



Test: VOLKSWAGEN PASSAT GT VARIANT

*Kombinacija je enako dolga kot njeno celotno ime. Avtomobil solidne evropske znamke: volkswagen.*

*Volkswagen višjega srednjega razreda: passat. Passat s športno opremo: GT. GT za potovanja: variant. V ariant s štirikolesnim*

# KOMBINIRANA

*pogonom: syncro. Syncro z zmogljivejšim motorjem: G60.*

*Izvolite: vse v enem samem kosu!*

Ta »kos« je – po mnenju mnogih – eden izmed najlepših kombijev ta hip. Volkswagnu se je posrečila za oči prijetna karoserijska skladnost, ki se začneja pri nosu in bokih (tam je enaka kot pri passatu limuzini), in se

nadaljuje, ko gre za variant z rahlo upognjenim in silno nežno obrobjenim zadkom. Ena od najočitnejših passatovih stilističnih lastnosti je njegova oblost: od upognjenega prednjega pokrova, s čimer so se odrekli pre-



SYNCRO G60

# VARIANTA

tirano vidnim zračnim režam, do položne prednje šipe, ki sega celo dlje, kot bi se komu utegnilo zdeti logično, in razmeroma visokih, čisto malo napetih bokov, kjer pločevina nestopničasto prehaja v okenska stekla. Vari-

antova oblika pomeni še po eno, torej tretje okno na vsaki strani, pa seveda zadnja, v tem primeru peta vrata, ki se odpirajo od strehe do odbijača, pri čemer so zaobljena okrog obeh stranskih vogalov. Vrata so dvakrat tele-



Kokpit in okolica: športna limuzina

skopsko podprta, pokrivajo pa prtljažnik z ravnim dnom, z roletno zoper radovedneže (ta sodi k bogatejši passatovi opremljeni), z zgibljivo zadnjo klopjo, a žal tudi s precej štrlečima obodoma zadnjih blatnikov in vzmetnih nog. S tem je največja prostornost malce omejena, a za družinske in potovalne želje še vedno zadostna; vključno z uredjenostjo pod talno preprogo, kjer je (zasilno) rezervno kolo z najnujnejšim orodjem.

Naslonjalo zadnje klopi (ta v variantu ni pomična kot v limuzini) ima dva zglavnika, ki ju je med zlaganjem treba izvleči. Ampak če gre za kakovost sedežev, vodita seveda prednja dva. Njuna oprijemljivost in pomičnost sodi v paket GT, družino z oznako G60, kar pomeni dovolj bočne zanesljivosti in dobrega sedenja, da se passat po tej plati prebija med imenitnejše avtomobile. Dovolj imenitna pa je v tej različici tudi preostala, predvsem voznikova oprema. K tej štejem nastavljen volanski obroč, od znotraj premična žarometna, elektriko za šipe in zunanji ogledali, grejta stekla v zadnjih vratih, zadnji brisalnik meglenke ter popolno armaturno ploščo z merilniki hitrosti, vrtljajev, temperature, goriva, pa tudi z dvojnimi potovalnim računalnikom, ki mu je moč ukazovati z obvolansko ročico.

Med passatove najboljše notranje lastnosti sodi njegova prostornost. Ta je pri variantu – zavoljo kombijevske prilagodene zadnje klopi – sicer za kakšen vzdolžni centimeter pičlejša (v škodo potnikov tam zadaj), vse druge mere pa so enake kot pri limuzinski različici. Hkrati se oprema, vsaj v višjem srednjem avtomobilskem razredu, že spogleduje s prestizem, voznika pa navdaja z zaupanjem, da sedi v zares dobrem avtu; ne le zaradi

sproščeno ugodnega počutja za volanom, ob pedalih in ob prestavni ročici, tudi zaradi vsega drugega, vključno motor.

Ta je manjši, kot bi nepoznavalec mogel uganiti. VW passat, ki je šele pred kratkim dobil prvi Volkswagnov šestvaljnik (VR6, 2,8 litra, 174 KM), je bil vse dotlej, in to velja tudi za tokratni testni avtomobil, najmočnejše opremljen z 1,8-litrskim štirivaljnikom ter z mehanskim (spiralnim) polnilnikom G ob njem.

Enak motor je mogoče najti v športnem corradu in najzmogljivejšem golfu, zato so njegove karakteristike že nekaj časa dobro znane: motor je nameščen poprek v nosu, ima odlično gred v lahki glavi (z zobati jermenom), samo po dva ventila za vsak valj, digifant za elektronsko vbrizgavanje goriva ter vžig in hladilnik polnilnega zraka, ki plemeniti delo polnilnika G60.

