**Мерседес Т1 1977-95 г.**

Обширное семейство малотоннажных развозных автомобилей под общим индексом Т1 серия Bm 601 дебютировало в 1977 году. Количество выпускаемых модификаций с трудом поддается счету. Цельнометаллические фургоны, «комби» (3 – 5 пассажирских мест), микроавтобусы, грузопассажирские и бортовые автомобили с одинарной или сдвоенной кабиной, шасси для установки кузовов и специального оборудования и даже самосвалы с трехсторонней разгрузкой кузова. Многообразие исполнений Т1 расширяется тремя вариантами длины базы (3 050, 3 350 или 3 700 мм) и двумя – высоты крыши (2 240 и 2 525 мм). В зависимости от грузоподъемности и соответственно полной массы задние колеса могут иметь одинарную или сдвоенную ошиновку. Если к этому набору добавить широкую гамму моторов, учесть диапазон передаточных чисел главных передач плюс возможность установки АКП, то общее число возможных комплектаций приблизится к 500.

Объем грузового отсека Mercedes-Benz T1 варьируется от 7 м³ до 11,4 м³, а грузоподъемность — от 825 кг до 2580 кг. Пассажирские версии Т1 вмещают до 13 человек включая водителя. Полная масса некоторых модификаций Т1 достигает 4,6 тонны.

За 18 лет производства внешний вид автомобиля практически не менялся. Идея внешнего оформления Т1 стандартна для утилитарных моделей Mercedes-Benz периода 70 – 80-х годов: шарма и элегантности сегодняшних Sprinter у них не наблюдается. Полукапотная компоновка, прямые линии кузовных панелей и головная оптика строгих форм не выглядят авангардом. Антикоррозийная устойчивость аVтомобиля на высоком уровне. Пороги, участки сварки кузова и рамы оцинкованы. Колесные арки и днище фургона защищены специальным эластичным покрытием, которое выполняет и функцию шумопоглощающего материала.

Салон Mercedes-Benz T1 — царство аскетизма и минимализма. Материалы отделки выполнены в духе семидесятых из жесткого пластика. Из-за полукапотной компоновки и стремления к максимальной компактности посадка в кабину Т1 получилась не очень удобной, главным образом, из-за высоких колесных арок. Кроме того, не вызывает восторга и эргономика водительского места: передние кресла имеют малое число регулировок. Зато качество сборки на высоте и система отопления достаточно эффективная. Передний отсек в модификации с кузовом «комби» может быть отделен от грузового либо цельной, либо невысокой перегородкой. В стандартной комплектации за передними креслами установлены защитные, стальные перегородки. Пассажирские модификации довольно вместительны – число посадочных мест варьируется от 7 до 12, причем есть экземпляры, как с раздельными креслами, так и со сдвоенными. Трансформировать салон Т1 из пассажирского в грузовой — довольно трудоемкая задача. Сиденья крепятся к полу внушительными болтами.

Т1 комплектовали сдвижными боковыми дверями по обоим бортам (на ранних версиях можно встретить и распашные) с размерами проема 1 100х1 478 мм и задними распашными, угол поворота которых регулируется с помощью фиксаторов (максимальный показатель 270°). Для стандартных модификаций фургонов и микроавтобусов высота погрузки составляет 690 мм. По заказу на Т1 устанавливали небольшую ступеньку сзади для облегчения погрузки-выгрузки и облегчения входа в салон. Погрузка длинномерных и объемных грузов в Т1 не представляет затруднений благодаря высоким дверям.

Под капотом Т1 выпущенных до 1982 года, можно встретить либо 2,5-литровый 85-сильный бензиновый двигатель (с карбюратором), либо предкамерный 72-сильный дизель рабочим объемом 2,4 л. Последний силовой агрегат не очень требователен к качеству топлива и сравнительно экономичен (15 – 17 л/100 км). Установка этих моторов продолжалась вплоть до 1989 года. Через пять лет производства к ним добавили 3,0-литровый пятицилиндровый дизель (ОМ617) мощностью 88 л.с. Но на этом конструкторы не остановились. С 1989 по 1995 гг., вплоть до снятия с производства, Т1 комплектовали 2,5-литровым бензиновым двигателем (с инжектором) мощностью 105 л.с., а также двумя дизелями – рабочим объемом 2,3 и 2,9 л, мощностью соответственно 79 и 95 л.с. Варианты по коробкам передач традиционны для 80-х – либо пятиступенчатая «механика», либо «автомат». С 1989 года в стремлении повысить активную безопасность Т1 и его устойчивость на дороге в качестве опции была предложена ABS.

Рама Mercedes-Benz Т1 изготовлена из сложного W-образного стального профиля, к которому приварен пол кузова. Благодаря такой конструкции рама выдерживает высокие нагрузки, что нельзя сказать о передней подвеске. Спереди схема подвески — двухрычажная. Зависимая задняя рессорная подвеска — традиционное решение для грузовичков Mercedes.

Конструкция оказалась настолько удачной, что только в 1995 году Т1 сняли с производства, а на смену ему пришел современный Sprinter.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Модель | Дв-ль | Цилиндры | Об'єм | Мощность | Крутящий момент | Годы выпуска |
| [Дизельный](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B8%D0%B7%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B3%D1%83%D0%BD) | | | | | | |
| 207 D/307 D/407 D | OM 616 | Р4 | 2404 см³ | 48 кВт (65 к.с.) | xxx Нм при xxxx об/хв | 1977–1982 |
| 207 D/307 D/407 D | OM 616 | Р4 | 2399 см³ | 53 кВт (72 к.с.) при 4400 об/хв | xxx Нм при xxxx об/хв | 1982–1989 |
| 208 D/308 D/408 D | OM 601 | Р4 | 2299 см³ | 58 кВт (79 к.с.) при 3800 об/хв [60 кВт (82 к.с.] при 4000 об/хв]\* | 157 Нм при 2000-2800 об/хв | 1989–1995 |
| 209 D/309 D/409 D | OM 617 | Р5 | 2998 см³ | 65 кВт (88 к.с.) при 4400 об/хв | xxx Нм при xxxx об/хв | 1982–1989 |
| 210 D/310 D/410 D | OM 602 | Р5 | 2874 см³ | 70 кВт (95 к.с.) при 3800 об/хв [72 кВт (98 к.с.] при 4000 об/хв]\* | 192 Нм при 2400-2600 об/хв | 1989–1995 |
| [Бензиновый](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D0%BD%D0%B7%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%B9_%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B3%D1%83%D0%BD) | | | | | | |
| 208/308 | M 115 | Р4 | 2307 см³ | 63 кВт (85 к.с.) | xxx Нм при xxxx об/хв | 1977–1982 |
| 210/310/410 | M 102 | Р4 | 2298 см³ | 70 кВт (95 к.с.) | xxx Нм при xxxx об/хв | 1982–1989 |
| 210/310/410 | M 102 | Р4 | 2276 см³ | 77 кВт (105 к.с.) | xxx Нм при xxxx об/хв | 1989–1995 |