

Nič več Passat

Včasih, v svoji prvi generaciji, je bil CC Passat. Zdaj je le še CC. Pri Volkswagnu so se očitno odločili, da prejšnja kombinacija imena ni bila dobra.

► Ni jih težko razumeti, saj sta bila najpogostejša komentarja o Passatu CC: »Takšen bi moral biti Passat že od začetka.« Ali pa: »Toliko denarja za Passata?« Ali celo oba skupaj.

Tokrat je CC svoj model, ki ga pri Volkswagnu želijo ločiti od Passata. O tem ne priča le njegovo ime, temveč tudi dejstvo, da je povsod v avtomobilu opazno, da so se, kolikor se je le dalo, trudili, da bi ga oddaljili od bolj plebejskega brata.

Da jim je to uspelo pri obliki, smo vedeli že pri prejšnjem Ceceju, in tudi tokrat ni nič drugače. CC je očitno Volkswagen, a je tudi očitno 'ta boljši' Volkswagen, zaradi svojih kupejevskih (kljub četvero vratom) potez tudi bolj športen in hkrati bolj prestižen. Za tiste, ki bi jim to dejstvo slučajno ušlo, so poskrbeli z vrati brez okvirjev za stekla, pa tudi z nižjo linijo strehe.

Tudi za volanom se nadaljuje ista tema. Ja, v osnovi boste večino kosov prepoznali iz Passata – a našli jih boste le v tistih najbolj opremljenih. Pametni ključ, recimo, in zagon motorja s pritiskom na gumb pa infotainment sistem z za dotik občutljivim zaslonom, barvni prikazovalnik potovalnega računalnika ... Ko vse to združite s svetlimi barvami notranjosti, ki jih je premogel testni Volkswagen CC, pa kombinacijo usnja in alkantare na sedežih (to je seveda treba doplačati), je počutje v notranjosti ustrezno prestižno.

Da se sicer sedi dobro, verjetno ni treba posebej poudarjati, zlasti ker oznaka DSG pomeni dvosklopčni menjalnik (o njem kasneje) in posledično odsotnost stopalke sklopke s pregovorno predolgimi gibi. Sedenje bi lahko bilo (v najnižjem položaju sedeža) malenkost nižje, a





na splošno se bodo tako voznik kot potniki počutili odlično. Spredaj sploh, a tudi zadaj je prostora (tudi za glave, kljub kupejevski obliki strehe) dovolj. Prtljažnik? Ogromen. Petsto dvaintrideset litrov je številka, ki zlahka preseže vse družinske oziroma potovalne potrebe, sprijazniti se je treba le s tem, da ima CC klasičen pokrov prtljažnika, zato je odprtina za dostop do notranjosti temu primerno majhna. Ampak: če želite prevažati hladilnike, boste pač posegli po Passatu Variantu. Če pa želite v prtljažnik zložiti le vse, kar gre v hladilnik, bo tudi CC odličen. Sicer pa: ne le prtljažnika, tudi odlagalnih prostorov v kabini je več kot dovolj.

Tehnika je seveda znana, testni CC, ki

je vrh dizelske lestvice CC-jev, pa je združeval skoraj vse, kar znajo pri Volkswagnu zdaj ponuditi – zato njegovo res dolgo ime niti ni presenetljivo.

2.0 TDI DPF seveda pomeni znani, prizkušeni štirivaljni dvolitrski turbodizel, tokrat v močnejši, 125-kilovatni različici. Ker gre za štirivaljnik, je vibracij in hrupa več, kot bi si v avtomobilu, ki sicer daje tako prestižen občutek, želeli, a trilitrski šestvaljni turbodizel v CC-ju pač ni na voljo (pa bi bilo lepo, če bi bil). S stališča uglajenosti motorja je tako bencinska izbira boljša, zlasti v kombinaciji s šeststopenjskim dvosklopnim DSG-jem, ki je sicer vzor hitrega in uglajenega pretikanja, na žalost pa je navadno prestavo



Ker so blažilniki elektronsko nadzorovani se ne nagiba preveč.



prenizko ali previsoko. V navadnem načinu delovanja se motor namreč običajno vrti s približno 1.200 vrtljaji, kar povzroča tresenje in ne najbolj prijeten zvok, v športnem načinu pa je vrtljajev (ker takrat menjalnik uporablja v povprečju dve prestavi višje razmerje) in tako tudi hrupa preveč. Pri bencinskih motorjih, kjer je tresljajev in hrupa že v osnovi precej manj, je ta lastnost neopazna (oziroma celo dobrodošla), tu pa zmoti.

Dizel se za omenjeno oddolži z majhno porabo (prav zlahka se da voziti z manj kot sedmimi litri), na testu se je ta ustavila tik pod osmimi litri za sto prevoženih kilometrov, pa nismo bili prav nežni. In ker je navora dovolj, se takle CC odlično znajde tako v mestu kot pri velikih avtocestnih hitrostih.

