

Za vse okuse

Težko bi rekli, da so si v preteklosti dame izbirale Volkswagnove avtomobile predvsem zato, ker so jim bili oblikovno všeč. A novi Tiguan prinaša oblikovno svežino, zaradi katere se bo morda spremenilo tudi mnenje predstavnic nežnejšega spola.

► O novem Tiguanu smo v naši reviji že precej pisali. A tako, kot so se pri Volkswagnu temeljito lotili prenove, so se temeljito lotili tudi predstavitve novega avtomobila. Najprej je bila na sporedu statična predstavitev, potem klasične preizkusne vožnje in zdaj je avto končno zapeljal še na slovenske ceste. Vsakič smo vam o novem Tiguanu poročali z navdušenjem in tudi zdaj, po daljšem preizkusu na slovenskih cestah, ni bistveno drugače.

Novi Tiguan je ravno prav rasel v dolžino, da je prostorno udoben v notranjosti in ne prevelik po zunanosti. Tako je še vedno mestno okreten in hkrati potovalno suveren. Po vzoru zadnjih modelov so tudi Tiguanu namenili ostre in odsekane poteze, ki ga naredijo privlačnejšega in bolj močnega. Ko novega postavimo ob bok prejšnjemu, je razlika očitna, ne zgolj oblikovno, tudi vtis avtomobila je povsem drugačen. Prav vtis pa je nekaj, kar tudi prepričuje v tem razredu. Namreč, jasno je, da rast prodaje križancev že nekaj let strmo narašča, posledično je v tem razredu vedno več tekmecev. Ki so si vendarle različni, in sicer po pogonu, saj so nekateri na voljo le z dvokolesnim, drugi pa so tisti pravi, ko se s strmino in blatom spoprimejo vsa štiri kolesa. Še bolj kot pogon marsikatero kupce prepričuje oblika, izdelava in predvsem opremljenost. Načelno po križancih sicer posegajo starejši oziroma tisti vozniki, ki si želijo udobnega vstopanja in izstopanja iz avtomobila, a vedno več je tudi takšnih, ki se selijo iz premijskega razreda. To so vozniki, ki so imeli premijske križance, zdaj pa zaradi dejstva, da se vozijo le še v paru, kupujejo številko manjše avtomobile. In takšne kupce je seveda težko zadovoljiti, saj so prej vozili avtomobile, ki brez težav stanejo tudi po več kot 100 tisoč evrov. A če ti uspe narediti dober avtomobil, ki je opremljen s številnimi varnostno-asistenčnimi sistemi in pri tem ne stane več kot 50 tisoč evrov, je posel opravljen več kot odlično.

V podoben razred bi lahko uvrstili testnega Tiguan. Dejstvo je, da avto ni poceni, ne z osnovno ceno, še manj s končno. A če si predstavljamo kupca, ki je pred nekaj leti le za malo večji avto odšel enkrat več, je jasno, da je lahko tak avto za nekoga tudi ugoden nakup.

Sploh če kupec veliko dobi. Testni avto je bil namreč dodatno opremljen, med drugim z vlečno kljuko z električnim izvlekom, dodatnim prtljažnim dnom, navigacijsko napravo in virtualnim pri-



kazovalnikom z navigacijskimi kartami celotne Evrope, panoramskim strešnim oknom, žarometi LED Plus in parkirnim sistemom Park Assist, vključno s kamero za vzvratno vožnjo. Če k omenjeni opremi prištejemo serijsko opremo Highline, ki v množici bombončkov prinaša še 18-palčna aluminijasta platišča, samodejno asistenco za vklop dolgih luči, povsem po-

naslonjala zadnje klopi je mogoče povsem zložiti še naslon sopotnikovega sedeža, kar pomeni, da lahko s Tiguanom prevažamo izjemno dolge predmete. Na splošno je počutje v notranjosti dobro, a vseeno ostaja grenak priokus, da notranjost ne dosega zunanosti. Zunanja podoba je namreč povsem nova in všečna, notranjost pa je nekako v stilu že videnega. To seve-

Novi Tiguan je ravno prav zrasel v dolžino, da je prostorno udoben v notranjosti in ne prevelik po zunanosti.

klopno naslonjalo sopotnikovega sedeža, usnjeno notranjost in komfortna prednja sedeža, dodatno zatemnjena zadnja stekla, tempomat s samodejnim uravnavanjem razdalje in sistem za nadzor prometa z mestno funkcijo zaviranja v sili ter ne nazadnje tudi prestavna ušesa za volanskim obročem za sekvenčno prestavljanje, je jasno, da je tale Tiguan več kot dobro opremljen.

A oprema ne pomaga veliko, če osnova ni dobra. Kot rečeno, Tiguan ponuja bistveno več prostora kot predhodnik. Ne le v potniški kabini, temveč tudi v prtljžniku. Ta je kar 50 litrov večji, poleg zložljivega

da ne pomeni, da ji kaj manjka, sploh ker navdušuje z ergonomijo in priročnostjo, a vseeno se bo verjetno našel kdo, ki bo rekel, da je to že videl.

