

VOLKSWAGEN
informacje prasowe

Volkswagen

TOURAN

▶▶▶ sierpień 2010

Spis treści

Nowy Touran

w skrócie

strona 3

Główne aspekty

Design i funkcjonalność

strona 5

Przemyślane wnętrze

strona 7

Wyposażenie seryjne i dodatkowe

strona 9

Silniki i przekładnie

strona 13

Zawieszenie i osiągi

strona 17

W skrócie

Nowy Touran

Każdy nowy model Volkswagena pojawiający się salonach charakteryzuje się mniejszym zużyciem paliwa i mniejszą emisją CO₂ w porównaniu z poprzednikiem. W ten proekologiczny trend wpisuje się także nowy Touran. Najlepiej sprzedający się w Niemczech van dzięki innowacyjnym technologiom i udoskonaleniom aerodynamicznym stał się oszczędniejszy nawet o 27 procent. Po raz pierwszy Touran 1.6 TDI z BlueMotion Technology przekroczył granicę 5 litrów. Teraz nowym rekordem spalania jest 4,6 l/100 km.

Na Tourana zdecydowało się już 1,13 miliona klientów. W Niemczech, tuż przed wprowadzeniem nowego modelu, miał 47-procentowy udział w swoim segmencie. W Europie należy do grona pięciu najlepiej sprzedających się modeli w klasie. Taka sytuacja rynkowa stwarza doskonałe warunki do wprowadzenia nowej, znacznie zmodyfikowanej generacji Tourana.

Stylistyka nadwozia jest zgodna z aktualnym DNA designu Volkswagena. Auto otrzymało zupełnie nowy przód i tył, zmieniono sylwetkę, szczególnie w tylnej części nadwozia i odpowiednio dopasowano obręcze kół. Uwagę przyciągają nowe, dwuczęściowe światła tylne oraz nowe reflektory przednie z opcjonalnymi, diodowymi światłami do jazdy w dzień. Nowoczesne systemy, takie jak Dynamic Light Assist (na stałe włączone światła drogowe) oraz udoskonalony Park Assist 2.0 z funkcją prawie automatycznego parkowania prostopadłe i równoległe do jezdni, przekraczają pod względem technicznym granice między poszczególnymi klasami samochodów.

Sześć nowych silników charakteryzuje się bardzo niskimi wartościami zużycia paliwa i emisji spalin, które niedawno były jeszcze nieosiągalne dla vanów. Na czele, pod względem troski o środowisko, znajduje się Touran 1.6 TDI BlueMotion Technology (77 kW/105 KM). Ze średnim spalaniem 4,6 l/100 km (121 g/km CO₂) ustanawia on nowy rekord wśród siedmioosobowych vanów.

Nowością jest także najmniejszy silnik benzynowy – 1.2 TSI, turbodoładowany, z bezpośrednim wtryskiem, o mocy 105 KM. Tak jak TDI, rozwija on prawie od prędkości obrotowej biegu jałowego, aż 175 Nm momentu obrotowego, zużywa średnio tylko 6,4 l/100 km (149 g/km CO₂). Jako alternatywa dostępny jest wariant z BlueMotion Technology, z systemami Start – Stop i rekuperacji. W tym przypadku średnie spalanie i emisja CO₂ obniżają się do 5,9 l/100 km i 139 g/km. Wysoką efektywnością mogą się pochwalić zasadniczo wszystkie jednostki napędowe – trzy benzynowe (TSI), cztery wysokoprężne (TDI) oraz silnik na gaz ziemny (TSI Ecofuel) o spektrum mocy od 66 kW/90 KM do 125 kW/170 KM. Wszystkie bez wyjątku są turbodoładowane i posiadają bezpośredni wtrysk, co oznacza mniejszą pojemność skokową, niższą emisję, mniejsze zużycie paliwa

VOLKSWAGEN

informacje prasowe

i jednocześnie znacznie wyższy moment obrotowy. Naturalnie wszystkie nowe Tourany spełniają wymagania normy emisji spalin Euro5.

Linie wyposażenia tego, mogącego posiadać aż 39 schowków i kieszeni vana zostały skonfigurowane na nowo. Modelem podstawowym jest teraz Touran Trendline (przedtem: Conceptline). Już w bazowej wersji Tourana znajdziemy klimatyzację, radio RCD 310 z ośmioma głośnikami i funkcją odczytu MP3, elektrycznie podnoszone i opuszczane szyby we wszystkich czterech drzwiach, eleganckie wstawki dekoracyjne z matowego chromu, podłokietnik z przodu i żaluzję na przestrzeń bagażową. Do tego naturalnie elementy poprawiające bezpieczeństwo takie jak sześć poduszek powietrznych i elektroniczny system kontroli stabilności toru jazdy ESP z asystentem hamowania i podjazdu.

Jeszcze bogatszym wyposażeniem dysponuje nowy Touran Comfortline. Są to między innymi: czujnik zmierzchu i deszczu, automatycznie przyciemniane wewnętrzne lusterko wsteczne, chromowane aplikacje na elementach obsługowych takich jak przełącznik świateł, przyciski otwierania okien i regulacji lusterek, szyby boczne pochłaniające światło, komfortowe fotele przednie, składane stoliki w drugim rzędzie siedzeń, czarny reling dachowy, tempomat, składane oparcie fotela pasażera z przodu, pakiet elementów skórzanych (kierownica, dźwignia zmiany biegów i hamulca ręcznego obszyte skórą), 16-calowe obręcze aluminiowe Cleveland.

Najbogatszym modelem jest Touran Highline. Dodatkowo, oprócz wyposażenia z wariantu Comfortline, posiada on seryjnie tapicerkę z Alcantary i tkaniny, sportowe fotele (przednie), automatyczną klimatyzację, wskaźnik wielofunkcyjny z kolorowym wyświetlaczem, obszytą skórą kierownicę z przyciskami wielofunkcyjnymi (dla wersji z DSG z łopatkami do zmiany biegów), 16-calowe koła ze stopu metali lekkich Sacramento, srebrny reling dachowy i reflektory przeciwmgielne otoczone chromowymi pierścieniami, akustyczne czujniki parkowania z przodu i z tyłu.

