

Ni kabrio!

Naj vas oznaka CC ne zavede. Tale Passat ni kabriolet, njegova kovinska streha se ne zloži, kot je značilno za večino avtomobilov z dvema dodatnima črkama C v imenu. Ne, tale Passat je limuzinski kupe.

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič in Saša Kapetanovič

» Še en limuzinski Passat s štirimi vrati, boste rekli, le zakaj ga potrebujemo. Pravzaprav res. Le zakaj? Zato, ker nekateri pač ne bi imeli 'le' limuzinskega Passata, temveč si želijo (za ne preveliko doplačilo) nekaj lepšega, nekaj bolj prestižnega. In zato je Passat CC štirivratnik, a s karoserijo, ki to od daleč odlično skriva.

Sicer pa, ko smo že pri obliki: ko se človek zazre vanj, pravzaprav pomisli le na eno: takšen bi moral biti Passat že od nekdaj. Kajti tale CC spada med tiste avtomobile, ki jih je vsako jutro užitek ugledati na parkirišču. Velik, prestižen, tudi agresiven nos, na katerem prevladujejo velika maska in ksenonske luči. Zaobljena, res kupejevska stre-

ha z velikim strešnim oknom (če ne marate segrevanja notranjosti in nižje strehe, ga raje izpustite s seznama opreme), malce navzdol odrezan zadek s povsem novimi lučmi in stekla v vratih brez okvirjev. Recept skratka, ki ga je že pred leti pokazal Mercedesov (pred kratkim prenovljeni, o tem si lahko več preberete nekaj strani naprej) CLS. In ta recept vključuje tudi le štiri sedeže v notranjosti.

Besedica 'le' je tule pravzaprav odveč. Kdaj ste nazadnje videli, da bi v Passatu sedelo pet potnikov? In roko na srce, tudi če bi, bi tiši v sredini zadaj sedel precej neudobno in trpel na daljših poteh. Ne, takšni avtomobili so namenjeni štirim potnikom. V nasprotju s klasičnimi kupeji, ki si večinoma

zaslužijo komajda oznako dvosedežnika z dvema zasilnima sedežema zadaj, je Passat CC pravi štirisedežnik. Za kolena, noge pa (zanimivo) tudi glavo je namreč prostora znotraj ravno toliko, kot ga je v 'navadnem' Passatu. Torej ogromno. Tako spredaj kot zadaj se sedi odlično (na voznikovem sedežu sicer za nekatere malce previsoko), vse komande so vozniku pri roki, merilniki dovolj bogati in pregledni, vse skupaj pa še izboljšajo nova stikala klimatizacije ter možnost upravljanja avdiosistema prek za dotik občutljivega zaslona. Mimogrede: sistem zmora požreti (poleg možnosti priključitve zunanje naprave, na žalost brez vmesnika iPod) šest CD-jev, posnetih z glas-



Iz oči v oči



Vinko Kernc

» Jasno, okusi so različni in predsodki so neizbežni. Ampak ob tem se vprašam: mogoče bi pa tistega klasičnega Passata (limuzino) lahko kar nehali izdelovati? In kakor smo se posmehovali Benzu CLS, bo morda nekoč neki Passat CC Variant nekaj povsem vsakdanjega ... «



Mitja Reven

» Passat CC prihaja v pravem trenutku, saj se konkurenca, v mislih imam predvsem Oplovo Insignio, že posveča nekakšnim štirivrtnim kupejem. Lep je kot zelo verjetno še noben VW pred njim in Lešnikova stvaritev ob njem povsem zbledi. Boljši materiali, podobna prostornost (le en sedež manj) in lepša notranjost (čeprav sorodstva s klasičnim Passatom ne more – in noče – zanikati). Njegovo ceno pa lahko obrnemo tudi takole: če je Mercedes-Benz CLS avtomobil za izbrance z debelejšimi denarnicami, je Passat CC pravi ljudski (Volks) avto (Wagen). Seveda morate na to gledati z MB-jeve perspektive in ne z boka običajnega Passata, ko CC postane drag (Teuer) avto (Wagen). «



