

Še en

žalosten

KONEC



besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič, Vinko Kernc, Mitja Reven, arhiv AM

Za nas že: tale Passat je v dveh letih postal najbolj priljubljeni redakcijski inventar in ločiti se bo – s praktičnega, ne s čustvenega stališča, da slučajno ne bo pomote – težko. Za Passata pa – kdo ve. Če slučajno kaj čuti, utegne biti vesel.

▶▶ Ne. Zanj v vrsti nismo čakali, da bi se šli kar tako malo vozit. Toda po drugi strani: če je bilo treba kam na pot, je bil prva in najljubša izbira. Ker je praktičen.

Praktičnost obsega tri področja. Prvič, vožnja: sedeš, pelješ. Ni težav, zadeva se lahko odvijaja, vse deluje. Drugič, prtljžnik: prostor! Če greš na pot, vsaj v našem primeru vzameš s sabo najmanj kak kovček

in torbo s fotografsko opremo. Avtomobilski del redakcije prtljžniku ni prišel do konca. In tretjič, domet: tisočak! Če je bilo treba, in nekajkrat je bilo treba, smo ga drgnili tudi tisoč kilometrov brez vmesnega polnjenja z gorivom. To je to.

Načeloma prav to od avtomobila tudi zahtevamo. Ni slabo, če je zraven vsaj še malo čeden. Naj se sliši še tako smešno, ampak

še vedno in vedno znova trdimo, da je lahko avtomobil še tako dober in oh in sploh, ampak če voznika (in potnike) zmrazi ob pogledu nanj, zlasti znotraj, je vožnja mučna. Grize počasi, človek trpi in čas vožnje je enak času slabega počutja. Tale Passat, še dedščina Roberta Lešnika, sicer ni ne vem kako lep, celo nasprotno trditve slišimo znotraj razširjene redakcije; če sem natančen, celo

to, da je dolgočasen – tudi v notranjosti. Zdaj lahko strnemo, da je znotraj oblike prejšnje generacije z malo spremembami potez, predvsem pa z dodatkom zanimivih luči Lešniku uspelo iz zunanosti potegniti največ, kar je verjetno v tistem trenutku smel – glede na splošno Volkswagnovo politiko o oblikovni zadržanosti. Znotraj se zdi zadeva pripeljana še korak dlje, kar je dobro. Še bolje je to, da

Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Tisto, po čemer si bom supertestnega Passata najbolj zapomnil, je, da je bil vedno pri roki, ko smo ga potrebovali. Daljša pot? Passat. Veliko krame? Passat. 'Kurirčkanje' po mestu? Passat. In ne glede na to, kje se je znašel, je svoje delo opravil dobro. Moja prva daljša vožnja z njim je bila pot na ženevski avtosalon lani. Dogovor je bil, da se voznik in sopotnik zamenjata sredi poti. Pa se nista – z mesta za volanom sem zlezel šele v Ženevi (po enem samem zelo kratkem postanku), povsem spočit. Tako spočit, da sem imel občutek, da bi lahko obrnil in peljal še nazaj do Ljubljane. Največ zaslug za to gre res udobnim, odličnim sedežem, ki nudijo ravno pravšnjo oporo hrbtenici, imajo dovolj bočnega oprijema in so ravno prav trdi, da hrbet ne boli tudi po nekaj urah vožnje. In tempomatu, ki je dovolil, da sta počivali obe nogi.

Kaj sem pogrešal? Samodejni (ali še raje DSG) menjalnik. Gib sklopke je namreč odlično predlog, da bi prispeval k udobju, motor pa ni toliko prožen, da bi se dalo popolnoma lenariti pri pretikanju (za kaj takega je pri tako velikem avtu potreben kak valj več). Predvsem pa se je izkazalo, da servisne usluge (tja nekje do dveh tretjin supertesta) niso na ravni avtomobila. Šele potem, ko se je v reviji znašlo nekaj odstavkov teksta tudi o tem, da bi morali na servisu znati za avto in stranko poskrbeti bolje, so šle stvari navzgor. Potem so črički, na katere smo opozorili, izginili. In tudi sistem za pomoč pri parkiranju, ki je po malem nagajal ves čas supertesta, so kar naenkrat znali ukrotiti in na koncu je deloval tako dobro kot takrat, ko je prišel iz tovarne.

