

Третий — не лишний

На языке индейцев-инуитов «амарок» означает «волк». Но это всего лишь игра слов, точнее — удачное сочетание звуков, благозвучное в любом языке. В новом пикапе Volkswagen нет ничего от беспощадного хищника, хотя совсем уж безобидным Amarok его не назовёшь.

Текст: Александр Фёдоров <> Фото: автора и Volkswagen NFZ





Амарок — уникальное сочетание надёжных технических решений и инновационных инженерных технологий.

* Внешность автомобиля — выразительная, элегантная и брутальная одновременно — выполнена в стопроцентно фирменном стиле.

✱ Полноценная пятиместная кабина и вместительный кузов. Множество дополнительного оборудования и стильных аксессуаров. С поставленной задачей дизайнеры и конструкторы справились замечательно.

Выхода этого автомобиля поклонники марки с нетерпением ждали с того самого момента, как только появились первые фотографии прототипов. Уже по этим фото было ясно: грядет особенный автомобиль. Мощная рама, большая кабина, просторный кузов, неразрезной задний мост, подвешенный на рессорах, и независимая передняя подвеска.

Современный пикап – вовсе не тот утилитарный автомобиль американского фермера, каким он был долгие годы. Конечно, можно загрузить его бидонами с молоком и отправиться на рынок или накидать в кузов доверху плодородного навоза. В Техасе или Айдахо многие со своими пикапами так по-прежнему и поступают. Но Amarok его создатели придумывали как «третий» автомобиль, подразумевая, что первым будет, скорее всего, представительский седан, вторым – спортивная машина, а третьим как раз он. А место бидонов и навоза в кузове займут «мужские игрушки»: палатки и бивачный скарб, оборудование для дайвинга или серфинга, надувная лодка, подвесной мотор и охотничье снаряжение. То есть машина не для тех, кого возят, а кто ездит сам, любит это дело и получает от него удовольствие.

В горах Патагонии

Презентацию нового автомобиля устроили в Южной Америке. Марка Volkswagen давно перешагнула рамки и границы европейского континента, собственные заводы VW есть в Бразилии, Мексике, Китае, а с недавнего времени – и в России. Производство нового пикапа стартовало на заводе в Аргентине, поэтому и тест-драйв для мировой прессы решили устроить в экзотических предгорьях Патагонии, почти на самой границе с Чили.

Сказать, что добираться до Аргентины долго – не сказать ничего. За почти 15 часов беспосадочного перелета от Парижа до Буэнос-Айреса пассажир эконом-класса успевает не только крепко выпить, закусить, поспать и потом протрезветь, но и посмотреть кино, почитать книгу, перезнакомиться со всеми соседями по самолету. Взглянув после всего этого на часы, он с тоской осознает, что до посадки еще – четыре часа... Ночь в Буэнос-Айресе, еще два часа лету – и мы в местечке Сан-Карлос де Барилоче в предгорьях Патагонии.

Это совсем другой, очень необычный мир. Проехав за два дня около 300 километров, мы встречали сначала березы и елки, потом бамбук и величественные секвойи, дальше низкорослый кустарник и кактусы. Сверху, с самолета, пампасы чем-то напоминают нашу тундру, которая буквально на глазах сменяется альпийским лугами и озерами. Как еще описать аргентинскую Патагонию? Представьте себе величественные, с прозрачной водой швейцарские или австрийские озера, но не огороженные со всех сторон частнособственническими заборами, а абсолютно доступные, на берегу которых в любом месте можно останавливаться, разбивать палатку и жить сколько угодно в свое удовольствие – это и есть Патагония.

Вековые деревья
и величественные
озёра Патагонии –
прекрасные
«декорации» для
первого эффектного
выступления Amarok.





Одним словом, место с точки зрения красот было выбрано беспрюгрешное. Ну, а что машина?

Буквально с трапа самолета мы отправляемся на внедорожный полигон. Первое, о чем просит меня там немецкий инструктор, — включить внедорожный режим и... убрать ногу с педали газа. Песок, дно стремительной речки, головокружительные подъемы и спуски, глубокая колея — наш автомобиль уверенно двигается вперед. От водителя требуется, чтобы он лишь направлял машину по более-менее безопасному маршруту.

Эта трасса недвусмысленно дает понять, что в лице нового Amarok водитель имеет дело с очень серьезным внедорожным автомобилем. Проектируя машину с чистого листа, инженеры и конструкторы Volkswagen учли не только пожелания потенциальных клиентов, первое из которых — сделать автомобиль побольше. Стандартную для пикапов 3-метровую базу увеличили почти на метр, ширину — на 100–140 мм, высоту — на 40–80 мм. В результате получился очень простор-

ный салон и очень приличная грузовая платформа. В самом узком месте кузова, между колесными арками, можно поперек поставить так называемый «европоддон», длина которого составляет 1 м 20 см. Общая полезная площадь кузова, позволяющего перевозить, например, квадроцикл, получилась более 2,5 квадратных метра. А грузоподъемность машины — почти 1 200 кг.

