

**Автомобиль резво взял со светофора и, непринужденно оставив далеко позади практически весь, приторможенный электронным регулировщиком поток, вырвался на оперативный простор неожиданно свободной МКАД. И, чуть «повысивав» на пяти ее полосах, прочно утвердился в крайнем левом ряду.**



Картинка для столицы вполне заурядная. Если бы не то обстоятельство, что ваш корреспондент, да простит его ГАИ, позволил себе полихачить не на крутомспорт-кареи даже не на некой «заряженной» версии легкового Ford, Opel, Skoda или представителе премиум-сегмента. Подо мной был вполне себе утилитарный, более двух тонн весом, пятиметровый представитель коммерческой линейки концерна «Volkswagen» пикап Amarok, взятый «АвтоВзглядом» на длительный тест.

И так получилось, что первые две недели испытаний Amarok провел вроде бы в несвойственной для него городской стихии. «Пробки», вечное ерзанье на первой-второй передачах, узкие дворовые проезды, трудности с парковкой...

Господа, этот автомобиль все перечисленные и другие проблемы городского трафика решает на раз! Резвый старт со светофора — турбированный 163-сильный агрегат

уверенно справляется с задачей. Практически легковое (да что там — просто легковое) рулевое управление позволяет легко бросать здоровенный автомобиль в любой просвет между машинами, движущимися в соседних рядах. Достаточно легкий руль не создает проблем и при парковке. Конечно, радиус поворота в 13 метров заставляет делать несколько лишних движений, но не настолько, чтобы почувствовать даже секундное раздражение. Правда, в мегаполисе несколько раздражает очень короткая первая передача, требующая немедленного переключения выше, но это, скорее, ворчание водителя, привыкшего к «автомату». Хотя, конечно, на АКП Amarok выглядел бы полным красавцем. И производитель обещает, что оснастит им пикап уже в третьем квартале этого года. Очевидно, что он перекочет сюда с Touareg. Причем восемь его ступеней если и сделают 2-х литровый турбодизель задумчивым, то настолько незначительно, что явных неудобств это создать не должно ни в одном из режимов езды. Хотя, конечно, под него неплохо было бы позаимствовать у того же Touareg и 3-литровый силовой агрегат, но тогда машина сильно подорожает, давая конкурентам значительное преимущество. Пока же, на наш взгляд, VW Amarok — лучшее предложение на рынке по совокупности всех составляющих.



Взять тот же комфорт. «Немец» заметно просторнее конкурентов не только с точки зрения водителя и пассажира переднего сиденья. Сзади здесь очень свободно почувствуют себя и трое взрослых. Ни Mitsubishi L200, ни Mazda BT50, ни Toyota Hilux такого комфорта не предоставляют. А Nissan Navara или Dodge Ram стоят уже совершенно других денег.

То же можно сказать и о подвеске. Плавность хода Amarok почти, не побоюсь этого сравнения, американская. А любые неровности (будь то легкие трещинки и огрехи дорожников на Звенигородке или Ленинградке или серьезные ухабы Малого и Большого бетонных колец, не говоря уж о незамечаемом автомобилем «шкуродере» среднеукатанного грейдера) проглатываются «немцем» на любых скоростях совершенно незаметно для седоков.

А расход топлива? За две недели городской езды с редкими вылазками на ближнюю дачу, что под Икшей, у автора этих строк создалось впечатление, что Amarok не столько расходует, сколько сам производит соляру и заливает в бак. Я не попадал в глухие «пробки» и, правильно выбирая маршруты, ездил по Москве, похоже, в смешанном режиме, поскольку бортовой компьютер радовал меня цифрами максимум в 8 л/100 км. Кстати, эта еще одна замечательная особенность пикапа — он отлично помогает сэкономить на топливе, услужливо подсказывая необходимость перехода на ту или иную передачу. И если точно следовать рекомендациям — на солярке вы точно не разоритесь. При этом умница Amarok немедленно понимает, когда драйвера переполняет адреналин и тому хочется динамичной езды. «Шпаргалки» немедленно отменяются, и машина превращается в боевой болид. Хотя и при агрессивном вождении бак опустошается во вполне разумных пределах.

И здесь конкуренты вновь позади. Правда, на рынок вышел новый Ford Ranger, заявляющий по всем параметрам не менее вкусные характеристики. Но об этом, как, впрочем, о грузовых и внедорожных способностях VW Amarok — в следующих наших отчетах.