

ПРАКТИК

Проверяем на практичность новый Volkswagen Touran |
Производство Германия | От 23 350 евро в Германии |
Автор Юрий Тимкин | Фото автора и фирмы Volkswagen

ЛЕГКОСТЬ БЫТИЯ

Жизненный цикл современных машин редко превышает шесть-семь лет, а Touran первого поколения представили аж в 2003 году: продержался 11 лет на конвейере – для современных машин чуть ли не рекорд! В родной Германии он прослыл самым популярным компактным, да и в целом по Европе неизменно держался в тройке бестселлеров. Потому немцы и не торопились с заменой Турана, ограничиваясь рестайлингами.

И вот – машина второго поколения. От сдержанного дизайна работы Вальтера де Сильвы отказались в пользу яркой и напористой внешности, созданной под присмотром Клауса Бишоффа.

Особенно хороша мордочка с хищно прищуренными фарами. Легкий, стремительный образ! И ведь не скажешь, что по сравнению с предшественником новый Touran вытянулся на 130 мм. Колесная база стала на 113 мм больше, а ширина – на 41 мм. При этом снаряженная масса снизилась на 62 кг – скажешь переход на легкую платформу MQB и широкое применение высокопрочных сталей.

Вопреки обыкновению, сначала отправляюсь инспектировать пассажирские места – в компактвэне они поважнее остальных будут.

Во втором ряду заметно просторнее, чем прежде, – преимущество удлиненной

базы! Легкости бытия добавляют трехзонный климат-контроль (пассажиры могут настраивать «погоду» по своему усмотрению), обогрев сидений, 12-вольтовая розетка, USB-порт и шторки на окнах. Не каждый бизнес-седан предоставит такой уровень сервиса.

Как и прежде, здесь три отдельных кресла с индивидуальными регулировками. Их нетрудно перемещать вперед-назад в диапазоне 20 см и регулировать угол наклона спинки, – правда, на выбор лишь три «предустановки».

Если из предшественника при необходимости можно было удалить кресла, то в новой машине такая возможность не предусмотрена. Меня уверяли, что людям попросту тяжело таскать «мебель» (16 кг!) – Шварценеггеров среди покупателей мало. Зато сиденья теперь складываются заподлицо с полом, и это добавило Турану функциональности.

Как и для предшественника, третий ряд предлагают за доплату. Простором камчатка, прямо скажем, не радуется – удобно там усядется только кукла моей дочки. Так что я «багажные» места сразу сложил в пол. Сложил и второй ряд, а потом откинул к перчаточному ящику спинку переднего пассажирского кресла – получилась солидная грузовая

Цена? Ясности пока нет. Фольксвагеновцы говорят, что постараются удержать ее на уровне цен предшественника, однако я на это не рассчитывал бы.

Сложил второй и третий ряды сидений, откинул к перчаточному ящику спинку переднего пассажирского кресла – получилась солидная грузовая площадка



площадка. Разобранный икеевский шкаф войдет легко – значит, удастся сэкономить на доставке. Кстати, благодаря системе Easy Open багажную дверь отныне, как и на Пассате, нетрудно открыть «с ноги» – проведя ею под бампером.

За руль! Теперь тут абсолютно легковая обстановка, никакой автобусности. Баранка установлена почти

вертикально, кресло закреплено ниже и на дорогих версиях имеет экстендер подушки и функцию массажа. Лепота!

Гольфовский дизайн получил дальнейшее развитие: центральная консоль преломляется посередине, что добавило ей грации. Блок управления зеркалами наконец-то расположен так, что не надо изгибать кисть. А еще здесь аж 47 отсеков для хранения мелких вещей. Самые

вместительные из них – выдвигаемые из-под передних кресел ящики и откидывающиеся из потолка боксы.

Новаторская электроника – во всем. Touran умеет самостоятельно подруливать в своей полосе: если водитель отвлекся, машина не выедет за пределы разметки. В аварийной ситуации (например, при торможении в пол) система превентивной защиты подтянет

Данные производителя

Модель	Volkswagen Touran			
	1.2 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм:	4527/1829/1659/2791			
длина/ширина/высота/база	743–1980 (137–1857)*			
Объем багажника, л	1436			
Снаряженная масса, кг	1478	1539	1552	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3	8,9	11,9	9,3
Максимальная скорость, км/ч	189	209	187	208
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/58		ДТ/58	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	5,4	5,6	4,4	4,5
ДВИГАТЕЛЬ				
Расположение	спереди, поперечно			
Конфигурация/число клапанов	P4/16			
Рабочий объем, см ³	1197	1395	1598	1968
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	81/110	110/150	81/110	110/150
Крутящий момент, Н·м при об/мин	4600–5600	5000–6000	3200–4000	3500–4000
	1750	250	250	340
	1400–4000	1500–3500	1500–3000	1750–3000
ТРАНСМИССИЯ				
Тип привода	передний			
Коробка передач	M6	DSG7	M6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/многорычажная			
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые			
Шины	205/55 R16			

*В скобках – данные для семиместной версии.



фото см. с. 45



У ящика над центральной консолью не особо удобная форма: он длинный и узкий.



Мини-филиал бардачка – иначе не скажешь.



Салон выполнен по мотивам гольфовского, но благодаря некоторым нюансам смотрится интереснее.



☞ Крышка бардачка в открытом положении упирается в колени.



☞ В распоряжении задних пассажиров пара подстаканников и небольшой ящичек.



☞ На левой стенке багажного отсека аж две розетки: на 12 и на 230 В.

