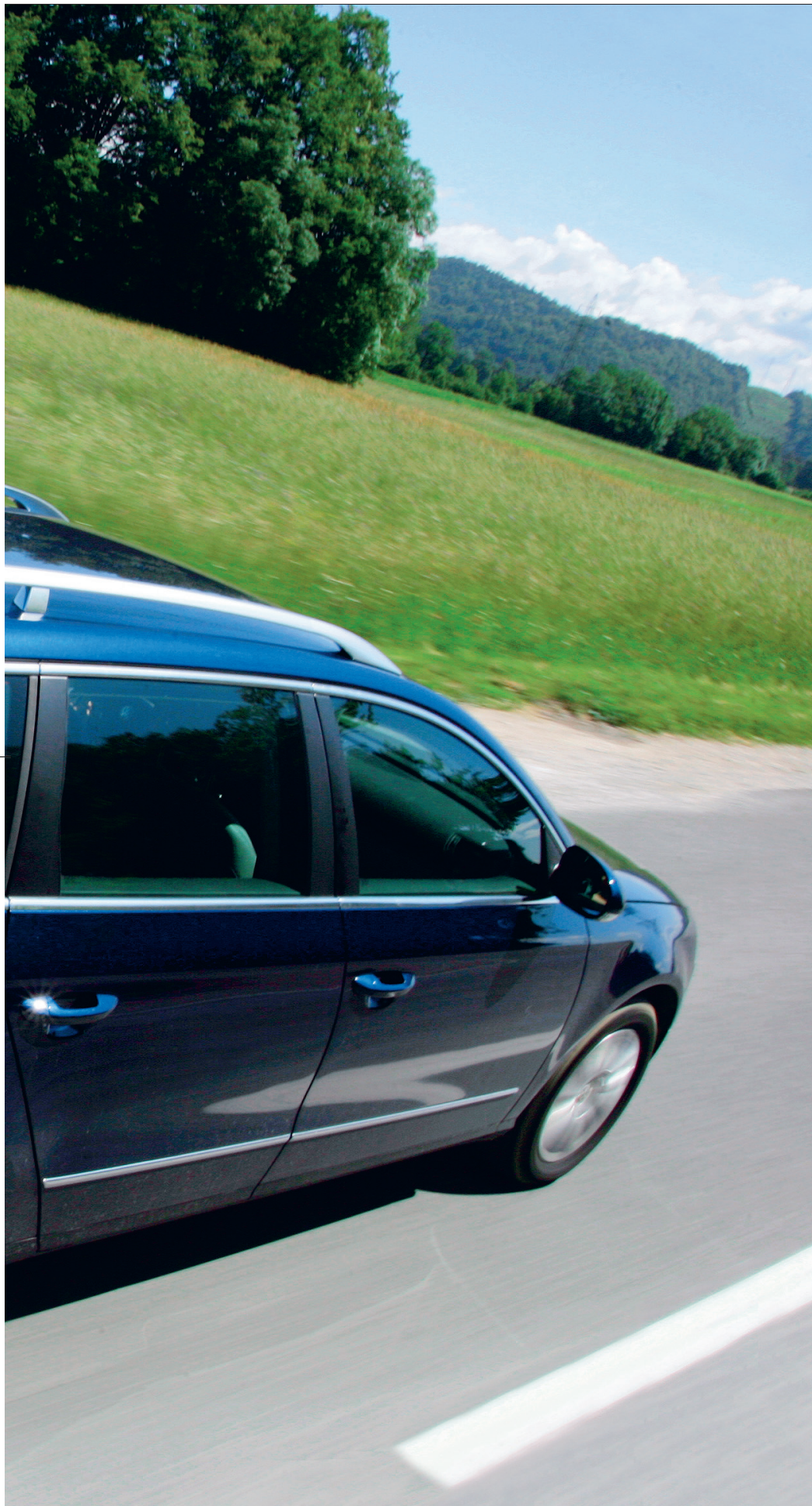
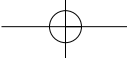


# Slovenski pečat

Če oblikovalec avtomobila reče, da mu je kombijevska različica še posebej všeč, potem mu moramo verjeti. In če ob tem govori slovensko, mu še raje prisluhnemo. Naš Robert Lešnik je namreč 'krivec' za obliko novega Passata, in Variant mu je še posebej pri srcu!

