

Старый и новый

Белоснежный Туарег, несмотря на великолепную отделку прекраснейшей кожей, имел два реальных «недостатка». Во-первых, у него не было потолка из чёрной алькантары, а во-вторых, на момент тест-драйва, он уже имел вполне официальный статус «старый», так как новый «заместитель» уже вовсю «катал» на себе всех желающих посмотреть и потрогать новый Туарег. А желающих после презентации машины «Автоцентром Керг», которая состоялась на песчаном пляже парк-отеля Смолино, было хоть отбавляй. Но «отбавлять» клиентов не в правилах компании, поэтому два Туарега одновременно — «старый» и «новый», для сравнения у меня взять не получилось, поэтому еду, сначала на «старом». Новый Туарег занят тест-драйвом с утра до ночи.



Если уж совсем коротко вспомнить путь развития внедорожников компании, то начать надо, пожалуй, с машины Kubelwagen, на которой «вермахт» неудачно пытался «оценить» бездорожье России, и производной от него модели Volkswagen Type 181, которую оригиналы эксплуатируют еще до сих пор. Сам видел месяц назад в Испании на автозаправке. Дальнейшее «бездорожье» компании покрыто разными невыразительными, без подвигов, историями. А вот в 2002 году Фольксваген, без предупреждения выпустил на мировой рынок первый Туарег, который без всякого стеснения стал диктовать новые законы в своём классе.



Обычно «новичков» не любят, но тут спорить было трудно, внедорожный характер с прекрасной асфальтовой управляемостью, мгновенно двинули Туарег в отряд «популярных». «Атака» на клиента пошла с двух «фронтов». С одной стороны, бесконечным набором «люксовых» опций,



которым в изобилии «кормили» всех желающих, поклонников марки приучили к сегменту «премиум», а с другой стороны, кадры прыгающих и носящихся по барханам во время бесконечных трофи-рейдов Туарегов, не давали покоя владельцам Туарегов, толкая на то, чтобы на своём собственном автомобиле испытать его внедорожные свойства. Мне «внедорожники» никогда не грели душу, и, если бы не великолепный салон из кожи, в которую зашито было почти всё, я бы так и остался практически равнодушным. Едет хорошо, это так и есть



Так ведь и «кушает» совсем не без аппетита, в городе, в жару, бортовой «счетовод» показал, около 26 литров. По моему мнению, бензиновый мотор на такой машине, мягко скажем, лишний. Мощный мотор в городе похож на слона, которому тесно. За городом Туарег стал значительно скромнее и перешёл на свои 13-15 литров на «сотню». Предвижу споры, что, дескать «можно и меньше». Можно, спорить не буду, только для этого не нужен мощный мотор и комплектация «индивидуал



». Дружелюбностью в салоне «старый» Туарег не отличается, во всяком случае, визуально. Шесть «кругляшей» на «приборке», на мой взгляд, многовато, думаю, что мало найдётся водителей, кому постоянно интересно и жизненно необходимо знать температуру масла в двигателе.



А количество кнопок на «бородe» консоли наводит на стандартное " без бутылки..." ну и так далее. Низко расположенные переключатели «поворотников» и большой руль, неудобные кресла (редкость для немецких машин) — всё лишний раз напомнило о том, что нельзя соединить «легковое» и «внедорожное». Тишина в салоне — это да, есть. Аэродинамика тоже неплохая, боковые «лопухи» зеркал остаются чистыми, не собирая на себя грязь от омывателя стёкол на большой скорости.

Но куда деть крены, которые есть даже в пневмоподвеске, куда деть высокий центр тяжести, который постоянно напоминает тебе о том, что ты сидишь во «внедорожнике».



Речь совсем не о том, что машина плохая, количество проданных Туарегов на сегодняшний день таково, что Фольксваген мог вполне на этом «гребне» ехать и дальше, занимаясь только тем, что не спеша улучшал бы и так уже хорошее. Речь о том, что Фольксвагену этого мало. Или всё или ничего. Надо в очередной раз поднять планку.

Откатав на «старом» Туареге несколько часов, расстанусь с ним без малейшего сожаления, и с мыслями о том, что тот компромисс «бездорожья» и «дорожности» видимо, максимален, больше ничего сделать нельзя, и чем же может отличаться «новый» Туарег от «старого»?



«Новый» без устали катал «тест-драйвы» и свободен для меня оказался только к вечеру. И на этом спасибо, при таком ажиотаже можно было месяц ждать, за два дня две тысячи километров на спидометре. Это говорит не просто о любопытстве, а о настоящем неподдельном интересе. Внешний вид. Я не помню еще ни одной модели, чей внешний облик был бы принят с первых дней на «ура» единогласно. Всегда есть у кого-то «Вау», у кого-то, явное «Фи».