привязные ремни, поднимет стекла дверей и закроет люк, оставив небольшой зазор, – это позволит подушкам безопасности сработать максимально эффективно. А еще можно повесить в салоне камеру GoPro и, подключив ее к мультимедийной системе через приложение Cam Connect, наблюдать за пассажирами, глядя в центральный экран. Это что-то новенькое! Еще одна «фишка» – усилитель звука: голос водителя улавливается микрофоном и транслируется через динамики. Дети, только попробуйте сказать, что меня не слышали!

☞ Во втором ряду – отдельные кресла. Каждое – с индивидуальными регулировками.



☞ Под потолком – пара вместительных откидных боксов. Если крыша стеклянная, их нет.



☞ Под передними креслами – выдвигаемые ящики.

☞ Ремни не болтаются, они аккуратно зафиксированы у потолка при помощи нехитрого приспособления.



☞ Проход к третьему ряду весьма широкий, но это не примиряет с теснотой на галерке.

СОБЛЮДАЙТЕ СПОКОЙСТВИЕ

За Тураном зарезервировано шесть моторов, но поначалу будут доступны лишь четыре. В Европе особую ставку делают на дизели: к 110- и 150-сильному (1,6 и 2,0 л) чуть позже присоединится двухлитровый 190-сильный. Бензиновая гамма состоит из двигателей 1.2 (110 л.с.) и 1.4 (150 л.с.). Затем ожидается выход 180-сильного мотора 1.8.

Выбираю версию, которой немцы прочат участь самой популярной в России: 1.4 TSI с роботом DSG с двумя сцеплениями. Но перед тем

как отчалить, замечаю, что на парковке томится Touran с прицепом – предлагается оценить в действии новую опцию Trailer Assist. Задача – захватить задним ходом в ворота, расположенные под углом 90 градусов к «автопоезду». Включаю систему, затем заднюю передачу и плавно трогаюсь. Анализируя изображение с камеры с учетом дышла прицепа, машина сама вращает руль в нужную сторону. А направление задаю я – барашком на водительской двери. Пять секунд, десять, двадцать. Сидящий справа инструктор теперь просит протянуть вперед, чтобы

☞ В семиместной конфигурации багажник маловат...



☞ ...а если сложить все пассажирские места, получится почти фургон!

выровнять прицеп относительно машины, и после этого ехать строго назад. Пойдите, но так я и сам умею, без всякого ассистента! Если бы он всё делал за один прием, тогда да, одобряю. А пока же Trailer Assist кажется недостаточно проработанной системой; отдать за такую 800 евро решится лишь человек, у которого совсем беда с координацией в пространстве при движении задним ходом.

Теперь – в путь. Без прицепа.

Отличный мотор! Тихий, прекрасно уравновешенный, тяговитый – Touran идет легко, не напрягаясь. И семиступенчатая трансмиссия DSG порадовала – после очередной переключки она стала еще более предсказуемой в городском режиме.

Немецкие инженеры поведали, что подвеска и рулевое управление откалиброваны так, чтобы с точки зрения управляемости и плавности хода Touran воспринимался как Golf, который они считают эталоном среди переднеприводников. Действительно, очень похоже! Разве что крены у компактна заметнее. К слову, в отличие от донора, у Турана сзади исключительно многорычажная подвеска – никакой балки!

Полноприводной трансмиссии как не было, так и нет.

У Турана четыре варианта шасси. Помимо базового (дорожный просвет 156 мм) есть спортивное (минус 15 мм клиренса), для плохих дорог (плюс 15 мм к стандарту) и с системой DCC с электронно-управляемыми амортизаторами. В последнем случае водитель может изменять жесткость подвески, усилие на руле, скорость реакции акселератора и т. д. Но на голландских дорожках, где все едут, словно в летаргическом сне, проверить различия в предельных режимах я не рискнул. Оценивать плавность хода в Стране тюльпанов тоже дело безнадежное. Качество асфальта идеально даже на третьестепенных дорогах. Заплатки встречаются, и ты их видишь, но не чувствуешь.

Через полгода, когда Touran доберется до России, мы обязательно выберемся на нем на Дмитровский автополигон – и выясним все нюансы. Тем более что к тому времени должны подоспеть и свежие конкуренты – Renault Scenic четвертого поколения и пока еще засекреченная Skoda. Тогда и посмотрим, кто главный практик! **82**

☞ Наконец-то фольксвагеновский дизайн перестает быть скучным!

☞ Система Trailer Assist не оправдывает свою цену – 800 евро



На прямой Touran покоряет железобетонной устойчивостью. Да и в поворотах не промах. По управляемости это один из самых интересных автомобилей в классе.

Иных уж нет...

Еще пару лет назад сегмент компактов в нашей стране был представлен достаточно широко. Сейчас ситуация серьезно поменялась. Некоторые модели сняты с производства, другие просто ушли с рынка. В таблице представлены оставшиеся.

Марка, модель	Длина, мм	Число мест	Объем багажника, л	Цена, руб.
Citroen C4 Picasso	4428	5	537–1851	от 1 145 000
Citroen Grand C4 Picasso	4597	7	645–2181	от 1 210 000
Toyota Verso	4460	5 либо 7	446–1696	от 1 132 000



Прицепы общего назначения



Прицепы для перевозки мототехники



Прицепы для перевозки водной техники

- Сделано для России
- Широкий модельный ряд
- Горячее цинкование
- Все модели сертифицированы

МОСКОВСКИЙ ЗАВОД
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ

www.mzsa.ru