В пикапе воплощено все лучшее, что присуще сегодня моделям Volkswagen: проходимость Touareg, выносливость Transporter, комфорт Multivan. Ещё одно важное событие: в автомобиле дебютировала уникальная трансмиссия. Во-первых, Amarok может быть только заднеприводным. Это базовая версия, которая предназначена для тех клиентов, которые интересуются прежде всего функциональностью пикапа и его грузовыми возможностями. Следующий вариант, предназначенный в том числе для преодоления серьезного бездорожья, — задний привод плюс, при желании жестко подключаемый полный привод и понижающая передача. В любом типе трансмиссии

предусмотрена жесткая блокировка заднего дифференциала (опция) и даже электронный помощник при езде по относительно умеренному бездорожью. В последнем случае электроника сама будет ограничивать скорость на спуске и активировать внедорожный режим ABS. Если прибавить сюда уникальную для пикапа управляемость, электронную систему поддержания курсовой устойчивости ESP (входит в стандартную комплектацию), то дело останется за малым — подобрать подходящий мотор.

В малом жанре

Мир пикапов знает множество примеров крайностей. Например, когда двигатель был такого объема и с таким аппетитом, что в пору было монтировать в кузове второй бак для топлива — так много его требовалось. Сегодня, в век экономии и экологии, выбор конструкторов остановился на новейшей разработке инженеров Volkswagen — двухлитровом bitDI мощностью 163 л.с. Этот дизельный двигатель

В лице нового Amarok водитель имеет дело с очень серьёзным внедорожником, который, впрочем, будет очень дружелюбен к своему владельцу.



★ В просторном пятиместном салоне — масса вариантов трансформации сидений. Здесь также можно перевозить дополнительную поклажу.

оснащен системой непосредственного впрыска Common-Rail и двойным турбонаддувом, позволяющим уже при 1500 об/мин достигать максимального крутящего момента 400Нм. Еще одна очень важная характеристика — уникально низкий (около 7,6 л) средний расход топлива. На одном баке (емкостью 80 л) водитель Amarok может проехать по трассе без дозаправки более 1000 километров.

Второй вариант двигателя (он появится на рынке чуть позже) — четырехцилиндровый TDI мощностью 122 л.с. Оснащенный турбиной, он будет развивать крутящий момент 340 нм при 2000 об/мин. Оба двигателя бьют рекорды в своем классе как по феноменально низкому уровню вредных выбросов (менее 200 г/км), так и по экономичности.

К тандему мотора и 6-ступенчатой механической коробки передач долго привыкать не придется. Во-первых, прекрасный крутящий момент и удачно подобранные передаточные числа позволяют ехать на 3–4 передачах почти как на «автомате». При трогании с места на подъеме электроника заботливо даст пару секунд на включение передачи, она же на спуске при включенном внедорожном режиме подержит когда надо тяжелый автомобиль на тормозах, оптимально рассчитывает подачу топлива для безопасного движения вниз.

На любой вкус

На российском рынке Amarok будет предлагаться в трех комплектациях. В базовой версии ставка будет сделана на функциональность и надежность пикапа. Управление стеклами, блокировка замков и регулировка зеркал осуществляются вручную. Передний бампер, ручки и зеркала — не крашенные.

Комплектация Trendline дополнена окрашенными в цвет кузова передним бампером, ручками дверей и наружными зеркалами, а также электростеклоподъемниками, электроблокировкой замков дверей и электроприводом наружных зеркал. Также здесь есть магнитола с CD-плеером, полуавтоматическая климатическая установка Climatic, multifunctionальный дисплей, круиз-контроль, противотуманные фары и легкосплавные 16-дюймовые колесные диски.

Топовая версия — Highline. Она дополнена хромированными элементами: наружными зеркалами, накладками на кузове и в салоне, окрашенными в цвет кузова расширителями колесных арок.

