

nikovim nasiljem. Šestnajst ventilov in celotna zasnova omogočajo prepričljivo moč, uporabno prožnost in športen zvok, ki se z naraščajočimi vrtljaji seveda opazno stopnjuje. To pa je navsezadnje edini trušč, ki ga je v civičih moč slišati. Kajti karoseriji sta dovolj aerodinamični – Cw znaša 0,33 (hatchback), oziroma 0,37 (sedan) – da je to po volji slušnemu udobju in končnim zmogljivostim. Upošteva tudi teži obeh različic je hatchback seveda poskočnejši, hitrejši in malce manj žejen kot sedan.

Enaki za obe različici so tudi petstopenjski menjalnik (spretno prilagojen zmogljivostim motorja), tudi njegovi prožnosti, sicer pa z dovolj natančno in lahko pretstavno ročico), volan z zobato levitvijo, spredaj kolutne (ter posebej hlajene) zadaj pa bobnaste zavore in podvozje v celem.

Civica se opirata na štiri posamične obese, z vzmetnimi nogami, z dvojnimi prečnimi vodili ter spredaj s stabilizatorjem, zadaj pa z vzdolžnimi vodili in s pasivnim, od obremenitve odvisnim prilaganjem, kolesnega koloteka. Podvozje je torej dovolj natančno vodeno, da je civica, ne glede na različico, skoraj povsem nevtralen avtomobil, ob že znanih lastnostih, ki jih prednji pogon ne more zatajiti. Toda, ker se tudi motor spontano odziva na voznikove ukaze, je z naglimi odvzemanji in dodajalnimi plina moč nenevarno, a nadpovprečno hitro prevoziti tudi zelo zahtevne ovinkne. Ni pa vseeno, kakšna je kakovost vozišča pod kolesi. Trebuha obeh civicov sta s 16 centimetri sicer dovolj daleč od tal, približajo se jim pa zavesice za prednjimi kolesi, ki na ostrih ovinkih grobo in na glas podrsajo ob cesto. Vzmetenje je dolгим cestnim valovom sicer dovolj dobro kos, toda na kratkih in ostrih robovih izgubi blažini ritem in močno pretrese vsebino vozila. Torej bodo morali civic za jugoslovske ceste na novo uravnati. Glede vzmetenja in blaženja, jasno!

Takšne so pač tegobe, če je avtomobilska civilizacija prehitra. In honda civic, najsi bo hatchback ali sedan, je nedvomno zelo civiliziran avtomobil nižjega srednjega razreda. Upošteva njegove lastnosti in znamenja vrhunske tehnologije v njem. Ponekod na svetu prodajajo te honde z imenom ballade. Tudi pri nas bi jih morali! Kajti tale hatchback in sedan staneta – vsak zase, preračunano v dinarje in sešteto z našimi skoraj stoodstotnimi dajatvami – le malo manj kot tri stare dinarske milijarde. In balada, to verjetno veste, je resna, pravzaprav žalostna pesem.

MARTIN ČESENJ  
Foto: SRĐAN ŽIVULOVIC



Novi VW passat (na risbi kot limuzina): prečno nameščen motor, izredna notranja dolžina, štirinajstcolsko kolesa, skrbno nadzorovana kinematika pri obeh premah, 70-litrsko posoda za gorivo in zasilno rezervno kolo v zadku. Za doplačilo (med drugim): po višini nastavljiv volan in ABS

Volkswagen passat

# SAMO IME NI NOVO

Moderna zasnova, veliko udobja, dve obliki, pet motorjev

Množični radovednosti na ljubo in nasploh premierno se je novi volkswagen passat zabeležal že v začetku letošnjega marca, na avtomobilskem salonu v Ženevi. Prve vožnje smo časnikarji opravili le nekaj dni pozneje, v sredozemsko topli Niči. In tako se je passat – upošteva krstno leto 1973 ter temeljitejšo prenovno leta 1980 – rodil že tretjič. Tokrat kot povsem na novo zasnovan avtomobil.

V poldrugem desetletju so izdelali in prodali 4,2 milijona passatov, ob tolikšni številki pa se je – gledano s konstruktorskih in marketinških stolov – mogoče marsičesa naučiti.

