

Test:

VOLKSWAGEN

PASSAT VR 6 GL

» WE ARE SIX «

Passat VR 6 je prvi volkswagen s šestvaljnim motorjem. Sprva so mu namenili oznako RV 6, potem pa so črki – zaradi blagozvočja – zamenjali. To je po volji tudi angleški izgovorjavi, ob kateri je, z malce besedne igre, povsem na dlani: »Šest nas je!« Gre pa seveda za valje.



Saj, ko gre za število, pri teh valjih ni nikakršnega dvoma: šest jih je – in pika. Spornejša, za pikolovce, je lahko njihova razvrstitev. Volkswagnov VR 6 je namreč konstrukcijsko spreten, razvrstitveno pa kombiniran izdelek. Motor je v bistu V-oblike, a s komaj 15-stopinjskim kotom med obema vrstama valjev ter s samo eno glavo nad njimi, kar ga enači z vrstnimi motorji, pa so to obenem zapisali tudi v oznako (R je v nemščini za »Reihe«, po naše »vrsta«).

Zgodovinsko gledano takšna zasnova ni novost. S podobno majhnimi koti med valji sta nekoč stregli že firmi Röhr in Lancia, zanimivejša pa se je ubadati z vprašanjem, zakaj se je Volkswagen lotil motorja VR 6 natanko v istem času, ko so pri Audiju (za obe firmi pa vemo, da sta poslovno in tehniško povezani) snovali (običajnejši) šestvaljnik V 90 stopinj, torej z devetdesetstopinjskim kotom med obema vrstama va-

ljev ter z ločenima glavama nad njimi. Kot nalašč imata motorja skoraj enaki gibni prostornini in do pike enaki največji moči, različna je njuna namestitve v nosovih volkswagnov in audijev. In prav ta je tudi glavni vzrok za njuno konstrukcijsko različnost. VR 6 je v passatu (pa tudi v novem golfu) nameščen prečno, takšna namestitve pa zahteva kratko zunanjo dolžino motorja in tudi vitkost njegove prečne silhuete, da ostane pred njim in za njim dovolj prostora za karoserijsko mečkajnje ob morebitnem trčenju.

VR 6 ima lahko glavo, v njej pa dve odmični gredi, za vsako vrsto valjev po eno. Namišljeni osi valjev se ne stikata sredi ročične gredi, kot je pri večini šestvaljnikov v navadi, temveč precej pod njo, kar pripomore predvsem k majhnosti tega motorja, enako spretno pa so se lotili tudi namestitve pomožnih agregatov. Glava je prečno-točna, vžigalne svečice so

