



С Германом Байтингером на новом Volkswagen Touareg

Volkswagen Touareg, вне всяких сомнений, относится к числу самых популярных внедорожников. Не удивительно, что появление нового поколения этой машины стало событием в автомобильной жизни города. Интерес к новому автомобилю огромный. Чтобы в максимальной степени его удовлетворить, мы не просто отправились на тест-драйв автомобиля, но и пригласили на роль своеобразного экскурсовода по машине **начальника отдела продаж «Автоцентра Керг» Германа Байтингера**. Он не только принимал участие в презентации нового поколения Touareg, проведенной концерном Volkswagen весной этого года в Турции, но и прошел специальное обучение по особенностям конструкции машины. Поэтому вряд ли в Челябинске в настоящее время есть человек, лучше знающий новый Touareg, чем Герман Байтингер

Внешний вид

Герман Байтингер. Обратите внимание, хотя привычные пропорции Touareg в новой машине сохранены, но ее габаритные размеры изменились. Она стала длиннее (на 41 мм) и шире (на 12 мм). Подросла и колесная база (на 38 мм) — до 2893 мм. А вот высота, наоборот, умень-

шилась на 17 мм, благодаря чему коэффициент аэродинамического сопротивления снизился с 0,38 до 0,35.

Что касается внешнего вида, то, на мой взгляд, дизайн нового автомобиля стал более выразительным. Он как бы визуально выражает идею, что в Touareg воплощены «люксо-

вая» основа и комфорт представительского лимузина, скорость спортивного автомобиля и ходовые качества внедорожника.

Наш комментарий. Даже не будем спорить: команда стилистов под руководством известного дизайнера Хартмута Варкуса разработала стильный и перспективный проект внедорож-

ника. Внешний вид новой машины действительно впечатляет. На наш взгляд, немецким дизайнерам удалось главное: с одной стороны, в машине сразу же безошибочно узнается Touareg, а с другой, перепутать его с предшественником невозможно. Прежде всего, благодаря тому что передняя часть машины стала абсолютно иной. Мускулистый бампер с мощным «зевом» воздухозаборника и узкими подгравенными блоками передней «оптики» сделали облик автомобиля более агрессивным и динамичным.

Когда появились первые фотографии нового Touareg, показалось, что машина утратила мужественность и стала какой-то обтекаемо-аморфной. К счастью, эти опасения не подтвердились: новый Touareg абсолютно мужской автомобиль. Единственное дизайнерское решение, показавшееся нам спорным, — слишком низкое расположение противотуманных фар. При езде в «грязевых ваннах» или в глубоком сугробе есть реальный шанс их повредить.

Конструкция

Герман Байтингер. Платформа у машины, по сути, осталась прежней (новый Touareg делит ее с новым же Porsche Cayenne). Кузов у автомобиля полностью оцинкованный и отличается высокой жесткостью на кручение. Это очень важно не только в плане снижения последствий попадания машины в ДТП, но и потому, что гарантирует безупречное открывание-закрывание дверей, капота и багажника даже при диагональном вывешивании колес. Кроме высокопрочной стали в кузове Touareg широко применяются и более легкие материалы. Так, капот сделан из алюминия, передние крылья — из пластиковых панелей переменной толщины, а бамперы — из прочного термостойкого пластика со специальными добавками, обеспечивающими его эластичность. Благодаря использованию в силовой структуре кузова высокопрочных сталей и применению модернизированного шасси массу машины удалось снизить почти на 200 килограммов. А это много.

Новый Touareg имеет независимую подвеску всех колес. Конструкция подвески была разработана специально для этой модели, обеспечив ей превосходную устойчивость, управляемость и проходимость. Схема подвески не изменилась — спереди и сзади на параллельных рычагах: верхние из алюминия,



нижние — из стали. Разработчики пересмотрели и эластокинематику подвески: новые, менее податливые сайлент-блоки обеспечивают лучшую управляемость машины. Пневматическая подвеска с функцией поддержания кузова на заданном уровне и регулировкой жесткости амортизаторов входит в список опций. Максимальный дорожный просвет Touareg с пневмоподвеской составляет 300 мм.