Passat da ali ne? Če potrebujete tolikšen kombi, potem vsekakor da. Zanesljivost je bila na dovolj visoki ravni, novi TDI-motorji s tehnologijo skupnega voda, ki zamenjujejo turbodizle s sistemom črpalka-šoba (kakršen je bil v supertestnem Passatu), so dosti tišji in bolj uglajeni (in tako odpravijo še zadnjo pomanjkljivost, ki jo velja omeniti), tako veliki in uporabni avtomobili s takimi zmogljivostmi in (ugodno) porabo pa tudi niso ravno pogosti. <<



se z ergonomskega zornega kota (in s prednjih sedežev) zdi takšen Passat skoraj idealen, vsekakor pa boljši od marsikaterega bolj zlahtnega in dražjega avtomobila istega velikostnega, a višjega cenovnega razreda. O. K., ključ smo videli tudi boljši, ampak tu je vse, od vratne kljuke do volanskega obroča, gumbov, stikal, ročic, zaslonov in – kar je v določeni točki še najpomembnejše – mest za odlaganje drobnarij in pijače, in vse deluje tako, da ne moti, in tako lajša bivanje v avtomobilu. Takšne slike, kot pravim, pustijo le redki in upam si špekulirati, da – če upoštevamo le to – boljšega še vedno ni. No, izjema je gib stopalke sklopke, za katerega že nekaj časa pri Volkswagnih z ročnimi menjalniki ugotavljamo, da je krepko predolg. Ne bi bilo slabo, če bi tole prebrali v Wolfsburgu.

Čeprav smo ga po službeni dolžnosti preizkušali skozi vse oči, tudi družinske, je bil vseeno večinoma poslovni avtomobil. Torej za krajše in daljše vožnje, za eno, dve, redko tri osebe. Mestne vožnje, ki jih je bilo vsaj za tretjino, so

na primer potrdile pravilo, ki drži najbrž že od leta 1885: krajši ko je, lažje ga je voziti v mestu. Pomaga, če si malce več, in prav zato smo (znova) ugotovili, da smo z Golfom (naš prejšnji supertestni avtomobil te znamke) nekoliko lažje skakali naokrog, a tudi s Passatom nismo trpeli. Še naša službena garaža, kjer je na steni ovinov pogosto kakšna barva, ni pomenila kakšne težave. In nekako velja: če zvoziš noter in ven, te verjetno ustavi šele kakšno italijansko staromestno jedro.

Za tablo za označevanje naselja je šlo še lažje: zaradi dobrega volana, ki je eden izmed boljših, ki mu pri vrtenju pomaga elektrika, zaradi dobre vidljivosti naokrog, predvsem pa zaradi dobrih zmogljivosti v srednjem področju vrtljajev, ki omogočajo zelo dinamično vožnjo vse do najtesnejših prehitevanj. In seveda na koncu še avtomobilska cesta: več kot polovico voženj se je zgodilo tam, pretežno na meji hitrostnih omejitev, če me razumete. To pomeni, da se nismo trudili biti posebej varčni, razen kadar je bilo to

Najbolj neprijetne napake

Vse tri so se pojavile skoraj hkrati (kar bi lahko nakazovalo, da je vzrok en sam, toda glede na naravo napak to ni mogoče), in sicer nekaj pred polovico prevožene poti. To so bili neprijeten zvok (gumel), odpoved gretja voznikovega sedeža in odpoved delovanja parkirnega pripomočka.

smiselno in smotno. Enake motorne zmogljivosti in zelo dobro preračunan menjalnik (njegova prestavna razmerja in diferencial) so omogočali hitre vožnje tudi tam, kjer hitrostne omejitve ni, in sicer tako, da motorja ni bilo treba priganjati niti blizu rdečega polja na merilniku vrtljajev, kaj šele prek. Nekaj voznikov zelo uglednih, dragih in hitrih avtomobilov nas ne bo imelo v posebej lepem spominu, ampak razumemo: tudi nam bi se zdelo za malo, če bi iz Porscheja gledali, kako gre mimo neki 'neugledeni' kombi.

