

Ружье в руках водителя пикапа всегда выглядит больше, чем оно есть на самом деле. Но не все стволы во всех грузовичках смотрятся одинаково длинными... Если когда-либо мне понадобится пикап, я куплю Nissan Navara или Dodge Ram. Но поскольку первый вариант дорог, а второй – очень дорог, я покупки пока избегаю...



Тем не менее выбор на рынке гораздо шире. И почему бы не сравнить, к примеру, VW с Toyota? Нет, это бредовая идея: оба автомобиля никуда не годятся. У Amarok нет автоматической трансмиссии, и уже поэтому он бесполезен. Водителю пикапа жизненно необходимо иметь свободной одну руку. Чтобы стрелять. Не знаю, с чего я так решил, но это не обсуждается. Если ты не намерен стрелять, едь на минивэне. С HiLux вроде все в порядке, он бывает на «автомате», но в нем как-то сразу чувствуешь себя дачником и, даже отправившись на войну, через некоторое время оказываешься в огороде поливающим помидоры или на строительном рынке с кузовом, полным шифера. Сравнить эти два грузовика – идея жалкая и бессмысленная, но придется. Мы не можем оставить без внимания новичков российского рынка пикапов.

ЭРОПРЕЛЮДИЯ ДЛЯ РЕТРОГРУЗОВИКА

□ Едва мы проехали десяток километров, как Иван Евдокимов целиком встал на сторону VW Amarok. Он не оставил Toyota HiLux даже ничтожного шанса. «Все, что ты видишь в японском пикапе, сделано еще в восьмидесятые годы прошлого века. С тех пор мало что изменилось. HiLux — это ретрогрузовик, а VW Amarok — вполне современный автомобиль». Не каждому будут понятны слова нашего технического эксперта, так что я поясню. Пикап состоит из подвески, кузова и коробки передач, остальное — детали. Подвеска «японца» имеет только одну функцию под названием «обеспечение грузоподъемности». Это особенно заметно, когда навалишься на открытый борт его кузова. У немецкого автомобиля шасси гораздо современнее, отрабатывает дорогу со всеми неровностями и поворотами, а не тупо удерживает груз. Руль Toyota — просто тяжелая тугая баранка. У VW приятное, легкое и понятное рулевое управление. Кузов «японца» не столь удобен, как у «немца», у последнего он шире и с более низкой погрузочной высотой. Автоматическая коробка HiLux слишком древняя, чтобы скрасить названные недостатки. С ней нужно уметь обращаться. В критический момент, когда самое время поддать газу, лучше не бить по педали, иначе «автомат» перейдет на ступень ниже и пикап от этого поедет еще медленнее. Только чувственно-плавное, словно эротическая прелюдия, обращение с акселератором принесет успех и должный разгон. Вот что имел в виду Иван Евдокимов. При этом он забыл упомянуть о внутреннем убранстве участников теста. Об этом скажу я. Особенно заметна пропасть между соперниками при изучении центральной панели с расположенными на ней функциями управления климатом и магнитолой. Немецкие алгоритмы вполне естественны. А в японском грузовике лучше бы вообще не было радио, поскольку манипуляции, которые оно заставляет проделывать с кнопками, унижают неопытного владельца, а бывалого выкрашивают в цвет каленого железа.



ОБЪЕМ УЖЕ НЕВАЖЕН

□ За разговором о японских внутренностях мы незаметно оказались на нашем офф-роудном полигоне в ста километрах от Москвы. И как всегда начали с вывешивания колес. Это нехитрое упражнение вскрывает большинство достоинств и недостатков автомобилей, созданных для бездорожья. VW сделал все, что мы от него хотели: он задирает поочередно передние и задние колеса и уверенно двигался во всех направлениях. Toyota охотно вывешивала только заднее колесо, а переднее так и не смогла. «Немец» выиграл за счет честной задней блокировки. У «японца» такой нет. Дальше мы развлекались, пытаясь закопаться в песке. Здесь Amarok снова выступил во всей красе. У него гораздо более отзывчивый и при этом тяговитый мотор — увереннее набирает обороты и тянет на полную катушку уже с полутора тысяч. HiLux на его фоне может похвастать только объемом своего дизеля, но в XXI веке объем уже ничего не решает.

«СМОТРИ, СНЕСУ ПРОМЕЖ НОГ»

□ Закончив на бездорожье, мы двинулись в сторону редакции. VW добрался без приключений. Чего не скажешь о Toyota. Сначала от нее шарахались все, кто пытался пристроиться сзади. А потом, уже возле Москвы, ее догнал тонированный Range Rover Sport, полный людей со взглядами, от которых вянут цветы и падают бетонные ограды. «Началось, — подумал я, — наконец-то мы постреляем». Но они лишь сказали нам, что из пикапа уже несколько десятков километров летят камни вместе с песком. Представьте себе, все сто километров японский грузовик сорил офф-роудными сувенирами! Это какие надо иметь полости?

Через несколько дней я снова пересел на Toyota и в пикау Ивану Евдокимову проникся истинным грузовым винтажным духом. Да, он едет как чугунный утюг конца девятнадцатого века. Но не в этом ли прелесть? HiLux не страшны вскрытые дорожниками трамвайные пути и полутораметровые ямы. Благодаря своей примитивности он всегда едет прямо, как на ровном асфальте, так и на танковом полигоне. Его шасси недостаточно умное, чтобы реагировать на дорожные недостатки. Согласитесь — это тоже метод, и он работает. А что касается отсутствия задней блокировки и меньшего запаса тяги, то здесь уместно вспомнить «Сказку о попе и работнике его Балде». Amarok определенно бес, а HiLux, конечно, Балда. Как там, по тексту: «...глупый ты бес, куда ж ты за нами полез? И руками-то снести не смог, а я, смотри, снесу промеж ног». Понимаете, о чем я? У Toyota огромный клиренс — почти 300 миллиметров. Она закопается там, куда VW не доедет.

