

Старший брат ев

Полноразмерные минивэны живут семьями. Самая большая из них — четверка еврозвон. Менее многочисленная, но столь же известная и популярная в Европе семья — VW Sharan/Seat Alhambra/Ford Galaxy. Рассказывает Денис ОКОПНЮК

Пытаясь потеснить на европейском рынке минивэны конкурентов, в начале 90-х годов концерны Volkswagen и Ford объединили усилия и представили в 1995 году модель, выпускающуюся под именами Volkswagen Sharan, Ford Galaxy и Seat Alhambra (марка Seat уже тогда принадлежала Volkswagen). Все три автомобиля практически идентичной конструкции — небольшие отличия есть лишь в дизайне и оснащении, кроме того, на Galaxy устанавливаются свои моторы — их производят на заводе AutoEuropa в Португалии.

Стандартная подвеска

Конструкция ходовой части довольно простая. Это типично для фольксвагеновских моделей начала 90-х, в ней нет множества тонких рычагов и тяг. Передняя

подвеска представляет собой макферсон, задняя же — на косых рычагах.

Sharan предлагался в пятидверном кузове, называть который принято «универсал повышенной вместимости». Основное отличие от большинства однообъемников — отсутствие сдвижных дверей, все двери традиционно распахиваются. Мест у подавляющего числа экземпляров пять, хотя как опция предлагались и семиместные модификации с двумя дополнительными сиденьями, расположенными в третьем ряду. Самые дорогие версии — шестиместные. Все сиденья отдельные и имеют собственные механизмы креплений, позволяющие их смещать вперед-назад в зависимости от конкретных задач, складывать, а также легко демонтировать. Передние кресла вращаются на 180

градусов, так что можно покидать автомобиль, развернув кресло в сторону дверного проема. В спинках передних сидений встречаются откидные столики.

Для мелочей

В салоне множество отсеков для размещения предметов. После рестайлинга их количество увеличилось.

В простейшей комплектации автомобиль может иметь ручные стеклоподъемники и не иметь кондиционера, хотя такие варианты встречаются крайне редко, и при заказе подержанного экземпляра из Европы про это лучше не забывать. Машины, проданные у нас в свое время новыми, как правило, упакованы весьма неплохо, поэтому можно рассчитывать на обширный электропакет, систему кондиционирова-

ния и различные системы безопасности: передние и боковые подушки, ESP.

Оснащение пострестайлинговых (с 2000 года) экземпляров стало богаче, и перечень всевозможных опций, в том числе и таких, как навигационная система, ксеноновые фары, телевизор, был бы очень длинным.

С наддувом и без

Бензиновые двигатели представлены четырехцилиндровыми агрегатами 2,0 л (116 л.с.), 1,8 л (150 л.с.). Первый из них считается довольно слабым для машины полной массой почти 2,5 т, однако хорошо известен по другим моделям концерна и имеет репутацию весьма надежного. Второй, с турбонаддувом низкого давления, обеспечивает достойный компромисс между разгонной динами-



Полноразмерный минивэн VW Sharan дебютировал в 1995 году. Автомобили этого класса достаточно популярны как в Европе, так и в России

РОВЭНОВ

кой и расходом топлива, но, как все турбомоторы, требует дорогого обслуживания и бережного отношения к турбине, которая нередко приходит в негодность при пробеге 120—150 тыс. км. Шестицилиндровый VR6 2,8 л (174—204 л.с. в зависимости от модификации) наделяет автомобиль отменной динамикой, но его «аппетит» в городских условиях может доходить до 18—20 л на сотню. Турбодизельную линейку представляли моторы объемом 1,9 л. Первый из них развивает 110 л.с., второй — 90 л.с.

Свежие машины начали комплектоваться современными моторами 1,9 л (90 л.с.), 1,9 л (116 л.с.), которые оснащены насос-форсунками в системе питания.

У дорестайлинговых экземпляров с этим мотором часто встречались различные поломки в системе турбонадува. Для модели предлагались пятиступенчатые и шестиступенчатые механические КП. Автоматические коробки бывают как четырех-, так и пяти-

диапазонные, с возможностью ручного переключения передач.

Механика очень надежна, и каких-либо проблем от нее ждать не стоит, а вот автоматы в ремонт периодически попадают.

Модель выпускалась не только в переднеприводном варианте, но и с полным приводом. Он предлагался как с бензиновыми, так и дизельными двигателями.