Pogled v našo dodobra popisano supertestno potno knjigo pokaže vse strani tega Passata, dobre in slabe. Lahko se še tako trudimo, a poškodovanega pokrova pod motorjem, poškodovane prednje šipe, polomljenega zunanega ogledala, odrgnin na karoseriji in poškodovanega tesnila šipe na zadnjih vratih ne moremo naprtiti ne avtomobilu (torej Wolfsburgu) ne servisu, kjer smo ga servisirali (torej Ljubljani). Smo poskušali, vendar nismo našli dobre zgodbe. Na nezastavljeno vprašanje, kdo je kriv, bi morali mi dvigniti roko. Na tankem ledu je bilo tudi prekinjeno delovanje gretja voznikovega sedeža, a se je izkazalo, da je nekdo staknil žice pod sedežem. Zadevo smo lepo zapakirali v povsem verjetno možnost, da je bil nekdo pri sesanju zares dosleden.

Kot čisto tipični uporabniki, ki pač življenjsko dobo (oziroma njen velik del) strnemo v le dve leti, smo v neki točki ugotovili, da neke iz podvozja prihaja neki zvok, ki ne deluje zdravo. Zdravniki so staknili glave in pod garancijskimi pogoji zamenjali prednja kolesna ležaja, pa nič. Sledil je zelo dober, čeprav že star nauk: okrivi gume! Uradni zdravniki tega niso ugotovili takoj (za pozneje pa tudi ne vemo), je pa prav



Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI Highline

Iz oči v oči



Vinko Kernc

» Brez dlake na jeziku bi si ga upal priporočiti vsakomur, ki bi o njem resno razmišljal (in to v natanko takšni kombinaciji karoserije in motorja), kupil pa ga nikoli ne bi. Pa ne, da bi mu kaj manjkalo, ravno nasprotno: če odštejem sitnosti, pretežno povezane s servisom (se pravi, da tule ne krivim avtomobila), je Passat avtomobil, ki z razdalje ponudi vse in vse ponudi dobro. Lepo se pelje, v njem se dobro sedi, ima dober paket opreme, ergonomija je odlična, prtljažnik tudi, navsezadnje pa je tudi spodobno čeden. Če nanj pogledam skozi 100 tisoč kilometrov, se vsakokrat spomnim nekega naslova v tej reviji izpred poldruga desetletja: Živinče. A izključno v dobrem pomenu, saj ne tarna, ne gode, vedno je na voljo za sodelovanje, za delo. Po osnovnošolsko: vedenje – vzorno. Toda ravno tu še posebej pride do izrazaokus. Če ima avtomobil večje napake, se pri izbiri naslanjaš na ta dejstva, če je vse bolj ali manj v redu, pa brez zadržka vklopiš osebni okus. Čeprav trdim, da se stvari pri Volkswagnu gibljejo v smer, ki mi je blizu, še vedno mislim, da je tudi tale Passat brez čustvene vsebine. Kaj pa vem, morda pa eno in drugo ni združljivo, nekako tako kot zimske in letne gume niso? Kdo ve. K sreči smo si ljudje dovolj različni, da na cestah niso samo Golfi in Passati. Se pa zavedam, da je pregovor Nikoli ne reci nikoli zelo človeški in zelo resničen: ljudje se spreminjajo (beri: staramo), podprto z ustrežno (cenovno) ponudbo za takšnega Passata (ha, v mislih imam dobro ohranjen, leto star, z 20 tisoč prevoženimi kilometri, svetlejše barve, samo da ni srebrn, s paketom Sportline...) pa bi hitro odpeljal čustva v neki temen kot ... <<



Peter Kavčič

» Vedno je najtežje nekaj povedati na kratko, tako da v nekaj stavkih poveš čim več (no, vsaj zdi se mi tako). O supertestnem Passatu lahko, ko pomislim na ta čas druženja, zapišem to, da me je vedno znova navduševal s svojo brezhibnostjo. Nikoli, ampak res nikoli, ni bilo ene same samcate stvari, ki bi mi jo lahko v času, ko sem v njem sukal volan, zameril. Vse je 'štimalo', delovalo. Od mehanike, podvozja, prestavne ročice do volana in seveda sedeža ter vsega preostalega, kar te v takem avtomobilu obkroža. Ima tudi velik, a ne ogromen prtljažnik, v katerega je šlo, kar smo si zaželeli na družinskih izletih! Na srečo

so tudi materiali na sedežih in oblogah dovolj trpežni (in pralni), da tudi dva nagajiva otroka ne pustita trajnih posledic v notranjosti.

O voznih lastnostih ne bi pretiraval z besedami, te so namreč ob tako usklajenem podvozu odveč. Odlično pa je beseda, ki naravnost pove, kaj si mislim.

