

Kaj sploh še ost majhnim?

Želite si: varčen motor, velik prtljažnik, športno lego na cesti in udobno notranjost. Kakšna sodobna tehnična podrobnost tudi ne bi bila odveč.



Zbirna v srednjem avtomobilskem razredu je velika, tudi takrat, ko gre za kombijevsko obliko karoserije. Treba se je le odločiti, katere lastnosti so najpomembnejše oziroma katere pomanjkljivosti je kupec še sposoben pretrpeti. Avtomobilov brez napak namreč ni, in takšnih, ki bi ustrezali vsem kupcem, tudi ne. Udobje ponavadi pomeni manj življenja med ovinki, več moči, tudi večjo porabo. Seveda obstajajo avtomobili, ki se z ničimer (razen morda s ceno) posebej ne izkažejo, in obstajajo avtomobili, ki imajo res malo napak - ampak takšni imajo tudi svojo ceno.

Ker beseda teče o kombijevski različici Passata, ki jo pri VW označujejo z besedo Variant, seveda najprej pogledimo zadek. Ta je v tem primeru (vsaj na prvi pogled) bistvo avtomobila. Za začetek suhe številke: prtljažnik Passata Varianta v osnovi

meri več kot 600 litrov, kar je v tem razredu rekordna številka, hkrati pa tudi številka, ki se je ne bi sramovali tudi kombiji razreda višje, terenci ali enoprostorci. Prtljage vanj nikoli ne boste zlagali, ker to preprosto ni potrebno. Lahko jo mečete od daleč, z zaprtimi očmi sredi noči, pa bo prostora še vedno dovolj. Normni komplet kovčkov, s katerim pri Avto magazinu preizkušamo prostornino in uporabnost prtljažnika, se je v Passatovi 'luknji' kar izgubil. Če k temu dodamo še pravilno obliko prtljažnega prostora, uporabne predalčke v njem ter pritrđilna mesta za pričvrstitev prtljage, je slika popolna.

Veliki prtljažniki imajo ponavadi tudi nekaj slabih strani. Ena od njih je rahlo neuravnotežen videz avtomobila, ker je zadek enostavno prevelik in na pogled pretežak (odlični primer je Honda

Accord) za ostanek avtomobila. Ta bolezen muči tudi Passata Varianta, a so oblikovalci z nekaterimi kromiranimi potezami in obliko oken vsaj pri pogledu z boka to težavo skoraj povsem odpravili - zadek, natančneje prtljažna vrata, pa je vseeno preveč pust in masiven, da bi navdušil oko.

Ta Variant je tako bolj pisan na kožo tistim, ki kombije kupujejo zaradi uporabnosti in ne le zato, ker želijo z njimi označiti svoj aktiven življenjski slog. In to ni nič slabega, konec koncev je na trgu več 'lepih' kombijev z majhnim prtljažnikom kot tistih, ki lahko ponudijo resnično veliko prostora v zadku.

Passat Variant tako brez težav pogoltno prtljago štirih ali celo petih potnikov, ki se, recimo, odpravljajo na počitnice. Kako pa se bodo ti potniki počutili v njegovi notranjosti?



Če bodo potniki štirje, bodo uživali tudi tisti na zadnji klopi. Prostora za kolena je tam res veliko, pa čeprav Passat ni rekorder pri medosni razdalji. Tretji bo bolj trpel, saj sta zadaj dva udobna, v usnje ali alkantaro oblečena sedeža, med njima pa je kar izdatna grbina, ki ni ravno mesto, ki bi si ga človek prostovoljno izbral za nekajurno potovanje. Potniki naj bodo trije, pa bodo oni in voznik uživali.

Da je spredaj prostora na pretek, je verjetno jasno. Sedi se odlično, pa čeprav malce previsoko, sedež premore zanimivo kombinacijo ročnega nastavljanja odklona in višine ter električnega nastavljanja naklona in ledvenih opor, in ker je (seveda) volan nastavljljiv po globini, je iskanje udobnega položaja za volanom delo, ki traja le nekaj sekund. Veliko k temu pripomore dejstvo, da ta

Passat nima stopalke sklopke, kar pomeni, da si lahko voznik sedež porine malenkost bolj nazaj kot običajno (VW-jevi avtomobili imajo odločno predolg gib stopalke sklopke, ki od voznika zahteva, da sedi bolj naprej, kot bi si želel), zato se tudi stopalka zavore ne zdi toliko previsoka, kot bi se sicer. Zakaj ni stopalke sklopke? O tem nekoliko kasneje. Tudi preglednost izza volana je odlična in smukanje po mestu je, ko se voznik navadi mer vozila, povsem preprosto opravilo - zavedati se je treba le, da nekatere luknje pač niso dovolj velike, da bi tega Passata zrinili vanje. Konec koncev avto s toliko prostora v notranjosti pač ne more biti majhen mestni avto - hkrati pa ta Passat ni toliko prevelik, da bi z njim v mestu trpeli.

