



Терамонстр

Генетические опыты над легковыми автомобилями, которыми увлеклись в концерне Volkswagen, дали неожиданный результат: на гольф-платформе выращен монстр. Большой кроссовер Volkswagen Atlas уже продается в Америке, а в конце 2017 года появится и у нас, но под другим именем — Teramont. Чтобы поехать на американском Атласе и представить, каким будет его российский клон, я отправился в Техас.

Константин СОРОКИН, фото автора и фирмы Volkswagen

Гольф-класс? Ей-богу, нас дурят! Огромный Volkswagen Atlas выглядит так, словно построен на «коммерческой» платформе T5. Причем построен с американским размахом и, pardon, с нарушением субординации. Ведь габаритами (больше пяти метров в длину и почти два метра в ширину!),

размерами салона и пассажироместимостью («в базе» здесь семь мест) гольфмонстр превосходит топовую модель — Volkswagen Touareg! Большой Atlas — очередной продукт промышленной «матрицы» MQB (Modularer Querbaukasten — «поперечная модульная платформа»), позволя-

ющей создавать автомобили методом блочного конструирования, как из детского конструктора. Так быстрее, дешевле и по-инженерному эффективнее. Параллельно с самой машиной модульная «матрица» прописывает и ее технологический портрет, подсказывая, как адаптировать существующее сборочное производство, — это еще одна статья экономии. Получается, что «матричные» автомобили заметно дешевле тех, что построены с чистого листа? В данном случае едва ли: сэкономили на готовых «кубиках», немцы здорово

потратились на дополнительную прочностную адаптацию конструкции, ведь Volkswagen Atlas — это самая крупная машина, созданная MQB-матрицей. Дизайн получился по-немецки сдержанным. Без новомодных икс-фейсов, сложносопряженных плоскостей и асимметричного остекления. Но узнаваемость стопроцентная, потому что нарисована машина фирменными карандашами. В поясной линии и обрамлении колесных арок проглядывают Amarok и Tiguan, а профиль задних фонарей точь-в-точь как у Пассата. В об-



Ценители премиум-интерьеров наверняка найдут в салоне Атласа/Терамонта пару-тройку причин для недовольной гримасы. Но ведь на своей исторической родине, в Америке, этот автомобиль позиционируется как сравнительно недорогое и практичное семейное транспортное средство



Мультимедийная система похожа на ту, что устанавливается на кроссоверах Skoda Kodiaq. У экрана очень приличная графика, антибликовое покрытие, высокое быстродействие и крупные иконки. А аудиосистема Fender работает отменным звучанием



щем, das Auto. И у такого образа будет много поклонников.

Знакомство с Атласом я начал с полноприводной версии, оснащенной V-образной «шестеркой» рабочим объемом 3,6 литра и восьмиступенчатой автоматической коробкой передач Aisin. Представив себя послушным ребенком, открыл заднюю дверь (ширина дверного проема в самом просторном месте — 87 см!), отодвинул диван и залез на третий ряд. Вернее, не залез, а зашел: чуть пригнул голову и плюхнулся в кресло. Ощущения — сногшибательные! В том смысле, что ноги-то как раз чувствовали себя прекрасно (ступни не зажаты, колени не расклинены), да и голова не подпирала крышу. Используя эффект амфитеатра, можно следить за дорогой: обзорность впереди прекрасная. Настроившись сидеть в позе эмбриона, я искренне удивился простору и тому, что, поворачиваясь, ухитрялся доставать вещи из багажника. Кстати, остаточный размер «кладовки» при семи пассажирах на борту здесь составляет 270 литров — как у маленького хэтчбека.

А теперь — внимание! — почувствуйте себя пассажирами бизнес-класса. Это я уже восторженно вещаю с заднего сиденья шестиместного Атласа, в салоне которого стоят раздельные кресла второго ряда. Причем стоят так широко, что запасу личного пространства удивятся даже неизлечимые интроверты. Такой вариант салона — опциональный, и доступен он для машин в средней (SE) и дорогой (SEL) комплектациях. Впрочем, «эконом-плюс» с трехмест-

ным задним диваном тоже божественен. Мягкие, но не топкие подушки сиденья, очень много места для ступней, удобный наклон спинки и непривычный объем воздуха. Шикарно!

Прыгаю... Нет, вхожу на водительское место. Прямые линии передней панели напомнили Passat B8, бездонный колодец между передними сиденьями опять пробудил аналогии с коммерческими автомобилями, а увидев перед собой высоченную линию капота, я почувствовал себя водителем американского грузовика. Какая посадка! Даже если поднять сиденье в верхнее положение, над головой остается столько места, что хочется натянуть ковбойскую шляпу.

