

VELIKI TEST - VOLKSWAGEN PHAETON 3.2 V6 TIPTRONIC

Ni »volkswagen«!

Ampak značke ...

Hja, če bi se vse izteklo tako, kot si je verjetno najbolj znani, a tudi najbolj osovraženi Adolf zamislil, bi tudi v naših krajih govorili nemško in gornji naslov razumeli. Pa se - k sreči - ni. Je pa dobro, da se je uresničila vsaj njegova ideja o vseljudskem vozilu.



Ta ideja »volkswagna«, ljudskega vozila, ki se je iz enega vozila razvila v veliko blagovno znamko in v še večji koncern, tako šteje le dobrega pol stoletja zgodovine, kar je le skromna polovica tistega, kar štejejo nekatere druge, tudi danes priznane avtomobilске znamke. Ampak vsaj v tem

trenutku kaže, da je recept, ki ga je v petdesetih letih izdelal Volkswagen, času primerno vsaj eden najuspešnejših, če že ne najuspešnejši.

Ponosen bi bil tudi sam stari Ferdinand, ki je po letih skiciranj kar tako le uspel najti »založnika« za avtomobil tudi za

takrat nenavadne konstrukcije. In gospod Ferdinand, tehnični oče Volkwagnovega Hrošča, si najbrž ni upal niti pomisliti, da bo nekoč iz ljudskega vozila nastala prestižna limuzina, ki bo štrene mešala prav v vrhu avtomobilске ponudbe.

Zato se ne čudite; če zavijete v Volks-

wagnov salon, da bi si ogledali Phaetona, bodite tudi psihično pripravljeni na številke. Če vas mika nakup, morate biti »dolgi« vsaj 13 milijončkov. In vedite, da boste takrat še zelo nezadovoljni.

Testni Phaeton je bil sicer dobro opremljen, a kljub temu je na seznamu dopla-

čil ostalo še precej neizpolnjenih želja, začeniši z zvočnim pripomočkom za parkiranje. Bežen pogled na cenik opreme ni priporočljiv za ljudi s slabim srcem, zato naj omenim le tole: na avtomobilu, ki ga vidite na fotografijah, je še za okroglih 5 (pet) milijonov tolarjev dodatne opreme! Naj le

naštejem tiste dražje postavke: menjalnik Tiptronic, kovinska barva, pomnilni paket (spomini nastavitve sedežev), 18-palčna ulita platišča z gumami 255/45, dodatni leseni dekorativni elementi iz orehove korenine, telefon GSM, usnjeni paket, boljši avdio sistem ter navigacijski sistem.

Toliko o stroških, ki so potrebni, da se s takšno limuzino odpeljete iz salona. Limuzino? Jasno. Phaeton ima štiri vrata in pet sedežev, s svojimi materiali, tehniko in zasnovo pa si zasluži pridevnik »limuzina« tudi v prenesenem pomenu. In čisto iskreno: v razredu, kjer nastopa, mu redakcija Avto magazina enotno podeljuje prvo mesto, ko ocenjujemo njegovo zunanost.

Phaeton namreč vliva spoštovanje. Je (vsaj testni) temen, nizek, širok, dolg. Meri 505 centimetrov in šele tako dolg avtomobil si zmore privoščiti, da ponudi dovolj prostora nad glavo potnikom na zadnji klopi, pa se mu zadnja šipa vseeno lahko položno, skoraj kupejevsko spusti v tudi optično čisto nič prekratek prtljažni pokrov. Njegovi boki so široki, močni in se položno nadaljujejo v zgornji, potniški del. Karoserijske površine so sicer velike, a delujejo uglajeno, elegantno. In zaradi vsega tega, vidite, je Phaeton trenutno najlepši Volkswagen in najlepši nadpetmetrski avtomobil številčno skromne, a tradicionalno močne nemške konkurence.

V takšnem koncernu ni toliko težko zasnovati in izdelati tako dobrega avtomobila, kot ga je potem tako dragega težko prodati. Ampak pri Volkswagnu (najbrž) že vedo. Če sedete v novi, pravkar predstavljeni

Vseeno, kako hitro se peljete; v Phaetonu je vedno tiho in v njem motorja ne boste čutili teči.

