

Volkswagen T5

Автор: Nik

12.08.2008 02:25 - Обновлено 22.09.2013 07:24



Спустя четырнадцать лет после начала производства легендарный "коммерсант" Volkswagen T4 уступает место АВтомобилю нового поколения - на сцену выходит Volkswagen T5. Абсолютно новый, более универсальный и функциональный, T5 будет выпускаться в виде фургонов, шасси, платформ, а также пассажирских версий - люксовых и утилитарных. Расширена гамма двигателей, предложены новые типы трансмиссий, улучшены параметры экономичности. В общем, король умер, да здравствует король - Volkswagen T5, который можно считать достойной заменой самому популярному коммерческому АВтомобилю Германии.



Согласно статистике, в прошлом году в Германии в секторе легких коммерческих моделей Volkswagen T4 занял лидирующие позиции. Его доля в этом сегменте рынка составила более 50 процентов, в то время как ближайший конкурент, Mercedes-Benz Vito/V-Class, смог "захватить" только чуть более девятнадцати процентов. И это при том, что "Т-четвертый" на тот момент находился в производстве уже тринадцать лет! Это не единственное достижение Volkswagen T4.



Хорошо продавалась машина и на белорусском рынке: по информации, полученной у представителей "Атлант-М Фарцойгхандель", Volkswagen T4 вполне нормально мог бы продаваться еще как минимум два-три года. Но даже с появлением новой модели T4 еще некоторое время будет оставаться в гамме, поэтому Автомобили предыдущего поколения по-прежнему останутся в прайс-листах дилеров. А новинка, Volkswagen T5, появится в продаже в самое ближайшее время, причем розничные цены если и изменятся, то не очень сильно.



Ну а пока на суд журналистов была представлена топ-версия Volkswagen T5 Multivan, причем сразу в двух экземплярах - со 130- и 174-сильным турбодизельными моторами. Впрочем, обо всем по порядку...

Как водится, новое поколение стало больше во всех направлениях: шире, выше, длиннее. И, соответственно, просторнее. Нам во время теста для непосредственного сравнения T4 не предоставили, но и так было заметно, что T5 на порядок "размернее". Шире дверные проемы, удобнее вход-выход, больше места во всех направлениях. Для любителей конкретики сообщаем, что в сравнении с предыдущей моделью T5 вырос в длину на 101 мм, в ширину - на 64, высота, в зависимости от версии, увеличилась на 24-29 мм. Кроме этого, выросла колесная база - "короткий" вариант в сравнении с T4 "раздвинулся" на 80 мм. При этом благодаря новой технологии сборки и применению лазерной сварки, кузов нового коммерческого Volkswagen стал жестче на кручение. Это, в свою очередь, обеспечило лучшую управляемость и позволило свести до минимума зазоры между кузовными панелями.

Увеличение колесной базы заметнее всего отразилось на пространстве салона, но если судить по АВтомобилю снаружи, то особенно сильно Т5 "укрупнился" визуально, так как в сравнении с Т4 новая машина кажется как минимум на пол-класса выше. Причем во всех ракурсах: и спереди, и сбоку, и сзади. Как написано в пресс-релизе, дизайн Т5 перекликается с топ-моделями VW - представительским седаном Phaeton и люксовым внедорожником Touareg. Да, действительно, "выпуклая" фальшрадиаторная решетка вызывает ассоциации с "Туарегом", а в общей стилистике оформления внешности "Т-пятого" заметна строгость, присущая представительскому "Фаэтону". Хотя больше всего новый Volks-wagen Т5 похож, конечно же, на предыдущую модель - чувствуется связь поколений. Схожие пропорции кузова, вертикальные полосы задних фонарей, выпуклый капот, прямоугольные фары головного света - все это уже хорошо знакомо по Т4, только в "Т-пятом" оно получило несколько иное оформление. Причем стилисты тесно сотрудничали со специалистами из других отделов: задние фонари, к примеру, расположены гораздо выше, дабы избежать их повреждения при наезде сзади.