Po raz pierwszy w Touranie dostępne jest radio z nawigacją RNS 315 z ekranem dotykowym. Ponadto do wyboru są inne, nowe elementy wyposażenia, takie jak ogromny, panoramiczny, podnoszony i rozsuwany dach, kamera Rear View (seryjna w połączeniu z nawigacją RNS 510) czy adaptacyjna regulacja zawieszenia DCC. Nowością w Touranie są także: Light Assist – funkcja automatycznego sterowania światłami drogowymi dla standardowych reflektorów oraz Dynamic Light Assist dla reflektorów bi-ksenonowych.

Design i funkcjonalność

Jest wiele czynników, które przyczyniły się do popularności Tourana. Jednym z nich jest fakt, że ten van lepiej niż wiele innych samochodów spełnia oczekiwania rodzin i jest lepiej dostosowany do wymagań osób lubiących przestronne auta. Jednocześnie nowy van Volkswagena znacznie zyskał na dynamice. Styliści nie tylko dopracowali jego kształty na papierze, lecz również przeprowadzili wiele prób w tunelu aerodynamicznym. W rezultacie wartość cw obniżyła się z 0,32 do 0,29. To doskonały wynik, nie tylko dla samochodu typu van.

Każda część nadwozia z wyjątkiem drzwi została zmodyfikowana. Podobnie jak w większym Sharanie najnowszej generacji i jeszcze większym Multivanie dominują wyraźne poziome linie.

Mocny przód

W przedniej części nadwozia zmieniono zderzaki, osłonę chłodnicy, pokrywę komory silnika i reflektory, dostosowując je w 100 procentach do aktualnego DNA designu Volkswagena. Czarna, błyszcząca kratownica osłony chłodnicy, w zależności od wersji ozdobiona chromowymi listwami, wygląda wyjątkowo szlachetnie. Reflektory mają nowoczesną formę, mogą być wyposażone w funkcję automatycznie aktywującą światła drogowe Light Assist, a w przypadku reflektorów bi-ksenonowych – w stałe światła drogowe Dynamic Light Assist (po raz pierwszy dostępne w tej klasie samochodów). Touran z reflektorami bi-ksenonowymi, będzie wyposażony również w diodowe światła dzienne i pozycyjne składające się z piętnastu pojedynczych diod LED.

Elegancki i praktyczny tył nadwozia

Obok poziomo podzielonych płaszczyzn tyłu nadwozia uwagę przyciągają tylne światła, po raz pierwszy w tym modelu podzielone na dwie części. Rozciągają się one od błotnika aż do tylnej pokrywy. Ich niepowtarzalny design sprawia, że zarówno w dzień, jak i w nocy przyciągają wzrok. Tylne klapy zostały zmodyfikowane pod względem aerodynamiki i funkcjonalności. Nowy kształt spojlera na krawędzi dachu redukuje zawirowania powietrza. Sama klapa znacznie łatwiej się zamyka – dzięki zoptymalizowanej kinematyce teleskopów opuszcza się w dół płynnym, miękkim ruchem. Powiększona tylna szyba zapewnia kierowcy o wiele lepszą widoczność do tyłu.

Sylwetka z nowym kształtem słupka D

Touran został zmodyfikowany także z boku, szczególnie w tylnej części. Tak zwana linia Tornado między słupkami C i D wznosi się ku górze nadając temu fragmentowi nadwozia niepowtarzalny wygląd. Touran w wersji Highline będzie wyposażony seryjnie w nowe, 16-calowe obręcze ze stopu metali lekkich Sacramento.

Nowością jest również kształt listew chroniących przed zadrapaniami przy parkowaniu oraz bardziej aerodynamiczne lusterka zewnętrzne z wbudowanymi kierunkowskazami.

Kompaktowe wymiary

Pod względem wymiarów zewnętrznych nowy Touran z krótkimi zwisami nadwozia jest tak samo kompaktowy, jak poprzednik. Aktualny model ma 4.397 milimetrów długości, 1.794 milimetrów szerokości, z seryjnym od wersji Comfortline relingiem dachowym jego wysokość wynosi 1.674 milimetry. Tylne pokrywa, licząc do najwyższej krawędzi, unosi się w górę na 2.060 milimetrów, dzięki temu podczas deszczu mogą schować się pod nią nawet bardzo wysokie osoby. Rozstaw osi pozostał niezmienny i wynosi 2.687 milimetrów.

Cechy nadwozia wpływające na bezpieczeństwo

Już poprzedni Touran otrzymał w teście zderzeniowym Euro-NCAP maksymalną liczbę pięciu gwiazdek. Bezpieczna karoseria Tourana, wykonana w przeważającej części z ocynkowanej blachy, jest łączona przy użyciu laserowej metody zgrzewania. Prawie 70 metrów laserowych spoin pozwoliło na stworzenie bardzo sztywnego i doskonale zachowującego się podczas zderzenia nadwozia. Tak wysoka sztywność i bezpieczeństwo zostały uzyskane między innymi dzięki zastosowaniu stali o wysokiej wytrzymałości. Ponad 60 procent nadwozia powstało z wyjątkowo wytrzymałych, ulepszonych termicznie blach. Odpowiednie połączenie poszczególnych elementów karoserii wyeliminowało nieprzyjemne drgania własne nadwozia i skrzypienie oraz pozwoliło na stworzenie podstaw dla bardziej precyzyjnego zachowania się podczas jazdy.