Audijev A8, boste hitro opazili razliko, ker je Audi bolj športen in še za spoznanje prestižnejši. Phaeton, po drugi strani, je predvsem v potniškem delu precej bolj klasične zasnove.

V njem boste zaman iskali nove načine upravljanja številnih naprav, s katerimi je pogumno začel BMW (serija 7) in malo manj pogumno nadaljeval Audi (A8). V Phaetonu vsemu strežete prek stikal in če se nismo zmotili, sta voznik in sovoznik zadolžena za pritiskanje na (če odštejem obe obvolanski ročici) nič manj kot 124 stikal!! Nekatera med njimi so tudi takšna (denimo tisto za nastavljanje in zlaganje zunanij ogle dal), da nimajo le dveh leg. Pa se znajдите!

Brez strahu! Ljubitelji klasike oziroma tisti, ki so jim novosti neprijetne, boste zadovoljni, navadili pa se boste tudi tisti, ki



Kakovostno usnje, velike površine z lesom, natančna izdelava, številne zračne reže.



Ročica menjalnika: zajetne mere, a kratki in natančni gibi.



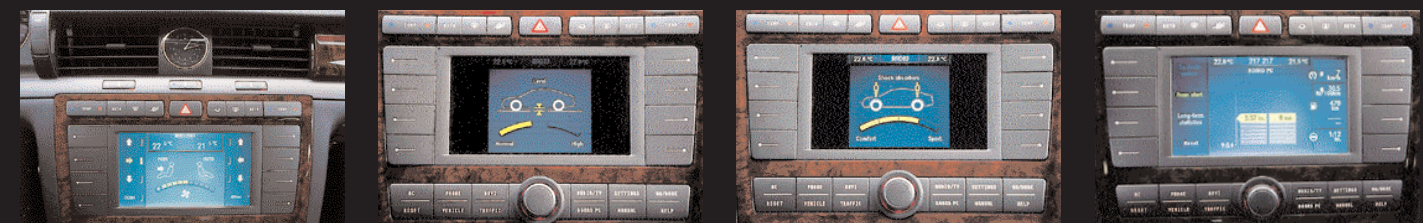
Merilniki: prestižni, pregledni; med velikima je zaslon z več funkcijami.



Podvozje: nastavljamo lahko trdoto (levi gumb) in višino (desni gumb).



Telefon: pod komolčno oporo; pred njo sta mesti za pločevinke.



Osrednji zaslon posreduje podatke za več funkcij: klimatsko napravo, trdoto vzmetenja, potovalni računalnik, avdiosistem, višino od tal ... Za upravljanje služijo velika stikala pod njim in velik, vrtljiv gumb.

ste željni napredka. Toda ostaja dejstvo, da se je med toliko stikali med vožnjo kar malce težko znajti tudi potem, ko miže ali celo doma na pamet odgovorite, kje je in čemu služi katero od stikal.

Nesrečni smrtnik Phaeton, sin boga Heliosa, je bil verjetno prav zato zelo razvjen mladenič in menda bi se v Volkswagnovem Phaetonu odlično počutil ter z njim ne bi (tako kot z očetovim ognjenim vozom) zažgal zemlje. Sedeti v Phaetonu je vselej prijetno; pomembnež ali tisti, ki uživa v tem, da ga nekdo nekam pelje, bo lahko brez stresa bral zadnje poročilo s svetovnih borz na zadnjem sedežu, pri tem pa zahteval, da mu voznik nastavi temperaturo zraka okrog njega. Ja, Phaeton nima deljive (na dve področji) klimatske naprave, ampak takšno, ki je deljiva na štiri področja. In če z željami ne

silite v nemogoče, bo klima v avtomobilu po zaslugi odlične mehanske zasnove in zelo dobrega programa neslišno in hitro natanko takšna, kot si jo želite.

Ksenonske dolge luči odlično svetijo - po nekaj trenutkih, ko se ogrejejo.

Želite voziti? Tudi prav. Sedež ne vzbuja velikih upov, tudi ko sedete vanj ne. Ampak ko po nekaj urah vožnje vstanete, ne boste po žepih iskali vizitke vašega kiropraktika. Ponuja namreč dovolj nastavitev, njegove površine so dovolj velike in pravilno zasnovane, seveda si ga lahko (večstopensko) ogrejete, pa tudi položaj za volanom bo pravšnji: glede na sam (električno v dve smeri nastavljen) obroč, pa tudi na stopalke ter na položaj prestavne ročice.

