

Kratek test

PASSAT VARIANT CL SYNCHRO

Možnost izbire štirikolesnega pogona pri passatu je trenutno le ena in ta je variant z dvoliterskim štirivaljnikom. Tako se že vnaprej odmika od športne naravnosti in hoče biti zanesljiv družinski avto.

USKLAJENA IZVEDBA



Armaturni plošči ni kaj očitati

Svoj namen za prevoze več potnikov dokazuje z velikim prtljažnikom, ki se ga da povečati ob podrti zadnji klopi na zavidljivih 1965 litrov prostornine. Šibka stran prtljažnika je le 94 cm razmaka med notranjima blatnikoma, sicer pa se izkaže s solidno obdelavo. Zadovoljni boste tudi z neslišno roletto, s katero lahko ločite prtljažni prostor od potniškega. Prav tako dobro, kot je obdelan prtljažnik, pa je obdelana tudi cela notranjost vozila. Armaturna plošča je dobro pregledna, primerno osvetljena in zasenčena, a morda deluje za koga že nekoliko preživeto. Voznik se mora ne-





Motor: dodelan in preskušen

koliko privajati stikalu za nastavitve vzvratnih ogledal, malce pa sem bil razočaran nad klimatsko napravo, ki ni tako temeljita kot avto v celoti.

Passat variant synchro je imel paket opreme CL, kar pomeni nekaj manj opreme, vendar avto kljub temu premore osrednjo ključavnico, električno nastavitve vzvratnih ogledal, zračni blazini pred voznikom in sovoznikom in po višini nastavljen voznikov sedež.

Bistvo tega volkswagna je štirikolesni pogon. Synchro spada med preprostejše zasnove, odlikujeta pa ga zanesljivost in uporabnost predvsem na spolzkih podlagah. Ta passat premore prednji in zadnji diferencial, ki sta povezana s tridelno kardansko gredjo. V zadnjem diferencialu je nameščena tudi viskozna sklopka. Dokler se prednji kolesni par dobro drži podlage, se sklopka ne aktivira, če pa pride do zdrsa prednjih koles, začne sklopka delovati. Ob maksimalnem delovanju sklopke je moč motorja razdeljena na polovici: za spredaj in za zadaj.

Ta passat se torej pri normalni vožnji ob dobrem stiku s podlago vede kot vozilo s prednjim pogonom, zato zahteva nekoliko dodajanja volana tudi tedaj, ko sklopka že začne

nja delovati. Takrat postane avto zelo nevtralen, zadek hoče le tu in tam nekoliko zanihati in ga v primeru, da ni maksimalno obtežen, z lahkoto obvladamo. K stabilnosti vozila so pripomogle tudi gume 205/50 R15, ki so bile nameščene na lahkih platiščih, serijsko pa so za ta avto predvidene gume 195/60 R14. Zavore so štirikrat kolotne, spredaj prisilno hlajene in se le pri hudih obremenitvah nekoliko pregrejejo, naprava ABS pa deluje odlično.

Dvolitrski štirivaljnik v nosu je star znanec iz koncerna VAG. Je prečno nameščen, izdelan iz lahke kovine, z odmično gredjo v glavi in z dvema ventiloma na valj, premore pa tudi večtočkovni vbrizg goriva. Moč 85 kW doseže pri 5300 vrtljajih, navor 166 Nm pa pri 3200 vrtljajih v minuti. Zmogljivosti motorja ne zagotavljajo športnosti, sploh če upoštevate težo vozila in še polno obremenitev povrhu. Je pa dovolj živahen, odlikuje ga prožnost, morda je za koga nekoliko prehrupen pri višjih vrtljajih (in tudi ustrezno žejen). V kombinaciji z nekoliko krajše izračunanim menjalnikom kot pri istem variantu brez štirikolesnega pogona pa zagotavlja dovolj dobre zmogljivosti. Od



Velik in dobro obdelan prtijažnik

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirikotni - vrstni - gibna prostornina 1984 kubikov - kompresija 10,4:1 - največja moč 85 kW (115 kW) pri 5400/min - največji navor 166 Nm pri 3200/min - točična gred v petih ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - dva ventila na vsak valj - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (digitant) - vodno hlajenje 6,3 litra - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa (synchro) - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmera: I. 3,780; II. 2,120; III. 1,360; IV. 0,970; V. 0,770; vzvratna 3,600, diferencial 4,240 - gume 205/50 R15 (uniroyal rally 440)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - $C_x=0,35$ - spredaj in zadaj posamične obese, spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, plinski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolotne (prisilno hlajene), zadaj kolotne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4595 mm - širina 1720 mm - višina 1445 mm - medosna razdalja 2625 mm - kolotek spredaj 1479 mm, zadaj 1422 mm - rojni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina 1765 mm - širina 1450/1430 mm - višina 860-940 mm - vzdolžnica 850-1050; 970-810 mm - prtijažnik (normno) 1123/1956 l - posoda za gorivo 70 l

Teže: prazno vozilo 1350 kg - dovoljena skupna teža 1870 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Hvalimo:

- prostornost
- izdelava
- pasivna varnost
- lega na cesti
- prožen motor
- menjalnik
- prtijažnik

Končna ocena: Passat variant CL synchro je s svojo prostornostjo in kakovostno izdelavo, ob štirikolesnem pogonu ter še dovolj zmogljivem motorju, zelo primeren in za marsikoga celo idealen družinski avto. Vse skupaj morda malo zagreni cena, ki pa vseeno ne pokvari dobrega vrisa o tem avtu.

dirkanja s tem passatom vas bo odvrnil pletenični prenos med prestavno ročico in menjalnikom, ki deluje sicer natančno, se pa ob hitrem pretikanju nekoliko zatika. Ena izmed dobrih strani tega avtomobila je tudi občutek zanesljivosti, da boste svojo družino varno in udobno pripeljali po zasneženih cestah na smučanje. Ali pa kam drugam. To pa je tudi precej vredno.

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: TOMI LOMBAR

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 187 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,3 s - poraba goriva (ECE): 6,7/8,7/11,7 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost: 189 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	5,8 s
0-80 km/h	8,9 s
0-100 km/h	13,3 s
0-120 km/h	19,4 s
0-140 km/h	29,1 s
1000 m z mesta	36,1 s (152 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	36 s (147 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	40,6 s (132 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	98,1 m
od 100 km/h	41,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	56,2 km/h
80	76,3 km/h
100	94,2 km/h
120	116,1 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje
11,6 l na 100 km

Cena: DEM 57.200
(Porsche Inter Auto)

Grajamo:

- zadnja klop (hrbitno naslonjala)
- odlagalna policca pred sovoznikom
- zasilno rezervno kolo
- povprečne zmogljivosti ob obremenjenem vozilu
- visoka cena