

Ну почему все твердят, что первое свидание- самое-самое? Первое оно, конечно, памятное, слов нет. Но пока сообразишь, что к чему, пока поймешь, что можно или нужно говорить и делать, — тут тебе и конец предвкушению и удовольствию. А у тебя только и остаются воспоминания о том, что ты не сказал или не сделал, от волнения, или недостатка опыта или просто потому, что предмет твоего внимания торопится домой.



Так или почти так было и у меня после первого, ноябрьского 2010 года, теста нового на тот момент пикапа Amarok от «Volkswagen». Все как в сказках. Помните про то, что по усам текло, да в рот не попало? Двух дней, проведенных за рулем, да еще когда нужно было делить время знакомства с конкурентом и охотой (а именно такой вариант теста был предложен участникам его организаторами), категорически не хватило. Все как и положено после первого свидания. Общее впечатление ну очень положительное, прямо сладостное, а вот про мелочи и детали —лучше не спрашивайте.

Именно поэтому я обрадовался, когда журналисты из дружественного издания получили пикап на длительный тест-драйв и предложили мне в нем поучаствовать. Мой авантурный склад ума сразу сложил два предстоящих действия: тест и планируемая охота в Карелии в одно целое. В результате к своему удовольствию и пользе редакции я отправился в Карелию на пикапе.

Как бы не уверяли нас маркетологи VW, что у них нет намерений выходить с этой моделью на рынок США, мне кажется, они лукавят. Думаю, что с самого начала работ по проекту немцы держали это в уме, правда, осторожные и рачительные, решили обкатать машину на Европе, Южной Америке и только в случае интереса публики продвигать ее в Америку. Ведь осталось соответствующий двигатель дать автомобилю, да автоматическую коробку — и вперед. И мне почему то кажется, что у концерна уже есть и то и другое.



Думать так меня вынуждает и облик, и не характерный для Старого Света размер автомобиля и, конечно, его поведение на дороге. Он просто создан для длительных поездок. Внутренняя архитектура салона, эргономика рабочего места водителя (про пассажиров много не скажу, все больше управлял пикапом), избыточное для людей средней комплекции пространство салона, настройки подвески — все, все заставляет тебя представить авто на бесконечных дорогах огромной по размеру страны. А где такое возможно? Правильно, только в Штатах, России и Китае. Вот только две последние страны уж точно не тянут на роль Мекки для пикапов. Из Мичигана во Флориду? Легко! Из Калифорнии в штаб квартиру Cabela's в малюсеньком городке Сидней, что в Небраске и дальше на восток до Великих озер и обратно за неделю? Три тысячи миль в один конец?

Welcome on board — добро пожаловать на борт. На дорогах с твердым покрытием Amarok ведет себя изумительно, пустой или прилично пригруженный он глотает

километры за километрами, не сбиваясь с траектории в поворотах, не рискуя по сторонам на колеях, оставленных перегруженными фурами, даря водителю восхитительное чувство безостановочного перемещения в пространстве. Процесс смены пейзажей, времени дня и ночи, дорожной обстановки проходит так гладко и увлекает настолько, что искреннее недоумение вызывают знаки, ограничивающие скорость движения. Зачем, почему? Какие 60 километров в час? Правда, обратной стороной медали за такое кайфование за рулем становится повышенный расход совсем не дешевой сегодня солярки.



Если следовать подсказкам бортового компьютера и держать скорость 90-100 км/ч, то на шестой передаче «волчара» будет радовать и скупого водителя — в районе 7 литров на сотню. Однако, при движении по магистралям, где поток часто идет быстрее разрешенных 120 км/ч, аппетит пикапа растет, а если вы в совсем немаленький кузов загрузили килограммов 300 груза (лодку, подвесной мотор, пару канистр бензина и пр., и пр.), да еще с вами пара друзей, то смело увеличивайте калькуляцию поездки исходя из 10 литров топлива на сотню километров пути. Если не больше: все зависит от того, как вы относитесь к штрафам за превышение скорости. А быстро бежать Amarok может. Разогнав его раз до 170 километров на участке прямого как стрела, пустынного участка дороги и чувствуя под собой осязаемый запас и хода педали, и тяги двигателя, я не стал искушать судьбу и играть с ДПС в игру «попаду-не попаду» и далее перемещался с разумной скоростью. Общее впечатление — на асфальте Amarok производит впечатление очень цельного, хорошо сбалансированного автомобиля с целым набором функций, позволяющих вам оставаться за рулем авто по 10-12 часов без признаков утомления. Меня просто порадовал простор салона пикапа. При желании он позволяет