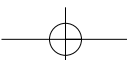




**P**o Golfu, ki smo ga le težkega srca vrnili, smo v našo garažo pripeljali novega Passata. Nato pa nas je prešinilo: hudiča, saj smo v bistvu naredili zelo dobro zamenjavo! Novi Passat je v naši službeni garaži, spoliran in še brez karoserijskih 'bušk', zablestel v vsej svoji veličini. Je namreč velik, s kombijevskim zadkom, elegantno temno moder, odet v usnje in les ter oborožen s sodobnim dvolitrskim motorjem TDI. Pripravljen za 100 tisoč garaških kilometrov. Ko berete te vrstice, je v redakciji že zelo domač, in ni ga člana našega kolektiva, ki ne bi imel nujnega opravka z njim na drugem koncu sveta. Po možnosti v kakšnem mondenem letovišču, kjer je plavanje osnovna dejavnost ... Šalo na stran, Passat je prve ('uvajajoče') korake žal naredil na službeni poti v Ženevo, nato pa že večkrat zapeljal na nemške avtobane, italijanske avtostrade in hrvaške avtopute. Če bomo nadaljevali tako, kot smo začeli, bo naš Vetrič opravil razdaljo, ki jo povprečen Slovenec naredi v štirih do petih letih, le v enem letu!



Dejstvo, da ključev ni nikoli v redakciji, je vedno dobro znamenje. To lahko pripišemo predvsem skrbno izbrani opremi. Le pogled v notranjost in tribarvna armaturna plošča (zgoraj temna, spodaj svetlo oker, vmes pa dodatki lesa, ki je s cenanim videzom dvignil še največ prahu v uredništvu) skriva radio z možnostjo poslušanja cedejev, dvokanalno samodejno klimatsko napravo, predvsem pa bo v dolgem vročem poletju še kako prav prišel hlajen zaprt predalnik pred sovoznikom. Takoj navdušijo sedeži: videti so zelo športno, so pa bolj potovalno udobni. Voznikov je električno nastavljen, razen vzdolžne namestitve, ki zahteva 'klasično' namestitve.



## Supertest | Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI Highline



Seveda smo veseli izdatne sedalne površine (podobno kot pri Golfu), nastavitve v ledvenem delu, predvsem pa kombinacije usnja in alkantere, ki je (verjetno) najboljša. Dobro je videti, je luksuzna, poleg tega v dinamičneje odpeljanih ovinkih ne drsi. Pa še pozimi bomo lahko zadnjice pošteno segreli, saj ima dodatno gretje ... Naš supertestni Passat ima še električno podprto ročno zavoro

»Motor porabi malo plinskega olja, precej bolj žejen pa je pri motornem olju«

(čeprav je naš šef že tekel za avtom, saj ni dovolj, da gumb le na hitro pritisnete, ampak si morate vzeti čas, temeljito pritisniti in preveriti, ali je ta tehnična novost razumela vaš namen, sicer vas lahko neprijetno preseneti), izklopljiv ESP (jupiii, komaj čakamo prvi sneg), električno podprte šipe in vzratni ogledali, tempomat (zlata vredno na dolgih potovanjih po avtocestah), trikraki volan-

ski obroč z upravljalniki za radio in sprehanje po menjih, ABS, štiri varnostne blazine in bočni zavesi ... Upajmo, da teh zadnjih varnostnih pripomočkov ne bomo potrebovali, čeprav statistika pravi, da smo po Toyota Corolli Verso in Volkswagnu Golfu (ki sta preživela skoraj brez nesreč) verjetno že porabili vse ase v rokavih. No, da se supertest ni začel najbolje, je poskrbel oster del avtomobila na cestišču (slabo pospravljanje po nesreči?), ki je med vožnjo po mokri avtocesti in ob slabši vidljivosti poskrbel za luknjo v zimski gumi, zato je moral naš Matevž na prvem bencinskem servisu pošteno pljuniti v roke in (prvič) uporabiti nadomestno. Ker je 'rezerva' enako velika kot preostale štiri gume, je pot lahko nadaljeval, sicer bi moral v tistem slabem vremenu iskati še vulkanizerja.