Przemysłane wnętrze

Krótki przejazd do przedszkola czy szkoły, długa podróż na wakacje, transport większych przedmiotów, czy wyjazd z szóstką znajomych na mecz piłki nożnej – Touran spełnia wszystkie te zadania. Świadczy o tym 1,13 miliona sprzedanych egzemplarzy i wiele wygranych testów porównawczych przeprowadzanych przez media na całym świecie. Podstawę tych sukcesów można łatwo określić: perfekcja w każdym szczególe jako myśl przewodnia całej koncepcji auta. I właśnie w tej kwestii nowy, pięcio- lub siedmioosobowy Touran, został udoskonalony.

Perfekcyjne wnętrze

We wnętrzu aktualnej generacji Tourana zastosowano nowe materiały, zegary, aplikacje i elementy obsługowe. Konsola środkowa z nowym sterowaniem klimatyzacją została poddana modyfikacjom, podobnie jak wloty powietrza otoczone teraz chromowanymi pierścieniami. Dalsze chromowane aplikacje zdobią od Comfortline takie elementy jak przełączniki elektrycznie otwieranych i zamykanych okien oraz regulacji lusterek i świateł. Volkswagen wyposażył nowego Tourana także w podświetlone na biało zegary i nowe, trójramienne kierownice takie, jak w Golfie. W wersji z DSG nową formę otrzymała również selekcyjna dźwignia zmiany biegów.

Praktyczna koncepcja siedzeń

System pojedynczych siedzeń Tourana jest znakomity zarówno pod względem ergonomii, jak i zmienności. Trzy ustawione obok siebie fotele drugiego rzędu można przesuwając do przodu i do tyłu o 160 mm, a także złożyć i wymontować w łatwy sposób. Ze względu na stosunkowo wysoką pozycję siedzącą fotele te zapewniają dobre podparcie ud, a tym samym wygodę podczas długich podróży. Zmodyfikowane, wsuwane zagłówki drugiego i trzeciego rzędu poprawiają widoczność do tyłu.

Kieszenie i składane stoliki z uchwyty na kubki w oparciu fotela kierowcy i pasażera, środkowy fotel, który może być wykorzystywany jako stolik, schowki w podłodze przed siedzeniami drugiego rzędu i pod przednimi fotelami oraz duże kieszenie w drzwiach – to elementy, które z pewnością doceni każdy użytkownik Tourana. Można również całkowicie złożyć oparcie fotela obok kierowcy, jeżeli trzeba przewieźć długie przedmioty. Opcjonalnie Touran może być zamówiony z trzecim rzędem siedzeń; dwa pełnowartościowe pojedyncze fotele, w razie potrzeby można z łatwością rozłożyć. Złożone powodują, że podłoga bagażnika jest tylko o siedem centymetrów wyższa, niż w wersji bez trzeciego rzędu.

Bagażnik jak w prawdziwym wanie

Optymalne wykorzystanie przestrzeni w Touranie dotyczy także bagażnika. W schowkach w bocznej ścianie i w podłodze można umieścić wszystko, co zazwyczaj przesuwa się

po podłodze. Nawet trójkąt ostrzegawczy ma swój oddzielny, nowy schowek. W celu lepszej ochrony wszelkiego ładunku boczne ściany bagażnika otrzymały nową formę i zostały wyłożone wykładziną dywanową.

W klasycznej, pięcioosobowej konfiguracji przedział bagażowy ma pojemność do 695 litrów, maksymalna ładowność wynosi – w zależności od wersji – do 660 kilogramów. Po wyjęciu wszystkich siedzeń drugiego rzędu i złożeniu trzeciego rzędu, maksymalna pojemność wzrasta do 1.913 litrów, w wersji pięcioosobowej nawet do 1.989 litrów. Użytkownicy nowego Tourana nie powinni mieć problemów z przewiezieniem różnego rodzaju ładunków.

Pierwszy rząd siedzeń

Z wysokością wnętrza 1,02 metra i szerokością na wysokości łokci 1,46 metra, Touran zapewnia w pierwszym rzędzie wyjątkowo dużo miejsca. Podwyższona pozycja siedząca w porównaniu z normalnym samochodem osobowym i optymalna ergonomia dbają o wygodę podczas podróży. Fotele pierwszego rzędu można przesuwając do przodu i do tyłu w zakresie 254 milimetrów, ponadto seryjnie posiadają one regulację wysokości.

Drugi rząd siedzeń

Trzy ustawione obok siebie pojedyncze fotele drugiego rzędu można kilkoma ruchami rąk przesunąć do przodu i do tyłu o 160 mm, a także złożyć lub wyjąć. Każdy z nich waży około 17 kilogramów, zatem niewiele. Ze względu na stosunkowo wysoką pozycję siedzącą fotele dobrze podpierają uda, co jest dużym plusem szczególnie podczas długich podróży. Odległość między siedziskiem a dachem wynosi 989 milimetrów. Kieszenie i składane stoliki z uchwytami na kubki w oparciach przednich foteli są bardzo praktyczne, środkowy fotel może być wykorzystywany jako stolik, a w podłodze przed fotelami i w drzwiach znajdują się duże schowki. Mechanizm przesuwania i demontażu siedzeń jest niezwykle prosty w obsłudze. Aby przesunąć fotel do przodu lub do tyłu wystarczy unieść poręczną dźwignię. Do składania oparcia, przechylenia całego siedzenia do przodu lub odblokowania w celu całkowitego wyjęcia służą łatwo dostępne tasiemki.

Trzeci rząd siedzeń

Opcjonalnie Touran może posiadać trzeci rząd siedzeń. Dotychczas z tej możliwości skorzystało około 40 procent wszystkich kupujących. W przypadku wariantu siedmioosobowego Volkswagen oferuje van, w którym na szóstym i siódmym miejscu siedzącym, na średnich dystansach, mogą wygodnie i bezpiecznie podróżować także dorosłe osoby.

Wyposażenie seryjne i dodatkowe

Warianty wyposażenia Tourana zostały na nowo skonfigurowane. Dotychczasowymi wersjami były Conceptline (poziom podstawowy), Trendline (poziom średni) i Highline (wersja najbogatsza). Od teraz podstawowym modelem jest Touran Trendline, środkowym wariantem jest Comfortline, tak jak dotychczas wariant najbogatszy to Highline.

