

Stopnjevanje želja

Dejansko se moramo vprašati: ali se stopnjujejo želje in zahteve kupcev ali raste ponudba avtomobilskih proizvajalcev, ki se na tak način bojujejo za kupce. Navsezadnje neki laični posameznik, ki mu avtomobili ne pomenijo nič drugega kot samo sredstvo za prevoz od točke A do točko B, najbrž ne bi nikoli niti pomislil na številne bolj ali manj uporabne stvari, ki so vgrajene v sodobnih avtomobilih. Ravno zaradi slednjih pa rastejo tudi avtomobili sami.

Ko so ljudje hodili mimo novega Passata, so mnogi med njimi pripomnili, da je postal zelo velik. Glede na zunanje mere njegove karoserije (dolžina 4,75 metra in širina 1,82 metra) jim ne moremo oporekati, saj so bili še pred kakšnim desetletjem avtomobili enega razreda višje približno tako veliki. Zgolj za primerjavo naj zapišemo, da je novi Passat v primerjavi s Passatom prve generacije daljši že za več kot pol metra. A pustimo zgodovino ob strani in se vrnimo raje v sedanost ter k novemu Passatu.

Morda že takoj na začetku zelo zanimiv podatek, ki pravi, da novinec ni več zasnovan na podvozju Audijeve Štirice, ampak na platformi novega Golfa. K sreči pa inženirji svoje dela niso tako poenostavili kot, recimo, pri snovanju Škode Octavie. Platforma PQ 35 je

tokrat služila zgolj kot osnova oziroma temelj, ki so ga v skladu z zahtevami večjega in težjega avtomobila razvili in nadgradili do obstoječega stanja. Posledica tega je, da je prednja premo ostala skoraj nedotaknjena (največ sprememb je bilo potrebnih samo zaradi Passatovega širšega koloteka), zadnja premo pa je podobna Golfu samo še na videz, saj so spremenili praktično vse njene sestavne elemente. Zaradi večje dolžine avta so povečali tudi medosno razdaljo, ki je tako daljša kar za 131 milimetrov (2709 mm proti 2578 mm). Prirastek v vse smeri se odraža tudi v notranjosti.

Tako se bo na prednjih in zadnjih sedežih našlo dovolj prostora za skoraj vsakogar. Le največji si bodo na zadnji klopi zaželeli kakšen centimeter prostora več nad glavo. Na štirih sedežih je sedenje udobno in prijetno, na

»Passat ni več zasnovan na podvozju Audijeve Štirice, ampak na podvozju novega Golfa.«



◀ Običajno zadostuje že kratek pritisk in motor steče. Pri Passatu ne. Ključ boste morali zadrževati v legi za zaganjanje, vse dokler motor ne bo stekel. S tem so se izognili potrebi po ločenem gumbu za vžig.



prednjih dveh sedežih pa bosta voznik in sovoznik zadovoljna tudi z bočno oprijemljivostjo sedežev. Opazili smo tudi rahlo višji položaj sedenja, kot smo ga bili vajeni v zdaj že starem Passatu, kar pride prav predvsem pri nadzorovanju stanja okoli avta. Nekoliko privzdignjen položaj za volanom pa bodo opazili tudi višji vozniki, saj jim bo zgornji del volanskega obroča zelo verjetno zakrival vrh merilnikov.

Sam položaj za volanom si bo, kljub tej nevednosti, praktično vsak posameznik lahko uredil po lastni želji, saj sta sedež in volanski obroč še vedno izdatno nastavljiva.

Hvale vredna je tudi zvočna izolacija kabine, saj se do potnikov tudi pri največjih hitro-

stih ne prebije veliko trušča. V Passatovi kabini boste našli veliko odlagalnih prostorov in predalov. Večinoma vsi so uporabno veliki, nekateri pa mejijo že na ogromnost. Dva takšna sta, recimo, žepa na oblogah prednjih vrat, v katera lahko odložite kar 1,5-litrski plastenki. Ogromnost pa se nadaljuje tudi v zadku vozila. Tja so namreč Volkswagnovci stlačili kar 565-litrski prtljažnik, ki je lepo obdelan, premore spodobno notranjo višino, da boste lahko odložili vanj tudi večje kose prtljage, za povrh vsega pa ima še ušesa za pritrdjevanje prtljage. Volkswagen, delo dobro opravljeno.