Широкий ассортимент силовых агрегатов и дополнительного оборудования сейчас в порядке вещей. А вот различные варианты полного привода в рамках одной модели — редкость. Новый Touareg предлагается с двумя типами трансмиссий. Обе вариации подразумевают постоянный полный привод. Те, кто на тяжелое бездорожье заезжает редко, могут для своей машины выбрать более простую трансмиссию 4Motion с межосевым самоблокирующимся дифференциалом Torsen. Трансмиссия



с «Торсеном» проще, легче и дешевле. Задний дифференциал в такой схеме свободный. Раньше тяга между передним и задним мостами делилась поровну. Теперь «Торсен» в трансмиссии 4Motion по умолчанию распределяет мощность между передним и задним мостом в пропорции 40:60. При пробуксовке на передние колеса может передаваться до 65 % тяги, а на задние — до 85 %.

Любителям настоящего бездорожья адресована более сложная трансмиссия. Называется она 4XMotion, и в ее состав входит «внедорожный пакет Terrain Tech», включающий понижающую передачу и электронно-блокируемые дифференциалы — межосевой и задний межколесный. Блокировки могут активизироваться как автоматически (при пробуксовке колес), так и принудительно. В последнем случае проходимость значительно улучшается, но в принципе необходимость в принудительной блокировке в большинстве случаев отсутствует, поскольку, как было проверено на предыдущем поколении машины, электроника в автоматическом режиме и так своевременно блокирует дифференциалы.

Возможности у «Туарега» с «Торсеном» несколько скромнее, преодолеваемый подъем — 31 градус, против 45 градусов у машины с «пакетом Terrain Tech». Геометрическая проходи-

мость у последней версии тоже лучше: диапазон хода подвесок — 173 мм против 157 мм. Клиренс у стандартного «Туарега» — 220 мм, у автомобиля, оснащенного Terrain Tech — 230 мм. У модификаций, оборудованных пневматической подвеской, дорожный просвет регулируется в пределах 160–300 мм.

Автоматическая коробка одинаковая для всех версий автомобиля — это новый 8-ступенчатый гидротрансформаторный агрегат японской фирмы Aisin (раньше на «Туарегах» автоматическая трансмиссия была 6-ступенчатой). Во многом благодаря ему новый Touareg стал более динамичным. Например, 6-цилиндровый V-образный двигатель объемом 3,6 литра, мощностью 280 л.с. (максимальный крутящий момент — 360 Нм) разгоняет машину до 100 км/ч за какие-то 7,8 секунды вместо 8,6 секунды, как это было раньше. Это хоро-

шо? Просто здорово, потому что на высоких скоростях автомобиль экономичнее, поскольку автоматическая коробка позволяет двигаться при минимально возможных оборотах.

Наш комментарий. После столь подробного рассказа мало чего уже можно добавить. Вместо этого сделаем некоторые пояснения. Главное конструктивное изменение заключается в том, что базовая версия Touareg оснащена облегченной системой полного привода, заимствованной у Audi Q7. Сейчас в трансмиссии нет ни раздаточной коробки, ни понижающей передачи. Сделано это намеренно, поскольку, как показали опросы клиентов, никто не покупал Touareg, чтобы отправиться на нем покорять бездорожье. Те же, кто захочет это сделать, могут приобрести внедорожный пакет и дооснастить им свой автомобиль.

Использование высокопрочных сталей позволило оптимизировать структуру ку-





Салон нового Touareg стал благородней и элегантней (1). Это видно по высокому качеству материалов, использованных в его отделке, и бережному отношению к пространству, за счет чего центральная консоль и панель приборов (2) выглядят гораздо изысканней

зова машины, благодаря чему и удалось снизить ее массу. При этом жесткость кузова нового Touareg на кручение выросла на 5 % по сравнению с предшественником.

Широкое применение алюминия в элементах подвески дало экономию массы машины



Свободного пространства для задних пассажиров в салоне нового Touareg больше, чем у предшественника

в 50 килограммов. Это снижение положительно сказалось не только на экономичности машины, но и на ее ездовом комфорте — уменьшились так называемые непродрессированные массы.

В России Touareg будет предлагаться с шестью моторами. Три бензиновых мотора: V6 FSI (два варианта с разной степенью форсировки — 249 л.с.