Volkswagen ujednocila zatem linie wyposażenia dla wszystkich modeli, wzorując się na innych bestsellerach marki, takich jak Golf i Passat, które są oferowane właśnie w tych trzech wariantach. Ponadto nowy Touran będzie dostępny jako wyjątkowy model Cross. Wszystkie linie wyposażenia Tourana mogą być połączone z pakietem BlueMotion Technology. W tym przypadku Touran będzie posiadał między innymi system Start – Stop oraz funkcję odzyskiwania energii hamowania (rekuperacja).

Touran Trendline

Już wersja podstawowa nowego Tourana jest bardzo dobrze wyposażona. Najważniejsze jest przy tym wyposażenie zwiększające bezpieczeństwo. Pod względem bezpieczeństwa biernego nowego Tourana charakteryzują między innymi seryjne, nowe światła do jazdy w dzień, światła awaryjne włączające się przy hamowaniu z pełną siłą, kurtyny powietrzne chroniące głowy w pierwszym i drugim rzędzie, przednie i boczne poduszki powietrzne, opcja dezaktywacji poduszki przy fotelu pasażera obok kierowcy (w przypadku montażu fotelika dziecięcego zwróconego tyłem do kierunku jazdy), bezwładnościowe pasy bezpieczeństwa dla wszystkich miejsc siedzących oraz uchwyty Isofix i Top Tether do zamocowania odpowiednich fotelików dziecięcych na zewnętrznych siedzeniach drugiego rzędu.

Bezpieczeństwo czynne poprawiają doskonale hamulce tarczowe (z przodu wentylowane) oraz elektroniczny system kontroli stabilności jazdy ESP wraz z ABS, EDS, ASR i wspomaganie hamulców. Integralną częścią ESP jest funkcja wspierająca kontrowanie kierownicą. Seryjny jest także układ stabilizujący zestaw samochód plus przyczepa.

Wśród elementów poprawiających komfort znajdziemy seryjnie w Touranie Trendline opony w rozmiarze 195, a także półautomatyczną klimatyzację (Climatic), radio z CD RCD 310 z ośmioma głośnikami i funkcją odtwarzania MP3, komputer pokładowy, elektrycznie otwierane i zamykane okna we wszystkich drzwiach, zielone szyby termoizolacyjne, tapicerkę z tkaniny o nowym deseniu Charly, schowki w podłodze przed drugim rzędem siedzeń, elementy dekoracyjne chrom matt, elektrycznie ustawiane i ogrzewane lusterka zewnętrzne (obudowa w kolorze nadwozia), podłokietnik z przodu, żaluzję na przestrzeń bagażową oraz centralny zamek z pilotem.

Touran Comfortline

Jeszcze bardziej ekskluzywny jest Touran Comfortline. Zwiększając komfort i funkcjonalność dodano do niego między innymi kierownicę, gałkę dźwigni zmiany biegów i uchwyt dźwigni hamulca ręcznego obszyte skórą, czujnik światła i deszczu, automatycznie przyciemniane lusterko wewnętrzne, chromowane aplikacje na różnych elementach obsługowych, aplikacje Iridium, elegancką tapicerkę z tkaniny Miu, komfortowe przednie fotele z regulacją wysokości i regulacją odcinka lędźwiowego, składany fotel pasażera z przodu, składane stoliki w drugim rzędzie, funkcję automatycznego włączania świateł drogowych (z opcją Leaving i Coming-Home), układ regulacji prędkości jazdy, gniazdko 12V przy drugim rzędzie siedzeń i czarny reling dachowy oraz 16-calowe obręcze Cleveland.

Touran Highline

Najbardziej ekskluzywnym modelem jest Touran Highline. Dodatkowo w stosunku do wersji Trendline i Comfortline, zastosowano we wnętrzu seryjnie takie elementy jak tapicerkę z tkaniny i Alcantary (deseń Maya, środkowa część foteli pokryta Alcantarą), dekoracyjne wstawki aluminiowe (wzór Black), sportowe fotele (z przodu), 2-strefową automatyczną klimatyzację (Climatronic), komputer pokładowy z kolorowym wyświetlaczem, kierownicę obszytą skórą z przyciskami wielofunkcyjnymi (dla DSG z łopatkami do zmiany biegów) oraz czujniki parkowania z optycznym wskazaniem odległości na wyświetlaczu radia.

Do zewnętrznego seryjnego wyposażenia tego wariantu należą 16-calowe koła ze stopu metali lekkich (typ Sacramento) z oponami 205, srebrny, anodowany reling dachowy, przyciemnione szyby za słupkiem B, boczne listwy ochronne z chromowanymi aplikacjami, a także reflektory przeciwmgielne z dodatkową funkcją statycznego doświetlania zakrętów.

Wyposażenie dodatkowe – od Park Assist do Light Assist

Po raz pierwszy dla Tourana oferowany jest nowy system nawigacji RNS 315 z kolorowym ekranem dotykowym TFT. Ponadto do dyspozycji są nowe elementy takie jak duży panoramiczny, podnoszony i rozsuwany dach, Park Assist, kamera Rear-View (seryjna przy nawigacji RNS 510) czy regulacja zawieszenia DCC. Nowością w Touranie jest także Light Assist – automatyczne sterowanie światłami drogowymi dla standardowych reflektorów oraz Dynamic Light Assist dla reflektorów bi-ksenonowych.

Park Assist 2.0

Volkswagen należy do pionierów w dziedzinie automatycznego wspomaganie parkowania. Dotychczas oferta obejmowała systemy, które znacznie ułatwiały parkowanie wzdłuż jezdni. W nowym Touranie debiutuje system, który pozwala na prawie automatyczne parkowanie także prostopadle do drogi. Po aktywacji system Park Assist przy pomocy czujników radarowych w zderzakach znajduje wystarczająco duże miejsce parkingowe i wspomaga kierowcę, który po włączeniu wstecznego biegu musi tylko wcisnąć pedał przyspieszenia lub

hamulca. Kierowaniem zajmie się Touran. Ogólnie cały system został ulepszony: od teraz Park Assist pozwala na zaparkowanie wzdłuż jezdni w wyjątkowo małych lukach (ok. 5,20 metra), a także na krawężnikach i między drzewami.