Zanimiva je primerjava z Golfom, saj ima Passat popolnoma enak motor. Če smo v Golfu ugotavljali, da je 140-konjski turbodizel (neposreden vbrizg, sistem črpalka-šoba, turbopuhalo, hladilnik polnilnega zraka) celo športen, je v Passatu malce anemičen. Krivec za to je seveda masa, saj ima Passat Variant kar 335 kilogramov več kot Golf (govorimo seveda o masi praznega avtomobila), zato je tudi pospešek manjši za slabo sekundo



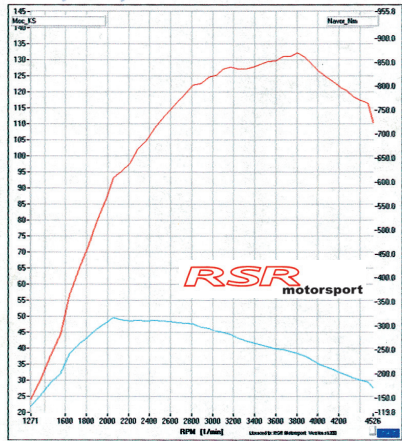
in na las podobna končna hitrost. Razočarani? Sploh ne, Passat je vseeno zelo prijeten v vožnji, s pravim voznikom tudi hiter (čeprav se na ovinkih velika masa čuti, predvsem pa dejstvo, da za seboj peljete prostornino polovice dnevne sobe), na dolgih razdaljah pa vselej razvajajoč, ko govorimo o porabi. No, da ne bo pomote, dvolitrski turbodizelski motor porabi malo plinskega olja, precej bolj žejen pa je pri motornem olju, kar smo opazili že pri Golfu. Zato velja biti pazljiv in pred vsako daljšo potjo preveriti količino olja v motorju.

# Supertest | Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI Highline

## Kam so skrili osem konjev?

S podjetjem RSR Motorsport ([www.rsrmotorsport.com](http://www.rsrmotorsport.com) oziroma telefonska številka 051 811 000) smo Passata postavili na merilne valje in mu izmerili največjo moč in navor. Merilne naprave so pokazale, da je dejanska moč 132,1 KM pri 3.810 vrtljajih, največji navor 318,6 Nm pa doseže pri odličnih 2.055 vrtljajih. Morda pa masa le ni edini krivec za naš občutek, da je bil Golf bolj poskočen, saj je imel tako na začetku kot tudi ob koncu super-testa na istih valjih več kot 140 KM.

Dyno system MAHA LPS 2000



Motor je nad 2.000 vrtljaji (ko zadira turbopuhalo) odličen, v nižjih prestavah te vselej prelepi na sedež in desnica mora biti hitra, da se čim hitreje sprehodi skozi šest zobnikov menjalniškega vrveža in tako sledi poskočnežu. Motorju malce zamerimo le hrupnost (predvsem zjutraj, ko zbujaš sosed), že omenjeno porabo olja in delovanje pod 2.000 vrtljaji, ko je skoraj klinično mrtev, menjalniku pa le to, da ni dober samodejni z možnostjo ročnega pretikanja, recimo, da ni odličen DSG. Smo že zahtevni, kajne?

Lešnik je na predstavitvi limuzinske različice dejal, da je avtomobil sicer lep, vendar naj raje počakamo na Varianta, ki pa da je res posrečen. No, po prvih kilometrih z našim (hja, je že naš!) supertestnikom mu lahko le pritrdimo. Splašalo se je počakati. ■

## Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Bočni varnostni blazini zadaj	76.000
Biksenonska žarometna	289.400
Sistem za pomoč pri parkiranju S+Z	119.100
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet	65.100
Prednji smernik	11.200
Prednja meglenka	23.100
Prednji odbijač	104.100
Okrasna maska	39.000
Prednja šipa	45.900
Znak	6.500
Prednji blatnik	46.100
Zadnji odbijač	98.300