TDI in DSG smo tako pojasnili, 4 Moti- on pa seveda pomeni Volkswagnov štirikolesni pogon, namenjen avtomobilom s prečno vgrajenim motorjem. Njegov bistveni del je sklopka Haldex, ki poskrbi, da motor lahko poganja tudi zadnji kolesni par, in ki hkrati tudi določa, kolikšen odstotek navora ta dobi. Seveda jo krmili elektronika in tudi tu je njeno delovanje v večini voznih okoliščin popolnoma neopazno – pravzaprav voznik opazi le to, da ni vrtenja pogonskih koles v prazno (oziroma tega običajno niti ne opazi).

CC je med vijuganjem klasično podkrmarjen, tudi na spolzki cesti ne boste zaznali, koliko navora gre na zadnjo os, saj zadek ne kaže prav nikakršne želje po



drsenju. Preprosto gre, kakor bi šlo s spredaj gnanim CC-jem, le da je podkrmarjenja manj, meja pa je postavljena malce višje. In ker so blažilniki elektronsko nadzorovani, se ob tem ne nagiba preveč, tudi če jih imate nastavljene na udobno nastavitve, ki jo bo uporabljala večina voznikov večino časa, saj je športni način za vsakdanjo uporabo, zlasti v kombinaciji z nizkopresečnimi gumami, pretrd.

Seveda v dožajanje, še preden bi voznik lahko prišel do skrajnih meja, ki jih zmora podvozje, poseže (izklopljiva) varnostna elektronika, pa tudi sicer je za varnost dobro poskrbljeno, od odličnih (doplačilnih) smernih biksenonskih žarometov pa sistema za preprečevanje nežne

lene menjave voznega pasu do kamere za vzratno vožnjo in sistema za prostoročno telefoniranje ... Testni CC je imel tudi sistem za pomoč pri parkiranju (deluje hitro in zanesljivo), k oznaki Blue Motion Technology pa spada tudi sistem start-stop.

Takle Volkswagen CC seveda ne stane malo denarja. Okoli 38 tisočakov vas bo stala najmočnejša dizelska različica z menjalnikom DSG in štirikolesnim pogonom, ko dodate še usnje ter zgoraj omenjene kose doplačilne opreme, strešno okno in še kup malenkosti, pa se cena približa 50 tisočakov. A po drugi strani: sestavite si primerljiv avtomobil pri kateri od premijskih znamk. Petdeset tisočakov je lahko tam šele začetek ...

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Dodatna oprema testnega vozila:	
Biserna barva	669
Radio RCD 510	392
Večopravilni prikazovalnik	208
Naprava za prostoročno telefoniranje	584
Dinamično uravnavanje dolgih luči	434
Aluminijasta platišča Interlagos	1.388
Oblazinjenje usnje/alkantara	1.579
Kamera za vzratno vožnjo	378
Pomoč pri ohranjanju voznega pasu	541
Športni paket	754
Dekorativni elementi iz ebenovine	425
Večopravilni volanski obroč	84
Paket Ambient	177
Panoramsko strešno okno	1.078
Zasilno kolo	228

TABELA KONKURENCE

MODEL	Volkswagen CC 2.0 TDI (125 kW) DSG 4MOTION	Mercedes-Benz CLS 250 CDI BlueEFFICIENCY	Volkswagen Passat 2.0 TDI (125 kW) DSG 4MOTION Comfortline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.968	2.143	1.968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	125/170 pri 4.200	150/204 pri 4.200	125/170 pri 4.200
največji navor (Nm pri 1/min)	350 pri 1.750-4.200	500 pri 1.600-1.800	350 pri 1.750-4.200
dolžina × širina × višina (mm)	4.802 × 1.855 × 1.421	4.940 × 1.881 × 1.416	4.769 × 1.820 × 1.470
največja hitrost (km/h)	220	242	220
pospešek 0-100 km/h (s)	8,6	7,5	8,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,0/5,2/5,9	6,5/4,5/5,3	6,7/5,0/5,6
izpusti CO ₂ (g/km)	154	138	147
cena osnovnega modela (evri)	37.731	58.990	33.513



**Več kilometrov,
manj emisij.**

www.omv.si



TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Porsche Slovenija, d. o. o.)
1.8 TSI (118 kW): 29.027 EUR
2.0 TDI (125 kW): 37.731 EUR
DSG 4MOTION: 46.571 EUR
Testno vozilo: 46.571 EUR

Moč: 125 kW (170 KM)
Pospešek: 9,9 s
Največja hitrost: 220 km/h
Povpr. poraba: 7,9 l/100 km

Garancija:
 2 leti splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje, neomejena mobilna garancija ob rednem servisiranju pri pooblaščenih servisierjih.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.233	kasko zavarovanje (2):	8.265
gorivo	10.238		
gume (1):	2.288	Skupaj:	46.533
izguba vrednosti po 5 letih:	21.004	Strošek za prevoženi km:	0,47 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	3.505		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 25 °C / p = 1.177 mbar / rel. vl. = 25 % / Gume: Continental ContiSportContact3 235/40/R 18 W / stanje kilometrskega stevca: 6.527 km

Vozne lastnosti

Pospeški s

0-100 km/h: 9,5
 402 m z mesta: 17,0
 (138 km/h)