Kljub temu si s Passatom nisva bila povsem blizu. Ves čas me je v oči bodla nenavadna (nespretna?) kombinacija materialov v notranjosti. Bistveno bolj bi bil zadovoljen z recimo povsem običajno sivo plastiko kot s ceneno imitacijo ne vem česa (lesa zagotovo ne). A to je le stvar mojega okusa. Luksuzni avtomobili me tako ali tako nikoli niso zares zanimali. Je pa vsekakor tale avto prava kombinacija, če si jo lahko privoščite in če sodite med tiste, ki potrebujejo velik prtljažnik ali pa se recimo dosti prevažate po avtocestah. Pravzaprav je imel naš testni Passat na koncu še smolo, da sem v roke dobil enak avto, a z napisom Bluemotion, kar je pomenilo nekaj decilitrov razlike pri povprečni porabi goriva. Če me spomin ne vara, je bila razlika približno dva litra. Bluemotion je tudi dokaz, kako velik napredek so dosegli v vsega dveh letih. <<



Matevž Hribar

» V redakciji skrbim za dvokolesnike, za preizkus katerih se je včasih treba odpeljati tudi več 100 kilometrov daleč. Tu je na srečo kar nekajkrat pomagal Passat. Da bi prej kdaj sanjal o njem? Ne pomnim. Čeprav stricu brezhibno deluje že 13 let in čeprav nemalo krat slišim o tem avtu dobre besede, me nikoli ni prav posebej privlačil. Supertestni kombi sem dojel podobno kot pred leti BMW-jeve motocikle. Na pogled neizstopajoč, brez športne duše, kar malce preveč pust ... Ampak le, dokler ne narediš nekaj kilometrov, najbolje kar nekaj 100. Potem vidiš, da gre za odličen izdelek. Udobni in izdatno nastavljeni sedeži, pregledna armaturna plošča z vsemi gumbi na pravem mestu, zelo dober radio in ozvočenje (manjka podpora formata MP3 ali USB-priključek), stabilnost na hitri cesti, dovolj prostora za štiri potnike, nesunkovito delujoč tempomat ... Vse to so lastnosti, zaradi katerih voznik po daljši vožnji ni utrujen, potniki pa lahko mirno in udobno smrčijo. Da je dolg, se občuti, ko ga je treba parkirati na majhnem parkirnem mestu, da je precej težak, pa ob hitrejšem vijuganju. In imel sem to nesrečo, da sem moral kar dvakrat doliti olje v motor. Sicer pa me je prepričal. Čez nekaj let si mogoče omislim rabljenega. <<

Iz oči v oči



Urban Lebar

» Vsa moja srečanja s supertestnim Passatom so bila pozitivna v vseh pogledih. Kot družinski avto za štiriclansko družino, kjer so ženske v večini, me je navdušil s prostornostjo prtljažnega prostora. Passata sem si nekajkrat sposodil tudi za zadovoljevanje potreb športnih aktivnosti – ob podrti zadnji klopi je bilo dovolj prostora za kolo ali pa za tri pare smučin in preostalo zimsko navlako, ki je potrebna za užitek na snegu. Podobno sem bil navdušen tudi nad udobjem za voznika in potnike, ki se vozijo na prednjih ali zadnjih sedežih. Po dolgih vožnjah nismo iz avta nikoli izstopili utrujeni ali 'polomljeni'. Armatura plošča je pregledna in vse upravljavske ročice in gumbi so na dosegu roke in na pravih mestih. Polno je malih predalov in odlagalnih površin, ki lahko skrijejo telefon ali

denarnico pred nepovabljenimi pogledi.

Avto mi na pogled deluje po eni strani klasično, po drugi pa moderno. Kljub letom na trgu še vedno privlači poglede mimoidočih. Z nekaj osvežitvami bo verjetno še dolgo mešal štrene tekmece.

Nekoliko lahko pograjam le motor, ki ni bil tako odziven in poskočen, kot sem od njega pričakoval.

Poraba goriva v supertestnem Passatu je bila vedno solidna, čeprav ga je uporabljalo veliko voznikov, vsak s svojo dinamiko vožnje. Glede na Passatove tekmece v njegovem razredu lahko pohvalim njegovo veliko posodo za gorivo, zaradi katere se da opraviti kar dolgo pot in ob zmerni vožnji nisi prav pogost obiskovalec bencinskih črpalk.