Ta stoji tam, kjer jo pričakujete, in je tudi takšne oblike, kot smo je vajeni; tudi tu torej nobene spremembe. Ker je bil testni Phaeton opremljen s samodejnim menjal-

nikom, je ročica drsela v za to značilni kulis, vključno z vzporedno kuliso za ročno pretikanje (Tiptronic). In končno: merilniki; dva velika in štirje majhni, povsem okrogli, lepega videza, pregledni, z veliko dodatnimi informacijami. Nekoliko bolj desno, natančneje na sredi armaturne plošče, je analogna ura malce drugačnega videza kot drugi merilniki, morda tudi malce preveč pusta, a vseeno prestižna in - vidna z vseh petih sedežev.

V prostoru, kjer je večidel kakovostno usnje, pravi, brezhibno polakiran les, nekaj drage plastike, prestižna barvna kombinacija in okusno oblikovano »pohištv«, se je težko počutiti slabo. Kabina je seveda vrhunsko zatesnjena proti tresljajem in trušču, tako da morate biti pozorni, da začutite, kdaj zaganjalnik požene motor. Od vsega je še najglasnejši pri tajej rrrrrr, ki nastane, ko možgani klimatske naprave odprejo reže na sredini armaturne plošče. Če so snovalci dobili nalogo, da morajo izdelati kokpit, ki ne sme biti kot Passat, le boljši, ali kot Audi, le malce drugačen, jim je nedvomno uspelo. Še obvolanske ročice so nove in drugačne (in nenavadno nizko nameščene) in (razen znaka na volanskem obroču) noben element ne spominja na to, da sedite v Volkswagnu. Upam si trditi, da je to namerno. Tista stran tehnice, ki nagiba mnenje

»proti«, je precej prazna. Res je, na primer, da v Phaetonu ni veliko predalov. Ali bolje: ko sedete vanj, je težko odložiti drobnarije iz žepov. Na voljo so predali v vratih pa med sedežema pod komolčnim naslonom (spredaj in zadaj), na stropu (za očala) ter pred sovoznikom. In to je to. Tudi mesti za pločevinke med sedežema sta lepi, zanimivi, dobro zamišljeni in izdelani, ampak politrške plastenke preverjeno ne držita.

Nekaj zamere gre tudi informacijskemu sistemu; ta sicer ponuja številne podatke in združuje več funkcij, vendar podajanje informacij zahteva preveč voznikove pozornosti. Ampak med vožnjo lahko večidel zdržite tudi brez njega; nastavite vse, kar želite, preden odpeljete, od zahtevane klime do trdote podvoza, elektronika vse opravi sama, in to zelo dobro.

Podvozje? Menda jim je zračno vzmetenje vzelo precej živcev pred serijsko proizvodnjo in lagali bi, če bi trdili, da je slabo. Ampak če razmislimo trezno: zakaj pravzaprav zračno? V koncernu VAG znajo izdelati dobro klasično mehansko vzmetenje, pa tudi štirostopenjska nastavitve trdote ni vzrok za zamenjavo jekla s plinom. V praksi se tri stopnje res izkažejo za opazno različne in primerne za ta avtomobil, le četrta, najtšša, je krepko pretrda; za avtomobil, kakršen je Phaeton, in za potnike, ki naj bi se v njem vozili. Vključno z voznikom.

Phaeton 3.2 V6 ima sicer prednji pogon in le »šestvaljni« motor, ampak za vožnje, ki jim je namenjen, je vsak kilovat več - odveč. Povsem polno naloženemu in z velikim hitrostnimi zahtevami v dolg klanec mu zmanjka kak njutonmeter, ampak tega

Iz oči v oči



Phaeton je lep in velik. Tako velik (in nepregleden), da vam toplo priporočamo doplačilo za sistem za pomoč pri parkiranju, ki ga testni avtomobil ni imel! Izredno moteč in nevaren je vklop dodatnega para nezasenčenih (dolgi) ksenonskih žarometov. Slednji namreč potrebujejo (zaradi fizikalnih lastnosti ksenonske tehnike) preveč časa, da se ogrejejo na delovno temperaturo in pričnejo svetiti s polno močjo. Poleg tega je voznikov delovni prestol previsoko nasajen, zaradi katerega imam glavo zelo blizu stropa, hkrati pa mi še volanski obroč zastira zgornji del merilnikov. Za dostojen vstop v družščino velikih in prestižnih ni dovolj le pet metrov pločevine. Tu štejejo tudi imidž, smisel za podrobnosti, napredna tehnika, nezmotljivost in popolnost. Kar nekaj teh lastnosti pa, na Volkswagnovo žalost, Phaetonu (še vedno) manjka.