bo v formatu MP3, in še SD-kartico z glasbo v enakem formatu. Hiter preračun pokaže, da lahko prevozite okoli 20 tisoč kilometrov, ne da bi morali

občutljivi LCD (mimogrede, tisti gumb Phone ob njem v testnem CC na žalost ni upravljal telefona, saj vmesnika Bluetooth začuda ni bilo), temveč tudi nove komande klimatizacije. Nastavitev temperature je v sončnih dneh sicer premalo opazna, je pa zato klimatizacija toliko učinkovita, da boste temperaturo nastavili le enkrat in potem na vse skupaj verjetno za vedno pozabili.

“Če že morate izbrati dizla, posezite po 170-’konjski’ različici.”

določeno skladbo poslušati dvakrat ... Če pa na AUX-vhod priključite še 80-gigabajtni iPod, boste verjetno prej prodali avto kot kateri komad slišali dvakrat ...

Prav sredinska konzola je tisti del avta, kjer se Passat CC od limuzinskega oziroma 'karavanskega' brata v okolici voznikovega sedeža najbolj razlikuje. Nov ni le za dotik

Testni Passat CC se je lahko pohvalil tudi z nekaj tehnično naprednejšimi funkcijami. Pritisk na gumb na vrhu leve obvolanske ročice namreč na velik grafični zaslon med merilniki prikliče do tedaj skrit izbirnik, ki omogoča vključitev in izključitev aktivnih luči ter sistema Lane Assist. In medtem ko je prvi že dokaj (vsaj v tako velikih avtomob-





bilih) v navadi, je drugi še vedno redek. Gre za sistem, ki s kamero, skrito zraven dežnega tipala ob notranjem vzvratnem ogledalu, preverja, ali avto ostaja med črtami, ki označujejo vozni pas. In če ni tako (in smerniki niso vključeni), posreduje. Ne tako, kot smo vajeni recimo v nekaterih francoskih ali švedskih avtomobilih, s tresenjem volana ali sedeža, temveč preprosto sam obrne volan pasu, če potrebni zasuk le ni prevelik, v nasprotnem primeru voznika z glasnim piskom opozori na potrebno posredovanje.

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	509
Rezervno kolo originalnih mer	333
Večopravilni usnjeni volan	196
Panoramsko strešno okno	1.122
Pomoč pri speljevanju v klanec	53
Prilagodljiva ksenonska žarometa	1.286
Lane assist	527
Tempomat	384
Deljiva zadnja klop	200
Sprednji meglenki	227
Parkirna tipala	528
Alarmina naprava	365
Paket Ambient	165
Aluminijasta platišča Daytona	424
Dekorativni elementi iz lesa	454
Biksenonska žarometa	1.286
Radio RCD 510	321
Samodejno zadrževanje na klančini	53
Dinamično uravnavanje podvožja	973

In če sistem zazna, da se voznik dlje kot nekaj sekund ni dotaknil volana, se na enak način (za preprečevanje recimo branja časopisa med vožnjo) tudi izključi ...

Drugi zanimiv gumb je na sredinski konzoli, ob prestavni ročici. Omogoča preklapljanje delovanja blažilnikov med tremi načini: udobnim, normalnim in športnim. Za vsakdanjo uporabo je najboljši udobni način, če pa se nameravate zapoditi čez ovinke, uporabite Sport. Vmesni, Normal, je še najmanj uporaben ... Passat CC je (kot druga dva Passata) varno podkrmarjen, je pa, vsaj v športnem načinu delovanja blažilnikov,



nagibanja malo, povratnih informacij izpod koles do volana dovolj, a zaradi izbire motorja v testnem CC je vse skupaj še vedno bolj kot ne vaja, ki si je ne boste želeli prevečkrat ponavljati. Passat CC je predvsem udoben, luksuzen limuzinski kupe.

