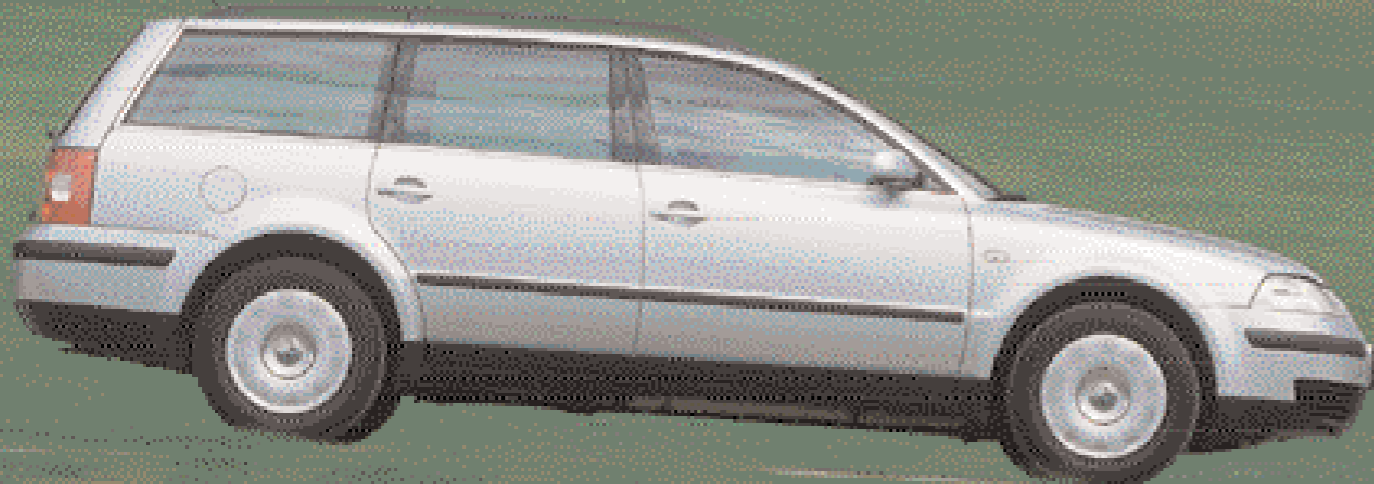


Zvestoba liniji

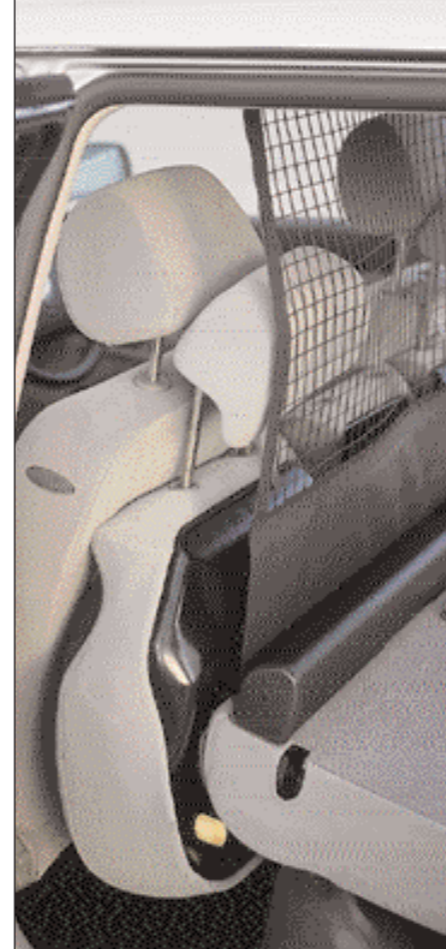


Passat je prvič prišel na trg leta 1973 in zamenjal model VW 1600 z zračno hlajenim motorjem, nameščenim v zadku. Oktobra istega leta so predstavili tudi Passata Varianta, ki je bil prvi avtomobil na svetu s plastičnim rezervoarjem za gorivo.

Passat takrat še ni bil model, zaradi katerega bi se ljudje prerivali v vrstah. Res je, da se tudi danes ne, vendar je vzrok nekoliko drugačen. Pred skoraj tridesetimi leti je bil to še precej neugleden izdelek, potem pa si je počasi in vztrajno večal ugled in vrednost. Danes je trdno zasidran v srednjem avtomobilskem razredu, vrste pred saloni pa je razredčila cena, ki se dviguje skupaj z ugledom. Ta je res velik in zaslužen. Passat je pravi »Nemec«, kamor spada po razvrstitvi ljudstva na sončni strani Alp. Kakovostna izdelava, kakovostni materiali in ohranjanje vrednosti na trgu rabljenih vozil so njegovi aduti. To pomeni, da prodaja avtomobila ne bo delala težav, ko se bo družina odločila za zamenjavo. Passat je namreč pravi družinski avtomobil, Variant pa še prav posebej. Slednji v