Podobno je z motorjem. 150-'konjski' TDi je že poznan, a bi njegovemu delovanju težko kaj očitali. Morda bi ga stežka uvrstili med najtišje agregate v avtomobilski industriji, vendar je zmogljiv in relativno varčen. Dobro sodelujejo prenovljeni štirikolesni pogon, motor in sedemstopenjski DSG-menjalnik. Ta pri speljevanju včasih sicer neprijetno poskoči, v celoti pa dela nadpovprečno dobro. Voznik s sistemom 4Motion Active Control upravlja prek



Pooblaščen prodajalec in serviser vozil
Tržaška 547, Brezovica / LJ, T: 01 365 80 80, www.span.si



Jana

ENA IN EDINA



Nova številka
vsak torek!



- HVALIMO IN GRAJAMO
- oblika
 - motor
 - poraba goriva
 - počutje v notranjosti
 - premalo nova notranjost
 - v dežju se hitro umaže kamera za prikaz okolice pri vzvratni vožnji

vrtljivega gumba, ki dopušča hitro nastavitve pogona za vožnjo po snegu oziroma drsečih podlagah, za vožnjo po običajnih cestah in vožnjo po zahtevnem terenu. Dodatno je mogoče s sistemom DCC (dinamično uravnavanje podvozja) nastavljati še blaženje. Izbrati je prav tako mogoče način Eco, ki ob vsakem popuščanju plina vključi funkcijo jadranja, s čimer krepko pripomore k nižji porabi goriva. Tako je na našem normnem krogu za 100 prevoženih kilometrov zadostovalo že 5,1 litra plinskega olja, medtem ko se je povprečna poraba na testu gibala okrog sedmih litrov. Ob tem je seveda treba povedati, da novi Tiguan dopušča relativno hitro vožnjo. V zavojih je nagibanja karoserije malo, res pa je, da zaradi čvrstega podvozja trpi vožnja

po neravninah in luknjah. Toda zadevo je vendarle mogoče elegantno rešiti z že omenjenim sistemom DCC, tako da tudi vožnja po slovenskih cestah ni več (pre)naporna. Testni Tiguan je zadovoljeval tudi z asistenčnimi sistemi. Ob številnih že znanih je dobrodošla novost parkirni asistent, ki je na preži seveda med parkiranjem. Če voznik med manevriranjem slučajno kaj spregleda, avto samodejno ustavi. A to se zgodi tudi, če želimo namer-no 'povoziti' kakšno večjo travno bilko. Nenadno zaviranje voznika preseneti, še bolj sopotnike. Kljub vsemu je bolje nenadno zaviranje kot praska na avtu, mar ne?

Pohvalo si zaslužijo LED-žarometi, še bolj pa asistenca za upravljanje z dolgimi lučmi. Preklop med dolgimi in kratkimi lučmi je hiter, predvsem pa asistenca v določenih situacijah zasenči zgolj prostor, ki bi zaslepil nasproti vozečega voznika, vse drugo ostane osvetljeno. Tako je tudi



OCENA		
Zunanost (15)	14	Oblikovno eden od lepših Volkswagnov v zadnjem času.
Notranost (125)	116	Tiguanova notranjost je sicer manj spremenjena kot zunanost, a ponuja tudi virtualni zaslon namesto klasičnih merilnikov.
Motor, pogon, podvozje (65)	57	Že znan motor z že znanimi kvalitetami.
Vozne lastnosti (70)	64	Tiguan nima težav ne s počasno (beri terensko) ne z dinamično vožnjo.
Zmogljivosti (35)	31	Ni dirkalnik, a tudi počasnež ne.
Varnost (45)	39	Če ne pazite vi, pazi Tiguan.
Gospodarnost (65)	44	Pri zmerni vožnji je poraba zelo ugodna, pri dinamični pa še vedno nadpovprečno ugodna.
Skupaj	365	Ne zato, ker je Volkswagen, ampak predvsem zato, ker je najmlajši v svojem razredu, se Tiguan brez težav uvršča v vrh. Je pa res, da ni poceni.
OCENA 1 2 3 4 5		

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

TEHNIČNI PODATKI

CENA

[Porsche Slovenija, d. o. o.]

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*: 36.604 EUR

CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: 44.305 EUR

CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*: 44.305 EUR

Moč:

110 kW (150 KM)

Pospešek:

9,3 s

Največja hitrost:

200 km/h

Normna poraba:

5,1 l/100 km

Garancija:

2 leti splošne garancije, podaljšano jamstvo z omejitvijo na 200.000 km, neomejena mobilna garancija, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje, 2-letno jamstvo za originalne dele in dopolnilno opremo, 2-letno jamstvo na storitve pooblaščenih servisov.