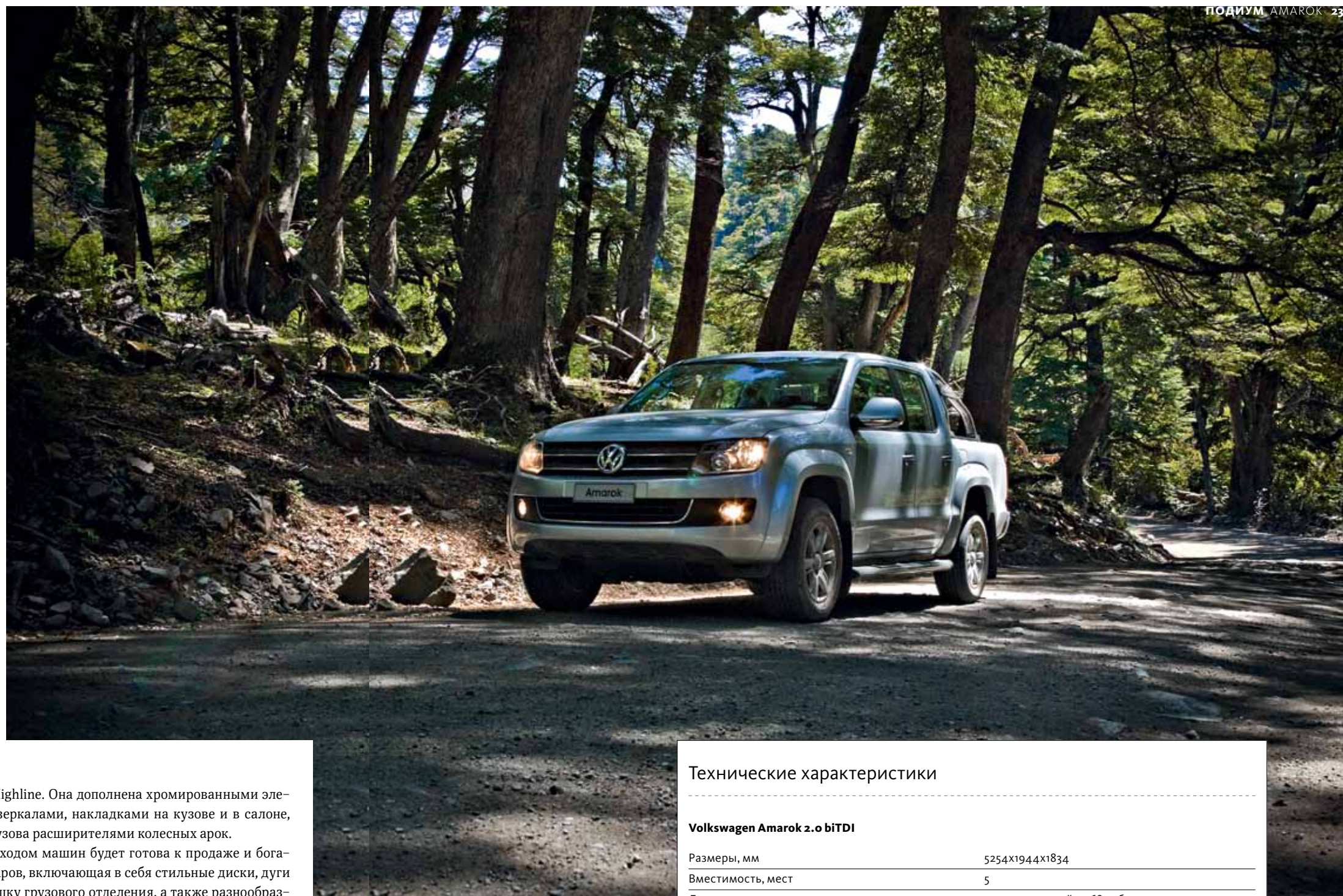
Одновременно с выходом машин будет готова к продаже и богатая коллекция аксессуаров, включающая в себя стильные диски, дуги и пороги, хардтоп, крышку грузового отделения, а также разнообразные системы крепления груза.

С российским акцентом

Дакар-2010, во второй раз проходивший по территориям Чили и Аргентины, стал первой «динамической презентацией» Amarok. Ведь концерн Volkswagen предоставил в распоряжение организаторов 20 премьерных машин, а еще 15 пикапов достались представителям прессы и команде Volkswagen Motorsport. Все машины успешно преодолели самое сложное ралли мира.

Российские продажи нового пикапа стартуют летом. Серьезную ориентацию «Volkswagen коммерческие автомобили» на наш рынок подчеркивает тот факт, что примерно через год у пикапа появится бензиновый двигатель. В разговорах с нами инженеры и маркетологи не исключали и появление в будущем в линейке автоматической трансмиссии — специально для России.

www.vw-commercial.ru



Технические характеристики

Volkswagen Amarok 2.0 bitDI

| | |
|---|--------------------------------------|
| Размеры, мм | 5254x1944x1834 |
| Вместимость, мест | 5 |
| Двигатель | 4-цилиндровый, 1968 куб.см |
| Мощность | 163 л.с. при 4000 об/мин |
| Крутящий момент | 400 нм при 1500 об/мин |
| Коробка передач | Механическая 6-ступенчатая |
| Привод | Задний / Подключаемый полный 4Motion |
| Максимальная скорость | 182 |
| Разгон 0-100 км/ч, с | 10,8 / 11,1 |
| Расход топлива, средний л/100 км | 7,6 / 7,7 |
| Объем топливного бака, л | 80 |
| Нагрузка на крышу | 100 кг |
| Максимальная масса автопоезда при подъеме | 5500 кг |
| Глубина преодолеваемого брода | 500 мм |
| Диаметр разворота 1 | 2,95 м |