Бензиновый VR6 завелся, едва вздрогнув. Селектор «автомата» тактильными щелчками перескочил в Drive — let's go! Разгонная динамика — смесь приличного напора V-образной «шестерки» и спрессованных во времени переключений передач «автомата». Рулевое управление легкое, причем во всех смыслах этого слова. Усеченная снизу баранка отлично лежит в руках, причем усилия на ней оказались значительно меньше ожидаемых. Отклики на работу рулем точные, запаздывания минимальны, а шасси удивило малыми кренами. Визуально я управляю раздутым монстром, а тактильно — легковым автомобилем! Причем не самым плохим.

Однако в предельных условиях подводят шины: «универсальный» Continental CrossContact LX Sport слишком рано начинает скользить. Зато

«автомат» на провокационное дросселирование (это когда хаотично топчешь педаль газа) реагирует индифферентно — скорее всего, в режиме рваного московского трафика большой Volkswagen не будет раздражать запоздалыми и ошибочными переключениями.

На разных по качеству дорогах Техаса подвеска вела себя стойчески. Запас энергоемкости мне хватало везде, замыканий и раскочки на пологих неровностях не возникало, заметных колебаний неподрессоренных масс (я ездил на машине с 18-дюймовыми колесами) не ощущалось. На руле чувствовались мелкие вибрации от гребенки, но ничего ужасного я в этом не вижу. Резюме: последние два-три километра до дачи (ну это когда жуть как хочется пива, а валить по колдобинам боязно) das grosse Auto позволит преодолеть быстрее привычного, заметно сгладив пики вертикальных ускорений.



НЕПЛОХО ШЛА...
ТЕПЕРЬ ПРОЙДЕТ, ГДЕ ХОЧЕШЬ



ZIC

НОВАЯ ЖИЗНЬ ДВИГАТЕЛЯ



www.zicoil.ru



Внешних отличий у нашего Терамонта от заокеанского Атласа будет немного: другой передний бампер, чуть меньше хрома и пара-тройка отделочных штрихов

Ложка дегтя — шум. Вернее, «акустическая непремияльность», на которую среагируют уши эстетов. На высокой скорости (120 км/ч и выше) над головой начинает посвистывать ветер, и едва ли не во всех режимах движения по днищу скребется дорожный мусор. На втором ряду дорога слышна сильнее, а на третьем — совсем сильно: главным образом из-за резонансного эффекта от колесных арок.

Полноприводной трансмиссией 4Motion пятого поколения (она работает по схеме torque on demand, подключая заднюю ось) на Атласе управляет поворотная «шайба» — аналогичная той, что установлена на новом Тигуане. Фишка — в наличии пользовательских настроек, позволяющих программировать свой собственный «виртуальный» офроуд (читай: регламентировать работу противобуксовочной системы, электронной педали газа и внедорожных ассистентов — для условий, в которых вам приходится вязнуть чаще всего). Тарированного «презентационного» бездорожья в Техасе не предлагалось, доступ на частные фермерские угодья перекрыли шлабгаумы, но я все же отыскал дырку в заборе и попробовал заехать по диагонали на заведомо непреодолимый травянистый холм. И что вы думаете? Заехал! Причем со страху (This area is protected by Smith & Wesson!) забыв перевести «шайбу» трансмиссии во внедорожный режим. В общем, не чинные от снега дворы, размытые дачные канавы и плотный песок импровизированных зон отдыха Atlas — то есть Терамонт — преодолел. Тяги хватает, а клиренс здесь 203 мм.

Расход топлива на шоссе-хайвейный круг 200 км с элементами импровизированного бездорожья составил 10 л/100 км. Для машины с бензиновым

мотором объемом 3,6 литра это отличный результат.

О двигателе 2.0 TFSI ничего сказать не могу: двухлитровых Атласов в Техасе нам не показали. Но немцы признались, что «даунсайзинговый» 2.0 TFSI, который по американской спецификации развивает 238 л.с., для России придушат на целых 20 «лошадок». Дескать, налоговые поправки, экология, бла-бла-бла... Но мое воображение рисует иной расклад. Нагруженный мотор немцы деформировали, чтобы обеспечить ему приемлемый ресурс. К тому же щадящая программа управления сделает его более терпимым к качеству топлива и масел и поможет легче переносить некаленифицированное обслуживание — для России это все еще актуально. Думаю, есть и маркетинговая причина. Загляните в таблицу с характеристиками (я привожу ее американскую версию, потому что российской пока не существует), представьте себя в роли продавца и убедите человека купить дорогой Терамонт с мотором VR6. Как будете отговаривать от двухлитровой «турбы» с близкой отдачей и едва ли не лучшей моментной характеристикой? А вот разница в 60 л.с. — это уже аргумент.