Za konec pa še to: če bi moral izbirati med avtomobili v tem razredu, bi se zagotovo odločil za Passata. Obvezno za Varianta, nikakor ne za limuzino. <<

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

Ne bom razlagal, da je Passat Variant dober družinski avtomobil. To bi bilo tako, kot bi vam pripovedoval, da je v gozdu veliko dreves. Z radodarno prostornino prtljavnika, udobnim podvozjem, nezahtevnim upravljanjem, skromno porabo in primerno bogato opremo je to pač logično. Rad bi samo opozoril, da se v družinski obliki skriva tudi ščepec športnosti, čeprav ga – kar zadeva dinamiko vožnje – prehitujejo novi Mondeo, Laguna in celo Mazda6. Leta pač prinesejo svoje in Passat počasi izgublja prednosti, ki so bile očitne ob njegovi predstavitvi pred tremi leti.

Na prvo mesto bi postavil sedež. Je primerno trd, ima izdaten bočni oprijem, predvsem pa možnost razvajanja tako visokih košarkarjev kot tudi majhnih palčkov. Redki tekmeči omogočajo tako nizek položaj, da imaš res športen občutek, čeprav nekateri vozniki pretiravajo in nato komaj še vidijo med volanom in instrumentno ploščo. Trikraki volanski obroč prav sede v roke, na njem pa so še stikala. Je tak, kot da bi ga naredili za Schumacherjev dirkalnik formule 1. Šalo na stran, z vrtenjem športnega volana je prijetno čutiti, kaj se dogaja pod prednjima kolesoma in ne glede na vremenske razmere ali razmere na cesti te Passat nikoli ne odpelje žejnega čez vodo. Če bi poskrbeli še za primerno oddaljenost stopalk (beri dolg gib sklopke) ali po vzoru BMW-ja vpeli stopalko za plin pri peti, bi Passat za vozniško ergonomijo zlahka dobil šolsko petico. Menjalnik je sicer med počasnejšimi, gibi prestavne ročice so predvsem dolgi, vendar pa razveseljuje z natančnostjo vklopa vseh prestav, tudi vzvratne. No, na koncu pa pri športnosti pridemo do skritega aduta. Pri vsakem pretikanju se izpod motornega pokrova sliši, kako izpihovalni ventil (blow-off valve) spusti odvečni zrak na svobodo, da varuje zdravje turbopuhala. Diskretno, nemoteče, vendar dovolj razločno se oglasi tisti značilni fjuuu, ki smo ga nekoč z dvignjenimi dlakami poslušali pri legendarnih Lanciah Deltah, ki so bile pri zvočnem razvajanju veliko radodarnейše ... Zato se torej včasih splača ugašati radio, čeprav ima Passat 'le' dvolitrski turbodizel. V bistvu me pri Passatu moti le kakovost izdelave. Če imate smolo, boste podobno kot nekaj mojih znancev pogosto na servisu, če ste rojeni pod srečnejšo zvezdo, pa vas bo razvajal po vsej Evropi, kot je supertestni nas. ❖

Vozilo je brezhibno

Po končanem supertestu smo Passata Varianta 2.0 TDI zapeljali še na klasičen tehnični pregled k pooblaščenemu izvajalcu. Ker še ni toliko star, zakon tega sicer ne zahteva, a smo se vseeno želeli prepričati o rezultatih. Presenečenj ni bilo, saj je Passat tehnični pregled opravil brez kakršnekoli težave. Izpušni plini so v 'zelenem' območju, zavore (tudi parkirna) in blažilniki delujejo, kot bi morali, luči svetijo pravilno. Tudi pri pregledu podvozja je bilo vse v redu. Končni zapis 'Vozilo je brezhibno' nam tako pove, da je vožnja s Passatom tudi po dobrih 100 tisoč prevoženih kilometrih varna in tehnično brezhibna.

takrat sovpadlo dvojje: obrabljene gume in čas menjave sezona. Ko smo zamenjali gume, je zvok izginil. Ko bi le že prej poslušali namig Sama Valanta, ki je padel na sovoznikov sedež in brez večjega razmišljanja postavil pravo diagnozo. Kakorkoli že – razen skrbi, da je lahko narobe tudi kaj večjega, ni bilo hujših posledic. Najmanj dobrega je storil parkirni pripomo-

