



Volkswagen passat GT 16V

Eden od dokazov, da je avtomobilski novinec uspel, je ta, da je njegov prednik tako rekoč hipoma odpeljal v pozabo. Se še spominjate starega passata? Komajda! Novi passat ga je čez noč – bilo je marca letos – odrinil s prioriteta. In novi passat je za res nov avtomobil. To se mu zaveda radodarno obre-
stuje.

SVEŽ VETER

Uresničevanje programa »športna limuzina«

čem ter prednjima sedežema (takšni dodatki zavisijo od izbrane paketa opreme, ti pa so trije: CL, GL in GT). In tudi, če ste zrasi nadpovprečno daleč pod nebo.

Ni pa nujno, da vam bosta všeč prednja sedeža sama po sebi, takšna na kakršna smo nafeteli v testnem passatu GT 16V. Njuni stranski robovi sicer odlično oprijemajo telesi, toda zgornja robova

VW passat je na voljo z dvema karoserijskima oblikama (limuzina, kombi) in – za zdaj – s petimi različnimi motorji (štirje bencinski, en dizelski). O vseh različicah hkrati smo pisali takoj po premieri (Am, 7/1988), tokrat pa smo temeljiteje preskusili najzmogljivejšo možnost: volkswagen passat GT 16V.

Vsi napisi na novih passatih so zaobljeno reliefni in povsem istih barv kot karoserije v celem. Izjema je oznaka 16V. Pripada motorju in razglaša po štiri ventile za vsakega od štirih valjev v njem. Ta oznaka je rdeča, da je to moderno tehniško lastnost teže prezreti. Če na passatu ne piše »variant«, potem je passat limuzina: s stopničastim zadkom ter s klasično ločenim prtljažnikom v njem. Poševno prisekanemu kombijevsko-limuzinske-
mu zadku so se (tržna analiza) odrekli. Ne pa tudi zločljivi in hkrati po tretjini deljivi zadnji klopi. Tako je moč osnovno (normno) prostornino 495 litrov povečevati

številu potnikov in količini prtljage primerno, vse do okrogle litrske številke 1500. S tem pa pripravnosti, s katero streže zadnja klopi, še ni konec. Dolgotrajno sedenje na njej si je mogoče lajšati z vzdolžnim pomikom sedalnega dela ter, istočasno, z različnimi nagibi naslonjala (njegov zgornji rob ima premično možnost 50 milimetrov).

Pa vsi ti pomiki niso nikakršen izhod v sili. Passatova notranja dolžina (od pedala za plin do roba zadnjega naslonjala) znaša natančno 2001 milimeter, to pa precej presega do zdaj običajne notranje mere v tem, torej srednjem avtomobilskem razredu. Konstruktorji so namreč spretno izrabili za passat novo, prečno namestitev motorja v nosu, ki ni omogočila le aerodinamično klinastega prednjega dela vozila, ampak tudi pravcato prostorsko razkošje. Ne glede na to, kateri sedež v passatu si izberete, boste sedeli udobno in sproščeno. Še posebej, če bo prostornost oplemenitenjena še s povišini nastavljivimi volanskim obro-



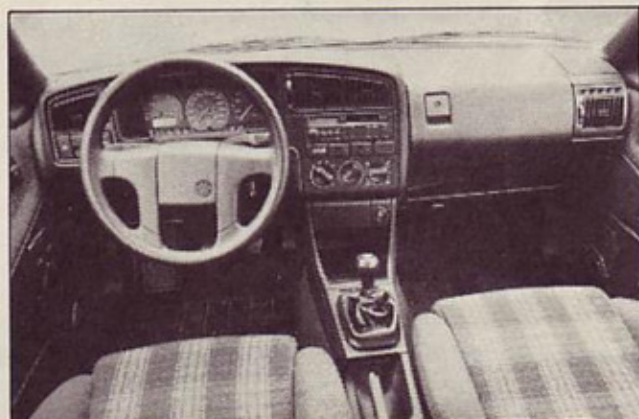
njunih naslonjal pretirano tiščita v hrbet. Obenem so bili vsi sedeži v tem passatu odeti v razmeroma grobo in debelo tkanino, ki je bila v poznopoletnem obdobju, ko smo avtomobil preskušali, preizrazito na strani zunanje vročine. V takšno blago so bile odete tudi zgornje polovice vratnih oblog, kjer je tveganje, da se bo blago med daljšo uporabo vozila ogulilo in postalo dosti manj lično kot je novo, precejšnje. Nič kaj pripravna, ko smo že pri vratih, so tamkaj nameščena stikala za okenske pomike. Vsaj voznik jih med vožnjo ne more videti, pa mora, če hoče seči po pravšnjem, tipati po njih.