Впрочем, пока эти разговоры не имеют смысла, потому что российские прайс-листы и перечни комплектаций сформируют не раньше осени. Заказы на Терамонты дилеры начнут принимать в ноябре, а живые машины появятся в лучшем случае к Новому году. На внутреннем ценовом поле Терамонт спозиционируют между моделями Тигуан и Touareg, а в качестве внешнего ориентира будут взяты актуальные цены на автомобили Ford Explorer (на сегодняшний день — от 2,75 млн рублей), Honda Pilot (от 3 млн) и Toyota Highlander (от 3,6 млн).



Под полом багажника Атласа — пустота. Но у Терамонта здесь будет лежать докатка

Простой Teramont в комплектации S (в Америке такая машина стоит от 33 тысяч долларов) с тканевой обивкой салона, полностью светодиодным головным светом, двухзонным (раздельно для передних и задних мест) климат-контролем и мультимедийной системой с 6,5-дюймовым тачскрином у нас тоже будет. И подозреваю, что он окажется самым востребованным. По крайней мере, мои многолетние знакомые не раз говорили, что согласны выкладывать деньги за внутренний простор и удобство, но не хотят переплачивать за навязанные «премиальные» атрибуты.

Роботофобы, выдыхайте: преселективных коробок передач на российских Терамонтах не будет. Завод в штате Теннесси, откуда к нам повезут большие Фольксвагены, производит машины только с «автоматами», а в российской спецификации — и с полным приводом (переднеприводные Терамонты made in USA ориентированы на местный рынок).

Что с обещанным дизелем? Как говорится, вброс был зачетным. Правда же такова, что в Америке, Китае и на рынках Ближнего Востока такой мотор никому не нужен. А закладывать дизельную модификацию только для России с ее скромными объемами продаж финансово невыгодно. Так что если хотите большой, полноприводный и семиместный семейный «дизель», то улучшайте демографическую ситуацию — увеличивайте рождаемость и повышайте емкость российского рынка. Не забывая зарабатывать достаточно для того, чтобы иметь возможность купить автомобиль по цене квартиры. Иначе — никак. □

Паспортные данные*

Автомобиль	Volkswagen Atlas		
Модификация	2.0T	V6 FWD	V6 AWD
Тип кузова	пятидверный универсал	пятидверный универсал	пятидверный универсал
Число мест	7	7	7
Размеры, мм	длина	5036	5036
	ширина	1989	1989
	высота	1778	1778
	колесная база	2979	2979
	колея передняя/задняя	1708/1723	1708/1723
Дорожный просвет, мм	203	203	203
Угол съезда/въезда, град.	20,4/22,4	20,4/22,4	20,4/22,4
Угол рампы, град.	17,5	17,5	17,5
Объем багажника, л (SAE)	583/1572/2741**	583/1572/2741**	583/1572/2741**
Снаряженная масса, кг	н.д.***	1967	2042
Полная масса, кг	н.д.	2552	2720
Двигатель	бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом	бензиновый, с непосредственным впрыском	бензиновый, с непосредственным впрыском
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	6, V-образно****	6, V-образно****
Рабочий объем, см ³	1984	3597	3597
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	82,5/92,8	89,0/96,4	89,0/96,4
Степень сжатия	9,6:1	12,0:1	12,0:1
Число клапанов	16	24	24
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	238/175/4500	280/206/6200	280/206/6200
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	350/1600	361/2750	361/2750
Коробка передач	автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод	передний	передний	полный, с многодисковой муфтой в приводе задних колес
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	дисковые	дисковые	дисковые
Размерность шин	245/60 R18	245/60 R18; 255/50 R20	245/60 R18; 255/50 R20
Расход топлива, л/100 км (ЕРА)	городской цикл	н.д.	13,1
	загородный цикл	н.д.	9,4
	смешанный цикл	н.д.	11,8
Емкость топливного бака, л	70,4	70,4	70,4
Топливо	бензин АИ-92	бензин АИ-92	бензин АИ-92

* Спецификации для рынка США

** С тремя/двумя/одним установленным рядом сидений

*** Н.д. — нет данных

**** С рядно-смешанным расположением цилиндров