

In ljudski je postal poslovni



besedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Aleš Pavletič**

Ste se Passatom posmehovali, ko ste jih srečali na cesti? S prihodom CC-ja se je vaš obraz zagotovo zresnil.

► Ko ga pogledate, je kar težko verjeti, da je mogoče iz povsem klasične družinske limuzine narediti tudi poslovno. Pa s tem ne mislimo, da je Passat dolgočasen, nezanimiv ali, bog ne daj, grd. Le CC je tako zelo posrečen. Pohval na njegov račun preprosto ni mogoče zamočlati. Nizka in športna linija – mimogrede, CC je od običajnega Passata za 3,5 centimetra daljši, s čimer se uvršča med spodnji in srednji razred poslovnih limuzin – prefinjeno izoblikovani detajli (poglejte samo vzratni ogledali in zadnje luči), izpljena notranjost, prostor za zgolj dva potnika zadaj in arzenal sodobne tehnologije, ki se skriva v njem ... Mu sploh kaj manjka?

No, idealen ni, če ste to mislili. Možem, ki so se ukvarjali z njegovo notranjostjo, pa je treba priznati, da so delo odlično opravili.



“Z občutkom, da sedite v običajnem Passatu, se tu ne boste bojevali, čeprav je v notranjosti opaziti kup podobnosti.”

Z občutkom, da sedite v običajnem Passatu, se tu res ne boste bojevali, čeprav je v notranjosti opaziti kup podobnosti. Nizka strešna linija in nizko nameščen sedež sta preveč kupejevska, da bi to spregledali. Slaba stran takšne zasnove pa je neudobno vstopanje in izstopanje iz avtomobila, ki lahko manj gibčnim povzroči celo manjše preglavice. Še posebej če sedajo na zadnje klop. Potrebujete nasvet? Dobro sklonite glavo in pokrčite kolena pa bo šlo. Sicer pa, čeprav je CC daljši od klasičnega, to še ne pomeni, da je narejen za večje število ljudi. Kako pogosto bo zasedena zadnja klop, pove že podatek, da sta sedišči le dve. Torej?

Passat CC je namenjen poslovnem, ki jim vožnja pomeni svojstven način užitka. Pa tudi sprostitev. In to še zlasti velja za takšnega, kot je bil testni. V njem skoraj ni stvari, ki bi jo pogrešali. Sodoben (FSI) 3,6-litrski šestvaljni motor je odličen. Razvajati zna tako z močjo (220 kW/300 KM) kot z navorom (350 Nm), podobnega pa boste srečali le še v Phaetonu in Tuaregu. Vendar tam z nekoliko manjšo zalogo moči

(20 kW) in večjo količino navora (20 Nm). Podobno odličen je šeststopenjski menjalnik DSG, ki mu zamerimo to, da v običajnem načinu (D) predolgo vztraja v višji prestavi, v športnem (S) pa so njegovi odzivi prehitri. Da je vožnja lahko varna in – kadar se vam zahoče – hkrati hitra, skrbi štirikolesni pogon 4Motion in ob vsem naštetem lahko rečemo le, da tega CC-ja zlahka vzamemo za merilo. Tudi v družbi tako prefinjenih, kot so Audi A4, BMW serije 3 ali Mercedes-Benz razreda C. Mimogrede, na naših meritvah smo z mesta do 100 km/h pospešili v le 6,1 sekunde. Tovarna resda obljublja za pol sekunde boljši čas, vendar pri tem ne smemo pozabiti, da so bile razmere na naših meritvah zimske (razen ceste, ki je bila kopna) in na kolesih temu primerne gume. O zmogljivosti Volkswagnove mehanike ne nazadnje veliko pove tudi spodobno kratka zavorna pot – s hitrosti 100 km/h do popolne zaustavitve je testni CC potreboval le dobrih 42 metrov.