В данном случае, всё абсолютно по Пелевину, «Вау-эффект» присутствует. Туарег стал стильней, легче и элегантней, в то же время он больше, как в цифрах, так и внешне. Элегантность достигнута большей чистотой линий.



Отпечатки рук Вальтера де Сильвы отчётливо видны не только на решётке радиатора, но на всём дизайне машины в целом. Кто-то говорит, что машина похожа на Порше, кто-то видит в неё абсолютно новую формацию Туарегов. Ясно одно, Туарег, не просто «сидит» в премиум-сегменте, а развалился там по-королевски.

Критика без конструктивных предложений безнравственна, так и тут, рассуждать об этом можно только сев за руль нового Туарега. На самом деле сегодня уже существует некая информация о том, что в своё время инженеры компании Фольксваген занимались разработками внедорожника Бентли. Затем проект был свёрнут и убран в «стол», а когда пришло время нового Туарега, наработанное по Бентли, пустили, как говорится в дело. Идея этой истории такая же элегантная, как и сам новый Туарег, хотя и похожа на удачный ход маркетологов компании Фольксваген.



Но с другой стороны...

Высочайшее качество материалов интерьера «нового» Туарега настолько очевидно, что не требует специальных тактильно-визуальных оценок, и вполне могло бы «сделать честь» даже и Бентли.



На проработку элементов потрачены многие и многие часы, всё с точностью до мелочей соответствует, понимаю того, каким должен быть «премиум». Мелочей, кстати, нет, один только «ключ» зажигания чего стоит.

Детали и элементы стали более «лаконичными», и от «квадратиш практиш» немцы подались в сторону элегантности. С «правильным» рулём встали на «место» подрулевые переключатели, а «правильность» руля стала заключаться в том, что машина стала управляться совсем не так, как предшественник. Рулевое управление полностью перенастроено, в более «легковую» сторону, поэтому отслеживать траектории движения стало значительно легче, а реакции на руль стали более чёткими.



Недавний тест микроавтобуса Фольксваген Каравелла, навёл меня на мысль о том, что «лёгкость» это одно из тех ключевых слов, которые выдаются при создании нового автомобиля.

Так и для нового Туарега, всё стало ощутимо легче. Трехлитровый турбодизель в сочетании с восьмиступенчатой коробкой, везёт машину абсолютно не напрягаясь, «отрабатывая» всю свою стоимость, до последнего евроцента, а точнее рубля, с любого диапазона.

Покрутившись для начала по городу, а потом, выехав на трассу, а потом снова в город, за несколько часов таких покатушек, цифры на бортовом компьютере показали, что расходовал я в среднем десять литров дизельного топлива. Причём на не обкатанной машине. Тяга дизеля, это уже не бином Ньютона, практически для любого автолюбителя, с таким мотором приятно ездить как в городских пробках, так и загородных поездках.



Не знаю, как им это так удаётся, но казалось бы, та же самая пневмоподвеска, а совершенно другие ощущения. Ни каких кренов, ни каких раскаток, машина рулится, как хороший седан бизнес класса, а уже утром, переведя «колёсико» в режим «динамик» обнаружил, что машина стала жёстче и азартнее. Не ошибусь несколько, если предположу, что вся эластокинематика в новой машине переработана полностью. Но больше всего мне хочется попробовать Туарег на обычной пружинной подвеске.

Если в «старой» машине, в режиме «динамик» сиденья переставали удерживать, то в новом Туареге сиденья, по меньшей мере, очень и очень хорошие, а за встроенную вентиляцию так просто отдельные десять баллов.

Высокое качество интерьера выразилось, в новом Туареге не только в качестве материалов, но и в подходе к электронной «начинке». А точнее сказать, как здорово на новой машине инженерам удалось «увязать» функциональность оборудования с мультимедийной системой. В дисплей в восемь дюймов, встроено практически всё управление автомобилем вплоть до видеокамер бокового обзора. 12 канальный усилитель в 620 Вт, это для любителей музыки, и в общей сложности 13 динамиков от датской фирмы Dynaudio.

Скажу честно, не хочу браться за полное описание системы, так как разобраться со всеми возможностями того, что предлагает Фольксваген, невозможно за несколько часов короткого тест-драйва.



Поэтому этот материал, скорее всего первые ощущения, своеобразный первоначальный обзор увиденного за несколько часов эксплуатации нового Туарега. Он действительно новый, этот немецкий внедорожник, хотя оценка его внедорожных качеств еще впереди, на традиционном мероприятии Volkswagen Touareg Experience, который проводит уже несколько лет подряд «Автоцентр Керг».

www.skabichevsky.ru