



Komoly fejtörést okoz bármely tervezőcsapatnak a négy ajtós kupé feladata. **A két elvárás azonnal kizárja egymást**

, mivel a kupé tetővonal, a két ajtós kaszni és a hosszított orrész nem kedvez a négyfős kialakításnak.



Abszolút úttörőnek számít a szegmensben a **CLS Merci**, ez mutatta hajdan a jövőbe vezető utat. Annyira jól sikerült a mutatvány a csillagos márkának, hogy azonnal szegmenst alkotott.

Ettől kezdve mindenkinek fájt a foga

a sokáig monopolhelyzetben pöffeszkedő német vetélytárs koronájára. A majmolás nagy divat

manapság. Legyen szó bármilyen típusról bármelyik szegmensben, a profitéhes autógyártók rögtön a létrejött vályúhoz akarnak furakodni.

Természetesen a vásárlóközönség élvezheti a nagy dagonyázás gyümölcseit. Egyre szebb típusok gördülnek le a gyártósorokról, egyre kedvezőbbek az árak, a bravúros megoldásoknak pedig tényleg csak a képzelet és a büdzsé szab fizikai határt.

Az egymást kizáró elvárásokat

a kacsintgatás nagy úttörője boronálta össze: a VAG csoport taktikai vezére, a Volkswagen. Annyira fájt anno a foga a Merci babérjaira, hogy kés alá fektette business csatahajóját, a Passatot, és addig farigcsálta, míg kupé tetővonalú, négy ajtós limuzin nem lett belőle.

A **Passat CC** vonalai igazán harmonikusak, szépek, és álló helyzetben a dinamika érzetét keltik bennünk. A vásárlóközönség is szívesen fogadta az üdvöskét, és nem meglepő módon a típus fogyott is rendesen. Azóta eltelt pár év, a márka arculatfrissítésen esett át, így a CC-t is kés alá kellett fektetni.

Felnőttesebb az összkép

A ráncelvarrott CC megkapta a Volkswagen új pofaidomait, amelyet a business szegmensbe az új Passat vezetett be. Noha a tervezők állítása szerint teljesen átdolgozták az alapul szolgáló autópálya-cirkálót, a konzervatívabb testvéren mégis az előd formavilága köszön vissza.



Az autó igazan utós, csokolade-oldala

a két oldalajtó és a tetővonal kialakítása. A mesterien kivitelezett, lágy vonalvezetésre abszolút a lendületesség jellemző. Sikerült elég markánsra húzni az övonalat is, szép a fény-árnyék játék. A kerékjáratok öblösek, látszik, hogy ide akár 20-21 colos gurigákat is be lehet passzírozni.



Talán a legszembetűnőbb és számomra legszebb változtatást mégis az autó fenekén eszközölték. A régi modell düledt dupla világítóelemeit vagány LED-es lámpatestekre cserélték. Persze a lökhárítóra is került krómcsík, a tolatókamera ennek épségét próbálja majd minél hosszabb ideig fenntartani.

Bent kevesebb a látnivaló

Kevés változást eszközöltek a beltérben. Az új Passat pilótafülkéje köszön vissza, ha kinyitjuk a bal első ajtót. A felhasznált anyagok minőségével sosem volt baj, ne felejtjük el, hogy a VAG csoport tagja az etalonként kezelt Audi és Bentley, volt ahonnan ellesni a technikát.

Jól mutat a kétszínű bőr, a fa berakás és a csiszolt alumínium felület együtt, mintha az IKEA katalógus egyik High Tech nappalijában csücsülnénk. Az összkép harmonikus, az összeszerelési minőség pedig németesen példás.

A bőr alatt minden a régi

A motorkínálat maradt a régi, amivel semmi baj nincsen. Visszaköszön a jól bevált 1,8-as TSI (közvetlen befecskendezéses, turbós benzines) erőforrás, a maga 160 pacijával. A következő lépcsőfok a GTI-ből származó, szintén benzines, turbós, 211 lovas aggregát. Csúcsragadozóként a 3,6 literes, hat hengeres V elrendezésű izompacsirtát hívták vissza, hogy 300 lovat kényszerítsen az aszfaltra.



Kormoséknál a hengerűrtartalom megegyezik, csak a teljesítmény tér el. A kisebbik, a 140

lovas fogyaszt a legkevesebbet. Kézi váltóval 4,3 literes fogyasztást produkál 100 km-en, miközben csak 125 gramm széndioxidot pöffékel a levegőbe. Az izmosabb diesel 170 lóerőt teljesít, vele élvezetesebb a haladás, cserébe többet is fogyaszt.

Az extralistás kütyükről,

mint a 4motion, DSG és a többiek, szinte fölösleges említést tenni. A Volkswagen-specifikus extrákkal természetesen a végtelenségig lehet kombinálni a gépet.

A legújabb Passat CC-nek először szülőhazája örvendhet, az értékesítés 2012 elején indul. Tavaszra már az öreg kontinens többi tagállama is sorban állhat a VW dealereknél. Még kérdéses, hogy mennyibe kerül majd a móka, valószínűleg csak leheletnyivel lesz borsosabb, mint a kifutó modell. Jól kereső családapák, figyelem, ezt a gépet nektek szánták.