Novi passat je po mnenju ljudi, ki so ga snovali in v primerjavi z dozdajšnjim passatom, nekaj takšnega kot je bil sveže rojeni golf v primerjavi z upokojenim hroščem. Novinec je ustvarjen za devetdeseta leta tega tisočletja in tega ni mogoče prezreti. Hkrati so prisluhnili trendu in tekočim podatkom: lani je imelo 75 odstotkov prodanih avtomobilov tega, torej srednjega razreda obliko klasične limuzine; 16 odstotkov je bilo kombijev in samo 9 odstotkov je bilo avtomobilov s prisekanimi zadki. Torej je lahko razumeti, da so se v tovarni – ob novem passatu – odrekli kombi-limuzinski podobi. Passat je odslej na voljo le kot limuzina s stopničastim zadkom ter prtijažnikom v njem in kot

kombi s petimi vrati od vrha do tal ter z že znanim dodatnim imenom variant. Pa tudi sicer je oblika novega passata, ne glede na njegov zadek, povsem nova.

Veliko spremembo in velike možnosti je ponudila nova motorna namestitve v nosu. Motorji, ki so vsi po vrsti štirivaljniki, so z menjalniki vred in tako kot pri golfu zdaj nameščeni poprek nad prednjo premo. To je Volkswagnovim oblikovalcem omogočilo krojitev

klinastega nosu in klinaste oblike v celem. Toda nos je po novem brez maske. Vprašanje je takošnje in jasno: kaj pa zrak, ki ga hoče motor?

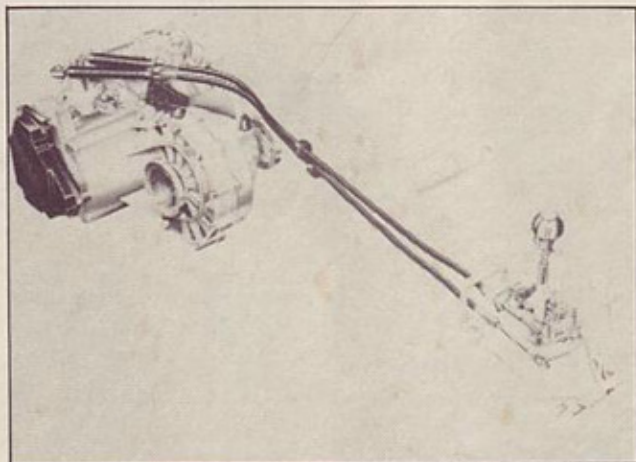
Odgovor: znak med žarometoma je pravzaprav okrogla reža, zakrita z v krog stlačenima črkama VW. Odprtina je dovolj velika, da je za dihanje motorja poskrbljeno: zrak, ki priteka skozi njo, so speljali naravnost v sesalni kanal. In zrak, potreben za hlajenje motorja, pri-





teka skozi ozke, komaj vidne reže v spojlerju, pod odbijačem. Če upoštevate še prilepljeni prednj ter zadnje šipo, vrata brez štrlečih robov in z dvojnimi tesnili, v streho vtisnjena žlebova, zunanji ogledali na dvojnih pecljih, temeljite spoje med posamičnimi karoserijskimi deli ter vse druge »aerodinamične« potankosti, boste laže verjeli tudi izredno ugodnemu količniku zračnega upora  $C_w=0,29$ , s čimer se passat uvršča tik za serijsko rekordno Opelovo omega ( $C_w=0,28$ ). Passat s šibkejšimi motornimi možnostmi ima rob prtljažnega pokrova zavihnjen v nežen spojler, k močnejšima motorima ponudbama pa sodi zajetna in na pogled športna spojlerska obroba celotnega limuzinskega zadka.

Novi passat je daljši, višji in znotraj širši od svojega predhodnika. Širša sta tudi koloteka in opazno daljša je nova medsebojna razda-



**Pletenci namesto togih vodil in zglbov: pretikanje je resda lahkotnejše, vpadljivo natančno pa ni**



lja. In že smo pri dobičku, ki ga ponuja notranost novega avtomobila. Prečna namestitvev motorja in izredno spretna prostorska izkoriščenost passata ponuja komajda še verjetno notranjo dolžino: razdalja med pedalom za plin in robom zadnjega naslonjala znaša namreč natanko 2,001 metra. To je precej več kot pri ostalih avtomobilih istega razreda, pa tudi več kot na primer pri sicer prostornem audiju 100 (1,942 m). Ali s tovarniškimi besedami: BMW serije »3« je pri tem videti kot avtomobilski malček.