В первые годы выпуска распределение крутящего момента осуществлялось по схеме VW Syncro: при пробуксовке передних колес задние подключались через вискомуфту. У свежих машин в полном приводе появилось электронно-управляемое многодисковое гидравлическое сцепление Haldex, аналогичная схема применяется на VW Golf, Audi A3 и моделях Volvo.

Слабые места

Типичной проблемой модели считается разбалтывание крепления задней двери.

Кроме того, от наших грязных дорог страдают трапеция ▶



В ходе первого рестайлинга в 2000 году автомобиль серьезно обновился. Изменились бамперы, оптика и решетка радиатора



После второй модернизации в 2004-м изменились фонари. А также молдинг по периметру кузова получил хромированные вставки





1 В 2000-м (фото 2) в процессе обновления машины полностью изменилась передняя панель, а после второго в 2004 году (фото 3) было несколько улучшено качество материалов отделки

Ремень привода ГРМ необходимо обновлять каждые 90 — 120 тыс. км. На версии VR6 цепь меняют ближе к 200 тыс. км пробега. Это обойдется в 16 500 руб.

Замена турбины на дизелях потребует через 120 — 150 тыс. км и обойдется не менее 33 800 руб.



Через три-четыре года эксплуатации в отечественных условиях могут выйти из строя магистраль, а иногда и радиатор кондиционера. Замена трубок стоит 2600 руб., а радиатора — 13 000 руб.

стеклоочистителя (замена — 7800 руб.), а также блок управления «дворниками». Замена блока стеклоочистителей — удовольствие не дешевое, ведь он выполнен в одном корпусе с моторчиком, поэтому восстановление его работоспособности обходится в 13 000 рублей.

Что касается стойкости кузовного железа к коррозии, то с ней у Sharan все в порядке, и даже на экзотических первых лет выпуска ржавчины нет. Вот только при отечественной эксплуатации через три-четыре года выходят из строя магистраль, а иногда и радиатор системы кондиционирования. Замена трубок стоит от 2500 руб. за штуку, а сам радиатор кондиционера тянет еще на 13 000 руб.

В климат-контроле нередки случаи поломки сервопривода заслонки системы.

Ремень привода ГРМ и его ролики необходимо обновлять раз в 90—120 тыс. км (в зависимости от мотора), но, если основное использование машины приходится на городской цикл езды, лучше менять ремень раз в полтора чаще, поскольку случаи его разрывов, приводящие к дорогостоящим последствиям, не единичны.

На версии VR6 привод ГРМ цепной, и ближе к 200 тыс. км пробега нужна новая цепь, что обходится вместе с натяжителем и успокоителем в 16 900 руб.

Столь внушительная сумма объясняется тем, что для замены требуется демонтировать КП. В целом с «шестеркой» подкапотное пространство занято очень плотно, поэтому доступ к ней для обслуживания и ремонта затруднен.

На всех бензиновых моторах возможны отказы расходомера воздуха, дроссельной заслонки, датчиков температуры охлаждающей жидкости и уровня топлива.

Двигатели плохо переносят перегрев, самой распространенной причиной которого считается выход из строя электрических вентиляторов радиатора (замена — 7800 — 9100 за шт.).

Традиционные дизели зарекомендовали себя отлично, а вот более современные уже требовательнее к качеству солярки, и их ремонт может влететь в копеечку. Например, одна насос-форсунка стоит 20 000 руб., а их там четыре. Все турбодизели после 120—150 тыс. км требуют замены турбины (33 800 — 39 000 руб.).

В подвеске спереди наиболее часто меняют стойки стабилизатора поперечной устойчивости (происходит это чаще всего в интервале 40—50 тыс. км пробега) и опорные стойки амортизаторов (2860 руб. за обе). На 100—120 тыс. км приходится менять шаровые опоры, задние сайлент-блоки рычагов, тормозные дис-

Сиденья третьего ряда (фото слева) можно как сложить, так и совсем убрать, освобождая больше места для вещей

Через 150 тыс. км требуют замены стойки стабилизатора и амортизаторы, сайлент-блоки ходят до 200 тыс. км

Типичной проблемой для Sharan считаются разбалтывающиеся петли задней двери



Спереди в подвеске чаще всего нужно менять опорные стойки амортизатора (около 28 600 руб.). На 100 – 120 тыс. км нужно заменить шаровые опоры, задние сайлент-блоки рычагов, тормозные диски и амортизаторы (стоимость всех этих запчастей – порядка 25 – 30 тыс. руб.)

ки, амортизаторы (все эти запчасти с работой обойдутся примерно в 26 000 руб.). Сзади же все живет гораздо дольше, и на 150 тыс. км нужно обновить стойки стабилизатора и амортизаторы, а сайлент-блоки рычагов и до 200 тыс. км могут о себе не напомнить.