Конструктивно новое поколение мало отличается от предыдущей модели: можно сказать, что это сильно модернизированный Т4. Но это будет неверно, потому что новая модель - это совершенно оригинальный АВтомобиль, и у него нет вообще общих с "Т-четвертым" деталей. Однако концепция аналогичная: несущий кузов с оцинкованными панелями, передняя подвеска McPherson, сзади - диагональные рычаги. Последнее решение, кстати, подразумевает скорое появление полноприводной версии, которую обещают представить уже весной следующего года. У конкурентов, которые с полным приводом по большей части не "дружат", сзади установлена подвеска попроще - зависимая, чаще всего либо рессорная, либо торсионная. Задняя подвеска Т5 интересна еще и тем, что в ней использованы "короткие" бочкообразные пружины, имеющие прогрессивную характеристику. Пруток, из которого навита пружина, имеет переменный диаметр, поэтому на разных участках пружины ее упругость изменяется. При малых ходах подвеска мягкая, потому что работает тонкая часть пружины, а на больших ухабах в действие вступает остальная ее часть, обеспечивая подвеске "непробиваемость". Во время теста нам удалось попробовать АВтомобиль в разных режимах, и такая схема не раз доказывала свое преимущество перед обычными пружинами или торсионами. Независимо от загрузки, а также от степени "усталости" дороги, Т5 Multivan всегда оставался комфортабельным. И лишь один раз, когда на высокой скорости машина перемахнула через трамвайные пути, удалось почувствовать, как работает более жесткая часть пружины - удар был "отработан" гораздо жестче, однако подвеску не "пробило".

Если Т4 обзавелся люксовой версией Multivan только в середине "карьеры", то нынешнее поколение "стартует" сразу во всех модификациях. Общее количество версий и модификаций исчисляется десятками: два варианта колесной базы, обычная, средняя или высокая крыша. Кузова на выбор - шасси, платформа, цельнометаллический фургон, пассажирская многоместная и пассажирская туристические версии и даже кемпер для путешествий, с подъемной крышей для

увеличения внутреннего объема на стоянке.

Общая классификация осталась прежней, как и у T4: базовый грузовичок или фургон называется Kasten, а "топовая", люксовая пассажирская версия - Multivan. Только вместо "заслуженной" Caravelle производитель предпочел новое обозначение - Shuttle. Странно и непонятно, ведь замена привычного имени на другое, к тому же уже использованное другим производителем (у Honda есть минивэн с таким названием) - не совсем понятный ход. Тем не менее по сути и оснащению Caravelle/Shuttle остался прежним: это "промежуточная" версия, более комфортабельная, чем базовые грузовички и фургоны, но менее дорогая и роскошная, чем Multivan. И если портрет среднестатистического покупателя остальных версий для производителя понятен и именно на "свою" потребительскую группу они ориентированы, то Shuttle рассчитан и на корпоративных, и на частных клиентов.

Необычайно широка и гамма двигателей, предлагаемых для T5, причем если внимательно изучить все моторы, то становится ясно, что Volkswagen в этом сезоне предпочитает мощные и тяговитые моторы. Сколько поначалу было моторов у T4? Бензиновый и дизельный. А у T5 - три турбодизеля, причем последний едва не дотянул по мощности до двухсот "лошадей", и два бензиновых мотора - четырех- и шестицилиндровый! Для крупных корпоративных клиентов, заказывающих шасси для последующей установки изотермы или любого другого спецоборудования, предлагаются недорогой 1,9-литровый дизельный мотор мощностью 104 л.с. или 2,0-литровый 115-сильный бензиновый. А для "частников", основных покупателей шикарных Multivan, - мощный 174-сильный турбодизель, который обладает крутящим моментом в 400 Нм. Этот же мотор, имеющий пять цилиндров, существует и в 130-сильной модификации - крутящий момент на "пике" снижен до 340 Нм. Все дизели оснащены системой непосредственного впрыска топлива с насос-форсункой, что обеспечило не только потрясающую экономичность, но и снизило шум во время работы силового агрегата. Пятицилиндровые турбодизельные моторы сочетаются либо с шестиступенчатой механической КПП, либо с шестиступенчатым же "АВтоматом", а четырехцилиндровые дизельные и бензиновые силовые агрегаты - с пятиступенчатой "механикой". Топ-версия оборудуется 3,2-литровым шестицилиндровым мотором, уже хорошо знакомым по моделям Phaeton и Touareg - 235 л.с. и крутящий момент 315 Нм достигается уже при 2950 об/мин. Этот мотор агрегируется только с шестиступенчатым "АВтоматом", причем АВтоматическая КПП поставляется уже в "базе", а с "механикой" этот мотор не предлагается. Возможно, пока. Кстати, сам рычаг КПП теперь выполнен в виде короткоходного "джойстика", расположенного на "приливе" центральной консоли - здоровенная "кочерга", торчащая из пола, оставлена на откуп конкурентам.

