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, езди 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. Сравнивать 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 задирал 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 пику 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.

[redacted]