

Auto, které si dalo na čas

VOLSKWAGEN TIGUAN: POCTIVÝ, KVALITNÍ, ALE I STROHÝ A TROCHU DRAHÝ

Často bývá označován za menšího sourozence modelu Touareg. Ve skutečnosti jsou si ale tato dvě auta s logem VW vzdálena víc, než by se na první pohled mohlo zdát.



Po offroadu ani památky. Přístrojová deska tiguanu pochází z Golfu Plus.

Když před pěti lety představil Volkswagen svůj touareg, bylo to jako zjevení. Impozantní rozměry, pod kapotou naftový desativálec a takové množství elektroniky, že si u některých verzí vyžádala přítomnost druhé autobaterie.

Premiéra nového tiguanu je o poznání skromnější. Nejde jen o třicet centimetrů, o které je novinka kratší. Tiguan není technikou laboratoří ani nečeří vody volswagenovského designu. Na rozdíl od svého předchůdce na sebe nestrhává pozornost – postrádá sportovní švih chystaného Fordu Kuga i vyhraněnou hranatost budoucího Mercedesu GLK.

Početné skupině motoristů to ale právě takhle vyhovuje. Už v prosinci evidovala automobilka 47 000 objednávek, trojnásobek původních odhadů. Tiguan je vyráběn v mimořádných směnách i o nedělích a německá média se shodují na tom, že s kompaktním SUV měl Volkswagen přijít už dávno. Nejlevněji se dá tiguan pořídit za 772 600 korun, což je jen lehce

nad polovinou sumy, kterou si automobilka žádá za touareg. Cena poměrně přesně vystihuje pozici, v jaké se tiguan vůči touaregu nachází. Mezi oběma modely by se klidně uživilo ještě jedno SUV střední velikosti.

Vítejte v Golfu Plus

Pokud někdo v tiguanu čeká propracovaný interiér v offroad stylu, bude hodně zklamán. Přístrojová deska pochází z velkoprostorového Golfu Plus, stejně jako sedadla, která jsou i vzadu dělená a podélně posuvná. Tiguan se uvnitř

Klady a zápory

- + jízdní vlastnosti a komfort
- + kvalita zpracování
- + praktický a prostorný interiér
- nevýrazný motor
- vyšší cena

tváří jako rodinné auto, ve kterém se dá posvačit na výklopných stolečcích a bezedné kapsy u dveří pojmu klidně 1,5litrovou láhev. I šuplíky pod předními sedadly známé z velkoprostorových volswagenů jsou na svém místě.

Největším překvapením je tak přehledný dotykový displej příplatkové navigace s integrovaným rádiem a couvací kamerou (celkem za 69 400 korun), který lze ovládat bez nutnosti studovat návod. A sériová elektromechanická brzda, jejíž decentní tlačítko se konečně u nějakého auta nachází tam, kde všichni řidiči automaticky hledají páku ruční brzdy. Totiž v prostoru mezi předními sedadly.

Kdo by hádal, že v novém volswagenu bude dost místa pro čtyři cestující a při troše dobré vůle i pro pět, bude mít pravdu. Výjimkou je relativně malý kufr. Ten má sice základní objem 470 litrů, místo rezervy je však k dispozici jen lepicí sada. Testovaný volswagen ale rezervní kolo na nouzové dojetí měl – zájemce o něj musí vydat navíc 5600 korun. I když se tím kufr smrškuje na 395 litrů, lze přikoupení rezervy doporučit. Kromě známé skutečnosti, že lepidlo nedokáže zacelit větší defekt, zvýšená podlaha tiguanu vybaveného rezervou přesně kopíruje výšku vstupního prahu zavazadlového prostoru i případné sklopených zadních opěradel. Kufr je tak sice o něco menší, zato je však jeho podlaha zcela rovná.

Silnice, nebo terén?

Už před nákupem si musí zájemce rozmyslet, kudy všude bude chtít s tiguanem jezdit. Automobilka totiž nabízí verze, které jsou „více pro silnici“ a také testované provedení Track & Field, které je zase „více pro terén“. Rozdíly mezi nimi ovšem nejsou nikterak zásadní. Obě silniční provedení Trend & Fun a Sport & Style se liší pouze úrovní výbavy nebo množstvím chromu na přední masce a rámečcích oken. Tiguan do terénu je už na pohled trochu jiný – může za to kratší přední spoiler, jenž dovoluje