

Volkswagen Passat CC:

еще больше, еще мощнее



Тем, что обычный седан называли купе, уже никого не удивишь. Немецкие автопроизводители за последнее время приучили нас к этому синкретизму. Купе (в переводе с французского - двухместный экипаж) может стать и полноприводный кроссовер, и хэтчбек, и даже нечто бесформенное. Если разобраться, жанрообразующие признаки найти все-таки можно: ниспадающая крыша, задний диван, рассчитанный лишь на двоих и, конечно же, двери без рамок!

Однако этим вмешательство в конструкцию Пассата не ограничились. Автомобиль стал на 30 см длиннее и на 50 мм выше, из-за чего внешний вид приобрел в динамике и агрессии и в некоторых ракурсах даже намекает на старшую модель Phaeton. А вот простора внутри не добавилось. Кроме того, при первом знакомстве он может показаться грузным и трудноуправляемым – не ждешь от такого солидного автомобиля особой прыти. И уже тем более не назовешь его народным – в черном цвете он отлично выглядит и на фоне родственной Audi, и в компании с Mercedes и BMW.



А вот внутри, при всем уважении к немецкому порядку, как-то скучно. Ну да, руль – едва ли не эталон эргономики, а блок управления климат-контролем и мультимедийной системой, а также все сопутствующие кнопки, крутилки и переключатели не вызывают ни малейшего нарекания. Приборы с белой подсветкой – ни дать ни взять с нового Гольфа или Polo, зато двухзонный климат-контроль, подогрев сидений и даже датчик дождя (полезная штука!) есть уже в базе. Все на своих местах, все исключительно продумано и функционально, но без настроения!

А какое купе без настроения? Не спасают даже сprofilированные кресла в стиле бизнес-спорт и доводчик стекол. Решение, к слову, весьма любопытное: при открытии и закрытии дверей специальное электронное устройство на целый сантиметр, но за миллисекунду, опускает или закрывает стекло, чтобы предотвратить разгерметизацию салона.



Если уж речь зашла о технических ухищрениях, то сразу отметим: их здесь гораздо больше. Уже в базе доступен адаптивный электроусилитель руля, позаимствованный у Тигуана и работающий в паре с активными амортизаторами, которые имеют три режима: комфортный, стандартный и спортивный. В зависимости от нескольких факторов: скорости, интенсивности разгона, торможения и угла поворота рулевого колеса – меняется и поведение машины. Где-то она становится жестче и спортивнее, где-то – расслабленнее и мягче. Так что слово «комфорт» в названии модели совсем не случайно!

Опционально доступны камера заднего вида, рисующая подсказки, а также система Park Assistant, которая сделает все за вас. Правда, только при параллельной парковке и только по правой стороне тротуара. Любителей технологических изысков порадуют биксеноновые фары, «заглядывающие» за поворот. Но главный предмет гордости – система Lane Assist. Она не только контролирует движение в своей полосе, но и сама слегка подруливает. Со слов представителей Volkswagen / Фольксваген, Passat CC стал первым в мире автомобилем, который получил такого умного помощника. Тут позавидует и Volvo XC60.

Правда, как все это работает в российских условиях, когда кое-где нет не то что разметки, но и дороги, - остается лишь догадываться. На тестовом автомобиле система установлена не была – повторимся, это лишь опция, причем недешевая (около 20 000).





В разговоре о любом Фольксвагене невольно оказываешься в тупике всякий раз, когда возникает необходимость описать, как все это работает. Просто потому, что все машины этой марки, будь то легкий Поло или тяжеловесный Туарег, едут одинаково хорошо: информативный руль, точные реакции, уверенный и плавный ход. В случае Passat CC все эти качества развернулись по полной: благодаря низкосидящему кузову и широким “каткам” автомобиль буквально вцепляется в дорогу и благородно, но не вальяжно держит прямую. В поворотах же совершенно не стоит беспокоиться о том, какой здесь тип привода, - даже

по скользкой дороге он идет уверенно и без намека на снос, а система стабилизации вмешивается ненавязчиво и только в крайнем случае. Подвеска отрабатывает на “четверочку”: равнодушная к мелочевке, она не дает полной изоляции от дороги, но и не укачивает, как на Камри. Если б еще не шипованная резина, которая напоминала о себе как шумом, так и навязчивыми вибрациями...



Но главное – не это. Когда в Автоцентре Северо-Запад нам выдавали тестовый автомобиль, неприятным разочарованием стала заявленная мощность – каких-то 140 л.с. Это самое то для Гольфа, но слишком мало для такого великана... Однако есть одно «но» - двигатель оказался дизелем, и работает он в паре с 6-ступенчатой коробкой DSG. Этот великолепный тандем превзошел все ожидания – мало того, при старте автомобиль буквально выстреливает, вдавливая в сиденье, так еще и не теряет динамики, уже разменяв первую сотню. Признаемся, такой прыти от двухтонного автомобиля мощностью «до 150» мы не ждали. И как теперь воспринимать разговоры об оптимальной удельной мощности, когда иные «лошадки» стоят двух...



Но был и еще один сюрприз. Хотя почти весь тест-драйв проходил в режиме «тапка в пол», расход топлива так и не поднялся выше отметки в 8,9 литра на сотню... Вы только вдумайтесь в эту цифру. Таким расходом не могут похвастаться даже многие бензиновые малолитражки, сдохлым двигателем и бледным разгоном. А тут – вдавливают в сиденье... И я до сих пор не могу поверить в паспортные 9,8 до сотни. По ощущением – секунд 7, как на бензиновом 200-сильном движке...



Фольксваген пошел по спорному пути. Вместо того, чтобы возвращаться к истокам и попытаться сделать автомобиль доступнее, немцы решили протолкнуть его в премиум. Passat CC, конечно же, никакое не купе, а чопорный немецкий седан, со всеми его достоинствами и недостатками. Как представитель бизнес-класса, он вполне убедителен: солидный перечень базового и еще более убедительный список дополнительного оборудования, внушающий вид, богатая гамма силовых агрегатов. Вот только как будут делить одну песочницу VW Passat CC и, например, Audi A6? И сумеет ли хитрый маркетинговый ход привлечь новых покупателей, которым нужен не только надежный и солидный автомобиль, но и модный аксессуар?

В России для Passat CC доступно 4 двигателя: дизель TDI мощностью 140 л.с. (1 179 000 рублей) и три бензиновых: 1.8 TSI мощностью 152 л. с. (от 999 000 рублей), 2.0 TSI мощностью 200 л. с. (от 1 294 000 рублей) и для тех, кто любит погорячее - «топовый» 3.6 FSI мощностью 300 л. с. (1 850 000 рублей).

Благодарим [Автоцентр Северо-Запад](#) за предоставленный автомобиль.

Адрес Автоцентра Северо-Запад:

197374, Санкт-Петербург, Ул. Оптиков, 4
Телефон: +7 (812) 323-88-88

Автор: Григорий Храбров
9 декабря 2009