Ampak na splošno se vozniku v tem avtu dobro godi: elektrika ukazuje tudi obema zunanjima ogledaloma, debelo obložen volanski obroč z dvema dvojnima prečkama in sprožilom za trbljo na sredini je športno oprijemljiv (ob servoojačevalniku in samo 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke pa tudi prijetno neposreden in kljub temu nikoli pretežak) in prestavna ročica je kratka ter na račun novega menjalnika in pletenic, speljanih do njega, s kratkimi in lahkotnimi gibi. Ta ocena velja le pod enim pogojem: da se hitro privadite giba iz pete v četrto prestavo, kjer mora ročica »zdrsni«, ne da bi jo kaj posebej vlekli. Edino tako se namreč ne zatakne.

Vse, kar je namenjeno voznikovim očem in rokam, je lična in funkcionalna celota: štirje pregledni in analogni merilniki za gorivo, temperaturo hladilne tekočine, motorne vrtljaje ter hitrost vozila; digitalna ura, ki se na ukaz z desne obvolanske ročice spremeni v dvojni (za vožnje v celem in za posamično izbrane prevožene kilometre) potovalni računalnik. Tako je sproti mogoče vedeti za čas vožnje, povprečno porabo goriva, prevožene kilometre, povprečno hitrost, pa tudi za tempe-



Notranja dolžina: kot v višjem avtomobilskem razredu



Očitna odlika: prostornost, družno s priročnostjo

raturu motornega olja in temperaturo zraka izven vozila.

Vsa potrebna stikala (če izvzamemo ročice za luči, utripalke in brisalnice, ki sta ob volanskem obroču) so zelo dosegljivo nameščena za vsako voznikovo roko posebej. Prav tako zlahka pa je moč ukazovati doplačanemu radijskemu sprejemniku ter sistemu »zračenje/gretje«, z izdatnimi režimi vred. Predalov, večjih in manjših je dovolj. Bolj v jezo kot v korist pa so vzmetni predalčki za glasbene kasete, nameščeni – po Beemvejevem vzoru – poleg ročice za ročno zavoro. Tudi v passatu, tako kot v beemvejih, se največkrat sprožijo takrat, ko to niste hoteli.

Za malce preslabotna žarometna se oddolžita majhni, a svetlobno zelo izdatni megljenki, vtisnjeni v prednji odbijač. Drugih težav z vidljivostjo ni: spojler, ki obrobja zadnji pokrov na vozilu, pomaga vozniku odmeriti do kam vozilo seže, če je parkiranje tesno; brisalnika sta temeljita tudi pri velikih hitrostnih in »mrtvih kotov« na račun velike zasteklitve vozila znosno malo.

Voziti passat ali voziti se v njem je glede vsega omenjenega prav prijetno početje.

Prijetno pa ga je tudi gledati od zunaj. Vsaj tako si drznm oceniti po dveh tednih bolj ali manj bežnih pripomb, ki jih je bilo mogoče slišati iz znanih ali neznanih ust na posamičnih parkiriščih. Skratka: passat je večini opazovalcev všeč. Je tudi domiselno oblikovan: sodobno v klin, s pravnimi razmerji med (ugodno dolgo) medosno razdaljo in pred prednji ter za zadnji kolesi štrlečima deloma! nekičasto v topi nos; ter športno prestižno, ko gre za prednji ali

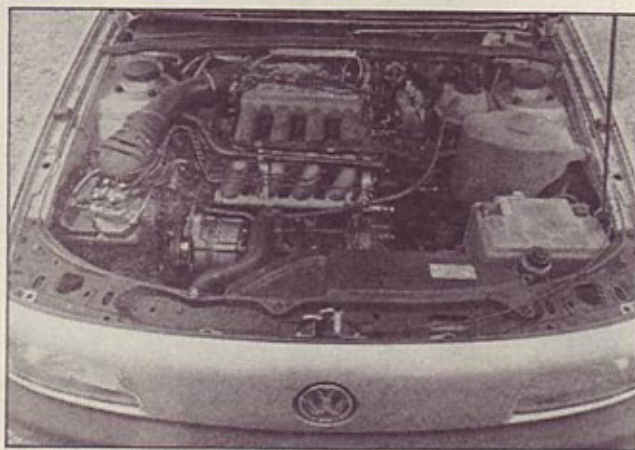




zadnji spojler, za motno črne obrobe in druge dodatke ter nizkopresečne gume na lahkih platiščih.

Nos passata je vznemirljivo gladek. Vznemirljivo zato, ker vsakdo, no ja, skoraj vsado vpraša po zraku za motor. Skrivnost je v znaku VW na sredini, skozi katerega priteka zrak naravnost v sesalni sistem motorja, ter v čisto ozkih režah pod odblijačem, skozi katere se motor hladi. Vse to in tudi vsi ostali karoserijski detalji (skrbni spoji, dvojna tesnila vrat, vtisnjena strešna žlebova, dvojni pečli zunanjih ogledal in tako dalje) omogočajo passatu vpadljivo majhen količnik zračnega upora Cw-0,29 in to je dobro. Ne zato, ker se je passat tako znašel tik za Oplovo omejo, ampak predvsem zato, ker je vožnja v njem udobno tiha, porabe goriva pa so tudi na ta račun skromnejša. Upošteva je pri tem tudi zmogljivosti in teže posamičnih različic.

In tako smo pri še eni lepi lastnosti passata GT 16V. Pri motorju! Motor je skoraj, ni pa povsem takšen kot v že od prej znanih golfih, jettah in sciroccih »16 V«. Za na-



Motor: šestnajstventilski, v boju s težo vozila

selitev v novi passat so ga namreč povečali z 1,8 na 2,0 litra gibne prostornine. Z drugimi besedami: vrtine valjev v že znanem bloku (tip 827) so razširili z 81,0 na 82,5 milimetra, batne gibe pa podaljšali od 86,4 na 92,8 milimetra. Ta-

ko dobljena nova gibna prostornina znaša natanko 1984 kubikov. Glave s po štirimi ventili za vsak valj niso spreminjali, kompresija pa znaša 10,8:1. Upošteva je uravnan katalizator v izpušnem sistemu, s kakršnim je bil opremljen tudi testni avtomobil, zmora ta štirivaljni z lahko glavo ter dvema odmičnima gredama v njej ter z elektronsko nadziranima vbrizgavanjem goriva in vžigom največje moč 100 kW oziroma 136 KM pri 5800 vrtljajih v minuti ter največji navor 180 Nm pri 4400 vrtljajih v minuti. Navsezadnje: natanko enako največjo moč je ponujal že tudi eden izmed »upokojenih« VW passatov. Le, da je to počel s petvaljnim motorjem. In zaključek je jasan: sveže povečani motor 16V streže s temi zmogljivostmi ob enem valju manj, zato pa z več športnega duha v sebi pa tudi z modernejšim notranjim ustrojem.

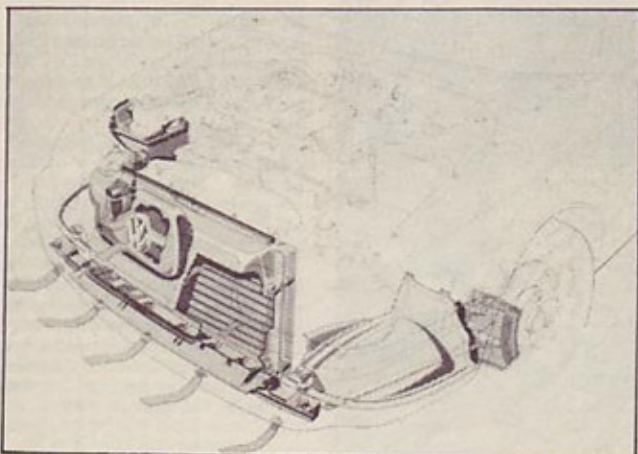
Je pa prav teh 136 KM precej relativna zaloga moči. Čeprav hoče biti passat GT 16 V ravno na njihov račun, pa na račun motorja, opreme in skupnih zmogljivosti v celem precej izrazita športna limuzina, mu to še ne uspeva po-

vsem. Razmeroma dolga prestavna razmerja (petstopenjski menjalnik plus diferencial) in razmeroma velika teža celotnega vozila (z voznikom vred čez 1200 kilogramov) preprečujejo cestno-dirkaške pospeške in tisto »surovost«, ki je za zares športno limuzino značilna. Je pa volkswagen vseeno nadpovprečno – če šteje srednji avtomobilski razred – zmogljiv avtomobil.