Da je prostornost passata še laže dojeti, postreže tovarna tudi z naslednjimi številkami: površina celotnega potniškega prostora znaša zdaj 2,9 kvadratnega metra (prej: 2,72 kvadratnega metra), kar pomeni polne 37 odstotkov celotne površine, ki jo vozilo prekriva. Povprečje pri tekmecih istega razreda znaša 34,5 odstotka, pri viš-

jem srednjem razredu pa 35 odstotkov.

Eno z drugim pomeni: da je za štirimi vrati vpadljivo veliko prostorskega (pa tudi siceršnjega) udobja za štiri do pet potnikov, da nima niti eden izmed njih nikakršnih težav s telesnim položajem in z namestitvijo nog ter, da je v limuzini in variantu tudi izredno veliko prtljažnega prostora. Passatlimuzina streže z zložljivo ter ob dražjih paketih opreme tudi deljivo zadnje klopjo, s čimer je mogoče prtljažnik (norma meritev) povečati od 495 na 870 litrov praznine. K dražjima opremama sodi tudi novost: zadnja klop, oziroma ločena sedeža v njej, je mogoče ločeno vzdolžno premikati (za 80 milimetrov), njunima naslonjaloma pa prilagajati naklona (merjeno za zgornjem robu: za 50 milimetrov). Tudi ti pomiki prispevajo k povečanju osnovnega prtljažnega prostora. Deljivo zložljiva zna biti tudi zadnja klop varianta: s tem streže ta kombi s 465 do 1500 litri praznine: vrata, ki v višini šipe v njih segajo okrog obeh zadnjih karoserijskih vogalov, v spodnjem delu pa razpolavljajo obe zadnji luči, so seveda prilagojena kar se le da pristopnemu nakladanju tovora. K dodatni variantovi ponudbi pa sodita tudi v streho vsajena vzdolžna prtljažna nosilca.

Passatov prtljažnik je obrobjen s predali za drobnarije, presenetljivo veliko odlagalnih prostorov pa ponuja tudi potniški del vozila. Dovoljena obremenitve limuzine in varianta znaša 525 kilogramov.

Nove pa niso le zunanje in notranje mere vozila, nova je – poleg karoserijske oblike v celem – tudi zasnova notranjosti in vozniškovega delovnega prostora. So-

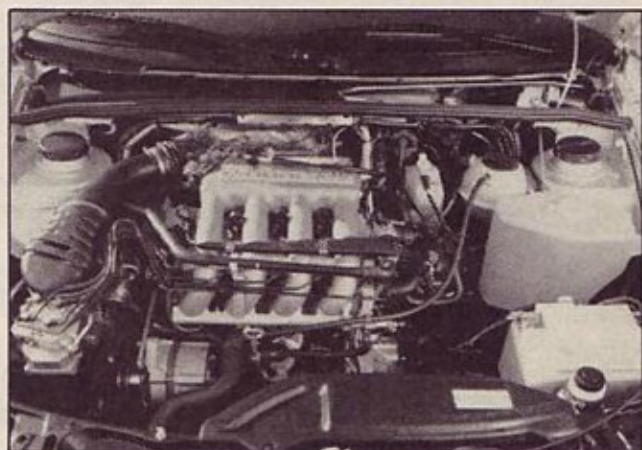


rodstva s hišnim bratrcem audi-jem 80 pri tem ni mogoče prezreti, rezultat pa je tale: da je vse potrebno dobro na očeh in pripravno na dosegu rok, pa najsi gre za stikala ob volanskem drogu, za radijski aparat, za zatič predala pred desnim sedežem, ali pa za nove okrogle ravnalnike na novo konstruiranega gretja in zračenja, ki sta zdaj skoraj že povsem neodvisna od hitrosti vozila in motornega režima v njem.