и 280 л.с.) и V8 FSI (4,2, 360 л.с.). И три дизельных двигателя: V6 TDI (два варианта — мощностью 204 л.с. и 240 л.с.) и 340-сильный V8 TDI. Все они соответствуют нормам Евро-5.

Линейка бензиновых двигателей стартует с совершенно нового 3,6-литрового силового агрегата V6 мощностью 249 л.с., который развивает максимальный крутящий момент 360 Нм. Этот мотор оснащен инновационной системой непосредственного впрыска топлива FSI, системой изменения фаз газораспределения и 4-клапанной технологией. Специальная конструкция картера и масляного насоса обеспечивает бесперебойную работу двигателя при сильных поперечных и продольных наклонах кузова.

Новый двигатель 4.2 V8 FSI по всем параметрам превосходит прежний V8, который устанавливался на Touareg до рестайлинга. Мотор развивает мощность 360 л.с. при 6800 об/мин.



Передние кресла имеют память параметров настройки. Кнопки управления этой функцией выведены на панели дверей



Спинки задних кресел регулируются по углу наклона (1), в потолочной панели (2) размещены не только фонари внутреннего освещения и очечники, но и датчики дождя и света

плавности хода, к его достоинствам следует отнести высокий уровень экономичности, который он обеспечивает такому относительно крупному автомобилю (средний расход топлива — 7,4 литра на 100 километров пути).

Турбодизель V8 TDI по праву считается гордостью инженеров Volkswagen. 4-литровый агрегат развивает мощность 313 л.с. и огромный крутящий момент в 800 Нм уже при 1750 об/мин, позволяя с легкостью преодолевать самые сложные участки бездорожья. На ас-

Максимальный крутящий момент также вырос до 440 Нм при 3500 об/мин. Двигатель имеет облегченную конструкцию и систему газораспределения с изменяемыми фазами, благодаря чему он отличается низким уровнем вибрации и невысоким для 8-цилиндровых двигателей расходом топлива.

Совершенно новый 6-цилиндровый дизель TDI объе-



На центральный дисплей выводится масса информации, облегчающей управление машиной. В «базовом» варианте это графическое отображение режима привода, данные о направлении движения (компас) и высота расположения автомобиля над уровнем моря (1). На дисплей можно вывести карты русифицированной системы навигации (2). Четыре камеры позволяют передавать на дисплей вид сверху, что очень помогает при парковке (3). При желании на экран можно вывести отдельную картинку с каждой камеры, в данном случае с боковой (4). При движении задним ходом на экран могут выводиться направляющие (5). Есть и режим, помогающий двигаться назад с прицепом (6)

фальте Touareg с таким двигателем превращается в настоящий спортивный автомобиль, обладающий при этом удивительной экономичностью. Разгон с места до 100 км/ч занимает всего 5,8 секунды, максимальная скорость автомобиля с ним составляет 242 км/ч, а средний расход топлива равен 11,9 литра на 100 километров пути. Столь высоким показателем турбодизель обязан передовой системе common rail и турбокомпрессорам с изменяемой геометрией турбин.

Судя по заявлениям в печати, в Россию планируют поставлять и гибридную версию автомобиля. Видимо, это дань моде и желание не отставать от японцев, поскольку даже сами «фольксвагеновские» специалисты говорят, что дизельные

модификации эффективнее бензиноэлектрических. Силовую установку Touareg Hybrid составляют 333-сильный бензиновый мотор V6 FSI и электродвигатель мощностью 34,3 кВт (46 л.с.), который питается от никель-металлогидридной батареи. Все бы хорошо, да только старания инженеров по экономии веса дополнительная электрическая часть машины свела на нет. И это напрямую сказалось на ходовых качествах автомобиля. Во

всех немецких журналах, например, отмечают, что гибридный Touareg заметно медленнее заходит в повороты, хотя динамика машины осталась на высоте: разгон до «сотни» — 6,5 секунд при среднем расходе 8,2 л/100 км. Не будем забывать, что на западе эксплуатация «гибридов» выгодна, поскольку налоговая ставка для машин такого типа снижена, у нас же, к сожалению, ничего подобного пока нет.

Салон

Герман Байтингер. Уверен, что салон нового Touareg оценят все. За рулем машины ощущаешь себя так, как будто ты управляешь элитным легковым автомобилем, единственное различие — сидишь выше. Еще



2



Полезная для водителя информация выводится и на дисплей панели приборов. В данном случае — информация о давлении воздуха в шинах



Боковые камеры (а) расположены в наружных зеркалах заднего вида

Крышка бокса, находящегося под передним центральным подлокотником, сделана раздельной, так же, как в Audi Q7 (1). Управление параметрами подвески (а) осталось на прежнем месте (2), поэтому привыкать к нему не нужно



1

ционно — с помощью специальных клавиш, размещенных в багажнике машины. Климатическая установка в наиболее продвинутых вариантах — 4-зонная, поэтому каждый из находящихся в машине может регулировать микроклимат, что называется под себя.

Наш комментарий. Интерьер и в самом деле значительно изменился. В нем появились



В «топовых» версиях машины устанавливается 4-зонный климат-контроль, позволяющий создавать раздельные климатические зоны и для каждого из пассажиров, сидящих на задних креслах

лучше стало качество материалов отделки, отлично смотрится и новый дизайн передней панели. При этом, что очень важно для потребителей, в формах панели приборов и центральной консоли безошибочно узнается корпоративный стиль Volkswagen. И особенно хочу отметить, что как и прежде, каждый элемент управления не только красив, но и предельно функционален.

Любой увидавший машину согласится с тем, что интерьер



Площадь багажного отсека (1) возросла, для перевозки длинномерных грузов можно использовать специальный лючок, расположенный за задним подлокотником (2). С помощью клавиши на специальной панели, находящейся на правом борту багажника (3), можно дистанционно складывать задние сиденья. Под «поликом» багажника разместились «продвинутое» (складное) запасное колесо (4)

изысканно-аристократические черты, чего не было раньше. Стилистику салона отличают мягкие линии и умеренно-приглушенный декор. Разработчики убрали с панели приборов и центральной консоли все лишнее. Если раньше в приборной комбинации было шесть циферблатов, то у нового Touareg их четыре. Вместо шести «разнокалиберных» дисплеев — всего три, зато с отменной графикой. К отделке салона или его эргономической проработке нельзя высказать ни одного замечания, все сделано по самому высокому разряду.

Отметим, что шире стал багажник новой машины: его объем вырос с 580 до 660 литров (по подоконную линию). Со сложными сиденьями объем грузового отсека увеличился с 1570 до 1642 литров. Единственное неудобство — большая погрузочная высота. Зато теперь для всех версий (в качестве опций или базового оснащения) предлагается электропривод пятой двери.

Оснащение

Герман Байтингер. Раньше от потребителей очень часто приходилось слышать пожелания, чтобы в Touareg появились новейшие электронные опции. Уверен, что оснащением новой машины будут удовлетворены даже самые требовательные потребители. Электроники в новом Touareg стало на порядок больше. Прямо-таки созвездие систем, причем одна другой по-

лезнее. Огромным достоинством новой машины является простота пользования всеми электронными системами. Во-первых, бортовой компьютер русифицирован, алгоритм управления понятен и логичен. Во-вторых, даже если вы сбились и напута-



Блок управления мультимедийной системой находится в перчаточном ящике

ли в настройках (хотя я с трудом представляю, что это может произойти), то можно легко перейти на голосовое управление.

При этих словах Герман Роландович произнес вслух: «Климатическая установка». Через пару секунд приятный женский голос повторил: «Климатическая установка», а на экране центрального сенсорного дисплея появились настройки климат-контроля.

Многих опций раньше просто не было. Одна система кругового обзора чего стоит! Она получает изображение с четырех камер, расположенных по периме-

тру кузова, и «сшивает» их сигналы в единое целое. Маневрировать на бездорожье и в плотной городской среде — одно удовольствие. Все четыре камеры сверхширокоугольные, охватываемый ими угол близок к развернутому. Парковаться еще проще — система при маневрировании задним ходом показывает траекторию. В нижнюю часть бампера рядом с противотуманными фарами встроены радары (дальность 200 м) активного круиз-контроля, который способен поддерживать режим Stop and Go и аварийно замедлять автомобиль вплоть до полной остановки. Если электроника понимает, что возможно столкновение, она сразу активирует аварийный алгоритм Front Assist. При этом автоматически срабатывают электропреднатяжители ремней и прикрываются окна и люк. Опционально можно заказать систему, следящую за соблюдением рядности, за дорогой здесь «смотрит» специальная камера, расположенная под лобовым стеклом.

