



Prava mera okusa

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Volkswagen je znamka, ki ne slovi po drzno oblikovanih avtomobilih. Pač pihajo na dušo bolj konservativnim kupcem, kar pa še ne pomeni, da na svoj račun ne morejo priti čustva.

► Passata poznamo kot zanimivo, a hkrati zadržano oblikovano limuzino, ki se odlično oklepa Volkswagnovega železnega repertoarja konservativne ponudbe. Da tudi Nemci znajo zaigrati na čustva, dokazujejo s Sciroccom, (delno z) Eosom in ne nazadnje z novim Passatom CC. Ob štirivratnem kupeju je limuzinski Passat videti precej neizrazit, a Lešnikova limuzina ima dovolj moči, da zapelje iz sence in se pokaže s svojo karizmo. Le kak dodatek je potreben in ljudje se bodo za limuzino ozirali, kot bi



bila CC. Testni je s seboj vozil vse mogoče dodatke, ki so nadgrajevali že v osnovi zelo bogato (in eno najdražjih) opremo Highline in zaradi katerih so bili nekateri celo prepričani, da vidijo CC-ja in ne klasičnega Passata. Kaj vse zmore R-Line, kot pri VW pravijo dodatku opreme, ki pusti odločen pečat tako v notranjosti in zunanosti!

Predelava videza avtomobilov je področje, ki jasno deli mnenja. Za Passatovo R-Line posodobitev, ki med drugim prinaša podaljške odbijačev, pragov, novo masko, atraktivna 18-palčna platišča in diskretno krilce na pokrovu prtljažnika, bi težko rekli, da je pretirana. Nasprotno, oblikovalci si zaslužijo čestitko za zdravo mero okusa. Ni pa vse v videzu, ki ga odlično dopolnjujejo zatemnjene šipe in bela barva, ki še poudari oblikovne detajle. R-line ima tudi za okoli 15 milimetrov znižano športno podvozje, kar dodatno poskrbi za Passatov športni videz. Pri podvozju smo bili prijetno presenečeni, saj kljub opaznejši trdoti še vedno omogoča udobno vožnjo in je zelo posrečen kompromis med športnostjo in udobjem. Skladno

s športno nadgradnjo se predstavlja tudi 1,8-litrski motor TSI. Prisilno polnjenemu agregatu z mislimi na športne avtomobile ne bi postavljali oltarja, bi se pa zlahka podpisali pod trditvijo, da je tudi ta Passatov del posrečen kompromis med (relativno) varčnostjo in dinamiko. S šeststopenjskim ročnim menjalnikom sta zelo dober par, menjalnik je natančen, motor ob mirni vožnji deluje mirno, pri vrtenju v višje vrtljaje (v rdeče polje se TSI zavrti brez oziranja nazaj) pa prikaže povsem zglede zmogljivosti in jim v spremljavo doda že kar športen zvok. V prostem teku morate motorju dobro prisluhiniti, če sploh deluje, tako tih je, tišji od vetra je tudi pri avtocestnih hitrostih, ko v šesti prestavi pri 130 kilometrih na uro merilnik vrtljajev kaže okoli 2.700/min. Takrat lahko prestavite še tri prestave navzdol (!), dodate 10 km/h in merilnik še ne bo v rdečem, ki se začne pri 6.500/min. Podkrepljeno s podatki tovarne (največja moč 118 kW pri 5.000/min in 250 Nm od 1.500 do 4.200/min) in meritvami (pospešek od 0 do 100 km/h v 9,9 s) ter občutki sledi pohvala zagnanosti motorja, ki lepo steče že nad prostim tekom in se vzorno vede tudi pri odzivnosti. Najlepše pa ga je seveda vrteti v višje vrtljaje, zanemarjati prestavno ročico in med ovinki le potrjevati, da je Volkswagnu s tem paketom uspel res dober kompromis med uživaškim in vsakdanje uporabnim avtomobilom. Motor 1.8 TSI pri porabi goriva sledi 1,4-litrskemu bratu: če ga boste priganjali, vam bo potovalni računalnik kazal veliko povprečno žejo (več kot 12 litrov na 100 km/h), ob umirjeni vožnji pa bo ta številka tudi pod osmimi litri. Ima pa takšen Passat že ceno, ki obrača vratove. Še posebej tistih, ki ne bodo zadovoljni z njegovo notranjostjo, ki je v R-Linu dobila le kovinsko imitacijo, alu stopalke in nekaj prestižnejše opreme, kot je spodaj 'odrezan' večopravilni volan. Glavnina plastičnih delov ostaja v spomin, da Passat sicer ni več svež izdelek in



da je konkurenca tu že spredaj. Pohvalimo sedeže (usnje in alkantera na pravih mestih) – sprednja nastavljiva tudi v ledvenem delu, premika ju elektrika, med ovinki pa telo zadržujeta dobri bočni opori. Voznikovemu se je na robu poznalo, da je zamenjal že precej voznikov. V testnem Passatu sta udobje (in ceno) bogatega Highlina povečevala tudi paket Business (parkirna tipala ...) in Exclusive (alarmna naprava, biksenonski žarometi, odklepanje in zaklepanje ter zagon motorja brez ključa ...). ◀◀

Volkswagen Passat 1.8 TSI (118 kW) Highline R-Line

Cena osnovnega modela: 27.970 EUR
Cena testnega vozila: 31.258 EUR

NAŠE MERITVE
T = 27 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 28 % / Stanje kilometrskega števca: 19.508 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 9,9 s
402 m z mesta: 17,0 s (134 km/h)
1.000 m z mesta: 31,0 s (171 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV./V.): 8,5 s / 11,3 s
80–120 km/h (V./VI.): 11,4 s / 14,3 s

NAJVEČJA HITROST
220 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 37,0 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 10,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.798 cm³ - največja moč 118 kW (160 KM) pri 5.000/min - največji navor 250 Nm pri 1.500/min.
Prenos moči: motor poganja sprednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/40 R 18 V (Dunlop SP Sport 01).
Mase: prazno vozilo 1.417 kg - dovoljena skupna masa 2.050 kg.
Mere: dolžina 4.765 mm - širina 1.820 mm - višina 1.472 mm - prtljažnik 565 l - posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 220 km/h - pospešek 0–100 km/h 8,6 s - poraba goriva [ECE] 10,4/6,0/7,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ videz
▲ uporabnost
▲ oprema
▲ motor
▲ menjalnik
▲ vodljivost
▲ podvozje
▲ sedeži spredaj

▼ dolgačasna notranjost
▼ dolg gib stopalke sklopke
▼ oguljen voznikov sedež
▼ cena
▼ za vklop zadnje meglenke je treba prižgati prvo
▼ spodaj raven volan

Končna ocena

Passat R-Line, da ali ne? Razen v ceni, za katero v vaši garaži kot družinski 'dirkalnik' že parkira Škoda Octavia RS (200 'konjev') in ostane financ še za tretjino Lisece (Foxa), ne vidimo zadržkov. Posrečena kombinacija udobja, športnosti in vsakdanje uporabnosti na istih štirih kolesih. Razmislite le še o DSG-ju.