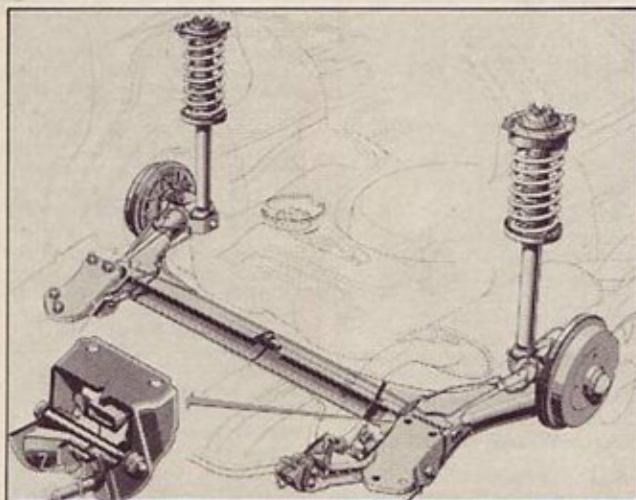
Seveda pa je zaloga opreme, vključno z notranjim bogastvom, odvisna od paketa, ki ga kupec izbere. Paketi so trije in (gledano od spodaj navzgor) označeni takole: CL, GL in GT. CL pomeni osnovni paket, a obenem že tudi nekaj imenitnih podrobnosti: zatemnjena stekla, bočne plastične obrobe, od znotraj nastavljivo zunanje ogledalo, štiristopenjski ventilator, ki je kos tudi gretju in zračenju prostora ob zadnji klopi, nastavljivi zgornji oprijemaljši prednjih varnostnih pasov in tako dalje. Oznaka GL pomeni luksus in hkrati dragocenejšo sedežno prevleko ter preproge, osrednjo ključavnico (vključno »safe-system«, ki skrbi za samodejno zapir-

ranje oken in preprečuje dviganje poteznikov od zunaj zaklenjenih vratih), po višini nastavljiv voznikov sedež, zadnja zglatnika in tako dalje. Črki GT sta zaradi »športa«: lahka platišča, športni volanski obroč, širše plastične obrobe, merilnik vrtljajev in podobno.

Različnim željam in zahtevam pa so prilagojeni tudi pogonski agregati: štiri bencinski in en turbo-dizelski motor. Bencinski motorji so serijsko vsi po vrsti opremljeni z uravnanimi ali neuravnanimi (glejte tabelo s tehničnimi podatki) katalizatorji izpušnih plinov, pa zahtevajo — glede na to



**Dvolitrski motor s 16 ventili je za zdaj vrhunec motorne ponudbe v novem passatu. Vsi motorji so serijsko katalizirani, razen seveda za tiste dežele, kjer kupci to nočejo.**



**Gumasto-kovinska ležaja s poševno omejenima zamikoma (nanju je vpeta zadnja prema) sta Volkswagnova preprostejša možnost — namesto volansko vodenih zadnjih koles. Kinematika omogoča izredno zmogljivo in varno ovinkasto vožnjo**



— navaden ali super bencin brez svinca.

Najšibkejši bencinski motor streže z gibno prostornino 1,6 litra in z največjo močjo 53 kW oziroma 72 KM pri 5200 vrtljajih v minuti. Za njegovo polnjenje z gorivom skrbi padotočni registrski uplinjač. Dobro znani 1,8-litrski Volkswagnov motor so opremlili s sredinskim vbrizgavanjem goriva (mono-jetronic) in zmore 66 kW oziroma 90 KM pri 5250 vrtljajih v minuti. Enako velik motor, opremljen s tako imenovanim »digitalnim« (elektronski vžig in elektronsko vbrizgavanje goriva, oboje skrbno usklajeno) zmore največjo moč 79 kW oziroma 107 KM pri 5400 vrtljajih v minuti. Najz-

mojlivejši pa je tehniško skrbno dognani in iz golfovega, jettinega ali sciroccovega motorja »16 V« izpeljani dvolitrski štirivaljnik z dvema odmičnima gredema v glavi in s po štirimi ventili za vsak valj. Njegova največja moč znaša 100 kW oziroma 136 KM pri 5800 vrtljajih v minuti. Ljubiteljem dizelskega klenkanja so namenili 1,6-litrski turbo-dizel s 59 kW oziroma 80 KM pri 4500 vrtljajih v minuti, brez turbinskega polnilnika pa bo na voljo povsem nov, predvidoma 1,9-litrski dizelski štirivaljnik, ki bo nared prihodnje leto.