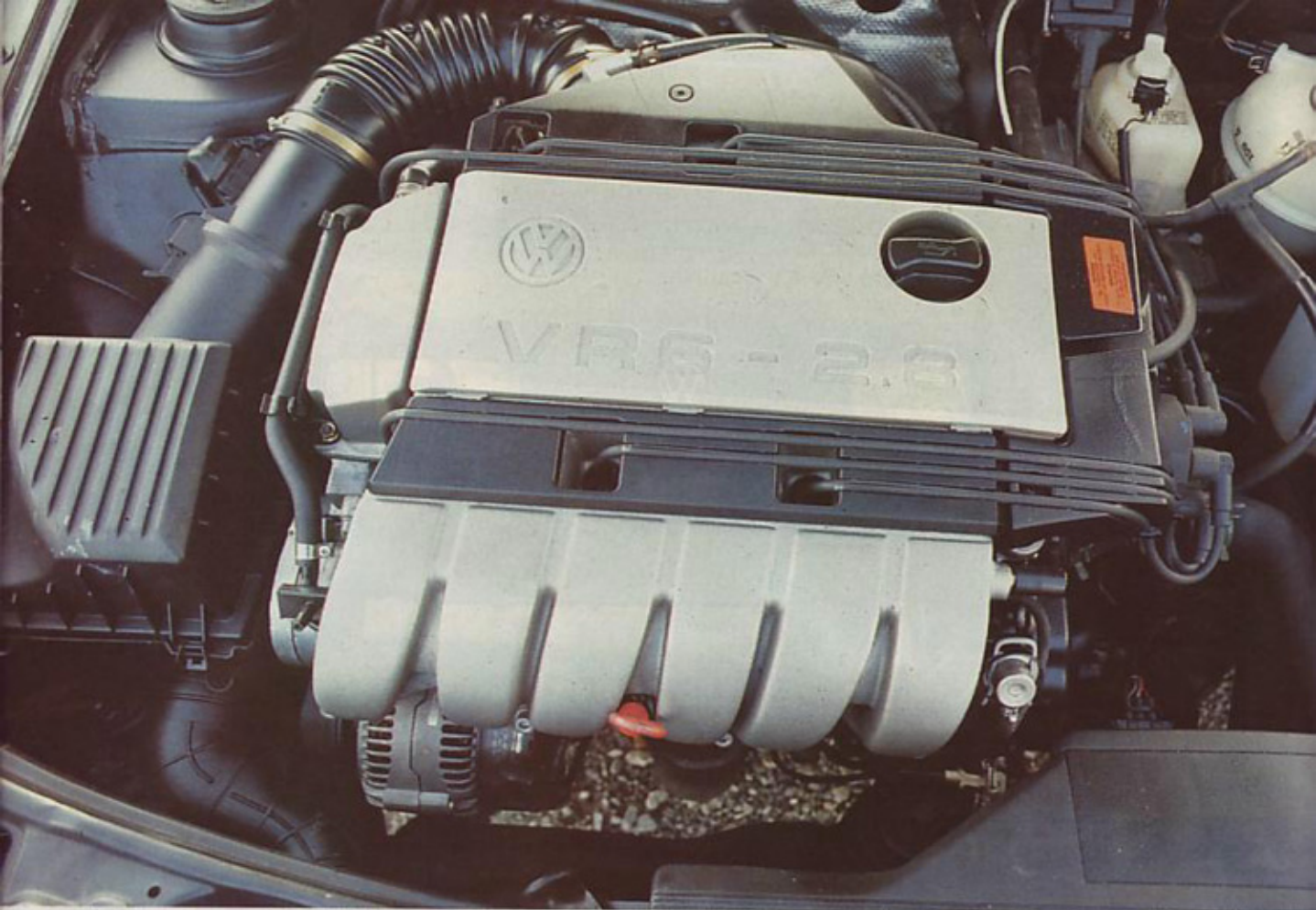
v najvišjih točkah izgorevalnih prostorov, ventila za vsak valj sta le po dva, po štirikrat vlečajeni odmični gredi pa poganjata verigi (običajno in duplex), pri čemer jim je z vmesno (pomožno) gredjo uspelo vrhnja zobnika prikladno zmanjšati.

Vbrizgavanje goriva in vžig opravlja Boschev motronic, oplemeniten s tipaloma zoper klenkanje za vsako vrsto valjev posebej. To omogoča osnovno nastavitve na 98-ok-

tanski neosvinčeni bencin ter samodejno prilagajanje manj kakovostnemu gorivu. Selektivno je tudi vbrizgavanje goriva za vsako vrsto valjev posebej.

Dolgi batni gibi jamčijo ugodnejšo motorno prožnost, varčnejšo porabo goriva in čistejši izpuh; seveda upošteva je relativnost, glede na 2792 kubikov in 128 kW oziroma 174 KM. Hkrati je motorju potrebno takoj priznati da vžiga gladko, da teče lahkot-





no in da se povsem sprotno odziva na vsakršne zahteve s pedala za plin. Čeprav je po zasnovi bliže štiri- kot pa šestvaljniku, tega vozniku ne pokaže. Njegove pglavitne lastnosti so: uglajenost, prepričljivost in povsem miren ter prijetno tih tek. Ko gre za odločnost, se motor povsem brez težav zasuče do 6500 vrtljajev v minuti, ko gre za lagodnost, pa dovoli tudi lenobo s prestavno ročico. Voziti ga je torej moč tako, kot si tisti hip želite: športno zah-

tevno, ali pa povsem podrejeno udobju sopotnikov.

Passat VR 6 je med našimi meritvami pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,2 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,2 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,7 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 15,4 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 21,5 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 30,3 sekunde. Največja hitrost je bila 224 kilometrov na uro

(torej smo obakrat, pri pospešku 0-100 km na uro in pri največji hitrosti izmerili natančno isti številki, ki ju obeta tudi tovarna), povprečna poraba goriva pa 12,6 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov.

