

**Обновление, произошедшее с Volkswagen Passat CC, можно сравнить с тем, как змея меняет кожу: внутри все практически без изменений, зато внешность явно посвежела.**



В 2008 году, когда Volkswagen Passat CC предстал перед публикой впервые, многие называли его автомобилем, на котором можно ездить не только в офис, но и в театр. Настолько резким был контраст между впечатлением от обычных седанов-универсалов модели и «цецешкой». Для многих Passat CC стал в свое время откровением: оказывается, «Volkswagen» умеет делать по-настоящему стильные машины! Романтический шлейф «лайфстайл» неизменно тянулся за машиной даже тогда, когда все прочие легковые «однофамильцы» сменили имидж, отличавшийся слезливым изгибом нижних «век» фар, на современный — с угловато-злыми окантовками из светодиодов. Со временем, конечно, длань рестайлинга добралась и до самого стильного из семейства Passat. В результате мы имеем обновленную модель CC — «комфортное купе», как расшифровывают эту аббревиатуру немцы.

Сразу заметим, что явные следы вивисекции обнаруживаются именно в экстерьере машины. Только ленивый мастер автомобильного слова в свое время не щегольнул эрудицией, картинно поудивлявшись, почему это, мол, к четырехдверной машине применили термин «купе». Видимо, в угоду подобным демонстраторам эрудиции

дизайнеры «Volkswagen» придали линии крыши обновленного CC визуально более «купейный» изгиб.

Рамки стекол дверей, разумеется, отсутствуют. Капот машины все такой же массивный, а решетка радиатора, кажется, стала более широкой. Помимо уже упомянутой новой формы фар при взгляде на переднюю часть бросается в глаза расплывшаяся теперь во всю ширину машины «улыбающаяся челюсть» нижней кромки бампера. Задний бампер визуально сильно потяжелел, однако не сделал эту часть машины кургузой.



И явно прибавилось металлического блеска в экстерьере. Впрочем, доза хромированных окантовок и полосок по корпусу не выходит за рамки приличия: слегка подчеркиваются зрительные «водоразделы», не более.

А вот с салоном все гораздо проще. Тут немцы вообще не стали особо заморачиваться. Как известно каждому владельцу машины марки VW, внутри они практически все на одно лицо. Пересаживаясь не только с более старого поколения машины на более новое, но и с модели на модель Volkswagen, ничего принципиально иного для себя не обнаружишь. Одинаковость разных моделей марки VW стала уже чуть ли не фольклором. В случае с салоном нового CC это свойство «народного автомобиля» доведено до высшего градуса. В интерьере передней части машины вообще практически

нет отличий от старой версии. Всерьез назвать обновлением небольшое «переосмысление» дизайна блока управления «климатом» и рукоятки селектора КП язык не поворачивается. Ах, да! Еще в верхушку центральной консоли дизайнеры воткнули циферблат аналоговых часов, навевающих сильные воспоминания о VW Phaeton.

В список базового оснащения модели теперь входят кое-какие системы, ранее предлагавшиеся лишь в качестве опций. Так, теперь любой Passat CC может похвастаться биксеноновыми фарами, фонарями, подсвечивающими сторону, в которую авто поворачивает, квазиспортивными передними сиденьями с явной боковой поддержкой и звукоизолирующим лобовым стеклом.



Кстати, о сиденьях. Коллега, недавно ездивший на обычном «сараяе» Passat Variant, едва угнездившись за рулем Passat CC, громко оповестил вселенную о своем легком замешательстве. Оказалось, что гражданину 170-сантиметрового роста и весом из серии «кому за 100» загрузить свое тельце за руль «комфортного купе» не так-то просто. Ему пришлось прилагать серьезные усилия, чтобы не стукнуться головой о дверной проем! Таким образом, автор этих строк окончательно убедился в купейной «низкопрофильности» машины. Тем более что сам я никаких проблем при посадке-высадке в CC не испытывал. Купейность слегка проявляется, когда занимаешь место заднего пассажира. Нет, с посадкой «сам за собой» сложностей при условии 180-сантиметрового роста испытателя не наблюдается. Но потолок при этом, образно говоря, давит на уши, от этого никуда не денешься. Зачем обращать внимание на

недовольство задних пассажиров, если возить там кого-либо ты особо не планируешь? Гораздо интересней при подобном раскладе то, что объем багажника Passat CC достигает внушительных 532 литров!

Для пущей чистоты эксперимента мы взяли на тест машину с базовым 1,8-литровым 152-сильным бензиновым мотором и 7-ступенчатой коробкой DSG. Да, машина может оснащаться и 2-литровым 210-сильным агрегатом, и 300-сильным V6, и 170-сильным дизелем... Но для «комфортного купе» мощь и динамика не главное, не правда ли?



Как и ожидалось, стоять в столичной «пробке» одинаково «комфортно» и со 150 «лошадками» под капотом, и с 300. А для «прострелов» между перекрестками вполне хватает и спортивного режима DSG. Хотя иногда, глядя на «корму» стартующего в сторону краснеющего вдали светофора многолитрового седана с шильдиком AMG, хочется чего-то более brutального под капотом CC. Но эти мысли уходят уже через пару минут — когда поравняешься с «ревуном» в общем заторе.

Что касается работы подвески Passat CC, то тут сложно высказывать какие-то серьезные претензии. Passat — он и есть Passat. В поворотах машина траекторию держит четко. Ямы и бугры «проглатывает» без нареканий. Хотя, надо сказать, относительно крупные неровности обрабатывает достаточно жестко. То есть классического «комфорта по-американски» тут ждать не стоит.

В общем, машина получилась вполне достойной продолжательницей дела первого поколения VW Passat CC. Но того фурора, какой произвела в свое время модель-предшественница, ей не видать. Нынешнему Passat CC не повезло лишь в одном: он уже не первый. Но можно не сомневаться в другом: тот, кто сейчас решит попрощаться со своим CC первого поколения, в качестве следующего авто наверняка выберет обновленный VW Passat CC.