Systemy Infotainment i Entertainment

Volkswagen oferuje Tourana z trzema odbiornikami radiowymi i dwoma systemami nawigacji. Wszystkie można uzupełnić o zestaw głośnomówiący do telefonu. W połączeniu z systemami radiodbiorników i nawigacji od serii 310 montowane jest seryjnie gniazdo AUX-IN dla zewnętrznego odtwarzacza MP3. Urządzenia serii 310 i 510 mogą posiadać ponadto gniazdo USB (MEDIA-IN) oraz zmieniarkę płyt CD (dla systemów nawigacji), a także moduł do cyfrowego odbioru radiowego (DAB / Digital Audio Broadcasting dla RCD 310 i RCD 510).

Wszystkie systemy radiowe i nawigacyjne posiadają odtwarzacz CD czytający pliki MP3. Radia mają oznaczenia RCD 210, RCD 310 (seryjne) i RCD 510; RNS 315 i RNS 510 to ich odpowiedniki z dodatkowym systemem nawigacji. Do urządzeń RNS 315, RCD 510 i RNS 510 można podłączyć kamerę wsteczną wbudowaną w pokrywę bagażnika. Model RNS 510 może dysponować twardym dyskiem 30 GB np. dla danych nawigacji.

Nowością w Touranie jest oferowany system nawigacji RNS 315. Posiada on kolorowy, przyjazny w obsłudze ekran dotykowy o przekątnej pięciu cali (400 x 240 pikseli). Ponadto RNS 315 posiada kieszeń na kartę SD i podwójny tuner. Karta SD może służyć zarówno do zapisywania danych nawigacji (jako kopii z nawigacyjnych CD) lub plików MP3 z muzyką.

Light Assist i Dynamic Light Assist

Dla standardowych reflektorów nowego Tourana opracowano funkcję Light Assist. System ten na podstawie obrazu z kamery, analizując źródła światła, określa sytuację na drodze i do modułu sterowania siecią wewnętrzną przekazuje polecenie włączenia świateł mijania lub drogowych. Światła drogowe są włączane i wyłączane automatycznie (przy prędkości powyżej 60 km/h), co znacznie zwiększa komfort i bezpieczeństwo.

Jeszcze lepsze oświetlenie drogi i pobocza gwarantuje Dynamic Light Assist przeznaczony dla reflektorów bi-ksenonowych z wbudowaną funkcją oświetlania zakrętów i funkcją świateł do jazdy w dzień. Dzięki kamerze, zamontowanej w tym przypadku także za przednią szybą, moduły świateł drogowych w reflektorach bi-ksenonowych pozostają zawsze aktywne i są zasłaniane tylko w tych obszarach, które mogłyby spowodować oślepienie innych uczestników ruchu.

Adaptacyjna regulacja zawieszenia DCC

Adaptacyjną regulację zawieszenia DCC można zamówić do Tourana po raz pierwszy. System ten reaguje w sposób ciągły na rodzaj nawierzchni oraz sytuację na drodze i odpowiednio modyfikuje charakterystykę amortyzatorów, co naturalnie znacznie poprawia

VOLKSWAGEN

informacje prasowe

komfort. Alternatywnie, po wciśnięciu przycisku, DCC zmienia zawieszenie na sportowe i poprawia dynamikę nowego vana.

Silniki i przekładnie

Sześć nowych silników charakteryzuje się wartościami zużycia paliwa i emisji spalin nieosiągalnymi dotychczas dla jakiegokolwiek vana. Na czele, pod względem ekologii, znajduje się Touran TDI z BlueMotion Technology (77 kW/105 KM). Ze średnim spalaniem 4,6 l/100 km (121 g/km CO₂) ustanawia on nowy rekord wśród siedmioosobowych vanów.

Najmniejszy silnik Tourana z możliwością połączenia z BlueMotion Technology

Nowością w Touranie jest nowoczesny, najmniejszy silnik benzynowy – 1.2 TSI. Ta jednostka napędowa z turbodoładowaniem i bezpośrednim wtryskiem o mocy 105 KM, przy prędkości obrotowej niewiele wyższej od prędkości biegu jałowego, rozwija moment obrotowy 175 Nm i zużywa średnio tylko 6,4 l/100 km paliwa (149 g/km CO₂). Jako alternatywa dostępny jest także wariant z BlueMotion Technology z systemami rekuperacji i Start – Stop. W tym przypadku spalanie i emisja obniżają się odpowiednio do 5,9 l/100 km i 139 g/km.

Spektrum mocy od 90 KM do 170 KM

Wysoką efektywnością mogą się pochwalić wszystkie jednostki (moc od 66 kW/90 KM do 125 kW/170 KM). Wszystkie bez wyjątku są turbodoładowane oraz wyposażone w bezpośredni wtrysk i skonstruowane zgodnie ze stosowaną przez Volkswagen zasadą downsizingu, co oznacza mniejszą pojemność skokową, niższą emisję szkodliwych substancji, mniejsze zużycie paliwa i znacznie większy moment obrotowy. Naturalnie wszystkie nowe Tourany spełniają wymagania normy emisji spalin Euro5, a wszystkie TDI posiadają filtr cząsteczek stałych. Nadal nowością wśród vanów, jest zastosowany także w nowej generacji Tourana, TSI EcoFuel (110 kW/150 KM) – silnik na gaz ziemny z podwójnym doładowaniem i ekstremalnie niskimi wartościami spalania i emisji spalin.