Одна из новомодных «фишек» — активный свет. Touareg можно оснастить ксеноновыми прожекторными фарами Hella, которые позволяют ездить с постоянно включенным дальним светом. На ближний свет фары переключаются автоматически, как только камера, установленная под лобовым стеклом (та, которая следит за разметкой), определит встречный или попутный транспорт. В фарах есть специальная шторка с электроприводом, она-то и позволяет перекрыть световой пучок и сформировать нужную светотеневую границу. Время быстрогодействия системы 350 мс. Работа и взаимодействие систем безопасности происходит посредством новой более быстродействующей шины FlexRay (10 Мбит/с). Остальная электроника работает в рамках стандартной CAN-шины (скорость 500 Кбит/с).

Кстати, раз заговорили о шинах, в машине есть жесткий диск на 60 Гб, на который можно скачать музыку, фильмы, фотографии и любую другую информацию, просматривать которую можно на центральном дисплее. Что касается мультимедийной системы, то она позволяет воспроизводить диски с записью в любом формате, который существует в настоящее время. А вообще, умных и приятных систем в новой машине столько, что одно только перечисление их возможностей займет целую статью.

Наш комментарий. С последним утверждением сложно не согласиться. Об удобстве

пользования электронными опциями выше уже было рассказано, все сделано так, что, впервые сев за руль машины, освоить управление основными системами можно буквально за несколько минут. Кое-чего из того, что есть в новом Touareg, раньше видеть не доводилось. Например, в моторе нет масляного щупа, а функцию контроля уровня масла выполняет электроника. Запрашиваешь данные, и на центральном дисплее появляется стилизованное изображение щупа, на котором обозначен уровень масла, и тут же информация о том, через сколько километров следует заехать на СТО. Примерно также работает и система контроля за



Передняя «оптика» у машины новая (вверху), а что касается задних фонарей, то они чисто «туареговские» (внизу)

давлением воздуха в шинах. Одним словом, диагностику всех узлов и агрегатов автомобиля проводишь не выходя из-за руля.

Из того, что есть у конкурентов, на новом Touareg нет только автоматической парковки. Как говорят немецкие инженеры, пока систему автоматической парковки не позволяет сделать усилитель рулевого управления. Поскольку автомобиль тяжелый, для него оптимально подходит электрогидравлический усилитель (гидравлический насос в нужное время приводится в действие электромотором) рулевого управления. Для системы же автоматической парковки необходим чисто электрический



Дизайн колесных дисков является важным элементом стилистики Touareg

усилитель. Разработчики заявили, что работают над этой проблемой, поэтому нет сомнений, что система автоматической парковки на Touareg еще появится.

Дорога

Герман Байтингер. Кто уже ездил на Touareg, тот знает, что и у предыдущего поколения автомобиля были великолепные ходовые качества. Но новая машина на дороге просто супер. Она стала мягче, особенно это чувствуется при скоростной езде. Повысилась устойчивость. При этом, за рулем Touareg постоянно ловлю себя на том, что автомобилем почти не управляешь, поскольку рулевое колесо практически не вращаешь. Кажется, что машина сама едет по заданной траектории. Отмечу и то, что в салоне стало тише.

Каждый может выбрать настройки жесткости амортизаторов под свой стиль вождения. Диапазон демпфирования подвески обеспечивает очень широкий. В самом «зажатом» режиме Sport машина, хотя и становится ощутимо жестче, но все-таки не превращается для находящихся внутри в «зубодробилку», зато крены благодаря автоматически сжимающимся амортизаторам в данном случае минимальны. Самым оптимальным для наших дорог является режим Comfort, при котором в машине абсолютно не чувствуются изъяны дорожного полотна, и даже раскачка на пологих волнах не так велика. А в целом с полной уверенностью могу утверждать, управляется новый Touareg лучше, чем его предшественник.