Возможности трансформации салона - это "конек" всех однообъемных и коммерческих моделей, и T5, естественно, постарался быть лучшим в этой дисциплине. Конструктивная особенность модели - сиденья в салоне, а их количество может варьироваться в зависимости от модификации, теперь

закреплены на "рельсах". Специальные направляющие в полу, в количестве четырех штук, обеспечивают бесступенчатое перемещение сидений. Сзади установлен трехместный диван, который можно передвигать в продольном направлении, а также изменять угол наклона его спинки. У каждого из пассажиров "дивана" - свой трехточечный ремень, а под посадочным местом - специальная "полка" для хранения мелких вещей. Задний диван можно разложить полностью, превратив таким образом салон "Мультивэна" в спальню, причем в процессе складывания не нужно снимать подголовники - они сами въезжают внутрь.

Кроме этого, в салоне Volkswagen T5 Multivan может располагаться еще одно или два кресла, которые также перемещаются в продольном направлении, а при желании - разворачиваются на 180 градусов, если сидящие на них хотят быть лицом к пассажирам заднего дивана. Чем, кстати, моментально воспользовались журналисты, попав внутрь "Мультивэна". Путешествовать "лицом к лицу" оказалось гораздо интереснее, чем просто сидеть в своем ряду, рассматривая затылок впереди сидящего пассажира. Как и все остальные места, поворотные кресла имеют трехточечные ремни безопасности - Volkswagen в этом отношении всегда был очень щепетилен. Кстати, у T5 все ремни безопасности закреплены на спинках кресел, что потребовало увеличения жесткости конструкции сидений. Но зато теперь никто не путается в ремнях безопасности, которые обычно закреплены на стойках и при трансформации салона постоянно оказываются вне зоны досягаемости. Кроме этого, каждое кресло (кроме посадочных мест на заднем диване) имеет по два подлокотника, которые могут регулироваться по высоте.

Между поворотными креслами расположилась еще одна интересная вещь - раскладной столик-бокс, также установленный на "рельсы". В обычном виде он похож на маленькую тумбочку, которая может исполнять роль подлокотника для пассажиров кресел среднего ряда. В этой "тумбочке" имеются два подстаканника и большая закрывающаяся ниша. Но если нажать кнопку в торце "тумбочки", то ее верхняя часть приподнимается и превращается в удобный столик. Который к тому же может немного подъезжать к любому из пассажирских кресел.

Что касается различных подстаканников, "бардачков" и других тайных мест для хранения мелких вещей, то для людей рассеянных я бы порекомендовал иметь под рукой инструкцию по эксплуатации Multivan, где все эти места указаны. А иначе искать оставленный в одной из многочисленных полок "мобильник" придется очень долго. В общей сложности внутри "Мультивэна" (в салоне и в передней части) имеется несколько десятков таких "потайных" мест - боксы под сиденьями, карманы в дверях и на спинках кресел, "бардачок" и большой бокс на передней панели. В общем, "тайников" хватит всем пассажирам АВтомобиля.

Около года назад Генеральный импортер Volkswagen в РБ провел для представителей СМИ "обучение" по модели представительского класса Phaeton - целый рабочий день, с перерывом на обед, нам рассказывали обо всех конструктивных особенностях этого уникального АВтомобиля. Про Volkswagen T5 рассказывали всего часа полтора, но новостей - масса.

Излагать все по порядку - процесс долгий и нудный, поэтому пробежимся по тем позициям, которые могут быть наиболее интересны и вам, уважаемые читатели, и потенциальным покупателям T5. Начать хотелось бы с... системы вентиляции и отопления. Впервые для АWтомобиля этого класса Volkswagen предложил установку трехзонной системы климат-контроля, которая может обеспечивать индивидуальный температурный режим для водителя, переднего пассажира и отдельно - для всех остальных, находящихся в салоне. При этом пассажиры среднего или заднего ряда могут регулировать температуру самостоятельно: блок управления "климатом" расположен на потолке, там же находятся плафоны подсветки салона и лампы для чтения. Кроме этого, теперь владелец может включать рециркуляцию воздуха либо самостоятельно, либо поручить это электронике. Специальный датчик качества воздуха включит рециркуляцию в случае обнаружения токсичных веществ в том случае, если "почувствует" их в поступающем воздухе.

