

Испытать VW Passat Alltrack меня приглашали в Баварию, а очутился я в итоге в австрийских Альпах. Причем на автобанах я чувствовал себя одним человеком, а на снежно-ледовом треке – совсем другим.



Говорить правду легко и приятно. Быть честным с самим собой — гораздо сложнее. Вот скажите, к примеру: сколько проходимости вам нужно на самом деле? Затрудняетесь ответить, вспоминаете про неразрезные мосты и жесткие блокировки? А я вам скажу: среднему российскому горожанину, как ни крути, необходимы честный полный привод, электронные блокировки, защита картера и хотя бы 160 см дорожного просвета, как на нормальных легковушках. Все! Остальное — торговля понтами, сладкими иллюзиями и мечтами о невероятных приключениях. В этом, кстати, тоже нет ничего плохого при условии, что вы трезво оцениваете свою мотивацию. Так вот, тот факт, что немцы намерены вывести на российский рынок VW Passat Alltrack, говорит только об одном — они сильно переоценивают наше здравомыслие.

УНИВЕРСАЛЫ КАК РЕДКИЙ ВИД

В то время как производители бьются насмерть за каждый сантиметр в каждом

сегменте автомобильного рынка, универсалы повышенной проходимости остаются явлением редким. Все, что у нас есть, можно пересчитать по пальцам одной руки, причем два из них – Audi Allroad и Skoda Octavia Scout – имеют отношение к концерну VW. И вот на поляну вышел сам великий и ужасный Volkswagen, явив многообещающую модификацию VW Passat Alltrack стоимостью от полутора миллионов рублей. Поставлять ее будут исключительно в средней комплектации Comfort, с кожей-климатом и встроенным концертным залом. Двигатель предлагают тоже только один, но самый мощный, бензиновый 2.0 Turbo.



Внешне Passat Alltrack, конечно, отличается от легковой версии, но не сильно. Да, обвес иной, низко висящие — привет щебенке — оригинальные противотуманки. Наличие защит и впереди, и сзади подчеркнуто с помощью серебристых полос, выглядывающих из-под бамперов. Наконец, по низу кузова — в том числе по краю колесных арок — идет кайма из неокрашенного серого пластика.

А вот пропорции автомобиля о внедорожных амбициях ничего не говорят. Дорожный просвет тут — всего 165 мм. Конечно, это на 30 мм больше, чем у нового VW Passat, и даже на 5 мм больше, чем у VW Jetta, но все равно, с точки зрения джипера, совсем негусто.

В салоне отличий еще меньше – от обычного Passat модификация отличается развитыми накладками под алюминий с надписями Alltrack и металлическими накладками на педали. Впрочем, оно и к лучшему, интерьер и эргономика у VW Passat близки к эталонным. Тут и качественные материалы, и четкая подгонка деталей, и по-настоящему удобные сиденья. Есть, правда, смешной нюанс: кресла, в том числе поясничная подпорка, настраиваются при помощи сервоприводов, но их продольная регулировка механическая, равно как и лифт подушки.

Да, и еще центральная консоль решена не вполне идеально: на самом видном месте дефлекторы воздуховодов, под ними аналоговые часы и только под ними – экран мультимедийной системы. Я бы предпочел иной порядок: экран сверху, прямо перед глазами, воздуховоды по бокам от него, аналоговые часы – над самоваром, у тещи на даче. И вот еще что: вынесенное на руль управление мультимедийной системой слишком сложное для того, чтобы управлять им вслепую, и в силу этого лишено всякого смысла.



Что касается главного для универсалов – багажника, то я был немного разочарован тем, что при складывании задних сидений ровной поверхности не образуется. Зато прямо в грузовом отсеке есть рукоятки, позволяющие одним движением сложить части спинки дивана. Ну вот, со скучной описательной частью покончено, теперь давайте перейдем к ездовым делам.

В наш маршрут вошли автобаны — разрешенная скорость 130, все едут минимум 150, узкие горные дороги — если уткнешься в чахоточную малолитражку, спасет только мотор с хорошей тягой и моментальным подхватом.

Двигатель на российском рынке будут предлагать только один, самый мощный из линейки, — бензиновую рядную «четверку» с турбиной, 210 л. с. и 280 Нм, коробка передач — 6-ступенчатый «автомат» DSG.

ПЛОХИЕ ДОРОГИ ГЕРМАНИИ

В плане динамики Alltrack едет как и положено настоящему VW — ровно и уверенно разгоняется, без напряжения держит высокие, например 150 км/ч, скорости, при этом норовит при первой возможности подоткнуть передачу повыше, чтобы обороты двигателя не вылезали за рубеж в 2000. Впрочем, у АКПП есть режим «спорт», отжигайте на здоровье, если охота придет, разгоняйте «вагон» за 7.8 с до сотни, а потом и дальше. Тем более что управляемость у автомобиля достойная, обратная связь на руле вполне ощутимая. Скажу честно: пару раз я динамическими возможностями пользовался на полную катушку, как раз для обгонов. Получалось вдохновляюще, но само по себе желание гонять на Alltrack у вас вряд ли возникнет.



Машина сбалансированная и очень спокойная, даром что мощная. Все в ней хорошо — кроме колес. Нет, я не про рисунок протектора, а про размерность. Именно благодаря ей я с удивлением узнал, что скоростные трассы в Германии неидеальны. И трещинки на них, оказывается, есть, и даже рябь какая-то. Поменял настройки подвески из «спорта» в «комфорт» — не помогает, хотя разница явно есть, крены чуть больше становятся. Короче говоря, покрышки 225/45 R18 применительно к Alltrack даже для немецких дорог не подходят. Впрочем, это не штатный вариант, это нам для пущей красоты поставили. В стандарте идет 225/50 R17, но я бы брал резину еще повыше: 16-дюймовые диски на Passat встают, так что — 225/55 R16.

ВСЕ ДЕЛО В ТРАНСМИССИИ

Несмотря на далеко не внедорожную геометрию — смешной клиренс и большой задний свес, — VW Passat Alltrack вне асфальта может больше, чем многие кроссоверы. Полноприводная трансмиссия у него такая же, как у VW Tiguan, а это значит, что у него есть не только эффективная имитация блокировок (нажатием кнопки Off road антипробуксовочная система переводится во внедорожный режим) и системы помощи при спуске и подъеме, но и живучая, стойкая к перегреву муфта. Последнее действительно важно и, увы, не так часто встречается.



КОГДА ГРАЖДАНАМ ВЕСЕЛО

А геометрия — ну что ж, с ней все ясно. Для уверенной езды по разбитому проселку ее хватит, а внедорожного полигона для тест-драйва мудрые немцы строить не стали. Вместо него был снежно-ледовый трек, основательно тронутый весенним солнцем. Вот на нем и подвеска работала классно, и тяговитый двигатель себя проявил, и управлялась машина азартно, живо реагируя на работу газом. После асфальта, на котором я ощущал себя предсказуемым, ответственным до тошноты гражданином послесреднего возраста, во мне проснулся в меру авантюрный, поэтически настроенный мужчина в самом расцвете сил. Правда, после второго круга мой напарник и подсевший к нам инструктор VW, кажется, порывались покинуть кабину, но мне за рулем было по-настоящему весело. Мне кажется, этот автомобиль стоит купить за одно только его великолепное двучилие.

Да, и напоследок вот еще что. Знаете, чего мне мне хватает в кроссоверах? Именно что багажника. Пространства, в которое можно спокойно забросить сумки и контейнеры, не вспоминая об описанном в кристаллографии принципе плотнейшей упаковки. Конечно, имея многолетний опыт семейной жизни, я могу упихать любое количество вещей в заданный объем и убедить близких, что остальное — лишнее. Но хочется-то простора и свободы! Я понимаю, что это просто одна из иллюзий, на которую меня ловят маркетологи. Но жить в абсолютно прагматичном мире совершенно невыносимо.

ОСТОРОЖНО, ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

Главное отличие от легковых VW Passat — даже не полный привод и увеличенный на 30 мм дорожный просвет, а внедорожные настройки, к которым можно перейти, нажав всего одну кнопку. Она включает внедорожный режим работы ABS, позволяющий колесам ненадолго блокироваться, что заставляет антибуксовочную систему реагировать быстрее. Вместе с тем автомобиль начинает более плавно реагировать на нажатие педали газа, но при этом трансмиссия и система питания двигателя начинают действовать так, чтобы как можно раньше получить максимум крутящего момента. Наконец, Alltrack оснащен защитой моторного отсека и топливного бака — вполне себе настоящими, металлическими. Ну и самое важное — отвечающая за полный привод муфта здесь работает в автоматическом режиме, но к перегреву не склонна.