Prožnost

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

220 km/h
 (VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km

najmanjše povprečje: 6,1
 največje povprečje: 9,9
 skupno testno povprečje: 7,9



Trušč v notranjosti

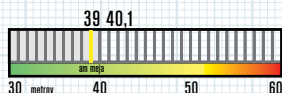
dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	60	58	56	
90 km/h	62	60	59	58
130 km/h		62	61	60
Prosti tek	38			

Zavorna pot

m

od 130 km/h: 71,9
 od 100 km/h: 40,1
 (AM meja 39 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

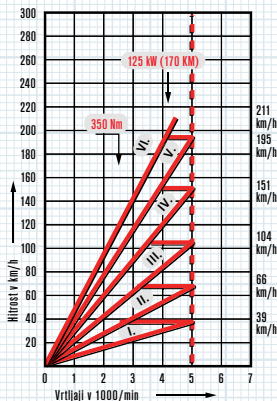
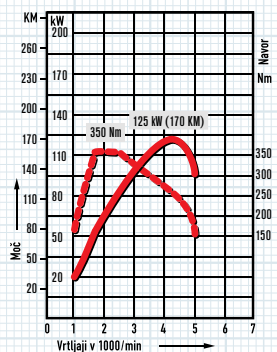


DIAGRAM MOTORJA:



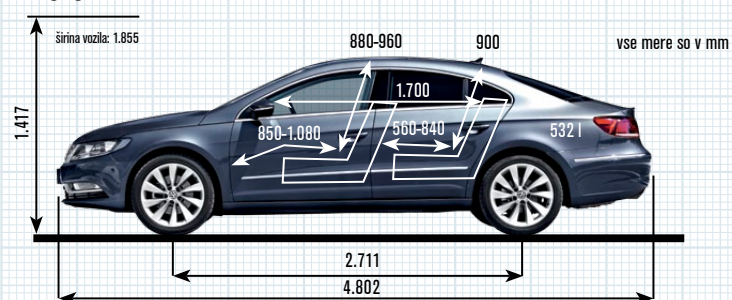
UŽITEK V VOŽNJI:

Štirikolesni pogon je za varnost, DSG za udobje, dizel za varčnost. Seštevek vseh treh so spodobni (a nič več) voznikiški užitki.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81 × 95,5 mm - gibna prostornina 1.968 cm³ - kompresija 16,5 : 1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 4.200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,4 m/s - specifična moč 63,5 kW/l (86,4 KM/l) - največji navor 350 Nm pri 1.750-2.500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski robotizirani menjalnik z dvema sklopka - prestavna razmerja I. 3,46; II. 2,05; III. 1,30; IV. 0,90; V. 0,91; VI. 0,76 - diferencial 4,12 [1., 2., 3., 4. prestava]; 3,04 [5., 6., vzratna prestava] - platišča 8,5 J × 18 - gume 235/40 R 18, kotalni obseg 1,95 m. **Voz in obese:** limuzinski kupe - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolotne (prisilno hlajene), zadaj kolotne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.581 kg - dovoljena skupna masa 1.970 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.900 kg, brez zavoro: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva (ECE) 7,0/5,2/5,9 l/100 km, izpust CO₂ 154 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.855 mm - širina vozila z ogledali 2.020 mm - kolotek spredaj 1.552 mm - zadaj 1.557 mm - rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.530 mm, zadaj 1.500 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 460 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 70 l.



Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l);
 5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 2 × kovček (68,5 l),
 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - parkirna tipala spredaj in zadaj - ksenonski žarometi - po višini in globini nastavljen volanski obroč - tipalo za dež - po višini nastavljen voznikov in sovoznikov sedež - tipalo za dež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

OCENA

Zunanost (15)	14	Takšen bi moral biti limuzinski Passat, smo zapisali ob prvem Ceceju. Podobnim komentarjem so se pri VW izognili z opustitvijo imenske povezave CC-ja s Passatom.
Notranost (125)	113	Prostora spredaj, zadaj in v prtljavniku je na pretek, tudi kakovost izdelave in uporabljeni materiali so na primerni ravni.
Motor, pogon, podvozje (65)	56	170-'konjski' dizel CC-ja premika dovolj hitro, DSG je hiter, štirikolesni pogon neopazen, a dobrodošel.
Vozne lastnosti (70)	62	Ker tak CC nima stopalke sklopke, je tu dobil višjo oceno od večine VW-jev.
Zmogljivosti (35)	31	Štirivaljni dizel je sicer dovolj zmogljiv, se pa z menjalnikom razume le 99-odstotno.
Varnost (45)	40	Tu ni treba razpredati dolgih zgodb: CC je varnostno zelo dober.
Gospodarnost (65)	45	Majhna poraba plus znosna cena je enako ugoden nakup? Ja, tule bo kar držalo.
Skupaj	361	CC tudi v novi podobi dokazuje, da je mogoče narediti avtomobil, ki ni povsem vsakdanji, a hkrati cenovno od vsakdanjosti ne odstopa preveč.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ počutje v notranjosti
- ▲ luči
- ▲ poraba
- ▲ prtljajnik
- ▼ preglasen motor
- ▼ menjalnik in motor nista najboljša kombinacija