sebi skriva 495 litrov prtljažnega prostora, z zlaganjem zadnje klopi se lahko poveča na 1600 litrov, seveda postopoma, ker je zadnja klop deljiva po tretjini. Če so prtljažni problem samo smuči, ga bo odlično rešila vreča za smuči in zadnja klop bo lahko ostala cela. Seveda se da vsebino prtljažnega prostora prekriti z rolojem, da bo obvarovana pred nezaželenimi pogledi. Poleg roloja je nameščena samonavijalna mreža, ki jo je zaradi tega mogoče prav lahko in elegantno namestiti. In ne samo to, ker je ohišje mreže fiksno pritrjeno na naslonski del zadnje klopi, je mreža ravno tako hitro in preprosto uporabna tudi takrat, ko je zadnja klop podrt. Za nameček sta v prtljažnem prostoru še dve vtičnici za 12 V, ki ob svetlem in kakovostnem tapetiranju govorita o velikih ambicijah prtljažnega prostora, ki bi bil, če bi moral voziti zidarsko kramo, hitro užaljen in predvsem nepopravljivo zapackan. Toda prav presenetljivo in neprijetno se je packala tkanina na sedežih. Ob robovih so se nabirali ostanki tkanin, za katere sicer nismo vedeli, ali so ostanki naših hlač ali ostanki prevlek. V vsakem primeru graje vredno. Pohvalo si zasluži voznikov položaj za volanom. Voznikov sedež je namreč po višini resnično nastavljen. Resnično zato, ker je v marsikaterem avtomobilu, ki v reklamnih prospektih tudi ponuja to dobro, najnižji položaj sedeža še zmeraj previsok. Odlična je tudi možnost nastavljanja

Spremembo zadaj sta doživeli luči. Vanju sta se naselila krogca. Kot da bi to že nekje videli.



Mreža je samonavijalna, kar zelo olajša namestitve.



Sedež je odlično nastavljen in ergonomsko zelo dovršen.

Notranjost kazile nabiranje ostankov tkanin na prevlekah.

volanskega obroča. Volan se da pošteno izvleči, kar omogoča vožnjo s skrčenimi rokami in z iztegnjenimi nogami, kar mi najbolj ustreza. Vožnja pa zaradi motorja ni vselej tako udobna. Turbodizelski motor ima sedaj 130 KM največje moči, kar oznanja z dvema rdečima črkama v kratici TDI. To bi bila lepa številka tudi za bencinski motor, kaj šele dizelski. Še bolj presunljiv je podatek o navoru. Toda navor povzroča težave, če pod kolesi ni

dobre podlage. Njegova krivulja se namreč pri 2000 vrtljajih strmo dvigne in na to mora biti voznik pripravljen, sicer se pogonski kolesi prehitro zavrtita v prazno.

Je kot divji žrebec, ki kar koprne po sprostitvi odvečne energije. Le voznik mora biti pripravljen na te izbruhe in potem lahko uživa v lahkotnih prehitovanjih in veliki potovalni hitrosti ob skromni porabi goriva.

Uroš Potočnik



Prtljažnik ponuja ob zloženih zadnjih klopi 1600 litrov uporabne prostornine.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 79,5 x 95,5 mm - gibna prostornina 1896 cm³ - kompresija 19,0 : 1 - največja moč 96 kW (130 KM) pri 4000/min - največji navor 285 Nm pri 1750/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - neposredni vbrizg goriva po sistemu črpalka-šoba - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 1,30 bar - hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 6,3 l - motorno olje 4,0 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,780; II. 2,180; III. 1,380; IV. 0,900; V. 0,690; vzratna 3,440 - diferencial 3,440 - gume 195/65 R 15 (Dunlop WinterSport M2)

Voz in obse: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvo krožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EDL, EPBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4682 mm - širina 1746 mm - višina 1498 mm - medosna razdalja 2703 mm - kolotek spredaj 1515 mm - zadaj 1515 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 1770 mm - širina 1460/1460 mm - višina 960-1000/920 mm - vzdolžnica 880-1090/890-670 mm - prtljažnik (normno) 495-1600 l - posoda za gorivo 62 l

Mase: prazno vozilo 1445 kg - dovoljena skupna masa 2000 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1600 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 201 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 s - poraba goriva (ECE) 7,7/4,7/5,8 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	kazalec na: resnično:
0-60 km/h: 5,3 s	60	57,6
0-80 km/h: 8,4 s	80	77,7
0-100 km/h: 12,6 s	100	97,4
0-120 km/h: 19,0 s	120	116,1
0-140 km/h: 27,8 s	140	135,1
1000 m z mesta: 34,5 s (150 km/h)		

Največja hitrost:

197 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV): 36,1 s (148 km/h)

1000 m od 40 km/h (V): 42,6 s (138 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 123,1 m

od 100 km/h: 57,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,4 l/100 km

Najmanjše povprečje 7,3 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. T = 12 °C

50 km/h 59 55 / p = 1010 mbar

100 km/h 64 60 / rel. vl. = 78 %

150 km/h 68 67

Prosti tek 72

Napake med testom:

- nizek nivo olja

KONČNA OCENA

VW Passat Variant je tudi po zadnji prenovi ohranil vse bistvene poteze prejšnjega modela. Je še zmeraj sen marsikaterega družinskega očeta. Še posebej takšen z dizelskim motorjem. Ta se sedaj ponaša s 130 KM največje moči in je že pravi športnik po duši. Le uglasjenosti mu včasih malo primanjkuje, zato pa se oddolži z odličnimi zmogljivostmi in majhno porabo goriva.

- motorne zmogljivosti
- majhna poraba goriva
- voznikov položaj
- prilagodljivost prtljažnega prostora
- velika poraba olja
- nabiranje ostankov tkanine na prevlekah
- prehitro vrtenje pogonskih koles v prazno
- visoka cena

CENA: 5.574.162 SIT (Porsche Slovenija)