Silniki benzynowe – supernowoczesne silniki TSI

Silniki benzynowe to trzy TSI. Wszystkie są turbodoładowane i posiadają bezpośredni wtrysk. Najmniejszym, jak już wspomniano, jest 1.2 TSI o mocy 77 kW/105 KM. Z poprzednika przejęte zostały nowoczesne jednostki 1.4 TSI; dysponują one mocą 103 kW/140 KM i 125 kW/170 KM. Seryjnie wersja 170 KM jest połączona z 7-biegową przekładnią dwusprzęgłową; dla wersji 140 KM można zamówić tę ekstremalnie szybką przekładnię automatyczną jako opcję.

1.2 TSI o mocy 105 KM

Silnik 1.2 TSI nowego Tourana jest szczytowym osiągnięciem w dziedzinie techniki napędu. Czterocylindrowa jednostka z turbodoładowaniem jest najmłodszym TSI w ofercie. Podobnie jak wszystkie silniki tego typu, realizuje filozofię downsizingu, czyli oferuje maksymalną moc

przy minimalnym zużyciu paliwa. Touran 1.2 TSI o mocy 77 kW/105 KM, nawet w wyjątkowo oszczędnej wersji BlueMotion Technology (z systemami Start – Stop i odzyskiwania energii hamowania) przyspiesza od zera do 100 km/h w 10,6 sekundy. Prędkość maksymalna wynosi 188 km/h. W porównaniu z tymi osiągnięciami wartości spalania i emisji są doskonałe i wytyczają nowe standardy wśród benzynowych vanów: 5,9 l/100 km i 139 g/km CO₂. Dla porównania: poprzednik o mocy 75 kW/102 KM zużywał średnio 8,1 l/100 km (193 g/km CO₂). Zatem nowy model jest o 2,2 litra oszczędniejszy (27 procent).

Swoją najwyższą moc 1.2 TSI osiąga przy 5.000 obr./min. Maksymalny moment obrotowy 175 Nm jest dostępny między 1.500 a 4.100 obr./min. Fabrycznie Touran 1.2 TSI jest wyposażony w 6-biegową przekładnię manualną.

1.4 TSI o mocy 103 kW/140 KM i 125 kW/170 KM

Kolejnym pod względem mocy silnikiem jest TSI 103 kW/140 KM (przy 5.600 obr./min). Między 1.750 a 4.000 obr./min silnik ten rozwija maksymalny moment obrotowy 220 Nm. Na przyspieszenie do 100 km/h Touran w tej wersji potrzebuje 9,5 sekundy, a jego prędkość maksymalna wynosi 202 km/h. Dzięki różnym rozwiązaniom technicznym i poprawionej aerodynamice także w tym przypadku udało się Volkswagenowi obniżyć zużycie paliwa – z 7,4 l/100 km do 6,8 l/100 km (mniej o 0,6 l/100 km). Wartość emisji CO₂ wynosi teraz 159 g/km. Opcjonalnie ten doładowywany kompresorem i turbosprężarką silnik TSI może być połączony z 7-biegową DSG. W tym przypadku średnie zużycie paliwa zmniejsza się nawet do 6,7 l/100 km.

Najmocniejszy TSI nowego Tourana rozwija moc 125 kW/170 KM (przy 6.000 obr./min) i moment obrotowy 240 Nm. Techniczną podstawę tego TSI tworzy także czterocylindrowy silnik o pojemności 1.390 cm³, którego dynamika dzięki podwójnemu doładowaniu (kompresor i turbosprężarka) jest porównywalna z 2,5-litrowym silnikiem wolnossącym. Maksymalny moment obrotowy dostępny jest już przy 1.500 obr./min. Płynna i dostępna w szerokim zakresie prędkości obrotowej siła ciągu – najpierw generowana przez kompresor, potem podwyższana przez turbosprężarkę – przypomina dynamikę mocnego silnika wysokoprężnego z turbodoładowaniem.

Nowy Touran z silnikiem TSI 170 KM rozwija maksymalną prędkość 213 km/h, w zaledwie 8,5 sekundy rozpędza się do 100 km/h. Średnie zużycie paliwa to tylko 6,6 l/100 km – 0,3 litra mniej, niż poprzednik. Takie spalanie odpowiada emisji CO₂ wynoszącej 154 g/km. Seryjnie TSI o mocy 170 KM w nowym Touranie oferowany jest z 7-biegową DSG.

Silniki wysokoprężne – cztery nowoczesne TDI

Mimo że moc silników TDI jest dokładnie taka sama, jak w poprzedniej generacji, są to całkowicie nowe, znacznie oszczędniejsze, bardziej ekologiczne i ciche silniki samozapłonowe z wtryskiem Common Rail zamiast pompowtryskiwaczy. „Małymi“ TDI są silniki o pojemności 1,6 litra o mocy 66 kW/90 KM i 77 kW/105 KM. Ten ostatni dostępny jest jako opcja z BlueMotion Technology (4,6 l/100 km). Oszczędność paliwa w porównaniu z poprzednikiem to 0,8 l/100 km. Mocniejsze TDI o mocy 103 kW/140 KM i 125 kW/170 KM

mają pojemność 2 litrów. Także tutaj przy zmianie generacji udało się zaoszczędzić nawet 1,2 l/100 km paliwa. Jednostka TDI 170 KM jest seryjnie, a wersja 140 KM – opcjonalnie – oferowana z 6-biegową DSG. Podobnie jak TDI 105 KM, także TDI 140 KM będzie można zamawiać pod koniec roku z BlueMotion Technology. Średnie spalanie w tej wersji wynosi 4,8 l/100 km. We wszystkich modelach Tourana, poza oferowanymi seryjnie z DSG, montowana jest 6-biegowa przekładnia manualna.