Možje v Wolfsburgu so si pred leti zadali nalog, da opremijo vsa svoja vozila z bencinskimi motorji, ki jih odlikuje tehnika neposrednega



vbrizga goriva FSI. Medtem ko jim ta cilj še ni uspelo uresničiti v manjših modelih, lahko novega Passata dobite samo s takšnimi motorji. Od dveh možnosti, 1.6 FSI in 2.0 FSI, smo imeli tokrat na testu slednjo. Ta z nazivno močjo motorja 110 kilovatov oziroma 150 konjskih moči predstavlja tudi najzmogljivejšo različico v trenutni Passatovi ponudbi.

Naziv najmočnejši in dejstvo, da je pod prednjim pokrovom vpreženih 150 konjskih moči, sta v marsikomu od vas vsaj malo pospešila srčni utrip, a se slednji lahko kar umiri. Izkaže se, da podatki na papirju obljublajo več, kot Passat 2.0 FSI dejansko ponudi na cesti. Prožnost je sicer v območju hitrosti do približno 100 kilometrov na uro povsem spodobna, nad to mejo pa boste morali za občutnejšo poskočnost tako motoriziranega Passata pogosto poseči po prestavni ročici in izkoriščati zgornjo tretjino razpoložljivih motornih vrtljajev. Pri tem boste imeli na razpolago prestavno ročico zelo dobrega šeststopenjskega ročnega menjalnika. Njegove prestave so dobro preračunane, tako da boste lahko v vsaki vozni okoliščini kar najbolje izkoristili razpoložljivo zalogo motorja.

Motor zaznamujejo še miren in kultiviran tek, enakomerna prožnost skozi celotno delovno območje vrtljajev, dobra odzivnost na povelja desne noge, veselje do vrtenja in razmeroma zmerna poraba goriva. Slednja se je na našem testu gibala v povprečju okoli desetih litrov na sto prevoženih kilometrov, kar je povsem zgleden rezultat za avtomobil tega velikostnega razreda in teh motornih zmogljivosti. Na drugi strani se je v najboljšem primeru poraba spustila na raven zglednih 8,4 litra na sto prevoženih kilometrov, v najslabšem primeru pa je dosegla vrednost 11,7 stokilometrskih litrov neosvinčenega 98-oktanskega goriva, ki ga je po besedah Volkswagnovcev priporočljivo uporabljati za napajanje vseh njihovih bencinskih motorjev FSI.

Testni Passat je bil opremljen s paketom opreme Sportline, del katere je tudi športno podvozje. Slednje je glede na serijski model

▲ Nemška urejenost in dobra ergonomija prepričata, žal razočara kakovost izdelave.



▲ Uporabno velikih odlagalnih prostorov je v kabini veliko.



Iz oči v oči



Tega Passata malce muči dvojna osebnost. Po eni strani je velik, udoben, skratka za Passata skoraj preveč prestižen, po drugi strani pa je plastika na armaturni plošči

neugledno trda (v Golfu je lepša), motor rahlo anemičen in preglasen, menjalnik pa začuda rahlo zatikajoč (kar sicer pri Volkswagnih nikoli ni bila navada). A sicer je Passat odličen avto, posebej v kombinaciji z dizlom - le v to, da mora biti res tako velik, nisem prepričan. Parkiranje v mestu je precej bolj težavno, kot bi bilo treba. *Dušan Lukič*



Končno! Končno je Passat postal avto, ki ponuja še kaj več kot le uporabno notranjost. In prav to so, roko na srce, številni ves čas pogrešali. Zanimivo obliko in bogato notranjost.

Nekatere podrobnosti na armaturni plošči so na primer prav zanimive. Ampak zaradi tega novi Passat ni postal nič manj uporabnejši. Potniška kabina je še prostornejša in prtljažnik še večji, da je dizelski motor primernejši od bencinskega, pa v teh časih verjetno ni treba več razlagati. *Matevž Korošec*



