

AUTO & MOTO

in.ihned.cz/auto-moto



Terénní verze se od silniční liší hlavně kratším spoilerem a ochranným krytem motoru.

větší nájezdové úhly. Viditelný je i ochranný kryt motoru, který na spoiler plynule navazuje.

Každý v současnosti nabízený tigan má pohon všech kol pomocí spojky Haldex, jejíž nová generace ovládá všechna kola velmi nenápadně, a také speciální tlačítko Offroad, které slouží pro jízdu v obtížném terénu. Automobilka uvádí, že jeho stisknutím se aktivují různé asistenční systémy: například pro jízdu ze svahu i na kopec (aby auto na neutrálu necouvalo). Jemnější má být ovládání při sešlápnutí brzdového pedálu i chování systému ABS. V praxi však řidič registruje pouze elektronického asistenta pro jízdu v kopci, který se dá ale zapnout i nezávisle na režimu Offroad. Ostatní pomocníky si musí spíše domýšlet, nijak výrazně se při řízení neprojevují.



Uvnitř má tigan charakter rodinného vanu. Včetně jídelních stolků na zadních sedadlech.



Příplatkové rezervě vděčí tigan za rovné dno zavazadlového prostoru.

Premiéra pod kapotou

Dvoulitrový turbodiesel s výkonem 140 koní se už pod kapotami volkswagenů zabydlel, dosud však pouze se vstřikovacím systémem čerpadlo-tryska. Tiguan je tak prvním volkswagenem, který pracuje s common-railem, jako ostatně všechny diesellové motory od konkurence.

Jak se změna vstřikování projevuje v chování pověstného „té-dé-íčka“? Především je mnohem kultivovanější. A to dokonce i při studeném startu, kdy se jinak zpod kapoty ozývají zvuky připomínající chod traktoru. Zároveň však motor poněkud ztratil ze své dravosti, která byla pro volkswagenovské turbodiesely typická. Zázračně nízká spotřeba, která je rovněž doménou původního systému, bude, zdá se, také minulostí. Tiguan během testu jezdil v průměru za osm litrů nafty – slušné, ne však oslnivé.

Důvodů, proč čtyřválec pod kapotou tiganu poněkud zkontrol, je samozřejmě víc. Pohon 4x4 vždy trochu brzdí rozlet, do cesty se mu navíc postavil filtr pevných částic a k tomu všemu není tigan žádný střelák. Prázdný váží šestnáct metrů a když se naplní na maximum, má hodně přes dvě tuny. Tomu odpovídá i krátké odstupňování šestistupňové manuální převodovky. Jednička a dvojka je tu opravdu jen na rozjezd, zato na šestku zvládne motor bez protestů i táhlý kopec. Je jisté, že by si tigan zasloužil i silnější agregáty. Ty mají přijít na trh v průběhu letošního roku, stejně jako verze pouze s pohonem přední nápravy. Prozatím je jedinou alternativou testovaného turbodieselu přeplňovaný benzinový čtyřválec 1,4 TSI s výkonem 150 koní.

Měkce a potichu

Přes všechny terénní vlohy zůstává Tiguan autem především pro zpevněné silnice. Nezávislé zavěšení kol a víceprvková zadní náprava původem z passatu jsou předpokladem pro přesné držení stopy a dobrý jízdní komfort. Odladění podvozku je na volkswagenovské zvyky spíše měkčí – testovaný tigan postavený na sériové šestnáctipalcové kola neměl problémy se špatným povrchem cest, zároveň se ale v zatáčkách příliš nenaklání. Za pozornost stojí nový elektromechanický posilovač řízení, který na poměry této kategorie odvádí citlivou práci. Řízení tiganu propouští k rukám řidiče jen minimum otřesů, což snižuje únavu na dlouhých cestách. Překvapivě nízký je i aerodynamický hluk při vysokých dálničních rychlostech.

Tiguan je přesně takové auto, na jaké jsou příznivci volkswagenů zvyklí. Poctivě ve vývoji i detailech, kvalitně vyrobené, ale také strohé v interiéru, navenek konzervativní a lehce odtažené. A bohužel i trochu drahé. Kdo neodolá výbavě navíc (přiláčí se třeba za mlhovky, automatickou klimatizaci, xenonová světla nebo textilní koberečky), snadno se přiblíží hranici jednoho milionu korun. ■

JAKUB STEHLÍK



Ještě nedávno Volkswagen tvrdil, že dotykový displej nechce, protože se špiní.

Teď jej má v příplatkové výbavě i tigan.

Technické údaje

Volkswagen Tiguan Track & Field 2,0 TDI 4Motion

Motor

- objem 1968 cm³
- výkon 103 kW/140 k/3500 ot./min
- toč. moment 320 Nm/1750-2500 ot./min

Rozměry

- délka 4457 mm
- šířka 1809 mm
- výška 1686 mm
- rozvor náprav 2604 mm

Zrychlení 0 – 100 km 10,5 s

Max. rychlost 186 km/h

Komb. spotřeba 7,2 l

Pohotovostní hmotnost 1590 kg

nosnost 650 kg

Objem kufru 395 – 1435 l

palivové nádrže 62 l

Přenos hnací síly pohon všech kol, s elektronickým rozdělením hnací síly, šestistupňová manuální převodovka

Sériová výbava: přední, boční a hlavové airbagy vpředu, hlavové airbagy vzadu, ESP, dálkové centrální zamykání, elektromechanická parkovací brzda s asistentem pro jízdu v kopci, elektrické ovládání oken, elektricky nastavitelná a sklopná zrcátka, rádio s CD a osmi reproduktory, poloautomatická klimatizace, zadní opěrka dělená a sklopná, sklopné stolky na zadní straně předních sedadel, hliníková 16" kola.

Cena nového vozu 836 400 Kč

Záruka výrobce 2 roky

Hodnota vozu

- po 1 roce a 15 000 km 563 500 Kč
- po 1 roce a 30 000 km 549 000 Kč
- po 5 letech a 75 000 km 324 400 Kč
- po 5 letech a 150 000 km 280 400 Kč

Servisní náklady

do 150 000 km 27 732 Kč

Povinné ručení 9843 Kč

Havarijní pojištění 28 287 Kč

Pozn.: Cenu ojetého vozidla stanovil Eurotaxglass's, cenu pojištění vypracoval pojišťovací makléř Max Legler, sazby jsou platné pro Českou pojišťovnu se spoluúčastí 10 %, min. 10 000 Kč.