Motor se povsem prebudi pri približno 4000 vrtljajih v minuti, od koder se kazalec na merilniku vrtljajev povsem brez oklevanja dviga k območju največje moči. To je – kot zdrav in poln zvok motorja z izpuhom vred – mogoče tudi slišati. Ko krivulja moči doseže svoj višek, tudi razmeroma hitro upade. Zato je priganjanje čez številko 6200, kjer se na merilniku vrtljajev začne opozorilno črtkano polje, brez pravega smisla. Za tiste, ki tega ne opazijo, je v elektro-



Redka pomankljivost: stikala za šipe na vratih



Dovod zraka: skozi znak VW v sesalni sistem, skozi reže pod odblijačem pa k hladilniku in k zavoram

niki omejevalni sistem, ki motorju prizanesa z vrtljaji nad 6500 v minuti. Pravkar opisana spoznanja smo uporabili tudi pri naših meritvah z dvema osebam v avtu in s polno posodo goriva. Z mesta do hitrosti 60 km na uro je passat GT 16V pospešili v 4,5 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,0 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,2 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 19,9 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 28,5 sekunde. Največjo hitrost smo dosegli v četrti prestavi, a še v varnem območju vrtljajev: 205 kilometrov na uro. In, ker smo od avta večidel 5000-kilometrsko preskušnje zahtevali večino tistega, kar zmore, je relativno varčna tudi njegova poraba goriva; povpreč-



Prtljažnik: prilagodljiv na račun zložljive in pomične klopi



no za ves test 11,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 kilometrov. A je jasno, da bi motorna žejja ob zmernejšem vozniku upadla na zmernejšo in tudi absolutno gledano varčnejšo številko.

Tovarna seveda ne skriva vseh svojih načrtov, pa je že zdaj jasno, da bo ena od naslednjih passatovih različic nabita s še večjo motorno močjo. Najverjetneje na račun polnilnika G. Tako je tudi takoj razumljivo, da je v podvozju passata GT 16 V veliko rezerv, ko gre za vozne zmogljivosti in varnost v zvezi z njimi. Podvozje je krojil, pravzaprav usklajeval računalnik. Prednji kolesi s negativnim polmerom vođenja se opirata na vzmetni nogi ter na trikotna prečna vodila in stabilizator, zadnja, sicer poltoga prema, pa je skorajda enakovredna posamičnim obesam. Zelo dobro je kos športnim passatovim željam, k njeni stabilnosti pa prispeva tudi na novo obdelano vlečaje za sprotno kolo-tečno ravnotežje. Prištem se natančnost volana in dovolj zveste, štirikrat kolutne, spredaj dodatno hlajene in z ABS (doplačilo!) oplemenitene zavore, pa je podoba o dobrem podvozju popolna.

Passatovo vzmetenje je prijazno skladna zveza med naprežanji za ostro, torej športno vožnjo in udobjem za štiri ali pet potnikov. Torej je nagibanje karoserije povsem v mejah normale, dviganje zadnjega notranjega kolesa glede na ostro voženi ovinek pa povsem nenevarno. Za volanom passata GT 16 V je mogoče biti izzivalen in zahteven voznik. Seveda, če veste, kaj je kaj na tem področju in znate stvari speljati do konca. No, na passat se je pri tem mogoče zelo dolgo zanašati, ker je na hitrih ovinkih vztrajno nevtralen, ko pa mu »zaloga« za to lepo lastnost poide, še vedno ni problematičen. S plinom in volanom, tudi s kratkimi in ostrimi zaviranjimi, ga je mogoče držati v tisti smeri, kamor ste namenjeni.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiriktaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 82,5 x 92,8 mm – gibna prostornina 1984 kubikov – kompresija 10,8:1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 5800/min – največji navor 180 Nm pri 4400/min – ročni gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch K-motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W – uravnava (tristezni) katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,78; II. 2,11; III. 1,34; IV. 0,97; V. 0,80; vzvratna 3,80; diferencial 3,45 – platišča 6Jx14 – gume 195/60 VR 14 (continental)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžne nihajke, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvo-krožne zavore, kolutne (spredaj posebej hlajene) ob vseh štirih kolesih, servo, ABS, omejevalnik

moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,573 m – širina 1,704 m – višina 1,428 m – medosna razdalja 2,623 m – kolotek spredaj 1,479 m, zadaj 1,422 m – rajdni krog 10,7 m – teža praznega vozila 1185 kg – dovoljena skupna teža 1700 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 550 kg – prtljažnik (normno) 495 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 206 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,9 s – poraba goriva (ECE): 6,1/7,7/11,9 neosvinčenega bencina super na 100 km

Novi passat je svež Volkswagenov veter. To smo vedeli takoj, po prvih vožnjah. V passatu GT 16V pa je seveda največ vetrnjaštva – od vseh za zdaj danih različic. To je dober, dovolj natančno izdelan, udoben in dovolj zmogljiv avtomobil. In ugotovitev je na dlani: ob corradu, čistokrvnemu športnemu kupeju ima Volkswagen tudi skoraj povsem zrel športno limuzino – passat GT 16 V.

MARTIN ČESENJ
Foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