ВСЕ ФОТО МАКСА СЕРГЕЕВА

AMAROK И РОДИНА ГЕРОЕВ

КАК ДАЛЕКО МОЖНО УЕХАТЬ ИЗ МОСКВЫ, ЕСЛИ У ТЕБЯ 12 ДНЕЙ НОВОГОДНИХ КАНИКУЛ И ПОЛНОПРИВОДНЫЙ VOLKSWAGEN AMAROK? ДА ЗА ЭТО ВРЕМЯ МОЖНО ПРИ ЖЕЛАНИИ И ДО СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА, НО В ТЕХ КРАЯХ У МЕНЯ ЗНАКОМЫХ НЕМНОГО, ПОЭТОМУ Я РВАНУЛ НА МАЛУЮ РОДИНУ. МАКС СЕРГЕЕВ

500 верст не расстояние, но это если ехать по федеральной трассе М4. А мы не ищем легких путей. Мы — это я, автор этой заметки, и мой друг, тоже уроженец черноземного края (а именно — Воронежской губернии), в данное время проживающий в городе Пущино. Понятно, что мне пришлось заехать за ним. А вот дальше…

Пущино находится на трассе Москва—Симферополь, а нам надо было попасть на федеральную трассу «Дон». Вариантов было несколько, но мы, как и многие путешественники до нас, решили не возвращаться, а срезать. Как-то при этом забылось, что сразу за границей Московской области дорога кончается. При разрешенных 110 км/ч покрытие заставляло задуматься о том, что мы заблудились и попали на ралли-рейдовый спецучасток.

Amarok глотал эти неровности играючи, сообщая о них легкой тряской и шлепаньем шин. Отдельное спасибо подвесочникам VW: в отличие от большинства пикапов, даже в нашей конфигурации Heavy Duty (усиленная задняя подвеска) Amarok не склонен к подбрасыванию кормы и действительно управляется как легковой автомобиль, позволяя на трассе держать довольно высокую среднюю скорость. Вопреки ожиданиям, двухлитрового 163-сильного двигателя ему хватает. Правда узкий рабочий диапазон заставляет постоянно орудовать рычагом КП, чтобы не вываливаться из 1500–2000 об/мин. Это обороты максимального крутящего момента. Ниже 1100 об/мин двигатель норовит заглохнуть (и делает это со звуком оборвавшегося шатуна — так, что жутко становится), а выше 2200 тяги нет и растет только расход топлива, так что самый экономичный режим на трассе — 100–110 км/ч (шестая передача 2000–2100 об/мин), на таких скоростях расход топлива около 8,5 л/100 км (при включенных фарах и отопителе). Можно разогнаться и до 150 км/ч, но здесь уже расход будет около 18 л/100 км, а во всех плоскостях пикапа с обтекаемостью кирпича начинает задорно напевать ветер, выдувая из ничем не закрытого кузова весь скопившийся там снег. Кстати, все цифры скорости, указанные здесь,— это данные GPS-навигатора, а родной спидометр на шинах рекомендованной размерности 245/70 R16 оптимистично завышает показания в среднем процентов на десять.

УЗКИЙ РАБОЧИЙ ДИАПАЗОН ЗАСТАВЛЯЕТ ПОСТОЯННО ОРУДОВАТЬ РЫЧАГОМ КП, ЧТОБЫ НЕ ВЫВАЛИВАТЬСЯ ИЗ 1500–2000 ОБ/МИН

Дареный навигатор завел нас в Тулу и потащил через центр, настойчиво рекомендуя то развернуться через трамвайные пути, то повернуть под кирпич, а то и вовсе в отбойник. Но из Тулы мы все-таки выбрались, а вот 32 км от Тулы до трассы М4 «Дон» — это что-то. Это даже назвать дорогой трудно. Представьте полторы расчищенных полосы, которые идут через деревни с постоянными ограничениями 40–60 км/ч и призраки совавтопрома без осветительных приборов. Масса закрытых поворотов, обгонять просто негде. Тоже мне «срезали» — потратили около часа.

В отличие от всего предыдущего, М4 прекрасна. За исключением 70 км в Липецкой области. Проезд 52 км этой дороги стоит с девяти утра до девяти вечера для автомобиля массой до 3,5 тонны — 55 рублей, массой от 3,5 до 8 тонн — 110 рублей, свыше 8 тонн — 220 рублей. С 21.00 до 9.00 стоимость проезда составит 50, 100 и 200 рублей соответственно. Машин неожиданно мало — видимо, большинство водителей экономит и едет бесплатным «альтернативным» маршрутом через Задонск и Хлевное. Там раздолбанная двухполоска, масса лежачих полицейских и ограничение скорости 70–30 км/ч, но спецов по экономии это не смущает. Платная дорога заканчивается как раз на границе Воронежской области.

