

"Фольксваген Пассат" переходит в бизнес-класс

Пассатами называются ветры в тропиках и субтропиках, отличающиеся большой устойчивостью направления в течение года. Метеорологи различают несколько видов пассатов, в автомобилестроении же "Пассат" - единственный и неповторимый. С 1973 года это имя носит флагман "Фольксвагена", поднявшийся в прошлом году на новый качественный уровень.

Почти всю свою историю "Пассат" был среди других моделей из Вольфсбурга как французский король среди дворян - первый среди равных, то есть флагманом номинальным. "Гольф", уступая ему в размерах, по оснащенности находился почти на том же уровне. До поры такое положение дел устраивало и производителя, и клиентуру, однако по нынешним временам такая "деперсонификация" недопустима. "Пассат" 1996 года максимально приблизился к рубежу бизнес-класса, практически преодолев его после прошлогодней модернизации.

"Фольксваген" добился впечатляющих результатов, что называется, малой кровью, унифицировав новинку с "Ауди А6". Прежде всего по агрегатной базе - двигатели размещены продольно, передние подвески многорычажные, существует полноприводная модификация с межосевым самоблокирующимся дифференциалом "Торсен". Но общность платформ не означает общности дизайна. "Пассат" вполне самобытен. А после рестайлинга, когда появились закрытые плафонами круглые фары (по заказу - ксеноновые, яркость которых в 2,5 раза больше обычных), задние фонари и обособленная решетка радиатора, автомобиль еще прибавил солидности и выглядит не менее престижно, чем старожилы бизнес-класса. Позитивно на, так сказать, визуальном имидже сказалось и увеличение базы на 28 мм, но в данном случае правильнее говорить не о стилистической, а о конструктивной новации.

Дело в том, что седаны этого типа нередко используются с водителем, поэтому комфорт на заднем сиденье жизненно важен. Пассажиры и раньше не жаловались на тесноту, а теперь и вовсе впору петь компоновщикам осанну - в куда более дорогом "Мерседесе С" места поменьше. Просторен и удобен багажник. У седана погрузочная высота небольшая, крышка с закрепленным на ней аварийным треугольником имеет две внутренние ручки (например, на "Ягуаре S-типа" нет ни одной), есть мягкая обивка, 12-вольтовая розетка, кармашек для аптечки, а складывающиеся спинки задних сидений запираются на ключ.

Водительское место нареканий не вызывает, особенно при наличии сервоприводов сиденья и регулировки поясничного подпора. Что до отделочных материалов, то даже в простейшей версии "Комфортлайн" они достаточно дорогие. В предельной модификации "Хайлайн" предлагается не только кожаная обивка, но и руль с деревянными вставками, хотя это на любителя. Эргономика устроит человека любого роста, а для поклонников вальяжных поз предусмотрен центральный подлокотник-"бардачок".

Однако есть и недочеты. Во-первых, на "бороде" по-прежнему многовато мелких кнопок, пользоваться которыми на ходу откровенно неудобно. А во-вторых, крупные циферблаты с и так достаточно внятной информацией ночью светятся синим светом, стрелки и контрольные лампы - красным и желтым, экран дисплея - красным. Американцы любят, когда щиток приборов похож на вечерний Бродвей, но для США предназначена лишь четверть из 450 тыс. "Пассатов" 2001 модельного года. Европейцам же эта пестрота по душе не больше, чем многоярусный гамбургер.

В целом же "Пассат" один из тех редких автомобилей, что практически не имеют проблем за исключением одной принципиальной, хотя она и из категории приятных. Автомобиль предлагается с пятью бензиновыми двигателями, тремя турбодизелями, механической 5- или 6-ступенчатой КПП (для дизельной версии), 5-диапазонным "автоматом" с возможностью ручного переключения, да еще может иметь и полноприводную трансмиссию "4Моушн" - от такого изобилия голова идет кругом.

Однако есть силовой агрегат, вызывающий повышенный интерес - это 1,8-литровый наддувный бензиновый мотор в паре с автоматической КПП "Типтроник". Отдача у него хоть и поменьше, чем у модернизированного

двадцатиклапанного V5, но по большому счету вполне достаточная, а рабочий объем позволяет сэкономить на таможенных сборах. Двигатель дает возможность разогнаться до 200 с лишним километров в час, набрать "сотню" менее чем за 10 секунд, а многоступенчатая коробка позволяет активно ездить как в городе, так и на магистрали. Что до дизелей, то они без преувеличения образцово-показательны, хотя вибронегруженность у них больше. Зато от крутящего момента, особенно на низах, дух захватывает: 310 Нм при 1900 об/мин, с ума сойти!

Претензии к ходовой части может предъявить либо отчаянный сорви-голова, воспитанный на спортивных моделях, либо неженка, не мыслящий себя ни в чем, помимо "Мерседеса". Мелкие дорожные неровности, трамвайные переезды, пологие волны преодолеваются равно успешно, не вызывая ни заметных потряхиваний, ни раздражающих раскачек кузова. Понятно, что компромисс дался не бесплатно. Управляемость на высоких скоростях у "Пассата" не эталонная, а электронная система стабилизации, как неоднократно подчеркивалось, отнюдь не является панацеей, законам физики и она подвластна. Так что резкая рулежка не то чтобы противопоказана, просто к ней нужно приноровиться.

В целом новый "Пассат" доказал, что вполне достоин быть причисленным к "лику" бизнес-класса, особенно в богатых комплектациях. Откровенно говоря, до него решить аналогичную задачу удалось только французам, но и они с "Рено Лагуной" и "Пежо 406" вынуждены решать ту же проблему, что встала теперь перед немцами. Она надуманная, однако реальная и состоит в имидже - всегда найдутся люди, которые будут покупать "Мерседес" только потому, что он "Мерседес". В данном случае нужно говорить об "Ауди", что суть дела не меняет. Как и то, что "Пассат" и "А6" больше не противопоставляются, как пассат с муссоном.

Автор: Артур Скальский © <http://news.babry.ru/> АВТО-МОТО, МИР 👁 1814 12.02.2001, 13:55 📌 262
URL: <https://babr24.com/?ADE=58265> Bytes: 5710 / 5710 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)