Что касается динамики, то, на мой взгляд, более взрывной характер у дизельных версий машины. Почему так, понятно — величина крутящего момента просто огромная. Разница в поведении бензиновой и дизельной версий машин наглядно видна при разгоне с небольшой

скорости. У машины с бензиновым мотором будет маленькая пауза, во время которой «автомат» отщелкнет пару передач назад, а уже после этого начинается резвый разгон. У дизельного автомобиля все гораздо проще — выжал акселератор и разгон начинается мгновенно. Во-первых,



За решеткой радиатора размещена камера фронтального обзора (а)

запас тяги делает ненужным переход «автомата» на низкие передачи, поэтому нет ни малейшего запаздывания. Во-вторых, у новой системы турбонаддува сами турбины выполнены легкими, с малым моментом инерции, поэтому и раскручиваются они практически мгновенно. Раньше начинался разгон, потом следовал «подхват» и ускорение резко возрастало, сейчас «подхвата» как такового нет — он сразу наступает. И кроме того, звук у дизеля стал более ровным — низкий с благородной хрипотцой, нет этого высокого тембра, который характерен для любого раскручивающегося бензинового мотора.

В целом же никаких других чувств, кроме удовольствия, вождение нового Touareg не вызывает.

Наш комментарий. Полностью солидарны с выводом нашего «экскурсовода». Добавим только несколько собственных наблюдений. На твердом покрытии курсовая устойчивость автомобиля даже на неровной дороге великолепна — отпускаешь рулевое колесо, ну хоть бы на сантиметр машина сбилась с траектории. Информации на руле теперь с избытком: есть четкий «ноль». Передаточное отношение в рулевом механизме, по-видимому, уменьшено, отчего управление стало «острее», а реактивное усилие выше благодаря перенастроенному электрогидроусилителю.

Отменно работают тормоза, главное, что степень дозирования усилия на педаль понимаешь буквально с первого нажатия.

Если подвести какой-то итог, то нужно признать, что идет машина просто замечательно.

Обреченный на успех

Герман Байтингер. Новое поколение Touareg на все сто новое. Изменения проведены абсолютно по всем направлениям — «железо», электроника, опционал, безопасность. Я считаю, что машина удалась. Не хочу никому навязывать свое мнение, приезжайте в «Автоцентр Керг», запишитесь на тест-драйв, оцените машину и если считаете,

что я не прав, готов выслушать ваши доводы.

Наш комментарий. Во-первых, мы уверены, что все, кто является обладателем прежней версии Touareg, пожелают как можно быстрее приобрести новый автомобиль, поскольку это тот редкий случай, когда новое поколение машины качественно превосходит предшествующее по всем параметрам. Во-вторых, будет очень много и тех, кто пожелает купить Touareg, хотя раньше он это делать не собирался. Одним словом, новый Touareg — автомобиль, обреченный на успех.



Volkswagen Touareg	
Двигатель	8-цилиндровый, V-образный дизельный с системой common rail, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Рабочий объем	4134 см³
Макс. мощность	340 л.с. при 4000 об/мин
Макс. крутящий момент	800 Нм при 1750–2750 об/мин
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод	постоянный полный с самоблокирующимся межосевым дифференциалом Torsen или (опционно) с 2-ступенчатой раздаточной коробкой и блокируемыми межосевым и задним дифференциалами
Подвеска	независимая, пружинная на двойных поперечных рычагах с электронно-управляемыми амортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости спереди и сзади или (опционно) пневмоподвеска
Тормоза передние / задние	дисковые вентилируемые / дисковые вентилируемые
Длина x ширина x высота	4795 x 1940 x 1709 мм
Объем багажника	520–1642 дм³
Шины	255/55R18
Максимальная скорость	242 км/ч
Разгон от 0 до 100 км/ч	5,8 с
Расход топлива:	
— загородный цикл	7,4 л на 100 км пути
— городской цикл	11,9 л на 100 км пути
— смешанный цикл	9,1 л на 100 км пути
Емкость топливного бака	85 л
Снаряженная масса	2222 кг
Полная масса	2920 кг

Редакция журнала «Авторынок» благодарит «Автоцентр Керг» (г. Челябинск, ул. Новозелеваторная, 49. Тел.: (351) 259-68-68, www.kerg.ru) за предоставленную возможность провести дорожные испытания автомобиля Volkswagen Touareg