1.6 TDI o mocy 66 kW/90 KM i 77 kW/105 KM

Podstawowym silnikiem wysokoprężnym Tourana jest silnik czterocylindrowy o pojemności 1,6 litra i mocy 66 kW/90 KM. Jego średnie zużycie paliwa (5,1 l/100 km) oznacza oszczędność 0,9 l/100 km w porównaniu z poprzednikiem. Kolejną jednostką jest znany 1.6 TDI o mocy 77 kW/105 KM. Na życzenie można go połączyć z 7-biegową DSG lub BlueMotion Technology (6-biegowa przekładnia manualna). Jak już wspomniano, ten TDI w Touranie dzięki BlueMotion Technology ze zużyciem paliwa 4,6 l/100 km (121 g/km CO₂) osiąga najlepszy wynik wśród siedmioosobowych vanów. Przy tym Touran 1.6 TDI z BlueMotion Technology robi wrażenie swoimi osiągnięciami: do 100 km/h przyspiesza w 12,8 sekundy i rozwija maksymalną prędkość 186 km/h.

Silniki TDI z Common Rail Tourana charakteryzują doskonałe właściwości akustyczne, dużą dynamikę i wyjątkowo niskie wartości spalania i emisji. Pod względem technicznym te czterocylindrowe silniki z czterema zaworami na cylinder i pojemnością 1.598 cm³ prezentują najwyższy standard na rynku w tym segmencie. System Common Rail wtryskuje paliwo pod ciśnieniem 1.600 bar bezpośrednio do komór spalania. Specjalne piezoelektryczne aktuatory umożliwiają wielokrotne wtryski i z najwyższą dokładnością regulują ilości wtryskiwanego paliwa.

W celu maksymalnej redukcji tarcia wewnątrz silnika zoptymalizowano mechanizm korbowy, zaworów i pompy olejowej. Kwadratowy stosunek średnicy cylindra do skoku zapewnia minimalne straty spowodowane tarciem. Ponadto zredukowane zostały straty na dławienie w obwodzie oleju i cieczy chłodzącej oraz w układzie dolotowym. W rezultacie powstała rodzina TDI gwarantująca bezkompromisowo niskie wartości spalania i emisji bez najmniejszego uszczerbku dla komfortu i dynamiki.

2.0 TDI o mocy 103 kW/140 KM i 125 kW/170 KM

Dwa najmocniejsze TDI z Common Rail nowej generacji są silnikami 2-litrowymi. Rozwijają moc 140 KM i 170 KM. Silnik TDI 140 KM (moment obrotowy 320 Nm między 1.750 a 2.500 obr./min) alternatywnie będzie dostępny z 6-biegową DSG lub w wersji BlueMotion Technology. W każdym przypadku ten 140-konny i rozpędzający się do 201 km/h van jest niezwykle oszczędny. Nawet w wersji standardowej Touran 2.0 TDI zużywa zaledwie 5,3 litra oleju napędowego (139 g/km CO₂) – 0,7 litra mniej, niż poprzednik. Nowy Touran TDI z silnikiem 170 KM ma montowaną seryjnie 6-biegową DSG. W tym przypadku osiągający prędkość 231 km/h i moment obrotowy 350 Nm (między 1.750 a 2.500 obr./min)

van Volkswagena przyspiesza do setki w 8,9 sekundy i spala zaledwie 5,8 l/100 km. Takie spalanie odpowiada emisji CO₂ na poziomie 151 g/km.

Silnik na gaz ziemny – 1.4 TSI EcoFuel o mocy 110 kW / 150 KM

Nowością w segmencie jest podwójnie doładowywany (turbosprężarką i kompresorem) silnik na gaz ziemny. TSI EcoFuel zużywa średnio zaledwie 4,7 kilograma gazu ziemnego (CNG) na 100 kilometrów, co odpowiada emisji CO₂ 128 g/km. Z opcjonalną 7-biegową przekładnią dwusprzęgłową (taka kombinacja jest niespotykana wśród vanów) zużycie paliwa zmniejsza się do 4,6 kg/100 km a emisja CO₂ do 125 g/km.

6- i 7-biegowa przekładnia dwusprzęgłowa (DSG)

Wszystkie wersje silników benzynowych i wysokoprężnych nowego Tourana, z wyjątkiem najslabszych wersji, będą dostępne z dwusprzęgłową przekładnią (DSG). O tym, czy jest to sześć – czy siedmiobiegowa DSG decyduje moment obrotowy silnika. W przypadku dwóch najmocniejszych wersji – TDI i TSI o mocy 170 KM, przekładnia DSG jest montowana seryjnie.

Obie wersje DSG charakteryzują się oszczędnością i nieosiągalną wcześniej dynamiką zmiany biegów. Obok liczby biegów, obie przekładnie różnią się pod względem technicznym między innymi rodzajem sprzęgieł. Podczas gdy w 7-biegowej DSG stosowane są dwa sprzęgła suche, podwójne sprzęgło 6-biegowej DSG pracuje w kąpieli olejowej. W przypadku obu przekładni nie ulega wątpliwości, że nawet najbardziej doświadczony kierowca nie zmieni biegu tak szybko, jak DSG. Poza tym przekładnie dwusprzęgłowe mają większy potencjał pozwalający zredukować spalanie, niż jakakolwiek inna przekładnia automatyczna. Oba warianty DSG mają swoje specjalizacje: 6-biegowa dzięki specyficznemu rozłożeniu momentu obrotowego sprawdza się najlepiej z silnikami o wysokim momencie obrotowym (do 350 Nm), natomiast 7-biegowa DSG lepiej współpracuje z mniejszymi silnikami (do 250 Nm).

Zawieszenie i osiągi

Touran także w najnowszej generacji oferuje wyjątkowe wycucie drogi i dynamikę niezależnie od nawierzchni. Wynika to z jego zawieszenia, udoskonalonego i dostępnego po raz pierwszy z opcjonalną regulacją DCC. Na przedniej osi zastosowano kolumny McPhersona z dolnymi wahaczami trójkątnymi. Tylne, czterowahaczowa oś zwiększa komfort i poprawia prowadzenie.