Okolje, ki obkroža potnike, je zaradi oznake opreme Highline in nekaterih doplačljivih dodat-

kov (usnje, les ...) skoraj na ravni avtomobilov (vsaj) razreda višje. Zakaj skoraj? Le zato, ker je plastika armaturne plošče trda in na otip neprijetna. Toda bodimo realni: koliko lastnikov avtomobilov vsak dan trka po plastiki armaturne plošče in jo otipava? Zadeva moti dan ali dva, potem nanjo tudi zato, ker je material sicer očesu zelo prijeten, enostavno pozabite. Zato je ta minus le papirnat. Vse drugo, od odlagalnih predalčkov do kakovosti izdelave, si lahko prisluži le plus. Passat pomaga med zavijanjem v križiščih, saj še dodatno osvetli notranjo stran ovinka, tempomat olajša daljše poti, skratka, razvajanje je skoraj popolno.

Pa se vrnimo k stopalki sklopke, ki je ni ... Zakaj je ni, namigne že prestavna ročica. Avtomatik? Napaka, DSG. Ne tiptronic, ne multitronic, temveč mehanski DSG, po našem mnenju najboljši

Kratek test | Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI DSG Highline



neročni menjalnik, ki si ga zdaj lahko privoščite - le v avtomobilu te teže in v kombinaciji z dvoliterskim turbodizlom se tokrat ni najbolje izkazal. Prestavlja sicer odlično, brez sunkov in k ročnemu načinu pretikanja nimamo pripomb (razen te, da je po stari VW-jevi navadi smer premikanja prestavne ročice za prestavljanje navzgor oziroma navzdol napačna), v samodejnem načinu delovanja pa ni tako prepričljiv. Če ga pustite v običajnem načinu delovanja, prestavlja v previsoke prestave in tako med mestno vožnjo in pri majhnih hitrostih prestavi v recimo četrto prestavo, motor pa se takrat z značilnim bobnenjem pritožuje nad vožnjo pri 1.200 vrtljajih. Če na plin pritisnete malo močneje, prestavi navzdol - v drugo prestavo, kjer pa je za udobno vožnjo vrtljajev preveč. In če se hočete znajti in si pomagati s preklopom v športni način delovanja, vas bo menjalnik 'nagradil' z vztrajanjem (v enakih okoliščinah) v drugi prestavi. Če se hočete voziti v tretji, ki je v tistem trenutku daleč najprimernejša, bo treba prestavljati ročno. Gre samo za zgrešeno nastavi-

tev programske opreme, a je dovolj, da moti. Dvoliterskega turbodizla v nosu in njegovih dobrih in slabih strani ni treba ponovno predstavljati, konec koncev gre še vedno za starega, varčnega, a preglasnega znanca.

Še največja 'napaka' testnega Passata je bilo njegovo doplačilno športno podvozje. Res je sicer, da so bile meje zdrsa tako postavljene zelo visoko, a iz izkušenj z bolj 'civilno nasajenimi' Passati vemo, da se avto tudi brez tega dodatka dobro znajde med ovinki, se prikupi z dovolj natančnim volanom in odlično vodljivostjo, a ob tem potnikov ne pretrese do kosti. 17-palčne nizkopresečne gume in športno podvozje je namreč recept za trdoto, od katere znajo zašklepetati zobje. Naš nasvet: ostanite pri serijskem podvozju.

Tako boste namreč odpravili drugo največjo pomanjkljivost testnega Passata Varianta. Največja bo (razen če se odpoveste še lesu, alkantari in še čemu) ostala: dobrih 9 milijonov je veliko denarja. In to je obenem tudi edina stvar, ki je še ostala majhnim avtomobilom: nižja cena. ■



Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI DSG Highline

Cena osnovnega modela:	7.630.000 SIT
Cena testnega vozila:	9.474.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T= 7 °C / p= 1019 mbar / rel. vl.: 59 % / Stanje km števec: 3458 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,9 s
402 m z mesta:	16,9 s (132 km/h)
1000 m z mesta:	31,3 s (166 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	7,1 s / 11,6 s
80-120 km/h (V./VI.):	10,2 s / 12,7 s

NAJVEČJA HITROST

198 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,2 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,7 l / 100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski DSG - gume 235/45 R 17 W (Pirelli PZero Rosso).

Mase: prazno vozilo 1532 kg - dovoljena skupna masa 2170 kg.

Mere: dolžina 4774 mm - širina 1820 mm - višina 1517 mm - prtijažnik 603-1731 l - posoda za gorivo 70 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 203 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,1 s - poraba goriva (ECE) 9,0/5,5/6,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost
- ▲ luči
- ▲ notranjost
- ▲ poraba

- ▼ nastavev menjalnika
- ▼ hrupnost motorja
- ▼ cena

Končna ocena

Če potrebujete prostor, ne pozabite na Passata Varianta. Toliko prostora in udobja boste le stežka našli v konkurenčnem cenovnem razredu. Ko bi pri VW-ju hoteli sestaviti komplet z menjalnikom DSG in dvoliterskim turbobencinarjem ...