отдохнуть, или во время движения сделать гимнастику рук, плечевого пояса, спины, а водитель ростом под 190 см. может вытянуть, например, левую ногу практически горизонтально — пространства под рулевой колонкой хватает, а это, согласитесь, приятно. Если вы старше 40 лет, у вас то колени затекают, то икроножную мышцу прихватит, то....В общем, вовсе сами знаете.



Несколько меняется поведение аппарата на проселочных дорогах. И это тоже работает на мысль о том, что рано или поздно немцы придут с Amarok на рынок США. Там даже проселки (а таковые, к удивлению многих, имеются за океаном в изобилии) не похожи на родные, а скорее напоминают наши магистрали, подготовленные дорожниками для асфальтирования, по которым можно быстро ездить — уж больно ровные.

Так вот на проселках Amarok начинает валяжиться, раскачиваться, приобретает повадки джиэмовского Tahoe или Navigator. Лично я бы не стал на этом пикапе по нашим сельским дорогам мчаться сломя голову. И дело не в подвеске, она — выдержит, хотя и напоминает подвеску больше легкового автомобиля, чем пикапа по реакциям и настройкам. Просто пропадает целостное впечатление от автомобиля, которым я, например, очень дорожу. Начинают вылезать детали, дробящие общую картину и от этого портится общее благостное впечатление от общения с пикапом Amarok. Оставило место для сомнения и движение по песку. Как когда-то при езде по свежему снегу, вождение по дивным песчаным карельским дюнам не доставило максимума удовольствия. Показалось, что битурбированному двухлитровому мотору все же не

хватает тяги на низах. Для движения по асфальту — все замечательно. Однако при езде в натяг или на малых оборотах, водителю приходится здорово крутить двигатель. Во всяком случае мне, при езде по песку, было просто физически жаль насиловать его и на пониженной передаче крутить до двух с половиной тысяч оборотов. Ощущения были столь острые, что хотелось заглушить мотор. Только включив блокировки можно было продолжать движение на нормальных оборотах двигателя, хотя на миг и показалось, что я зря залез в одиночку в карельские пески — даже троса с собой нет, а до дороги с километр... Впечатления от езды по песку могли быть другими, если бы пикап был обут в более «вездеходную» резину, однако мне, как и моим коллегам, пришлось ездить на городских покрышках.

Говорят, что уже скоро у пикапа появится новый трехлитровый двигатель. Очень надеюсь, что он поменяет характер авто в лучшую сторону. Получив дополнительный объем, он, без сомнения, должен добавить тяги на низах и, следовательно, избавить пикап от одного из самых существенных недостатков. Прибавит положительных эмоций и автоматическая коробка передач, с которой сможет агрегатироваться новый мотор. Хотя надо признать, что «механика», которой сейчас оснащен пикап, показала себя очень хорошо. Включив пятую передачу можно катиться с шестидесяти и до... самого разговора с инспекторами ДПС о нарушении скоростного режима.

Проведя за рулем пикапа почти неделю, я однозначно могу сказать, что практически первый опыт создания пикапов инженерам из «Volkswagen» однозначно удался. Уверенный, мощный, тяговитый, комфортный, скоростной и современный экономичный аппарат. Добрый десяток их я встретил по дороге с севера Карелии домой — на Кольском пошла семга и туда потянулись фанаты рыбалки из Москвы и Петербурга, многие из которых пересели с крузаков как раз на Amarok.