Predvideni redni servisi:

Servisni interval na 15.000 km.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:

1.198

gorivo

5.605

gume*

1.528

izguba vrednosti po 5 letih:

29.686

obvezno zavarovanje AD:

3.480

triglav

kasko zavarovanje (*B,K), AD, AD+:

8.135

Skupaj:

49.632

Strošek za prevoženi km:

0,50 evra/km

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

NAŠE MERITVE

Ovračilne meritve

T = 20°C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Continental Conti SportContact 235/55 R 18 V / stanje kilometrskega števca: 2.950 km

Vozne lastnosti

Pospeški

0-100 km/h:

10,9

402 m z mesta:

17,4

(129 km/h)

Prožnost

-Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

Poraba goriva

l/100 km

skupno testno povprečje

7,3 l/100 km

povprečje normnega kroga

5,1 l/100 km

Trušč v notranjosti

dB

Prestava

59

90 km/h

63

130 km/h

Zavorna pot

m

od 130 km/h:

59,9

od 100 km/h:

37,6

(AM meja 40 m)

UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊

Tiguan ni športnik, ki bi dvigoval srčni utrip, a vožnja z njim je vseeno lahko zabavna.

DIAGRAM MENJALNIKA:

DIAGRAM MOTORJA:

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 95,5 × 81,0 mm - gibna prostornina 1.968 cm³ - kompresija 16,2 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.500 - 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 9,5 m/s - specifična moč 55,9 kW/l (76,0 KM/l) - največji navor 340 Nm pri 1.750-3.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka.

Prenos moči:

motor poganja vsa štiri kolesa - 7-stopenjski menjalnik DSG - prestavna razmerja I. 3,560; II. 2,530; III. 1,590; IV. 0,940; V. 0,720; VI. 0,690; VII. 0,570 - diferencial 4,73 - platišča 7 J × 18 - gume 235/55 R 18 V, kotalni obseg 2,05 m.

Voz in obese:

terenec - 5 vrat - 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnimi točkama.

Mase:

prazno vozilo 1.673 kg - dovoljena skupna masa 2.220 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.500 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 75 kg.

Zmogljivosti:

največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - povprečna poraba goriva (ECE) 5,7-5,6 l/100 km, izpust CO₂ 149-147 g/km.

Mere:

širina vozila: 1.839

900-980

920

1.730

890-1180

670-920

615-1.655

2.681

4.486

1.643

vse mere so v mm

Zunanje mere:

dolžina 4.486 mm - širina 1.839 mm, z ogledali 2.120 mm - višina 1.643 mm - medosna razdalja 2.681 mm - kolotek spredaj 1.582 - zadaj 1.572 - rajdni krog 11,5 m.

Notranje mere:

vzdolžnica spredaj 890-1.180 mm, zadaj 670-920 mm - širina spredaj 1.540 mm, zadaj 1.510 mm - višina nad glavo spredaj 900-980 mm, zadaj 920 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnji sedež 500 mm - prtljajnik 615-1.655 l - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

vožnja ponoči manj utrujajoča. Še najbolj pohvalno glede dobrega delovanja sistema za luči je seveda dejstvo, da se nad njim ne pritožujejo niti nasproti vozeči se vozniki.

Za konec lahko brez težav zapišemo, da novi Tiguan navduši. A pri tem je treba upoštevati, da predvsem tisti krog uporabnikov, ki so jim vseč take vrste avtomobili. Ljubitelji limuzin ali na pri-

mer športnih avtomobilov se v Tiguanu ne bodo dobro počutili niti jih ne bo pričel za vožnjo. Če je izbira omejena le na križance, pa je Tiguan (ponovno) na vrhu. ❏

TABELA KONKURENCE				
MODEL	VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion BMT Trendline	Audi Q3 2.0 TDI Quattro Basis	Renault Kadjar Energy dCi 130 4WD Xmod	Mazda CX-5 CD150 AWD Challenge
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.968	1.968	1.598	2.191
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 3.500-4.000	110/150 pri 3.500-4.000	96/130 pri 4.000	110/150 pri 4.500
največji navor (Nm pri 1/min)	340 pri 1.750-3.000	340 pri 1.750-3.000	320 pri 1.750	380 pri 1.800-2.600
dolžina × širina × višina (mm)	4.486 × 1.839 × 1.643	4.449 × 1.836 × 1.607	4.555 × 1.840 × 1.710	
največja hitrost (km/h)	201	204	190	197
pospešek 0-100 km/h (s)	9,3	9,3	10,5	9,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,6	5,4-4,9	4,9	5,2
izpusti CO₂ (g/km)	146	140-129	129	136
cena osnovnega modela (evri)	30.092	35.500	26.900	29.590

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenimi oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Vlečna kljuka z električnim izvlekom	933
Predelna mreža prtljajnika	194
Dvižno prtljažno dno	169
Električno poklopni zunanji ogledali	176
Easy Open	725
Radio-navigacijski sistem Discover Pro	1.822
Panoramsko strešno okno	974
Zimski paket	301
Zimski paket 2	1.076
LED PLUS žarometi	745
Park Assist in kamera	292
Aluminijasta platišča Nizza	163

30 | www.avto-magazin.si 13 • 2016

13 • 2016 www.avto-magazin.si | 31