Интересная ситуация и с отоплением на турбодизельных версиях - новые моторы с насос-форсунками получились настолько высокоэффективными, что никакого лишнего тепла они не вырабатывают. Соответственно, отапливать салон они не могут. И производитель пошел другим путем: отоплением салона теперь заведует АWтономный отопитель, который не только "обязуется" за минимальное время прогреть огромное жизненное пространство "Т-пятого", но и помогает двигателю побыстрее выйти в оптимальный температурный режим. Делается это просто: АWтономный отопитель включен в общую схему охлаждения двигателя, и когда мотор холодный, отопитель подогревает охлаждающую жидкость, помогая силовому агрегату быстрее "согреться". Данная конструктивная особенность весьма полезна для тех водителей, которые в течение дня совершают непродолжительные поездки на непрогретом моторе. АWтономный отопитель по заказу может оснащаться таймером или даже пультом ДУ - в обоих случаях водитель может заранее дать команду на обогрев АWтомобиля и даже в тридцатиградусный мороз иметь всегда под рукой машину с теплым салоном и прогретым двигателем. Кроме "АWтономки" предусмотрена и еще одна опция: после поездки в T5 "печка" может выдавать тепло еще в течение получаса после остановки мотора - очень удобная вещь для наших широт.

Volkswagen Transporter 1.9 TDI : Работяга-пижон 29 Марта 2004

Такого универсального извозчика в Европе ждали давно – пожалуй, с момента обновления Ford Transit. Шутка ли сказать – прежнее поколение продержалось в серии 13 лет, а новому присвоили титул "Фургон года-2004"!

Немецкие дизайнеры считают, что поговорка "С лица воду не пить" справедлива только в отношении людей, а применительно к технике не уместна. Поэтому, работая над новым "народным" трудягой, они стремились уйти от строгих утилитарных пропорций развозного фургона. Отсюда – более округлые линии

силуэта и надменное выражение фар. В то же время практичность не забыта: пластмассовые бамперы по-прежнему не окрашены и, более того, увеличились в размерах. Черные обтекатели наружных зеркал заднего вида тоже выдают свое пластмассовое происхождение.

От новой модели транспортники ждали не просто смены внешнего вида. С калькулятором в руках они готовы были высчитать каждый евроцент затрат на оснащение и эксплуатацию перед вынесением окончательного вердикта: годен или нет к работе в конкретном хозяйстве. Зная, сколь щепетильно относятся бизнесмены к таким машинам, "отцы" проекта стремились учесть их пожелания. Вместе с тем, они придерживались корпоративных стандартов. В итоге поиска компромиссов при доминанте здорового консерватизма победила госпожа Целесообразность.

В сравнении с предшественником обычный фургон на базе "тэ-пятого" увеличился в габаритах. Он стал на 178 мм длиннее при короткой базе и на 183 мм – при увеличенной, на 64 мм шире и на 15 мм выше. Если у старой модели были только две версии крыши, то у новой их три: обычная (ее еще называют низкой), средняя и высокая. Укрупнение в размерах не замедлило сказаться и на собственной массе фургона: она выросла на 205 кг, тогда как полная – на 220 кг. Правда, больше стал и полезный объем грузового отделения. Кроме того, на 500 кг увеличилась максимальная масса буксируемого прицепа. С учетом рыночных реалий новоиспеченный фургон будет позиционироваться в расширенном диапазоне полной массы (от 2.6 до 3.2 т), увеличенной грузоподъемности (от 600 до 1400 кг) и повышенной вместимости грузового отсека (5.8 – 9.3 м3).

Самонесущий стальной кузов T5 частично оцинкован. Сдвижная дверь грузового отсека по-прежнему на своем месте – справа, а задняя все такая же двустворчатая. Зато в петлях появились резиновые упоры, которые предотвратят преждевременное возникновение царапин и сколов краски. Явный плюс – утопленные подножки, защищенные от попадания воды, пыли, грязи дополнительным уплотнителем. Словом, всюду – царство функциональности. Она прослеживается даже в асимметричном размещении плафонов освещения грузового отсека. Шести такелажных петель для обычного фургона, в принципе, достаточно (в длиннобазном варианте их восемь). Хотя изготовителям пора бы принять на вооружение опыт коллег по производству прицепного состава. Там считается нормой наличие трансформируемых крепежных линеек, с помощью которых можно быстро и надежно закрепить любой груз. Зато "недобор" петель внутри фургона щедро компенсирован снаружи: на рифленой крыше предусмотрены 8 точек для крепления релингов.