Mehanika pa ni edina, s katero se je bahal. V njem smo našli tudi kup najsoodobnejše elektronike. Takšne, ki jo lahko srečate le pri najnaprednejših znamkah. Na primer, aktivni tempomat, ki je celo tako



pameten, da zna avto povsem ustaviti in pot nadaljevati, ko se spredaj stoječe vozilo premakne naprej, funkcija Auto Hold, ki prevzame voznikovo delo in namesto njega pred križišči stisne zavorne čeljusti, ali pa sistem za nadzor vožnje po voznem pasu, ki samodejno popravi vozilo in ga postavi v smer vožnje in šele nato opozori voznika, da prevzame nadzor nad vozilom. Nadvse dovršen se zdi tudi navigacijski sistem, združen v avdiosistemu, z zaslonom, občutljivim za dotik, in vrhunskim ozvočenjem Dynaudio. Da CC vendarle ni popoln, pa vas izza volanskega obroča opozarjata elektronska parkirna zavora, ki se ne sprostijo samodejno, ko ročico menjalnika potisnete v D (ali R) in pohodite stopalko za plin, ter

gumbi na sicer odličnem trikratnem volanskem obroču, ki niso vrtljivi (kot na primer pri Audiju ali Škodi), ampak običajni, občutljivi za pritisk.

Ampak, lepo vas prosim, naj vas to ne odvrne od misli, da ne bi imeli takšnega Passata. Za primerljivega Audija A4 boste že v osnovi odšteli štiri tisoč evrov več in dobili prostorninsko manjši motor (3.2 FSI) ter namesto DSG-ja samodejni menjalnik (Stronica ni v ponudbi), za Beemveja 330i xDrive slabih dva tisoč evrov več, za Mercedes C 350 4Matic pa kar šest tisoč evrov več. ◀◀

Volkswagen Passat CC 3.2 FSI (220 kW) DSG 4Motion

Cena osnovnega modela: 42.784 EUR
Cena testnega vozila: 56.341 EUR

NAŠE MERITVE
T = 5 °C / p = 1.120 mbar / rel. vl. = 36 % / Stanje kilometrskega števca: 16.950 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 6,1 s
402 m z mesta: 14,3 s (159 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV.): 6,7 s
50–90 km/h (V): 10,0 s
80–120 km/h (VI): 9,3 s
80–120 km/h (VII): 14,1 s

NAJVEČJA HITROST 250 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 44,6 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 12,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 6-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – gibna prostornina 3.597 cm³ – največja moč 220 kW (300 KM) pri 6.600/min – največji navor 350 Nm pri 2.400–5.300/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski robotizirani menjalnik – gume 235/40 R 18 V (Continental ContiWinterContact M+S).

Mase: prazno vozilo 1.632 kg – dovoljena skupna masa 2.110 kg.

Mere: dolžina 4.799 mm – širina 1.855 mm – višina 1.417 mm – prtljažnik 532 l – posoda za gorivo 70 l.

Zmogljivost: največja hitrost 250 km/h – pospešek 0–100 km/h 5,6 s – poraba goriva (ECE) 15,1/7,3/10,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ zunanja podoba
▲ kupejevski občutek v notranjosti
▲ odlična in napredna mehanika
▲ dovršena elektronika
▲ cenovna dostopnost v svojem razredu

▼ vstopanje in izstopanje
▼ (ne)samodejnost parkirne zavore
▼ gumbi na volanskem obroču niso vrtljivi

Končna ocena

Medtem ko smo še do nedavnega Passata in z njim Volkswagen uvrščali k trem vodilnim nemškim blagovnim znamkam, se zdi, da se bo v prihodnosti vrstni red tam zgoraj nekoliko premešal. Gospodje iz Wolfsburga so se očitno odločili preveriti ta razred, in kot kaže, so se tega lotili precej resno. Passat CC ni zanimiv le zaradi svoje oblike; gospode pri Audiju, Beemveju in Mercedesu bi bolj kot to morali skrbeti mehanika in elektronika, ki ju skriva v sebi.