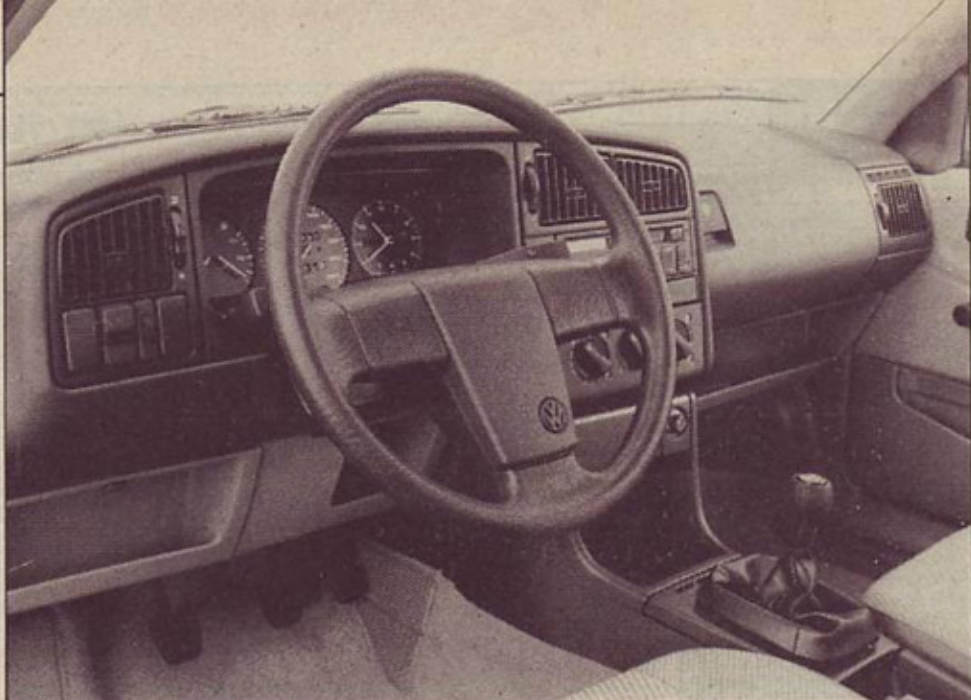
Glede na različne motorne zmogljivosti so različne tudi končne zmogljivosti passata, hkrati z variantom in, obenem, porabe goriva. Oglejte si jih v okvirju s tehničnimi podatki.

Posebej omeniti pa velja no novo zasnovan menjalnik, ki je (tako tovarna!) kos tudi navorom nad 200 Nm, kar pomeni, da bo zmogel svoje delo tudi ob poznejih vgrajenih močnejših pogonskih agregatih. Za zdaj je slišati o motorni različici s spiralnim polnilnikom G 60, pa o povsem novem šestvaljniku z 2,4 litra gibne prostornine in 170 KM. Passatova prihodnost obeta tudi različico synco, družno z Renaultom zasnovani samodejni štiristopenjski menjalnik in druge pogonske možnosti.

Že omenjeni in obstoječi menjalnik je ob najšibkejšem motorju štiristopenjski (peta prestava sodi

k doplačilu), pri vseh ostalih pa petstopenjski. Novost v zvezi z njim sta še pletenici, speljani k prestavni ročici (namesto običajnih drogov in zglobov), kar naj bi močno oplemenitilo lahkotnost pretikanja in delovanja nasploh.

Na novo obdelano pa je tudi passatovo podvozje. Prednji kolesi z negativnim polmerom vodenja se opirata na vzmetni nogi, na trikotna prečna vodila in na prečni stabilizator. Zadnjima služi poltoga prema, z vijačnima vzmetema z vzdolžnima nihajkama in (za močnejše različice) s stabilizatorjem. Celotno kinematiko podvozja so zaupali računalniku, takšno snovanje, vključno z ugodno veliko medosno razdaljo in skrbno uravnoteženim vzmetenjem pa omogoča udobje ob športnih zmogljivostih podvozja. Za novo izdajo passata so izboljšali tudi že znano vlečajeenje zadnje preme, posebej namenjeno sprotneemu kolotečnemu stabilizatorju. Vožnja s passatom – tudi zelo ostra



**Notranjost: z izjemo električnih stikal za šipe je vse v passatu skrbno preiščeno, pripravno nameščeno in natančno izdelano**