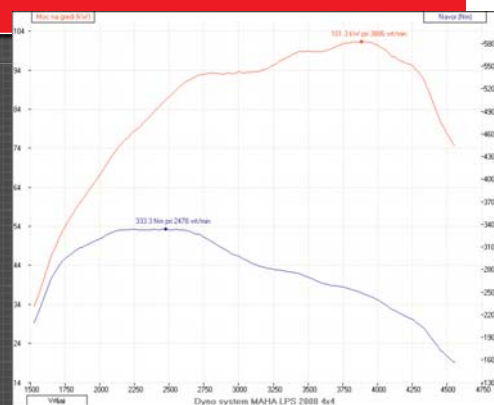


ček; tista nadvse dobrodošla reč, ki dela pip pip pip, da se ne zgodi nenačrtovan obisk kleparja. No, mi smo se na Passatov PDC zanesli, saj je skoraj polovico trajanja supertesta deloval zanesljivo, od takrat do konca pa – nezanesljivo oziroma sploh ni deloval. Pojem nezanesljivo se je sploh izkazal za najmanj priljubljenega: ko smo že mislili, da sistem deluje, smo pridelali prasko. Tudi večkratni servis ni pomagal. Na koncu smo prišli do točke, ko je sicer (bolj ali manj)

Meritev moči

Tudi ob koncu supertesta smo avtomobil zapeljali na merilne valje k podjetju RSR Motorsport (www.rsrmotorsport.com). Medtem ko je merilna naprava na začetku testa pokazala nekoliko manj moči (97,1 kW pri 3.810) kot obljublja tovarna, so se ob koncu testa rezultati meritev že približali obljubljenim številkam. Iz grafov zadnje meritve lahko razberemo, da se je moč povečala na 101,3 kW pri 3.886 vrtljajih, posledično pa je malce poskočila tudi krivulja navora, saj vrh doseže pri 333 Nm pri 2.478 vrtljajih (prej 319 pri 2.055).

RSR motorsport



VOZILO JE BREZHIBNO!

Zapisnik o tehničnem pregledu vozila

Vozilo: Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI

Preverjeno: 11.11.2008

Preveril: Aljoša Mrak

Rezultat: Vozilo je brezhibno

Opomba: Vozilo je bilo pregledano v skladu s predpisi.



deloval, a se je sam izklapljal, tako da smo ga morali vsakič znova (ročno) vklopiti. Nerodna reč. Še (mirujoča) direktorjeva limuzina jo je enkrat skupila zaradi tega, nič hudega nameravajoči voznik pa je že intenzivno razmišljal o novi službi. No, tik pred koncem supertesta so ga na servisu po nasvetu iz tovarne vendarle ukrotili.

Precej zahtevni delovni pogoji so še enkrat potrdili dosedanje trditve, da Volkswagnovi TDI-ji niso le glasni (v primerjavi z neposrednimi tekmeči), ampak tudi, da radi pijejo olje. Vsaj na prvi desetini poti smo ga morali kar nekajkrat doliti. In tudi pozneje, a opazno manjkrat. Že čisto vsakdanji delovni pogoji pa so potrdili drugo ugotovitev – da imajo Volkswagnovne samodejne klimatske naprave rade, da se kdo z njimi ukvarja. Prednja potnika se zadovoljita s klimo po kaki uri vožnje, ko na zaslončku piše 18 stopinj Celzija, ampak potniki na zadnji klopi potem piskajo v puloverjih in jaknah. Uravnoteženost, če temu lahko tako rečemo, ni najboljša stran teh klimatskih naprav. Ker smo večino voženj

opravili z največ dvema potnikoma, smo to zaznali bolj poredko. Je pa res tudi, da je ta sitnost povezana z zunanjimi vplivi – poleg temperature zraka tudi s hitrostjo vozila, osvetljenostjo (sonce) in z močjo sončnih žarkov. Ne pomembno je tudi dejstvo, da je bil Passat temno modre barve.