Številka 60 pomeni milimetrsko širino spiralnih žlebov v nasprotju z G40, ki je enako zasnovana, le manjša in zato manj zmogljiva naprava, namenjena najšportnejši različici VW pola), tlačenje pa poteka tudi s (največ) trinajst tisoč vrtljaji, ki jih jedro polnilnika zmore. Eno z drugim jamči največjo moč 118 kW (160 KM) pri 5600 vrtljajih v minuti in nadvse ugodno krivuljo navora, ki se boči med 1500 in 6000 vrtljaji v minuti. Motor je v celoti sicer premajhen, da bi mogel biti limuzinsko ugleden, je pa dovolj zmogljiv, da je z njim opremljeni passat lahko tudi zaresna športna limuzina. Kot nalašč za to so motorju pritaknili še razmeroma na kratko izračunani petstopenjski menjalnik, ki zahteva med ostrimi pospeševanji zelo urna pretikanja, pa se voznik vseeno dostikrat ne more ogniti samodejnemu sproženju omejevalnika vrtljajev, ki varuje motor od številke 6200 dalje. Zdaj, po ne-



Štirivaljni in G60: nemirne, a dobre zmogljivosti



Limuzinski kombi: zadek in prtljajnik v njem

katerih začetnih težavah, je tudi pretikalni sistem (s pletenicami namesto drogovja) tako hiter in natančen, da je passat – celo kot variant – že čisto uživaški avtomobil.

Med našimi meritvami smo pretikali pri 6100 vrtljajih v minuti in dosegli naslednje pospeške: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,2 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,6 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 18,8 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 26,0 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 41,1 sekunde. Največja hitrost je znašala 212 kilometrov na uro (peta prestava, 6100 vrtljajev v minuti), povprečna poraba goriva med celotnim testom pa 13,0 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov.

Morebiti se vam takole zapisa ne zdijo takšne, vendar so vse po vrsti – ugodne številke. Ve-

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 81,0 x 86,4 mm – gibna prostornina 1781 kubikov – kompresija 8,0:1 – največja moč 118 kW (160 KM) pri 5600/min – največji navor 225 Nm pri 3800/min – ročna gred v 5 ležajih – admična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronska vbrzganje goriva in vžig (digičant) – mehanski polnilnik (G60), s hladilnikom polnilnega zraka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W – uravnani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokalutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,780; II. 2,120; III. 1,340; IV. 0,970; V. 0,760; vzvratna 3,800; diferencial 3,940 – stalni štirikolesni pogon, prilagodljiva porazdelitev motornega navora s pomočjo viskozne sklopke, elektronsko vodena zapora prednjega diferenciala – platišča 6J x 15 – gume 205/50 VR 15 (continental)

**Voz in obese:** kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, kolturne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,25 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,575 m – širina 1,705 m – višina 1,490 m – medosna razdalja 2,630 m – kolotek spredaj 1,485 m, zadaj 1,441 m – rajdni krog 10,7 m – teža praznega vozila 1345 kg – dovoljena skupna teža 1860 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 695 kg – prtljajnik (normno) 465/1500 litrov – pasoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti:** (tovarna): največja hitrost 210 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,8 s – poraba goriva (ECE): 7,2/9,6/13,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

deti namreč morate, da passat variant syncro ni ravno lahek avtomobil. Tehta – prazen, pripravljen za vožnjo – več kot 1300 kilogramov, polno obremenjen pa še debele pol tone več.

K teži pripomoreta ne le zajetnejša karoserija, ampak tudi štirikolesna pogonska zasnova.

Volkswagnov syncro pomeni namreč kardansko gred do zadnjih koles, viskozno sklopko za porazdelitev motornega navora k obema kolesnima paroma, samodejni prosti tek zadnjih koles (ob odvzetem plinu ali med zaviranjem), kar omogoča uporabo zavornega ABS in EDS, ki je kratica za elektronsko zaporo prednjega diferenciala. Njen sistem uporablja tipala ABS, se vsakič sproti (ko enemu od obeh

koles med pospeševanju zdržne) odzove s čisto kratkotrajno zamudo, potem pa mehko, brez sunkov zavre zdržavanje in uravna kolesne zasuke. Voznik vse to občuti le, če ve, kaj se dogaja in dogajanju zavestno »prisluhne«.

Drugače je tudi ta passat v vseh pogledih limuzinsko-potovalno-zmogljivo in udoben in lahko tudi vodljiv avtomobil.

Če je cesta ovinkasta, zahteva od voznika pravočasno dodajanje volana (skoraj nič manj nežno kot pri samo prednjem pogonu), šele potem se vozilo uravnovesi in se tudi na nagla odzvanja plina ali zaviranja odziva le še z zlahka nadzorovanimi zdržavanji zadka. Ker syncro sam po sebi ne more biti terenska lastnost, je bil testni avtomobil obut v hitrostno ambiciozne široke in nizkopresečne petnajststolske gume, ki zagotavljajo dober oprijem in čvrstejšo bočno lego, omagajo pa, če pod kolesi preveče drsi, na primer zaradi zapoznelega snega, s katerim smo se ubadali med našo preskušnjo.

V takšnih okoliščinah je treba potovalne hitrosti razumno zmanjšati, udobje, ki ga zagotavlja dobro blaženo vzmetenje štirikolesnih posamičnih obes, pa ostane.

In ker passat tudi kot variant ni le zanesljiv avtomobil za ravno smer pri svojih največjih hitrostih, temveč se enako hitro premika skozi zrak, ne da bi veter kalil mir v notranjosti, je kot ustvarjen za najrazličnejša potovanja, ki jih zahteva normalno evropsko življenje. Kot prevožno sredstvo zanj ga tudi ponujajo.

*Kombinirana Volkswag-nova varianta je torej zelo privlačen avtomobil. Njegovo dolgo ime je namreč tudi jamstvo za dolgo vrsto odličnih in spretno združenih lastnosti. Da, dober kos avtomobilskega kolača je to!*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović*