

VW



Vozili smo: VW PASSAT VR 6
VW PASSAT KAT-DIESEL

GEOMETRIJA, EKOLOGIJA

Hotelski gostilni v Deidesheimu, na križišču najbolj znanih vinskih cest nemškega Porenja, se po naše reče Črni petelin. Schwarzer Hahn. Glej zlomka: glavni kuhar v njen se piše Schwarz (Črn), glavni šef Volkswagna pa dr. Hahn (Petelin)! In pri Črem petelinu smo počivali prav zaradi Volkswagna: med vožnjo na novo motoriziranih passatov.

Vse zlobne namige je gospod Hornig, tiskovni predstavnik, v kah zatrl: petelinja črnina Volkswagna niti malo ne zadeva; lanske poslovne številke so tako ugodno visoke, da se jim črnega roba tudi letos ni bat. Preostalo morebitno zloto zatem sam: čeprav sredi vinogradov, smo vino gledali le v zaprtih steklenicah; testniki smo ves dan pili samo mineralno vodo! Zum Wohl! Tako sta prvi volkswagenov šestvaljnik in novi, okolič naklonjeni dizel ostala brez pravega krsta.

O samem šestvaljnem motorju smo natancjeje pisali že v letosnj. 7. številki naše revije: da pomeni njegova oznaka VR6 kratko za V-obliko in vrstno (Reihe) zasnovno hkrati ter da gre pravzaprav za šestvaljnik s trikom, saj je kot med obema vrstama valjev le petnajststopinjski, glava zanje pa ena sama. Motor so v nos vozila vtaknili prečno, njegovo pičlo stransko silhueto pa so izkoristili za prostorski preostanek pred in za njim; predvsem za varnost v primeru zmečkanje karoserije. Skromne zunanje mene so pridobili še z »varčno« geometrijo pri notranji konstrukciji pa z domiselnim namestitvijo

spremjevalnih agregatov, ugodno težo in z zgradbo iz lahke kovine. Dolgi batni gibi jamčijo čistejši izpuh, zmanjšano porabo goriva in odločnejšo motorno prožnost, prečnotočna glava z dvema po štirikrat vležajenima odmičnima gredema pa tehniško spremstvo, ki je omogočila uporabno enakost sesalnih izpušnih poti. Polnjenju z gorivom in vžigu so volkswagenovci prvič namestili Boschov motronic (M 2.7), s tipalom zoper klenkanje za vsako vrsto valjev posebej ter z enako razdeljenim vbrizgavanjem goriva vanje.

Serijsko vgrajeni petstopenjski ročni menjalnik so prilagodili zanjemu motorju navoru, pozneje pa bo kupcem na voljo tudi elektronsko-hidravlično vedenje štiristopenjska avtomatika.

Podvozje so uravnivali na udobje višjega srednjega razreda: z zmanjšanjem trenj med njegovimi deli (pri prednji premičkar za 40 odstotkov), ter z novim ravnotežjem med blaženjem in vzmetenjem, da je passat VR6 enako dobro kos visokim motornim zmogljivostim in zahtevam voznika in potnikov po udobnosti. Zraven sodijo še pnevmatska



Tehnični podatki

VW PASSAT	VR 6	KAT-DIESEL
motor (zasnovna)	6-valjni, V 15°	4-valjni, vrstni
vrtilni in gib (mm)	81,0 x 90,3	79,5 x 95,5
gibna prostornina (kubiki)	2792	1896
kompresija	10,0:1	22,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	128/174 pri 5800	55/75 pri 4400
največji navor (Nm pri 1/min)	240 pri 4200	140 pri 2500
odmična gred (pogon)	2, v glavi [verig]	1, v glavi [zob. jermen]
število ventilov za valj	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	motronic	visokotl. črpalka, turb. polnilnik
hlajenje	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5
prednja prema	vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	poltoga, vzdolžna voda, vij, vzmeti, stabilizator	
zavore spredaj	kolutne, servo, ABS, EDS	kolutne, servo
zavore zadaj	kolutne, servo, ABS, omejevalnik moči	bobnaste, servo, omejevalnik moči
volan	z zatabo levijo, servo	
platišča	6J x 15	6J x 14
gume	205/50 VR 15	185/65 TR 14
teža praznega vozila (kg)	1300	1225
dovoljena skupna teža (kg)	1840	1765
medosna razdalja (m)	2,625	
dolžina x širina x višina (m)	4,575 x 1,705 x 1,430	
prtlijaznik (litri)	495/740	
posoda za gorivo (litri)	70	
največja hitrost (km na uro)	224	165
pospešek 0-100 km na uro (s)	8,2	17,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,4/9,0/12,5	4,7/6,5/7,6
vrsta goriva	neosv. bencin super	plinsko olje

regulacija nivoja zadnje preme pri variantu, ki je kombijevska različica ponudbe, pa serijsko dodana ABS (ob štirih kolutnih in spredaj posebej hlajenih zavorah) ter EDS, ki je elektronska zapora prednjega diferenciala, delujoča z elementi sistema ABS.

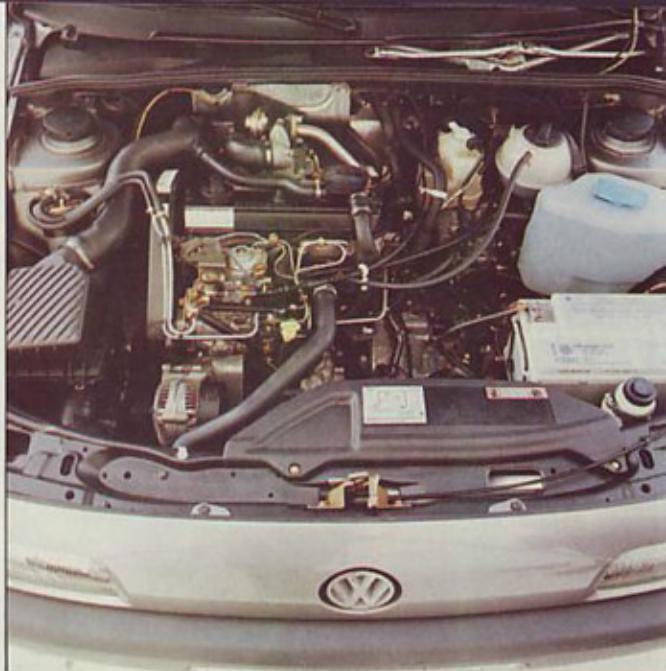
Tako motorizirani in opremljeni passat je na voljo v različicah GL in GT, kar pomeni tudi športne sedeže, delivo zadnjo klop, usnje na volanskem obroču, kompletno zalogu elektronskih merilnikov, namenjenih vozniku, in tako dalje.

Vožnja z njim je natanko takšna, kakršno napoveduje tovarna: živahnna pri pospeških, prestižna s hitrostjo, sicer pa uglajeno tiha, limuzinska in udobna. Motorna prožnost je očitna in za tekočo, četudi zahtevno vožnjo zelo uporabna, prostornost, s katero slovi passat že od prej, pa dodaja občutek znatno zrelejše limuzine, kot je – celo kot VR6 – ta avtomobil videti z zunanjine strani. Pa naj kupci, na katere cilijo s passatom VR6, niso športni vozniki, temveč ljudje, ki znajo svoje voziške želje in zmožnosti uresničiti tudi brez

civiljenja gum na asfaltu, brez sunkovitih vijuganj in brez hruečega motorja. Najnovejša passatova geometrija jim je pri tem zelo v pomoč.

Manj udoben, manj kultiviran in precej manj zmogljiv, zato pa čistjemu okolju zelo naklonjen je drugi motorni novinec s te Volkswagnove palete. To je kat-diesel. Z njim so – po polu in golfu – tudi največji volkswagen opremili z dizelskim širivaljniki, ki premaguje strogo začavljeni mero 0,08 grama delcev na kilometr. Preveliko količino sajastih delcev tehnički običajno preprečujejo siromašenjem pogonske zmesi (stranska posledica je seveda manjša zmogljivost), Volkswagen pa se je vnovič oprilj turbinskega polnilnika, ki motorju le nežno pomaga, a dovolj, da je dotok zraka v sesalni sistem enakomernejši, zgorevanje pa zato čistejše. Jasno pa je, da nežno delovanje polnilnika končne motorne moči bistveno ne zvečejo.

Prispevka k čistoši okolja pa s tem še ni konec: izpušni sistem so opremili še z oksidacijskim katalizatorjem. Eno z drugim in v primerjavi z enako velikim se-



salnim dizlom so v izpuhu zmanjšali količine ogljikovodikov za 60, ogljikovega monoksida za 75 in dušikovih oksidov za 50 odstotkov. Turbinsko polnjenje pa hkrati skrajšuje eksplozije v motorju in zmanjšuje trušč.

Miren in elegantno tekoč ta dizel seveda ni. V prostem teku je glasen, njegove tresljaje je moč zaznati tudi na pedalu plina in na volanskem obroču. S počasnimi vrtljaji te motnje zbleđijo, ampak elegantnega motornega obnašanja vseeno ni. In tudi zmogljivosti – najsi gre za pospeške, prožnost ali hitrost – ostajajo v »podhranjenem« območju. Navkljub skrbno prilagojenemu menjalniku.

Najnovejši passatovi geometrija in ekologija sta seveda v tesni zvezi z dvema povsem različnima motornima zasnovama in z različnimi zmogljivostnimi cilji, a se nazadnje vendarle stakneta – v nosu istega vozila. S tem tudi napovedujeta, da ju utegne prihodnost, podobnejšim ciljem na ljubo, še posebej zblizati.

Martin Česenj