Ah, ta motor. Dvolitrski TDI sicer premore tehnologijo skupnega voda, je tišji od predhodnika, tudi zvočna izolacija je še zadovoljiva, a v celoti daje avto občutek, da bi mu bil na kožo pisan recimo 1,8-litrski turbobencinar s 118 kW oziroma 160 'konji'. Če že morate izbrati dizla, posežite po 170-'konjski' različici. V nasprotnem

primeru se vam utegne zgoditi, da boste med vožnjo vedno znova razočarani. Občutek razkošja in prestiža, ki ga avto sicer ponuja v izobilju, namreč ob pritisku na stopalko za plin v tako motoriziranem CC-ju kar izgine. Škoda.

Kajti Passat CC je sicer vse tisto, kar si lahko za dobrih 30 tisočakov želite: velik, prostoren in uporaben avto z dovolj velikim pridihom prestiža. Pa še lep je. ❀

Tabela konkurence

MODEL	Volkswagen Passat CC	Volkswagen Passat	Mercedes-Benz
	2.0 TDI (103 kW) DPF	2.0 TDI (103 kW) Comfortline	CLS 320 CDI
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.968	1.968	2.987
največja moč (kW/KM pri 1/min)	103/140 pri 4.200	103/140 pri 4.200	165/224 pri 3.800
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 1.750-2.500	320 pri 1.750-2.500	540 pri 1.600-2.400
dolžina × širina × višina (mm)	4.799 × 1.855 × 1.417	4.765 × 1.820 × 1.472	4.915 × 1.875 × 1.430
največja hitrost (km/h)	213	206	246
pospešek 0-100 km/h (s)	9,8	9,8	7,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,5/4,8/5,8	7,5/4,8/5,8	11,0/6,4/8,1
cena osnovnega modela (evri)	33.690	26.867	67.300

Tehnični podatki

CENA:	(Porsche Slovenija, d. o. o.)
1.8 TSI:	29.153 EUR
2.0 TDI (103 kW):	33.690 EUR
Testno vozilo:	41.515 EUR
Moč:	103 kW (140 KM)
Pospešek:	10,4 s
Največja hitrost:	213 km/h
Povpr. poraba:	xx l/100 km

Garancija:
2 leti splošne garancije, neomejena mobilna garancija, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje.

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 30.000 km.

I Volkswagen Passat CC 2.0 TDI (103 kW) DPF

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):			
redni servisi, delo, material:	576	obvezno zavarovanje (2):	3.280
gorivo	10.054	kasko zavarovanje (2):	4.845
gume (1):	zastopnik ni priskrbel podatka		
izguba vrednosti po 5 letih:	18.762	Skupaj:	ni podatka
		Strošek za prevoženi km:	ni podatka

(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

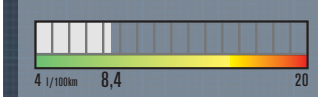
T = 27 °C / p = 1.015 mbar / rel. vl. = 20 % / Gume: Continental ContiSportContact3 235/40 R 18 W / Stanje kilometrskega števca: 5.007 km

Vozne lastnosti	s
Pospeški	
0-100 km/h:	10,4
402 m z mesta:	17,5
	(131 km/h)
1.000 m z mesta:	31,7
	(168 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV./V.):	8,1/12,8
80-120 km/h (V./VI.):	9,6/12,6

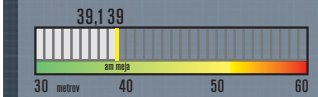
Največja hitrost	213 km/h
(VI. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	6,2
največje povprečje	12,2
skupno testno povprečje	8,4



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	56 56 54 54
90 km/h	64 62 60 59
130 km/h	66 64 64
Prosti tek	39

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	66,8
od 100 km/h:	39,1
	(AM meja 39 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

