мои «подвиги» ограничились лишь штурмом мелкой речки...

Кстати, Tiguan у нас был в «городской» версии Sport&Style, а есть еще «внедорожный» Track&Field, со скошенным передним бампером. Геометрическая проходимость последнего лучше — можно заезжать на более крутые косогоры. Хотя, благодаря большому дорожному просвету, даже с плоской нижней «губой» риск зацепиться бампером на проселке практически от-

сутствует. Впрочем, стихия этой модели не бездорожье, а асфальт. Несмотря на высокий центр тяжести, на твердом покрытии Tiguan управляется лучше многих легковушек. И хотя расплачиваться за это приходится жесткой подвеской, автомобиль не становится «табуреткой» и не шарахается в колею, чем грешат куда более дорогие кроссоверы класса «Премиум». При этом даже на высокой скорости Tiguan радует тишиной — у большинства одноклассников в салоне заметно шумнее.

Кстати, о салоне. То, что в сочетании с кожей и металлическими вставками он смотрится богато — не главное его достоинство. Гораздо важнее удобство и комфорт, а этого у Tiguan не отнять. Да, передняя панель без изысков, но, проведя всего пять минут за рулем, вы поймете, насколько она эргономична. У конкурентов больше места для задних пассажиров? Но и здесь вы не будете обделены: сам за собой я помещаюсь с запасом, так что колени не достают до спинки передних кресел. В них, между прочим, предусмотрены удобные откидные столики — для машины семейной очень полезная вещь. Правда, багажник здесь подкачал: в этом классе найдутся и более вместительные модели, но зато у «Тигуана» можно сложить спинку переднего кресла и перевезти такую габаритную поклажу, которая конкурентам и не снилась.

В общем, Tiguan понравился практически во всем.

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Пробег автомобиля за время теста, км	5000
Средний расход топлива, л/100 км	11,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	15 000/12
Стоимость ТО у официального дилера	
(ТО-1/ТО-2), р.	12 500/20 5000
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, р.	12 000
Стоимость каско для данного автомобиля, р.	65 000
Транспортный налог р./год	7650
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год, (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог) р./км	8,9

1 Мало какой кроссовер может похвастать наличием складных столиков для задних пассажиров.

2 Полный привод, короткие свесы, клиренс в 20 см: «Тигуан» неплохо подготовлен к штурму бездорожья, хотя лучше всего возможности машины раскрываются на асфальте.

Единственное, что огорчило, — это расход топлива, который даже с преобладанием загородных поездок и отсутствием простоя в пробках (лето!) никак не хотел опускаться ниже 11,5 л. Кроме бензина турбомотор любит кушать масло — за 5000 км пришлось долить литр недешевой синтетики Castrol 5W-30. И жаловаться на эту проблему дилеру бессмысленно. Знаете, какой расход масла на угар в VW считают нормальным? Литр на 2000 км! А при пробеге до 5000 км он может быть еще больше. Учитывая, что мне выдали машину, на одометре которой было всего 3100 км, можно сказать, что я легко отделался. □