



КАР

от 6,59
руб./км

от 859 000 руб.



БАЗОВОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

Седан среднего класса с мотором 1,4 литра? Помилуйте – даже для малышни-супермини это не бог весть какой объем! Трудно отказать себе в искушении проверить на прочность столь удивительное сочетание.

Четыре года назад на Дмитровском полигоне я впервые познакомился с “наддутыми” моторами малого объема: тогда “Фольксваген” выкатил в народ 140- и 170-сильные “твин-чарджеры” – именно с них началось массовое внедрение подобных силовых агрегатов на серийных автомобилях. Стасорока-сильная “четверка” 1,4TSI неожиданно лихо перемещала семейный “Туран”, а ее 170-сильный собрат наделял “Гольф” совершенно ошеломительной динамикой – 7,9 с до сотни.

И все же даже сегодня, когда гляжу на корму нового “Пассата”, точат меня сомнения. Неужто миниатюрно-

му 1,4-литровому моторчику по плечу этот седанище, что так напоминает теперь флагманский “Фазтон”? Ведь 122 силы – это даже не 140 “элэс”. И уж тем паче не 170!

Удобно расположившись за рулем, я вставил брелок в предназначенный для него паз и утопил в недра центральной панели, дабы воззвать к работе стартер. Слегка вздрогнувший кузов и качнувшаяся стрелка тахометра дали понять, что машина в полной боевой готовности. Звуковое сопровождение особых авансов не обещало: в открытое окно ворвался отраженный от огромных витражей ди-

лерского центра стрекот мотора – не самый, надо сказать, благозвучный из всех, что мне доводилось слышать.

Но стоило выехать за ворота, как первый же отклик на педаль газа развеял нарождающийся было скепсис. Мой “Пассат” оснащен коробкой DSG с двумя сцеплениями, работа которой только порадовала – даже в режиме “Драйв” “робот” весьма оперативно разменял пятую передачу на вторую. Ого! Признаться, не ожидал столь ничтожных отличий от опробованного мною ранее 152-сильного 1,8TSI. Уж не ошибка ли? Может, под капотом все-таки 1,8-литровый мотор?



▲ Бортовой компьютер теперь обучен РУССКОМУ

◀ В базе – ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ и функция удержания на склоне “Авто-Холд”



◀ К услугам пассажиров – регулировка скорости и направления воздушных потоков и РОЗЕТКА 12 В

За раскладной спинкой – ШИРОКИЙ ПРОЕМ ▶

К съезду с Ленинградского шоссе на МКАД я все продолжал сомневаться, и лишь на Кольце разницы наконец-то обозначилась более четко. “Пассат-1,4TSI” ощутимо меланхоличнее своего 1,8-литрового собрата ускоряется на скоростях за сотню. Зато в городском трафике 122 турбодвигатель практически неотличим от 152-х. Если же переключиться в спортивный режим, который позволяет мотору воспарить над неглубокой “турбоямой”, маленький TSI дает возможность большой машине двигаться более азартно. К тому же скинувший полцентнера передок провоцирует “поворотолобивый” “Пассат” на прохождение виражей с более высокой скоростью.

Что ж, 122-сильный двигатель имеет полное право называться базовым мотором “Пассата”. В отличие от меланхоличного, раздражавшего своей инертностью на любой скорости 102-сильного 8-клапанника, который ранее играл эту роль.

Мало того, такой мотор не просто рыба на безрыбье. У него есть и совершенно особенные козыри. Скажем, 2-литровые “Мазда-6” с “Аккордом” или 2,3-литровый “Мондео” довольно вяло откликаются на педаль “газа” в

диапазоне до 3500–4000 об/мин. В отличие от них “Пассат-1,4TSI” хорошо тянет почти с самых холостых и при этом радуется скромным аппетитом: в реальной городской толчее, пусть и слегка разреженной летними отпусками, машина почти повторяет паспортный расход.

Но самое замечательное, что отныне покупка такого “Пассата” явно и безусловно оправданна – ведь истин-

122-СИЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ИМЕЕТ ПОЛНОЕ ПРАВО НАЗЫВАТЬСЯ БАЗОВЫМ МОТОРОМ “ПАССАТА”

но арийский предшественник с таким же двигателем был примерно на 7% дороже версии 1,8TSI, выпускаемой в Калуге. Теперь все “Пассаты” приходят к нам из Германии, при этом цена 1,8-литровой модификации почти не изменилась, в то время как наш подопечный стал на 12% (114 000 руб.) дешевле предшественника. Учитывая хорошее оснащение базовой версии “Трендлайн” – а именно такой “Пассат” можно получить с мотором 1,4TSI, – покупка смешной, на первый взгляд, по объему модификации не просто заслуживает внимания, но откровенно имеет право на жизнь. ■



VOLKSWAGEN PASSAT 1,4TSI

БАЗОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ “ТРЕНДЛАЙН”

Подушки безопасности (6), ABS, ESP, регулируемый по длине и углу наклона руль с усилителем, иммобилайзер, центральный замок с ДУ, кондиционер, электростеклоподъемники (4), электропривод и обогрев зеркал, обогрев передних сидений и лобового стекла, MP3-магнитола RCD-310, регулируемые по высоте передние сиденья, бортовой компьютер, центральный подлокотник спереди, “Автоход”, электрический стояночный тормоз, фары дневного света, защита картера



Межсервисный интервал



ОПЦИИ ДО ОПТИМАЛЬНОГО НАБОРА

	РУБ.
• Коробка передач DSG	70 000
• Сигнализация	13 800
• Пакет “Комфорт”: 2-зонный климат-контроль, многофункциональный кожаный руль	21 260

ЧТО ЕЩЕ МОЖНО ЗАКАЗАТЬ

	РУБ.
• Металлик	18 940
• Пакет “Техник”: передний и задний парктроник, противотуманные фары, датчики дождя и освещенности, зеркала с автотемнением, дополнительное освещение салона	30 380
• Пакет “Мультимедиа”: MP3-магнитола RCD-510 с чейнджером, цветным монитором “тач-скрин”, слотом для карт SD и разъемом “Медиа-IN”	11 520
• Диски из легкого сплава	21 210

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Двигатель, см ³	P4, 1390
Мощность, л. с. при об/мин	122/5000
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	20,4/1500-4000
Скорость, км/ч	203
Длина х ширина х высота, мм	4769 х 1820 х 1470
Объем багажника, л	565
Снаряженная масса, кг	1440

РАЗГОН

	0-100 км/ч, с
“Пассат-1,4TSI-DSG” (122 л. с.)	10,3
“Мазда-6-2,0AT” (147 л. с.)	11,0
“Форд-Мондео-2,3AT” (160 л. с.)	10,5

РАСХОД ТОПЛИВА

	л/100 км (ШОССЕ/ГОРОД)
1,4TSI-DSG 5,3	8,2
6-2,0AT 5,7	11,1
“Мондео-2,3AT” 6,7	13,8

ЦЕНА

	тыс. руб.
“Пассат-1,4TSI-DSG” (122 л. с.)	929
“Мазда-6-2,0AT” (147 л. с.)	938
“Форд-Мондео-2,3AT” (160 л. с.)	961

МЫ РЕШИЛИ:

Базовый 1,4-литровый мотор отлично справляется со своей ролью. Если все же сомневаетесь – закажите тест-драйв у дилера, и тогда сухие цифры на бумаге обретут веское доказательство личными впечатлениями.