Precyzyjne prowadzenie przedniej osi

Konstrukcja przedniej osi składa się z kolumn McPhersona połączonych dolnymi wahaczami trójkątnymi z centralną ramą pomocniczą. Przy konstrukcji osi główny nacisk położono na zagwarantowanie optymalnego komfortu przy jednocześnie bardzo dobrej dynamice. Sercem przedniej osi jest aluminiowa rama pomocnicza. Jest ona połączona z nadwoziem w sześciu punktach i jest odpowiedzialna za dobre właściwości akustyczne i dynamiczne Tourana.

Dużo uwagi poświęcono pochyleniu bocznemu karoserii, które w vanach jest zazwyczaj większe, niż w innych samochodach. Dzięki działającym bezpośrednio przy kolumnach McPhersona stabilizatorom i udoskonalonym łożyskom udało się w Touranie doprowadzić pochylenie boczne na zakrętach do poziomu samochodów osobowych, bez żadnego uszczerbku dla komfortu.

Innowacyjny układ tylnej osi

Czterowahaczowa, kompaktowa tylna oś Tourana jest innowacyjna pod każdym względem. Posiada ona po trzy wahacze poprzeczne na każde koło oraz jeden wahacz podłużny. Dzięki takiemu układowi możliwe było oddzielne dostrojenie dynamiki wzdłużnej i poprzecznej. Rezultatem jest poprawiona stabilność i duży komfort jazdy. Zespół osi jest połączony z nadwoziem przez ramę pomocniczą. Podobnie jak przy przedniej osi dzięki specjalnym łożyskom gumowo – metalowym uzyskano bardzo dobrą reakcję stabilizatora. Nadwozie szybko i skutecznie uspokaja się po wychyleniach bocznych.

Elektromechaniczne wspomaganie układu kierowniczego

Podobnie jak wcześniej, także w nowym Touranie montowane jest seryjnie elektromechaniczne wspomaganie układu kierowniczego z funkcją wspierającą kontrowanie kierownicą. W porównaniu z tradycyjnym, hydraulicznym wspomaganie, nowa wersja pozwala na zaoszczędzenie do 0,2 litra paliwa. Charakterystyka pracy zmienia się w zależności od prędkości i może być lepiej niż inne systemy dostosowana do specyfiki samochodu. Interesujący jest przy tym fakt, że praktycznie żadne oddziaływanie ze strony układu przeniesienia napędu nie są przenoszone na kierownicę.

Koła i opony

Podstawowa wersja Trendline porusza się seryjnie na 15-calowych kołach i oponach 195/65 R15 (w przypadku BlueMotion Technology zoptymalizowanych pod kątem oporów toczenia). W wersji Comfortline montowane są 16-calowe aluminiowe obręcze Cleveland i opony 205/55 R16. Tourana Highline można poznać po kołach ze stopu metali lekkich (typ Sacramento).

Wydajny układ hamulcowy

Za hamowanie Tourana odpowiedzialne są hamulce tarczowe (z przodu wentylowane) na wszystkich czterech kołach. Hamulec ręczny działa na tylne koła. Seryjnie Tourany wyposażone są ponadto w elektroniczny system kontroli stabilności toru jazdy (ESP) ze zintegrowanym układem zapobiegającym blokowaniu się kół (ABS), elektroniczną blokadą mechanizmu różnicowego (EDS), systemem zapobiegającym poślizgowi kół napędzanych (ASR), wspomaganie układu hamulcowego i układem stabilizującym zestaw samochód plus przyczepa.

Adaptacyjna regulacja zawieszenia

Adaptacyjna regulacja zawieszenia DCC oferowana jest dla Tourana po raz pierwszy. System w sposób ciągły reaguje na rodzaj nawierzchni oraz sposób jazdy i odpowiednio dostosowuje charakterystykę zawieszenia, co znacznie poprawia komfort. Po wciśnięciu odpowiedniego przycisku, DCC zmienia zawieszenie na sportowe i podkreśla dynamiczne zalety nowego vana.

DCC dostosowuje amortyzowanie do rodzaju nawierzchni w sposób ciągły i indywidualnie dla każdego koła (do tysiąca razy na sekundę) na podstawie sygnałów z czujników nadwozia i kół. Przy manewrach przyspieszania, hamowania i skręcaniu tłumienie w ciągu ułamków sekundy staje się bardziej twarde, aby spełnić wymagania dynamiki jazdy, a przy tym zredukować przechyły nadwozia. W tym celu układ regulacji tłumienia ocenia sygnały z elektromechanicznego wspomaganie układu kierowniczego, silnika, przekładni, układu hamulcowego oraz systemów wspomagających kierowcę i na ich podstawie określa odpowiednią siłę amortyzacji.

Dzięki tej automatycznej regulacji, DCC dynamicznie niweluje przechyły (na przykład przy szybkiej zmianie pasa ruchu), a w sytuacjach stawiających mniejsze wymagania pod kątem dynamiki jazdy znacznie zwiększa komfort. Adaptacyjne zawieszenie DCC rozwiązuje zatem odwieczny konflikt między dynamiką a komfortem jazdy.

Aby kierowca mógł dostosować reakcję systemu do swoich życzeń, oprócz programu Normal ze średnim ustawieniem podstawowym tłumienia (w którym wszystkie funkcje sterowania systemem są aktywne), DCC oferuje również tryby Sport i Comfort. Tryby te aktywowane są dodatkowym przyciskiem na konsoli środkowej. Aktywność programu Sport lub Comfort

VOLKSWAGEN

informacje prasowe

sygnalizowana jest na przycisku oraz – zależnie od wyposażenia – na zegarach. Po wyłączeniu silnika ostatnio wybrany tryb zostaje zapamiętany i jest automatycznie włączany przy ponownym uruchomieniu Tourana.

Poznań, 31.08.2010 r.

PUBLIC RELATIONS

Jerzy Krężlewski
Telefon: +48 (61) 650 50 81
e-mail: krezlewskij@kulczyktradex.com.pl

Tomasz Tonder
Telefon: +48 (61) 650 50 76
e-mail: tondert@kulczyktradex.com.pl