УКАЗАТЕЛЬ «РАМОНЬ — 9 КМ» Из достопримечательностей в этом центре мировой культуры можно найти ровным счетом две — замок княгини Ольденбургской и памятник изобретателю легендарной «трехлинейки» Мосину, родившемуся здесь. Дорога в этот заповедник красот и хорошей погоды весьма условная: проехал трактор — и ладно. Поэтому включаем полный привод — и вперед. Бразды пушистые взрывая и периодически проваливаясь по самое «не могу», мы все-таки поехали. Правда, придерживались «указанного трактором направления»: в воронежских полях можно нарваться на что-нибудь покруче смерзшегося чернозема. Например, картером напороться на брошенную борону.

Amarok достаточно хорошо подготовлен к российским неожиданностям: почти ничего не висит, магистрали и провода проложены по раме. Даже выхлопная система подвешена выше лонжеронов. Настораживало расположение пластикового топливного бака — он выступает на 5–7 см ниже рамы, и теоретически при преодолении перегибов машина будет садиться прямо на него. Есть, правда, два варианта защиты — пластиковый и стальной, но оба они в длинном списке недешевых опций.

Кстати, в России на Amarok штатно устанавливается только трубчатая защита картера, а все остальное за отдельные деньги, например, профилированный кусок железа, называемый «дополнительная металлическая высокопрочная внедорожная защита для коробки передач» стоит 13,1 тыс. рублей. Но все обошлось, пикап не пострадал, хотя длинная колесная база (3095 мм) все же смущала нас, как покорителей бездорожья.

Набравшись впечатлений, мы покинули Рамонь и отправились в столицу Черноземья город Воронеж. Первое впечатление нас нисколько не обмануло: дороги в Воронеже почитаются ничем не обоснованной роскошью. Санный путь лег — радоваться надо. Еду я по выбоинам — из выбоин не выеду (попробуйте произнести это быстро). Если дорог нет, то и чистить нечего, снег здесь убирается естественным путем — весной. Поэтому полный привод как включили при въезде в город, так и не отключали. Как передвигаются местные жители, понять трудно, большинство машин в городе — легковые. Но мне даже внедорожную энергоемкую подвеску Amarok было искренне жаль. Особая статья — парковка во дворах, засыпанных снегом по окна первых этажей.

Подъезжая к заправке, вы видите сразу две цены на дизтопливо с разницей в пять рублей. Это потому, что одновременно можно купить зимнее и летнее топливо. Правда, гарантий, что оба насоса не качают топливо из одной емкости, никаких. Поэтому не соблазняюсь дешевизной. Особенно если вы зимой путешествуете на VW Amarok с высокофорсированным дизелем би-турбо.

Ночь, АЗС с символикой одной в прошлом очень известной фирмы, в названии изменена одна буква, как обычно, две цены на дизтопливо (19,20 — летнее, 23,90 — зимнее), замерзшая заправщица. На свой страх и риск заправляем полбака (40 л). Простояв ночь на 18-градусном морозе, утром Amarok около 10 секунд грелся свечами накаливания, а потом бодро завелся с полуоборота и затарахтел дизелем, изредка постанывая турбинами. Главный его минус в наших условиях эксплуатации — отсутствие указателя температуры охлаждающей жидкости. Его нет не только на панели приборов, в компьютере этих данных тоже нет, поэтому, пока не прогрелся двигатель, едем «в полпедали». Понять, что двигатель прогрелся, можно только по тому, что в салон пошел теплый воздух. Признаю, инженерам VW удалось создать наиболее гармоничный пикап из всех, на которых мне приходилось ездить. В нем достаточно места для того, чтобы путешествовать втроем, если даже рост седока второго ряда превышает 190 см. Почему именно втроем? Просто фирменных аксессуаров типа кунга или крышки на кузов у Amarok еще нет, а перевозить вещи зимой в открытом кузове не самая удачная мысль. ■

AMAROK НЕ СКЛОНЕН К ПОДБРАСЫВАНИЮ КОРМЫ И ДЕЙСТВИТЕЛЬНО УПРАВЛЯЕТСЯ КАК ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ, ПОЗВОЛЯЯ НА ТРАССЕ ДЕРЖАТЬ ДОВОЛЬНО ВЫСОКУЮ СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ

ФИРМЕННЫХ АКСЕССУАРОВ ТИПА КУНГА ИЛИ КРЫШКИ НА КУЗОВ У AMAROK ЕЩЕ НЕТ