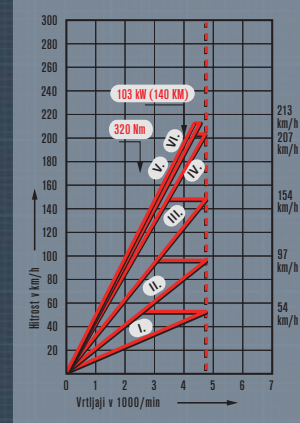
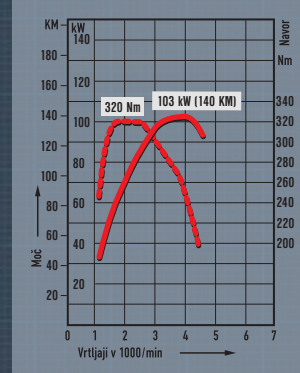


DIAGRAM MOTORJA:



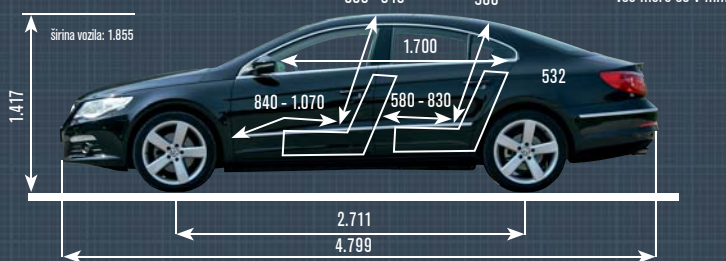
UŽITEK V VOŽNJI:

Uživati boste predvsem, ko boste v udobni, lepi notranjosti poslušali dobro glasbo in križarili po avtocesti s podvožjem, nastavljenim na udobje. Med ovinki sicer lahko prestavite v športni način, a dirkalnik tale Passat CC ni.

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 18,5 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 52,3 kW/l (71,2 KM/l) - največji navor 320 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 - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,77; II. 2,09; III. 1,32; IV. 0,98; V. 0,88; VI. 0,81; - diferencial 2,76 - platišča 8J × 18 - gume 235/40 R 18 W, kotalni obseg 1,95 m. **Voz in obese:** limuzinski kupe - 4 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodlina prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo ob volanu) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.466 kg - dovoljena skupna masa 1.960 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.900 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmožljivosti (tovarna):** največja hitrost 213 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva (ECE) 7,5/4,8/5,8 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.855 mm - kolotek spredaj 1.552 mm - zadaj 1.559 mm - rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.490 mm, zadaj 1.490 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnji sedež 460 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 70 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
4 sedeži: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l),
1 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - dežno tipalo - parkirna tipala spredaj in zadaj - alarmni sistem - prilagodljiva ksenonska žarometa - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov in sovoznikov sedež - meglenki spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	14	Takšne oblike se ne bi bilo treba sramovati tudi kakšni po vrhunskem oblikovanju bolj znani znamki.
Notranjost (140)	126	Kljub kupejevski obliki je Passat CC prostoren in uporaben.
Motor, menjalnik (40)	32	Motor ni v skladu z značajem avtomobila, zato raje posežite stopničko višje.
Vozne lastnosti (95)	84	Passat CC ni športnik, je pa zelo udoben 'kruzer'.
Zmožljivosti (35)	22	Dvolitrski turbodizel s 140 'konji' ima z maso avtomobila precej dela.
Varnost (45)	41	Ne le pasivna, tudi aktivna varnost je zaradi elektronskih pomagala na zelo visoki ravni.
Gospodarnost (50)	34	Poraba bi bila pri lažjem avtu manjša, a se motor tudi v Passatu CC izkaže za zahtevnostjo.
Skupaj	353	Z obliko in uporabnostjo so pri Volkswagnu zadeli v polno, le motorna paleta je na spodnjem koncu prevelika. Če želite motor, ki bo v skladu z značajem avtomobila, izberite močnejšega od 140-'konjskega' TDI-ja.

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ oprema
- ▲ videz
- ▲ upravljanje avdiosistema
- ▲ prostornost
- ▲ uporabnost
- ▼ izbira motorja za tak model avtomobila
- ▼ predolg gib stopalke sklopke
- ▼ ni sistema za prostoročno telefoniranje (Bluetooth)