Он свое возьмет

Собираясь купить Sharan, нужно четко осознавать, что запчасти для него дорогие. К тому же плотная компоновка подкапотного пространства затрудняет доступ к отдельным узлам и агрегатам, и многие сервисы средней руки не знают специфики ремонта и обслуживания модели. Несмотря на то что этот минивэн комплектуется теми же двигателями, что и легковые модели концерна VAG, некоторые различия в навесных агрегатах, элементах систем охлаждения и выпуска, датчиках и блоках приводят к тому, что при выходе из строя подобного «своего» приходится сталкиваться с определенными трудностями при покупке необходимых запчастей. Экземпляры с 2000 года стали более надежными, так как в конструкции модели были устранены «слабые звенья».

Как правило, изначально подобные автомобили приобретают либо для большого семейства, либо для солидной организа-

ции, которой надо совместить «в одном флаконе» развозной грузовой и офисной и тому подобных нужд и вместительную престижную легковушку. В массе своей владельцы подобных машин внимательно относятся к регулярному техническому обслуживанию своих «универсальных лошадей». Во-первых, потому, что они знают, что при последующей продаже «хороший минивэн стоит хороших денег», а во-вторых, им очень не хочется оказаться в ситуации, когда автомобиль их подведет. Именно поэтому найти ухоженный экземпляр в этом классе несколько легче, нежели в других. ■

История модели

Дебют VW Sharan состоялся в 1995 году на Франкфуртском автосалоне. Автомобиль оснащался двумя 1,9-литровыми турбодизельными моторами мощностью 110 и 90 л.с., бензиновыми 2,0 л (116 л.с.), турбированным 1,8 л (150 л.с.) и устанавливавшимся на топовые модификации VR6 2,8 л (174 л.с.). Осенью 1996-го модель получила полноприводную трансмиссию Syncro, устанавливаемую с 2,8-литровым V6. В 2000 году модель претерпела рестайлинг, в результате которого были модернизированы передняя и задняя части кузова, интерьер. Появились новые 1,9-литровые турбодизели с непосредственным впрыском с отдачей 115 и 90 л.с. Мощность 2,8-литрового VR6 была увеличена до 204 л.с. В 2004 году проведен еще один небольшой рестайлинг: изменились задние фонари, молдинг по периметру кузова получил хромированную окантовку. В линейке моторов появился 1,9-литровый турбодизель мощностью 130/150 л.с.

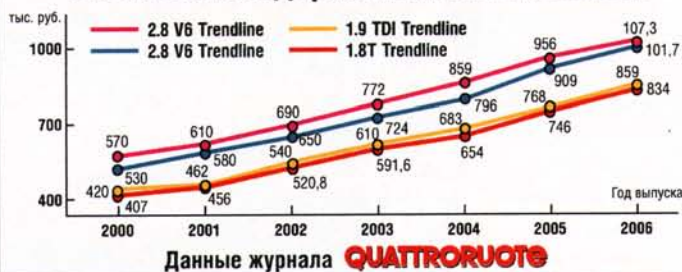
Seat Alhambra, 1995 года



Ford Galaxy, 1995 года



Стоимость подержанных автомобилей



Итог Volkswagen Sharan

- + вместительный салон
- + турбодизели удачной конструкции
- + хорошие ходовые качества
- недолговечность стеклоочистителя
- разбалтывание петель пятой двери
- дорогой специфический ремонт

Технические характеристики

	Volkswagen Sharan		
	с 1995 года	с 2000 года	с 2004 года
Тип кузова	минивэн	минивэн	минивэн
Длина, мм	4615	4615	4615
Ширина, мм	1810	1810	1810
Высота, мм	1728	1728	1728
Колесная база, мм	2835	2835	2835
Тип двигателя	R4, бенз.	R4, турбодиз.	V6, бенз.
Рабочий объем, см ³	1984	1896	2792
Мощн., л.с. (при об/мин)	116 (5700)	115 (4000)	204 (6200)
Крут. момент, Нм (при об/мин)	166 (3600)	310 (1900)	265 (3400)
Трансмиссия	5-ст. мех.	6-ст. мех.	6-ст. мех.
Максимальная скорость, км/ч	177	181	217
Расход топлива трасса/город, л	7,7/13,9	5,2/8,3	8,3/14,6
Тип привода	передний	передний	передний
Снаряженная масса, кг	1715	1678	1752
Объем багажника, л	256	256	256