



Когда в конце прошлого года в редакцию пришло письмо от одного из активистов Тигуан-клуба с жалобой на работу АБС, мы насторожились. Неужели опять, как в случае с седаном Polo, «чертова белочка» поселилась в недрах электронных блоков?

Юрий ВЕТРОВ

Фото Степана ШУМАХЕРА

Экспертная группа: Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ, Андрей СЕЛИВАНОВ

Отклонение от нормы

«**Ч**ерт прикидывается белочкой», — приводил нам в пример немецкую поговорку специалист фирмы Volkswagen: мол, наваждение какое-то с этим алгоритмом АБС у седана Polo калужской сборки! Напомним, мы обнаружили, что АБС слишком сильно ослабляет хватку тормозов во время резких маневров, совмещенных с торможением. В итоге прошивка блока АБС у седанов Polo была изменена, но отзывной кампании объявлено не было.

Неужели Tiguan тоже того, с «белочкой»?

Со слов владельцев, тут она немного другой породы — проявляется при торможении «в пол» на неровностях, особенно когда под колесами снег или лед: АБС надолго «распускает» тормоза и автомобиль очень неохотно останавливается. Некоторые даже советуют в таком случае товарищам по несчастью отпускать педаль тормоза и нажимать ее вновь. Чтобы, выражаясь языком компьютерщиков, «перезапустить» АБС.

Первый наш опыт был таким. Мы взяли Kia Sportage и два Тигуана, «обутые» в разные шины, пусть и однотипные — «липучки» скандинавского типа. Провели несколько десятков торможений. В то время как Sportage остановился на неровном укатанном снегу с 50 км/ч за 26 метров, обоим Тигуанам для этого потребовалось 35—36 метров. Десять метров, или почти 40% разницы! На шины такое не спишешь.

Причем если Kia раз за разом останавливалась на одном и том же месте, то разлет результатов Фольксвагенов составлял около пяти метров. Это свидетельствовало о том, что «знаний» АБС явно недостаточно для правильной адаптации к такому покрытию — и электроника «плавает», как двоечник у доски.

А во время одной из попыток случилось страшное. Неведомая сила вытолкнула педаль тормоза вверх, та встала колом, почти не вибрировала, а сама АБС стала срабатывать с очень низкой частотой, «прихватывая» колеса всего пару раз за один оборот. Серебристый Тигуан укатился на десять метров дальше, чем обычно, и чуть не сбил видеооператора! «Чертова белочка» появлялась еще пару раз, причем у обоих Тигуанов.

Попробовали тормозить во внедорожном режиме Offroad. Он есть только у Тигуанов в комплектациях Track&Field и Track&Style со скошенным бампером. В этом режиме АБС допускает достаточно продолжительную блокировку колес. Уже лучше! Тигуан стал останавливаться на четыре метра раньше. Конечно, немецкие инженеры могут возразить, что условия наших испытаний — это и есть самое настоящее бездорожье. Но, увы, для нас, россиян, это самое обыкновенное «дорожье», которое встречается сплошь и рядом даже в городах.

Попробовали тормозить с 50 км/ч на «лежачем полицейском» на дороге,

покрытой толстым слоем хлюпающей снежно-реагентной каши. Sportage и тут оказался лучше: 22 против 26 метров! Что любопытно, на единичной неровности режим Offroad у Тигуана уже не сокращал, а, наоборот, удлинял тормозной путь. Так что панацеей он не является.

При этом субъективно проблем у Тигуана на «лежачем полицейском» не чувствуешь — тормоза не «распускаются» так сильно, как на Chevrolet Aveo (AP №8, 2012). Вот почему во всех сравнительных тестах мы не обратили внимания на этот недостаток.

Вскоре мы предприняли еще одну попытку — уже на полигоне. Компанию двум Тигуанам на этот раз составили Kia Sportage и Honda CR-V, а еще — соплотформенный Тигуану Audi Q3. Теперь уже все — на одинаковых шинах Nokian Hakkapeliitta R.

Нашли два участка — с неровностями побольше и поменьше. Результаты торможений с 50 км/ч повторились почти точь-в-точь! На небольших кочках Kia и Honda замерли через 26—28 метров, а Volkswagen и Audi укатились на 33—34 метра.

До торможений на больших ухабах Audi мы не допустили из опасений за сохранность автомобиля: слишком мал клиренс. А Тигуан вновь остановился позже всех — 33 метра. В режиме Offroad он же замер спустя 30 метров, но Sportage и CR-V — через 25—27 метров!

