



ПОДИУМ ◻ ПОЛИГОН ◻ ГАРАЖ ◻ ТРАССА ◻ МАГАЗИН ◻ ПАРКОВКА

ТЕСТ-ДРАЙВ VW MULTIVAN PANAMERICANA





## ТЕСТ-ПИЛОТ



**ОЛЕГ  
КАЛАУШИН**  
Возраст: 40 лет  
Работа: автомо-  
бильный журналист  
Опыт вождения:  
22 года  
Личный автомо-  
биль: Renault Logan

СОГЛАСНО ЭНЦИКЛОПЕДИЧЕСКИМ данным, Панамериканским шоссе называют сеть дорог в Америке, суммарная протяженность которых составляет 48 тыс. км. Она является самой длинной автомобильной дорогой в мире. И все бы ничего, если бы не один участок протяженностью 87 километров — Дарьенский пробел, располагающийся в джунглях на границе Панамы и Колумбии. Дело в том, что преодолеть его на стандартных транспортных средствах нельзя. «Фулят» там лишь специально подготовленные. И одним из таких специально подготовленных средств является доведенный до внедорожного состояния VW Multivan 4motion.

Его родословная началась с прототипа, который был использован

в качестве автомобиля сопровождения команды Volkswagen Motorsport, участвовавшей в ралли-рейдах по Западноафриканской пустыне. Тяжелейшие условия эксплуатации, которые с честью вынес автомобиль, подтвердили состоятельность проекта, в результате чего на свет и появился Multivan PanAmericana.

Чем же именно примечателен этот «мультик для взрослых»? Как уже было отмечено, в первую очередь, у автомобиля был изменен клиренс, и в отличие от базового в 165 мм он составляет уже 205 мм. Вторым, практически незаметным, но не менее значимым, является наличие высокопрочной защиты днища. Естественно, автомобиль обут во внедорожную резину.

Продолжают внедорожный список оснащения межосевая муфта Haldex и электронная блокировка заднего межколесного дифференциала. А самым интересным решением является наличие на автомобиле механической 6-ступенчатой коробки со сближенными рядами первых трех передач. Последнее, по мнению разработчиков, позволило отказаться от понижающего ряда в трансмиссии без ущерба для проходимости. Агрегатируется PanAmericana тремя двигателями: либо бензиновой V-образной «шестеркой», либо одним из двух рядных 5-цилиндровых турбодизелей. Самый мощный из них — о ста семидесяти четырех «лошадях» — и стоял на нашем тестовом автомобиле. ☞

ЭТОТ VW MULTIVAN НА ФОНЕ СВОИХ СОРОДИЧЕЙ ВЫДЕЛЯЕТСЯ НЕ СИЛЬНО. НЕПРИВЫЧНО БОЛЬШОЙ КЛИРЕНС, ВНЕДОРОЖНАЯ РЕЗИНА И СТРАННАЯ НАДПИСЬ PANAMERICANA, СДЕЛАННАЯ РОКАЛОМ ВМЕСТО ПРИВЫЧНЫХ СВЕРКАЮЩИХ ХРОМОМ ШИЛЬД, — ВОТ, ПОЖАЛУЙ, И ВСЕ ОТЛИЧИЯ. ПОНИМАНИЕ ТОГО, ЧТО ЭТО СОВСЕМ ИНОЙ «МУЛЬТИК», ПРИХОДИТ ЛИШЬ ПОСЛЕ ТОГО, КАК С НИМ ПОБЩАЕШЬСЯ. ОЛЕГ КАЛАУШИН ФОТО ИГОРЯ КУЗНЕЦОВА

**VW MULTIVAN PANAMERICANA ЦЕНА: 2 800 000 РУБ.**  
**В ПРОДАЖЕ: С 2008 ГОДА**

# МУЛЬТФИЛЬМ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ





ПОДИУМ ◻ ПОЛИГОН ◻ ГАРАЖ ◻ ТРАССА ◻ МАГАЗИН ◻ ПАРКОВКА

ТЕСТ-ДРАЙВ VW MULTIVAN PANAMERICANA







ОГРОМНЫЙ, ПРОДУМАННЫЙ САЛОН. НЕПЛОХИЕ ВНЕДОРОЖНЫЕ ЗАДАТКИ. ПРИЕМЛЕМАЯ ДИНАМИКА. ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ОСНАЩЕНИЯ. ХОРОШАЯ ШУМОИЗОЛЯЦИЯ.



СПЕЦИФИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ ТРЕБУЕТ ПРИВЫКАНИЯ.

Марка и модель	VW Multivan PanAmericana
Габариты	4890x1904x2028 мм
Двигатель	турбодизель, 2459 см³, 174 л. с. / 3500 мин⁻¹
Трансмиссия	механическая, 6-ступенчатая
Динамика	max 184 км/ч; 12,5 с до 100 км/ч
Конкуренты	Прямых конкурентов нет.