Mariborčan Robert Lešnik je avtomobil nedvomno všečno oblikoval, saj je tudi zaradi večjih dimenzij občutek bolj zlahaten, lahko bi dejali kar 'phaeton-ski'. Voznik ne bo imel občut-

ka, da sedi v tako velikem avtomobilu, vendar lahko po drugi strani le ugiba, kje se odbijača končata. Če bi mi zavezali oči in me posadili na voznikov sedež, bi v trenutku dejal: Volkswagen! Sedi se odlično, hod stopalke za sklopko je tradicionalno dooolg in bunka na vrhu prestavne ročice velika. Naj vas ne zavede oznaka motorja FSI, raje priporočam dvolitrskega TDI-ja. Razvajajte se z navorom in manjšo porabo, saj preganjanje v višje vrtljaje (kjer FSI da nekaj življenja od sebe) neka-

ko ne sodi k temu Passatu. *Aljoša Mrak*

»Večina odlagalnih predalov v kabini je uporabno velikih, nekateri pa mejijo že na ogromnost.«





▲ Vzdušnega prostora zadaj ne bo zmanjkalo. Le največji bodo pogrešali kakšen centimeter prostora več.

▲ Passati imajo v voznikovih vratih serijsko vgrajeno odlagališče za dežnik. Paziti morate le, da dežnik ni predolg.

▲ Nagibanje karoserije v ovinkih je zaradi športnega podvozja manjše kot sicer. Lega in vodljivost sta dobri.

znižano za 15 milimetrov in tudi karakteristika vzmetenja je nekoliko bolj toga. Verjetno je ravno to krivo, da se avto na slabih podlagah bolj stresa, kot bi si kdo morda želel. Na vseh drugih cestnih podlagah se podvozje izkaže z zelo visoko stopnjo udobja in učinkovitim blaženjem neravnin.

Podvozje se podobno dobro izkaže tudi med preganjanjem skozi ovinke. Tam stopijo v ospredje zanesljiva in stabilna lega ter visoko postavljena meja zdrsa vozila. V primeru zdrsa vozila pa boste pozdravili odziven in dovolj neposreden volanski

»Možje v Wolfsburgu so si pred leti zadali nalogo, da opremijo vsa svoja vozila z bencinskimi motorji, ki jih odlikuje tehnika neposrednega vbrizga goriva FSI.«

mehanizem. Ko potegnemo črto pod oceno podvozja, pridemo do zaključka, da boste zmožnosti slednjega v primeru motorja 2.0 FSI s 150 KM le redko do konca izkoristili. Za kaj takega jih bo potrebnih kakšnih 200 iz različice 2.0T

FSI ali vsaj 170 konjskih moči in okoli 400 njutonmetrov navora iz novega motorja 2.0 TDI, ki ga bo Volkswagen v Passatu vpeljal v ponudbo to jesen.

Enako kot podvozje so vašega zaupanja vredne tudi zanesljive zavore. Slednje odlikuje dovolj kratka zavorna pot (od sto do nič kilometrov na uro v 37,2 metra), možnost natančnega uravnavanja zavorne sile in učinkovit zavorni sistem ABS.

Za slabih šest milijonov dolarjev, kolikor stane osnovni model Passata 2.0 FSI Sportline, dobite v njem že kar nekaj serij-

V večini primerov je tako, da se bo v lju-deh vzbudila želja po nečem novem šele potem, ko jim bo nekdo povedal, da to nekaj obstaja. Tisti nekdo, ki pove za novost, je v avtomobilskem svetu običajno kar proizvajalec sam. Navsezadnje želi s tem podatkom vzbuditi v potencialnih kupcih željo po tej novosti, četudi je ta morda sploh ne potrebuje. Predvsem od proizvajalčeve predstavitve in prepričljivosti o pomembnosti te novosti je odvisno, ali se bo kupec odločil za njen nakup. Zdaj pa vas vprašamo. Ali ste, preden ste izvedeli za pri-hod novega Passata na tržišče, razmišljali o nakupu oziroma zamenjavi vašega obstoječega Passata za novega? Prepričani smo, da ne! Upamo, da zdaj razumete, kaj je uspelo Volkswagnu doseči z novim Passatom. To, kar želi doseči vsak prodajalec. Povečal je vaše želje in s tem v vas vzbudil zanimanje za nakup njihovega novega izdelka. Ne skr-bite, z vami ni nič narobe. Že prvič, ko se boste peljali z novim Passatom, boste ugoto-vili, da je resnično tako dober avtomobil, da je vreden vašega razmišljanja o zamenjavi obstoječega Passata za novega. ■