Возникает резонный вопрос. Почему Kia и Honda, не имеющие каких-либо специальных режимов работы АБС, неизменно останавливаются заметно раньше, чем Tiguan и Q3? Приоритеты в настройках отданы поддержанию курсовой устойчивости? Этот аргумент мы уже не раз слышали из уст немецких специалистов по ходу разбирательств с АБС седана Polo. Неубедительно! У Хонды и Kia есть стабильность — и при этом никаких проблем с замедлением на неровностях.

И почему в АБС Тигуана возникают какие-то бессистемные сбои, приводящие к удлинению тормозного пути, грозящему обернуться катастрофой?

Мы убеждены, что для российского рынка инженеры концерна Volkswagen просто обязаны пересмотреть свои подходы к настройке АБС. И не стоит ограничиваться простой сервисной компанией, как в случае с Polo. Ибо тормоза — это краеугольный камень активной безопасности.

«Если у Вас есть основания полагать, что Ваш автомобиль неисправен, Вам необходимо обратиться на сервисное предприятие любого официального дилера для демонстрации неисправности, диагностики и проведения сервисных работ. Наши официальные дилеры будут рады помочь каждому из Вас». Этот текст, обращенный к владельцам Тигуанов, опубликован в социальной сети ВКонтакте. Но люди не должны ничего доказывать

Гл@с народа

(из интернет-форума tiguans.ru)

Гололед, скорость 30 км/ч, шипованная резина «Хакка 7». Такое ощущение, что тормозов нет. До этого был Golf V и таких приколов не было.

...

При торможении на неровной дороге, даже если одно колесо попадает на неровность или скользкий участок (в том числе на скорости до 20 км/ч), на педали тормоза возникает сильная дрожь, которая сохраняется и после проезда неровного или скользкого участка, при этом растормаживаются все колеса и эффективность торможения сильно снижается.

...

Каким алгоритмом работы ABS можно объяснить то, что моя машина на скорости менее 60 км/ч отказывалась тормозить, в то время как основной поток вполне себе оттормаживался? А еще интереснее выглядела моя попытка припарковаться на покрытой мокрым снегом площадке вдоль дороги. Машина под стрекот ABS проехала всю площадку, причем на минимальной скорости 10—15 км/ч. Честное слово, хотелось выйти, обойти машину и остановить ее, упервшись в капот. И такое у меня было не единожды.

...

После начала стрекота ABS Tiguan просто катится, замедляясь очень незначительно. Если же при этом «перезагрузить» ABS, отпустив и затем нажав педаль вновь, то останавливается мгновенно.



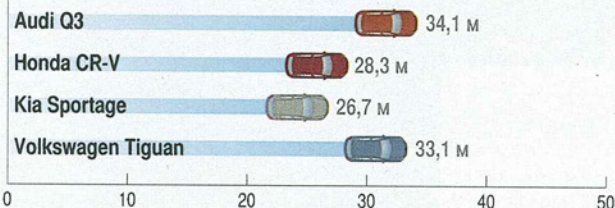
Разница в торможении на неровной обледенелой дороге со скорости 50 км/ч просто чудовищна. Kia Sportage остановился на целый корпус раньше, чем Volkswagen в режиме Offroad (бледный контур). В нормальном режиме работы ABS Tiguan укатывается уже на десять метров дальше (красный автомобиль). А что происходит, когда электроника «сходит с ума», видно по результату серебристого Фольксвагена — тормозной путь почти вдвое больше, чем у Kia!

сервисменам, рискуя своим имуществом и здоровьем, а также имуществом и здоровьем окружающих! «Продемонстрировать неисправность», когда речь идет об отклонениях в работе ABS, можно только на закрытом полигоне, имея в распоряжении профессиональную измерительную аппаратуру и автомобиль-одноклассник на идентичных шинах.

Мы готовы предоставить в российское представительство Фольксвагена протоколы испытаний, а также все фото- и видеоматериалы — и содействовать решению данной проблемы. И настаиваем на том, чтобы после разработки новой прошивки ABS Volkswagen объявил полноценную отзывную кампанию, которая коснется всех Тигуанов, проданных в России.

И не только Volkswagen: точно такой же блок ABS фирмы TRW с такими же небезопасными настройками устанавливается на Audi Q3. Для соплатформенной Шкоды Yeti ABS делает другой поставщик, Continental. И там настройка может быть иной: мы это проверим при первой возможности. □

Дорога с небольшими ухабами. Покрытие — лед и укатанный снег
Тормозной путь 50—0 км/ч



Дорога с большими ухабами. Покрытие — укатанный снег
Тормозной путь 50—0 км/ч