K ugodju prenosa moči sedita motornim zmogljivostim spretno prilagojen petstopenjski menjalnik in serijsko vgrajena elektronska zapora diferenciala, ki predvsem na spolzkih tleh bistveno olajša spravljanje moči s prednjih koles na vozišče, k neugodju tega opravila pa štejem prestavno ročico, ki je z menjalnikom povezana s pomočjo pletenic (namesto z drogovi), pa je zato premalo natančna in gibka za zares ostro vožnjo in hitro pretikanje.

Tog se zdi tudi servoojačani volan: ne zaradi majhnosti obroča, ki je voznikovim rokam celo zelo po volji, ampak zaradi precejšnje neposrednosti ob razmeroma težkem nosu vozila. Vse drugo je tako, kot mora biti in kot smo

pri passatu že vajeni: pedala, razdalja do prestavne ročice in njena pripravna kratkost, opora za levo nogo, dobro založena armaturna plošča in dobra vidljivost. Zavore so štirikrat kolutne, spredaj posebej hlajene, ozaljšane z ABS in zanesljive. Passatovsko zanesljivo je tudi podvozje s poltogo zadnjo premo ter z dovolj čvrstima stabilizatorjema pod obema karoserijskima koncema. In k passatu štejejo tudi notranje mere: s sproščenemu sedenju namenjenima prednjima sedežema, z izrazito prostorno (za ta avtomobilski razred) zadnjo klopjo ter s povečljivim ter že v osnovi izdatnim prtljažnikom. K udobju testnega vozila so sodili že elektrificirana ogledala in ključavnice, po višini nastavljivi žarometi, vzdolžno pomična zadnja klop, prilagodljiv voznikov sedež, meglenke ter usnje na glavnih voznikovih pripomočkih.

Kako pa je passat VR 6 mogoče spoznati po zuna-





njosti? Teško in samo z dobro mero poznavalske natančnosti! Kajti, spojler z njegovega zadka pritiče tudi nekaterim drugim, močnejše, a štirivaljno motoriziranim passatom. In napisa VR 6 na zadku ter na nosu od daleč in na hitro dostikrat ni videti. Zato morate vedeti: da ima passat VR 6 po pet vijakov za vsako od lahkkih platišč, namesto po štiri, pa tudi bolj nizkopresečne gume kot druge različice.

Eno z drugim, vključno z gumami, omogoča, da je ta passat ne le privlačna, ampak tudi zmogljiva limuzina. Dviganje zadnjega kolesa na ostro voženih ovinkih te očne prav nič ne kvari, kajti zadek je vselej temeljito nadzirljiv. Elektronska diferencialna zapora je dovolj urna, da z oprijemom prednjih koles ni težav, vzmetenje in blaženje pa sta tudi dovolj čvrsta, da je vožnja lahko zelo odločna, ne da bi ogrožala varnost. Le nizke gume so pretrde, da bi zmogle zagotavljati tudi mehko udobja: dolgim cestnim valovom je passat VR 6 zlahka kos, na kratkih gubah pod kolesi pa se stresa nju v njem ni mogoče ogniti.

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V 15 stopinj – nameščen spredaj prečno – vrtilna in gib 81,0 x 90,3 mm – gibna prostornina 2792 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 128 kW (174 KM) pri 5800/min – največji navor 240 Nm pri 4200/min – ročni gred v 7 letjih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanja goriva in vžig (bosch motronic 2.7) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 54 Ah – alternator 1260 W – uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka

– petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na fleh) – prestavna razmerja: I. 3,300; II. 1,940; III. 1,310; IV. 1,030; V. 0,840; vzvratna 3,600; diferencial 3,390 – elektronska zapora diferenciala (EDS) – platišča 6J x 15 – gume 205/50 VR 15 (continental)

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžne nihajke, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kalutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zo-

bato levitvo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne ločke

Mere in teže: dolžina 4,575 m – širina 1,705 m – višina 1,430 m – medosna razdalja 2,625 m – kolotek spredaj 1,479 m, zadaj 1,422 m – rojni krog 10,7 m – teža praznega vozila 1300 kg – dovoljena skupna teža 1840 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 685 kg – priključnik (normno) 495/740 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 224 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,2 s – poraba goriva (ECE): 7,4/9,0/12,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Sicer pa: kdor kupi VW passat VR 6, ga kupi zaradi šestvaljnika v nosu, večino drugih passatovih lastnosti pa najverjetneje pozna že od prej. Kar je dobro, se namreč hitro razve.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*