## НАШЕ МНЕНИЕ



VW PANAMERICANA, ЕСТЕСТВЕННО, НЕСПОСОБЕН ЗАМЕНИТЬ НАСТОЯЩИЙ ВНЕДОРОЖНИК, НО ЕСЛИ ВСПОМНИТЬ О ТОМ, ЧТО ПОМИМО НЕПЛОХИХ ВНЕДОРОЖНЫХ КАЧЕСТВ ОН РАСПОЛАГАЕТ ПОИСТИНЕ ОГРОМНЫМ САЛОНОМ С ВОЗМОЖНОСТЬЮ БЕСЧИСЛЕННЫХ ТРАНСФОРМАЦИЙ, ТО ПОЧЕМУ БЫ И НЕТ. ВО ВСЯКОМ СЛУЧАЕ, НА ПАРКОВКЕ АВТОМОБИЛЬ ЗАНИМАЕТ МЕСТА НИЧУТЬ НЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПОЛНОРАЗМЕРНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК. ДА И СТОИТ ПРИМЕРНО СТОЛЬКО ЖЕ.



### ЛЮБИМ — НЕ ЛЮБИМ



ПРАКТИЧНО

Алюминиевый **ПРОФИЛИРОВАННЫЙ ПОЛ** не только приятен взору но еще и очень практичен.



УДОБНО

Заблокировав **МЕЖКОЛЕСНЫЙ ДИФФЕРЕНЦИАЛ**, можно существенно улучшить проходимость.

Асфальтовый марш-бросок до места «истязания» над автомобилем прошел, что называется, в штатном режиме. Разве что сближенные передачи первых трех ступеней заставляли чуть расторопнее работать с кулисой при старте. Короткие передачи приходилось буквально нанизывать одну за одной, вплоть до скорости 60 км/ч. Нельзя сказать, что это очень неудобно, однако поначалу немного напрягает. Несмотря на достаточно большой вес и значительный клиренс, «мультик» практически не кренится в поворотах, и удерживать его на траектории труда не составляло. Подвеска, жесткость которой мы первоначально посчитали чрезмерной, как раз и стала основанием для столь достойного поведения автомобиля даже на высокой скорости. По достоинству оценили мы и шумоизоляцию салона. Довести децибелы до неприличия не смогли ни дизель, ни аэродинамические шумы, ни даже зубастая внедорожная резина. В общем, на обычном асфальте автомобиль мало чем отличался от остальных.

Совсем другое дело на бездорожье. Во-первых, за счет серьезного клиренса у автомобиля на порядок улучшилась геометрическая проходимость. Ползти на нем по разухабистому проселку проблем не составляет. Возможно, будь ходы подвесок побольше, этот показатель был бы еще выше, однако даже при том, что порой машина фактически висела на двух

колесах по диагонали, это никоим образом не мешало ей двигаться дальше. Эффектно «мультик» ползет и по раскисшей пашне. Заблаговременно включенная блокировка заднего межколесного дифференциала позволяет не напрягаться даже тогда, когда распутица скрывает колеса на треть. Плюс к этому в таком режиме автоматически отключается система стабилизации, что дает возможность водителю самому контролировать тягу на ведущих колесах. Что же касается песка, то на нем PanAmericana ведет себя несколько иначе. Дело в том, что максимальный крутящий момент 2,5-литровый турбодизель начинает выдавать лишь с 2000 оборотов, да и держит его не более чем до 2500. Вроде бы неплохо, но... Вырваться из песчаного плена даже при наличии короткой первой передачи без длительной пробуксовки сцепления, увы, не удастся. Спасительная для трансмиссии пробуксовка колес практически отсутствует, и машина снимается с места лишь после того, как специфический запах подпаленного сцепления уже перебивает морской бриз. В связи с этим сближенный ряд в трансмиссии можно считать лишь полумерой, и настоящая понижайка здесь была бы куда предпочтительнее. Так что штурмовать барханы можно только ходом. И тем не менее автомобиль нам в общем и целом понравился. А если еще вспомнить про возможности трансформации салона... □

### ВОЖДЕНИЕ

Бойко ведет себя на дороге, да и на бездорожье слабину не даст. Однако подвеску хотелось бы иметь чуть помягче.



### САЛОН

Просторен и продуман до мелочей, возможности же трансформации и вовсе безграничны.



### КОМФОРТ

Хорошая шумоизоляция, продуманная система вентиляции салона, неплохая аудиосистема. Все это делает путешествие не обременительным.



### БЕЗОПАСНОСТЬ

На уровне автомобилей подобного класса.



### ЦЕНА

Завышена, конечно, ну так и возможности у машины нетривиальные.



- 1 Такое расположение кулисы КП позволяет свободно перемещаться по салону даже во время движения.
- 2 Доступу в салон позавидует любой внедорожник.
- 3 Вариантов трансформации салона великое множество.