Precej požrešen je bil Passat s tekočino za pranje šip, a ta zgodba ima čisto druge vzroke. S povečano varnostno razdaljo bi verjetno prihranili kak liter, vendar se to na koncu sploh ne bi poznalo. Bi se pa poznalo na prednji šipi, ki bi morda, a le morda, ostala cela. Tako pa je neki izgubljeni kamenček našel ravno Passatovo šipo. Med nenačrtovanimi 'poškodbami' sta bili tudi pregoreli žarnici – in to le dve, ena zasenčena in ena parkirna! Pravzaprav se je izkazalo, da parkirna lučka sploh ni pregorela, temveč da so zaradi korozije oslabei stiki žic. Klasične težave avtomobila, ki je dnevno (tudi pozimi – sol!) na cesti. Doživeli smo tudi neljubo izkušnjo, ko se je nasproti vozeči pripeljal kar po našem voznem pasu – k sreči smo jo odnesli

Milimetri

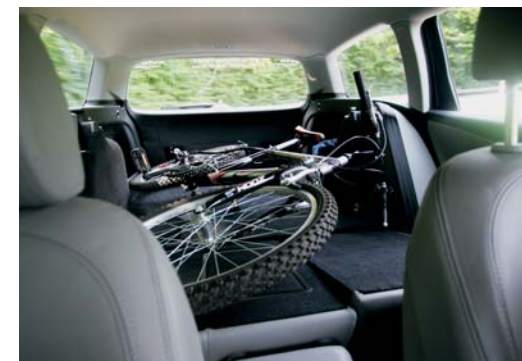
Morda so prav supertesti revije Avto magazin na področju Slovenije najboljši pokazatelj, kakšen korak so naredili avtomobili v zadnjih 40 letih. Medtem ko smo pri prvih supertestnih avtomobilih ugotavljali čezmerno in neenakomerno obrabo mehanskih delov, se je to zdaj spremenilo v tolikšni meri, da je obraba zaznavna le še v tovarniško načrtovanih okvirih, pa še to le pri delih, kjer je najbolj izrazita – pri sklopki in zavorah. Ker naš Passat za volanom do konca ni kazal niti najmanjših znakov utrujenosti kateregakoli od mehanskih sklopov, smo na koncu preverili le sklopko in zavorne kolute. Meritev je pokazala polovično obrabo. Prednja koluta bi zmogla vsaj še 50 tisoč kilometrov enakega ritma vožnje, zadnja koluta in sklopka pa vsaj še en naš supertest.



Za sladokusce pa še natančne mere:

	Tovarniška mera	Izmerjena mera	Minimum ni podatka
Kolut sklopke	cca 7,8 mm	7,5 mm	
Prednja zavorna koluta	25 mm	23,2 mm	22 mm
Zadnja zavorna koluta	12 mm	11,2 mm	10 mm

Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI Highline



Tabelica stroškov s servisa

Stroški rednega servisiranja (1)	1.429,07 €
Stroški popravila napak (2)	1.672,32 €
Stroški popravil zunaj garancije (3)	543,01 €
Skupni stroški servisiranja	3.644,40 €
Od tega plača lastnik (4)	1.972,08 €

Opombe: 1: menjava olja, filtrov, zavornih oblog, pregorelih žarnic, premontaža gum ...; 2: napake, ki so se pojavile med testom, in stroški, povezani s pozivnimi akcijami (oboje krije garancija); 3: popravila levega ogledala ter prednje šipe; 4: razlika do 3.644,40 evrov krije garancija

le s počenim levim ogledalom. Še danes smo anonimnemu vozniku hvaležni, da mu ni uspel 'zadelek v polno'. Nekaj prask na karoseriji, ki jih je bilo presenetljivo malo, pa so nam pridelali drugi vozniki, medtem ko je bil Passat parkiran na javnih parkiriščih. Dopusčamo tudi možnost, da se je iz kake druge dimenzije prikotil kak cvetlični lonček. Skoraj na začetku pa je bila povsem naša krivda, da smo raztrgali gumo. V opravičilo naj povemo, da se je to zgodilo zaradi nekega neznanega mirujočega predmeta na cesti, ki se mu nam ni uspelo ogniti.

Za sladico smo prihranili komentar naših meritev porabe. Tu pa – razočaranje! Tudi mi smo pričakovali precejšnja odstopanja porabe glede na letni čas, način vožnje in vrsto cest (mesto, zunaj mesta, avtomobilska cesta), a se je izkazalo, da smo se ves čas vrteli okrog istih števil: od dobrih pet do dobrih deset litrov na 100 kilometrov, ampak to so ekstremi, opaženi le nekajkrat. V večini primerov (98 odstotkov) se je poraba gibala med 6,3 in osmimi litri na

Dolivanje motornega olja

Kilometri	Litri
3.459	0,7
33.658	2,0
42.000	1,0
60.388	1,0
89.118	0,6
97.277	1,0
SKUPAJ	6,3