Koliko stane	SIT
DODATNA OPREMA	
biksenonska žaromet	286.900
sistem za pomoč pri parkiranju	118.000
tempomat	85.800
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
prednji žaromet	65.100
prednji smernik	11.200
prednja meglenka	23.100
prednji odbijač	104.100
okrasna maska	39.000
prednja šipa	45.900
znak	6.500
prednji blatnik	46.100
zadnji odbijač	125.800
zunanje ogledalo	39.600

Tabela konkurence				
				
model	Volkswagen Passat 2.0 FSI Trendline	Alfa Romeo Alfa 156 2.0 JTS Progression	Honda Accord 2.0i Comfort	Peugeot 407 2.2 16V ST Sport
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1984	1970	1998	2231
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 6000	121/165 pri 6400	114/155 pri 6000	116/158 pri 5650
največji navor (Nm pri 1/min)	200 pri 3500	206 pri 3250	190 pri 4500	217 pri 3900
dolžina × širina × višina (mm)	4765 × 1820 × 1472	4435 × 1743 × 1390	4665 × 1760 × 1445	4676 × 1811 × 1445
največja hitrost (km/h)	213	220	217	220
pospešek 0-100 km/h (s)	9,4	8,2	9,2	10,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,3/6,4/8,2	12,2/6,6/8,6	10,7/6,5/8,0	12,9/6,8/9,0
cena osnovnega modela (SIT)	5.570.000	5.550.000	5.149.000	5.980.000

Volkswagen Passat 2.0 FSI Sportline

CENA:	(Porsche Slovenija)	Garancija:	2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 leta garancije za lak, mobilna garancija
Osnovni model:	5.955.000 SIT		
Testno vozilo:	6.194.000 SIT		
Moč:	110 kW / (150 KM)	Predvideni redni servisi:	Na vsakih 30.000 kilometrov ali glede na servisni računalnik.
Pospešek:	9,9 s		
Največja hitrost:	210 km/h		
Povpr. poraba:	10,0 l/100 km		

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):			
redni servisi, delo:	27.250	obvezno zavarovanje (2):	826.500
material:	131.720	kasko zavarovanje (2):	951.500
gorivo	2.247.000		
gume (1):	694.400	Skupaj:	8.528.370
izguba vrednosti po 5. letih:	3.650.000	Strošek za prevoženi km:	85,3 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5. letih

NAŠE MERITVE

(T=17 °C / p= 1011 mbar / rel. vl.: 51 % / Gume: Dunlop SP Sport 01 / Stanje km števca: 4419 km km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	9,9
402 m z mesta:	17,1 (135 km/h)
1000 m z mesta:	30,9 (173 km/h)

Prožnost

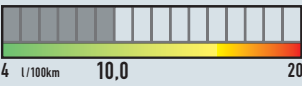
50-90 km/h (IV./V.):	8,9/11,4
80-120 km/h (V./VI.):	13,0/15,1

Največja hitrost

210 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	8,4
največje povprečje	11,5
skupno testno povprečje	10,0



Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.
Prestava				
50 km/h	55	54	53	52
90 km/h	62	60	59	58
130 km/h		65	63	62
Prosti tek				36

Zavorna pot

od 130 km/h:	62,9
od 100 km/h:	37,2
(AM meja 40 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

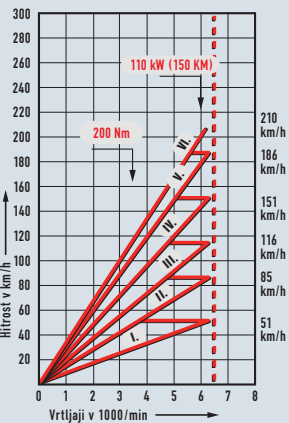
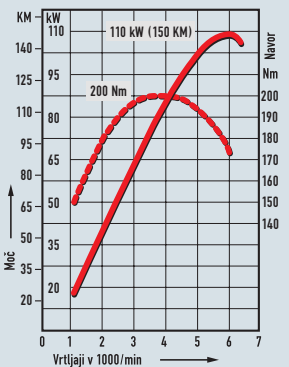


DIAGRAM MOTORJA:



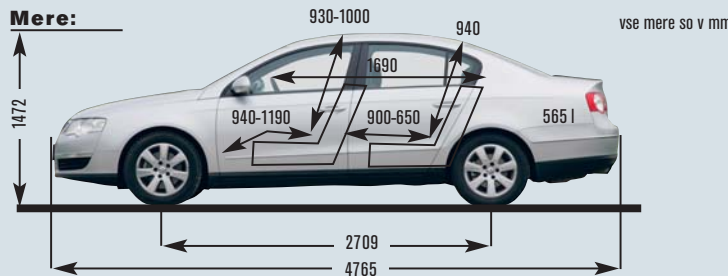
UŽITEK V VOŽNJI:

😊 😊 😊 😊 😊

Z novim Passatom se boste radi vozili. Če želite še uživati, si omislite predvsem več konjev, kot jih premore motor 2.0 FSI; recimo 2.0T FSI.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 82,5 × 92,8 mm - gibna prostornina 1984 cm³ - kompresija 11,5 : 1 - največja moč 110 kW [150 KM] pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,6 m/s - specifična moč 55,4 kW/l [75,4 KM/l] - največji navor 2000 Nm pri 3500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,780; II. 2,270; III. 1,650; IV. 1,270; V. 1,030; VI. 0,870; vzvratna 3,600 - diferencial 3,940 - platišča 7J × 16 - gume 215/55 R 16, kotalni obseg 1,94 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 33,9 km/h. **Voz in obese:** limuzi-na - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, po dve prečni vodili, vzdolžni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavori spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni, elektronsko krmiljena mehanska zavora na zadnji kolesi (stikalo levo ob volanu) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1389 kg - dovoljena skupna masa 2000 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 730 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti:** največja hitrost 213 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,4 s - pora-ba goriva [ECE] 11,3/6,4/8,2 l/100 km



Zunanje mere: širina vozila 1820 mm - kolotek spredaj 1553 mm - zadaj 1566 mm - rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1480 mm, zadaj 1520 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 70 l.

	Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)
---	---

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - aktivna vzglavnika spre-daj - ABS - EDS - EBD - ESP - servo volan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljiva voznikova sedež in volanski obroč.

Ocena		
Zunanost (15)	13	Še najbolj motijo veliki previsi čez kolesa, kakovost izdelave je na visoki ravni.
Notranjost (140)	125	Ogromen prtljajnik, veliko prostora v kabini, dobra ergonomija, veliko uporabnih odlagalnih prostorov, podpovprečna kako-vost izdelave in materialov
Motor, menjalnik (40)	36	Večje hitrosti vzamejo motorju poskočnost. Motor je po sodobnosti gradnje v vrhu, menjalnik je dobro preračunan in prijazen do uporabnika.
Vozne lastnosti (95)	85	Volan je odziven in dovolj neposreden, lahko pa bi bil še bolj povratno poveden. Podvozje vzpodbuja v vozniku občutek varno-sti in stabilnosti.
Zmogljivosti (35)	22	150 KM največje moči in 200 njutonmetrov navora ni ravno šprinterskih, a zastojev z njim tudi ne boste ustvarjali na cesti.
Varnost (45)	38	Zasenčena žarometna imata dokaj slabo svetilnost, dolga pa svetila preveč ozko (tesni ovinki). Pogrešamo tudi sistem za pomoč pri parkiranju.
Gospodarnost (50)	30	Po ceni se spogleduje s konkurenco in tudi motor se izkaže z zgledno varčnostjo. Ko se ga bo prodajalo naprej, bo motor FSI kupcem predvidoma manj zanimiv kot motor TDI.
Skupaj	349	Skoraj odlični! Do nje mu manjka samo več motorne poskočnosti, recimo močnejšega 2.0 TDI s 125 kilovatni moči, boljša žarometna z biksenonsko tehniko in sistem za pomoč pri parkiranju, ki bdiča nad varnostjo vaših odbijačev spredaj in zadaj. Novi Passat je nedvomno dovolj dober avtomobil, da zasluži vašo pozornost.
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

- ▲ zvočna izolacija
- ▲ lega in vodljivost
- ▲ velikost in količina odlagalnih predalov v kabini
- ▲ prostornost v kabini
- ▲ menjalnik
- ▼ zgornji del merilnikov zakriva volanski obroč
- ▼ slaba svetilnost zasenčenih žarometov
- ▼ ozek snop dolgih žarometov
- ▼ ni sistema za pomoč pri parkiranju
- ▼ materiali in kakovost izdelave v kabini
- ▼ električna ročna zavora se ne vklopi, ko avto ugasnete