## Tabela konkurence

Model	Volkswagen Passat Variant	Alfa Romeo Alfa 159 Sportwagon	Honda Accord Tourer	Peugeot 407 SW
	2.0 TDI Trendline	1.9 JTDM Progression	2.2 i-CTDi Sport	2.0 HDi ST Confort
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	1968	1910	2203	1997
največja moč (kW/KM pri 1/min)	103/140 pri 4000	110/150 pri 4000	103/140 pri 4000	100/136 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 1750-2500	320 pri 2000	340 pri 2000	320 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	4774 × 1820 × 1517	4661 × 1830 × 1425	4750 × 1760 × 1470	4763 × 1811 × 1486
največja hitrost (km/h)	206	210	197	203
pospešek 0-100 km/h (s)	10,1	9,6	9,3	11,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,9/4,0/5,9	8,1/4,8/6,1	7,7/4,9/5,9	7,9/5,0/6,0
cena osnovnega modela (SIT)	6.360.000	6.499.000	6.590.000	6.250.000

## Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI Highline

**CENA:** (Porshe Slovenija)  
**Osnovni model:** 7.221.000 SIT  
**Testno vozilo:** 7.946.000 SIT

---

**Moč:** 103 kW / 140 KM  
**Pospešek:** 10,3 s  
**Največja hitrost:** 195 km/h  
**Povpr. poraba:** 8,5 l/100 km

**Garancija:**  
 (2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 leta garancije za lak, mobilna garancija)

**Predvideni redni servisi:**  
 Glede na servisni računalnik

### STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	27.250	obvezno zavarovanje [2]:	350.400
material:	94.680	kasko zavarovanje [2]:	580.600
gorivo	2.044.250	<b>Skupaj:</b>	<b>6.845.580</b>
gume [1]:	348.400	<b>Strošek za prevoženi km:</b>	<b>68,5 SIT/km</b>
izguba vrednosti po 2 letih:	3.400.000		

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
 [2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 2 letih

### NAŠE MERITVE

(T=0 °C / p= 1030 mbar / rel. vl.: 89 % / Gume: Dunlop SP WinterSport 3D M+S / Stanje km števec: 2840 km)

#### Vozne lastnosti

**Pospeški**

0-100 km/h:	10,3 s
402 m z mesta:	17,2 s
	(131 km/h)
1000 m z mesta:	31,5 s
	(165 km/h)

#### Prožnost

50-90 km/h (IV./V.):	8,1/12,0 s
80-120 km/h (IV./VI.):	9,9/12,8 s

#### Največja hitrost

195 km/h (VI. prestava)

#### Poraba goriva

najmanjše povprečje	6,7 l/100 km
največje povprečje	10,1 l/100 km
skupno testno povprečje	8,5 l/100 km

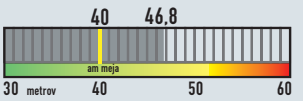


#### Truš v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	54	53	52	52
90 km/h	63	61	60	59
130 km/h		66	65	64
Prosti tek				37

#### Zavorna pot

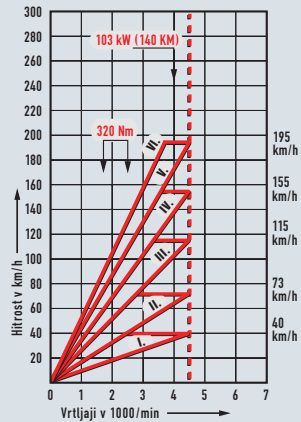
od 130 km/h:	77,9 m
od 100 km/h:	46,8 m
(AM meja 40 m)	



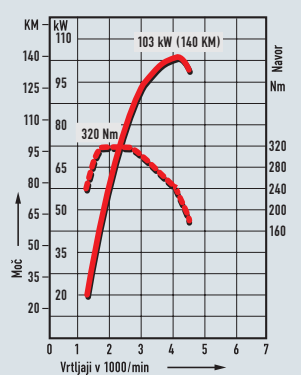
#### Napake med testom

- brez napak

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:

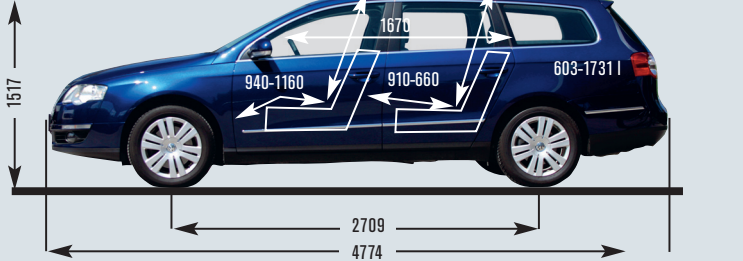


Poskočen turbodizelski motor in šeststopenjski menjalnik sta prava kombinacija za več dinamičnosti, za mestno križarjenje pa bi raje imeli (dober) samodejni menjalnik. DSG bi bil prava rešitev!

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrzgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 81,0 x 95,5 mm - gibna prostornina 1968 cm<sup>3</sup> - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 52,3 kW/l (71,2 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 1750-2500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrzgom goriva po sistemu črpalka-Soba - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,770; II. 2,090; III. 1,320; IV.0,980; V. 0,780; VI. 0,650; vzvratna 3,640 - diferencial 3,450 - platišča 7J x 16 - gume 215/55 R 16 H, kotalni obseg 1,94 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 51,9 km/h. **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, poševni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj (prisilno hlajeni), zadaj kolutni, elektromehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo levo ob volanskem drogu) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1510 kg - dovoljena skupna masa 2140 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1800 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 206 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,1 s - poraba goriva (ECE) 7,9/4,0/5,9 l/100 km

### Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1820 mm - kolotek spredaj 1552 mm - zadaj 1551 mm - rajdni krog 11,4 m.

**Notranje mere:** širina spredaj 1460 mm, zadaj 1510 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klopa 500 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 70 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 2 x kovček (68,5 l); 1 x kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - aktivna vzglavnika spredaj - ABS - EDS - EBD - ESP - servo volan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljava voznikov sedež in volanski obroč.

### Ocena

Zunanost (15)	14	Ni kaj, mogoče je nekaterim res lepša limuzina, a večina prisega na lepo zaključen Variant.
Notranost (140)	124	Dobre ocene za prostornost, položaj za volanom in velik prtljajnik, manj pa za uravnavanje temperature na zadnjih sedežih.
Motor, menjalnik (40)	37	Dober kompromis, le dlakocepski vozniki bodo hoteli več moči in menjalnik DSG.
Vozne lastnosti (95)	82	Čprav ima Passat v osnovi dobro lego na cesti, je v dinamičneje odpeljanih ovinkih vseeno čutiti, da vozite za seboj veliko prostora. Zato je Variant tudi malce bolj občutljiv na bočni veter.
Zmogljivosti (35)	20	Nikoli ne boste prvi v koloni - beri: da bi si počasno vožnjo delali gnečo, seveda.
Varnost (45)	34	Veliko sistemov aktivne in pasivne varnosti, malce slabši rezultat na meritvah smo zabeležili le ob zaviranju na zimskih gumah.
Gospodarnost (50)	34	Skromna poraba goriva, malce višja nakupna cena novega avtomobila, a tudi več denarja pri prodaji rabljenega.

### Skupaj

**345**

140 turbodizelskih konjičkov in šeststopenjski menjalnik, velik prtljajnik in bogata oprema. Več kot bi si povprečen voznik lahko sploh zajezel, čeprav Passat se zdaleč ni popoln. Se sreča ...

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ bogata oprema
- ▲ motor nad 2.000 vrtljaji
- ▲ sedeži (izdatna nastavitve ledvenega dela)
- ▲ šeststopenjski ročni menjalnik
- ▲ ogromen in lepo obdelan prtljajnik
- ▼ dolg gib stopalke za sklopko
- ▼ motor pod 2.000 vrtljaji
- ▼ glasnost motorja (predvsem, ko je mrzel)
- ▼ poraba motornega olja
- ▼ slabše hlajenje oziroma zračenje notranosti, predvsem na zadnji klopi
- ▼ les na armaturni plošči