## Tehnični podatki

VW PASSAT	1,6 (72 KM)	1,8 (90 KM)	1,8 (107 KM)	2,0 (136 KM)	1,6 diesel (80 KM)
motor	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, 16 ventilov	4-valjni, vrstni diesel
gibna prostornina (kubiki)	1595	1781	1781	1984	1588
vrtnina in gib (mm)	81,0×77,4	81,0×86,4	81,0×86,4	82,5×92,8	76,5×86,4
največja moč kW (KM) pri 1/min	53 (72) pri 5200	66 (90) pri 5250	79 (107) pri 5400	100 (136) pri 5800	59 (80) pri 4500
kompresija	9,0 : 1	9,0 : 1	10,0 : 1	10,8 : 1	23,0 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	120 pri 2700	142 pri 3000	154 pri 3800	180 pri 4400	155 pri 2500 do 3000
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zobati jermen)	1, v glavi (zobati jermen)	1, v glavi (zobati jermen)	2, v glavi (zobati jermen)	1, v glavi (zobati jermen)
polnjenje z gorivom	padotočni registrski uplinjač	elektronsko vbrizgavanje (mono-jetronic)	elektronsko vbrizgavanje (digitant)	elektronsko vbrizgavanje (K-motronic)	visokotlačna črpalka, turbin. polnilnik
menjalnik (št. prestav)	4/5	5	5	5	5
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator				
zadnja prema	poltoga prema, vzdolžne nihajke, vijačne vzmeti, stabilizator				
zavore spredaj	dvokrožne, servo, kolutne (pri 107 in 136 KM posebej hlajene)				
zavore zadaj	bobnaste, servo	bobnaste, servo	kolutne, servo	kolutne, servo	bobnaste, servo
platišča	5 1/2J × 14	6J × 14	6J × 14	6J × 14	6J × 14
gume	185/70 R 14 S	185/65 R 14 T	185/65 R 14 H	195/65 R 14 V	185/65 R 14 T
teža praznega vozila * (kg)	1100 (1120)	1125 (1145)	1150 (1170)	1185 (1205)	1170 (1190)
dovoljena skupna teža * (kg)	1620 (1640)	1650 (1670)	1660 (1690)	1700 (1730)	1690 (1710)
medosna razdalja (m)	2,623	2,623	2,623	2,623	2,623
dolžina×širina×višina (m) *	4,573 (4,569) × 1,704 × 1,428 (1,448)				
0–100 km na uro (s) *	16,1 (16,3)	13,8 (14,0)	11,7 (11,9)	9,9 (10,1)	15,6 (15,8)
največja hitrost (km/h) *	169 (161)	177 (172)	190 (184)	206 (199)	171 (165)
poraba goriva po ECE (l/100 km) *	5,5/7,3/10,0 (5,7/7,6/10,0)	6,0/7,6/10,5 (6,2/7,9/10,5)	5,7/7,4/10,3 (5,9/7,7/10,7)	6,1/7,7/11,9 (6,4/8,1/11,9)	4,4/6,2/6,8 (4,6/6,5/6,8)
katalizator	neuravnavan	uravnavan	uravnavan	uravnavan	–

\* OPOMBA: številke v oklepajih za teže, mere, zmogljivosti in porabo goriva veljajo za različico variant!

– je zdaj še zanesljivejša in za voznika manj zahtevna. Predvsem ostremu vijuganju je passat zlahka in – zdi se, da skoraj – brezmejno kos.

So pa vse te zmogljivosti tudi v tesni zvezi z učinkovitejšimi zavorami (za doplačilo: ABS kot plod VW in Tevesa), s popolneje vpetim volanskim mehanizmom (ob močnejših motorjih s servo-oglaševalno napravo) ter nizkopresečnimi gumami na štirinajstcolskih platiščih.

Gledano v celem velja omeniti tudi dolg spisek dodatne opreme in na novo razvito električno shemo vozila, modularizirano in temeljiteje varovano kot prej.

Enako temeljita kot je passat sam po sebi je tudi njegova proizvodnja in priprava nanjo. Volkswagen je – zaradi tega avtomobila – vložil v endensko tovarno 1,2 milijarde mark. Sodobna tehnologija in natančen nadzor pa omogočajo tudi vablivo tovarniško jamstvo: eno leto za vse okvare, ne glede na število prevoženih kilometrov; tri leta za poškodbe karoserijske barve; šest let za prerjavenje pločevine. In cena? V ZR Nemčiji stane passat – glede na različice – od 23.000 do skoraj 31.000 mark.

Volkswagen passat je torej povsem nov, moderen in temeljit avtomobil; prostoren in zmogljiv; varen in športen. Torej je staro le še ime tega avtomobila. Pa čeprav je v zvezi z njim zapihal zelo svež veter.