Тестируемый фургон выполнен в спецификации "броневик", что подразумевает наличие усиленной подвески и отсутствие некоторых элементов, характерных для простого фургона. Усиленная подвеска мгновенно "телеграфирует" о прохождении стыков и швов асфальта, словно "детектор лжи", фиксирующий неискренние ответы тестируемого. Но за прекрасную эргономику рабочего места

водителя можно простить многое. Более комфортное оснащение кабины T5, по сравнению с T4, настолько очевидно, что даже не комментируется. Отметим лишь открытый карман для вещей на передней панели с базой для мобильного телефона, крючок для сумок со стороны пассажира и отделение для мелких предметов в потолочной панели. А вот наличие "умных" устройств вроде ABS, электронной блокировки дифференциала EDS, антипробуксовочной ASR и системы контроля за торможением двигателя MSR вызывает чувство настоящего удовлетворения.

Но если пристальнее взглянуть на оснащение кабины, то и здесь найдется потенциал для совершенствования. Скажем, почему бы инженерам VW не отказаться от архаичного напольного расположения стояночного тормоза? Сумели же они превзойти собственную косность, перенеся кулису переключения передач с пола на центральную консоль, вдобавок сделав ее в виде удобного джойстика! И ведь есть у кого учиться. Те же производители грузовиков давно перешли на кран стояночного тормоза, который в буквальном смысле слова под рукой. При трогании с места в гору не нужно кланяться рычагу и нырять под консоль всякий раз, когда без "ручника" никак не обойтись. Пределов совершенству действительно нет, но такие очевидные вещи пора бы применять и в конструкции фургонов: чай, XXI век на дворе.

Однако не время для размышлений – нужно проверить новую машину в деле. Дорога лежит на ВВЦ, где мы решили провести "учебную" загрузку оргтехники. Рулить по узким дорожкам на новом T5 – одно удовольствие: радиус поворота позволяет легко выписывать крутые зигзаги, а гидроусилитель дает шанс забыть о том, что крутишь баранку коммерческого, а не легкового АВтомобиля. Двигатель работает непривычно тихо, и порой забываешь, что под капотом дизель. Пока мы прислушиваемся к тому, как немецкий мотор "переваривает" русскую солянку, вспоминается, что фольксвагеновские дизели могут работать на смеси метилового эфира и рапсового масла. По силам ли усвоить такой "биококтейль" отечественному мотору – судить не берусь. Стоять в чреве фургона согнувшись в три погибели не очень-то удобно, поэтому загрузку мониторов производим сидя на корточках. Объем грузового отсека VW Transporter настолько внушителен, что вскоре у фирмы, которая вызвалась нам помочь, заканчиваются коробки. Нужно идти на склад, выписывать разрешение, а времени на это ни у нас, ни у компьютерщиков уже нет. Разгружаем фургон и покидаем территорию ВВЦ. Теперь нам предстоит оценить скоростные возможности "немца" в городских условиях.

Проходит несколько минут, и многочисленные старты со светофора подтверждают резвость "тэ-пятого": в городском потоке он не уступает более легким иномаркам. Бодрый разгон с места сменяется размеренным ускорением после рубежа 60 км/ч. На четвертой передаче машина заставляет упереться стрелку спидометра в отметку 100 км/ч через 14 с, а на пятой – через 22 с. Чуть больше времени уходит на разгон от 80 до 120 км/ч, и все равно динамика кажется неплохой.

Тест-драйв позади, и теперь самое время подвести некоторые итоги. Как и ожидалось, T5 превзошел предшественника по уровню комфорта кабины и вместимости грузового отделения. Он стал более резвым и солидным. В нашей версии с 1.9-литровым мотором используется только механическая коробка передач, а при турбодизеле с рабочим объемом 2.5 л уже можно заказать КП-АВтомат. В конце мая (на 22-й неделе) в России начнется прием заказов на полноприводную версию 4 Motion. Вот, собственно, и все для первого раза.