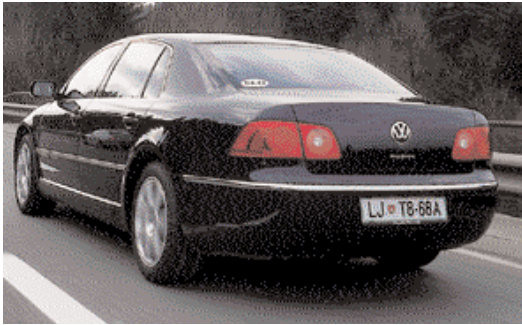
Peter Humar



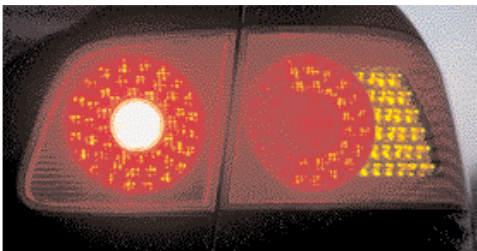
Prežival sem tak zoprni, izčrpljujoč dan. Hvala tistemu zgoraj, da je VW razkošen avtomobil. Kar obsedel sem v njem. In se sprehajal po detaljih - ah, v avtu je bilo za pet milijonov dodatne opreme ... tisti tunel ob strani s kopico gumbov kot v letalu ... pa zaslon, kjer je mogoče nastaviti trdoto vzmetenja ... med vožnjo pa tiho gibanje vozila in zato še bolj izstopajoče dober zvok glasbene komponente, v kateri sem zelo glasno pregreval CD skupine Terra Folk.

Mitja Gustinčič

Prtljažnik:
veliko litrov,
a neprimerne
oblike za celoten
set testnih
kovčkov
Samsonite



Zadnja klop: prostor tudi za dvometraše



Zadnje luči: lepa grafika, premočna svetilnost (moteča v mestu)

mu ni težko oprostiti. Približno enako očno, odlično z rahlim zadržkom, zasluži petstopenjski menjalnik, ki včasih »cukne« pri prestavljanju v višjo prestavo. Je pa dovolj hiter pri svojem delu in v položaju »S« ponuja nekaj več dinamike v vožnji.

Pri vsem se je seveda treba zavedati, da je Phaeton limuzina, namenjena udobju.

Hladne (kratek vklop) so le pogojno uporabne.

Motornih 4500 vrtljajev v minuti v peti prestavi pomeni lepih, nemotečih, tihih in mirnih 180 kilometrov na uro, če si to upate ali smete privoščiti. Phaeton bo na vseh avtocestnih ovinkih ubogljiv in lepo vodljiv, jasno pa je, da se z manjšanjem polmera ovinka manjša veselje do vožnje. Kdor ga bo vseeno silil v početje, ki mu ni namenjeno, bo hitro spoznal, da takšna vožnja sploh ni uživaška in da mu težak nos ob prednjem pogonu pri tem vsekakor ni v pomoč.

S Phaetonom tako, če niste ravno pikovski, ni čisto nič narobe, še več, je tehnično odličen izdelek. Edini pomislek, na katerega utegneta naleteti, je njegov imidž; tega ta avtomobilska znamka v tem avtomobilskem razredu sploh še nima. In če verjamemo zgodovini, ga je prav tu najtežje pridobiti. Dobrega, seveda. Zato si upam zapisati, da ima Phaeton pravzaprav le eno napako: svoj priimek. Seveda le, če razumete to nemško besedo. Dobesedno in v prenesenem pomenu.

Vinko Kernc

CENE	SIT
Volkswagen Phaeton 3.2 V6 Tiptronic	
Dodatna oprema	
Kovinska barva	284.230
Alarmna naprava	141.330
Navigacijski sistem	704.891
Usnjeno oblažljenje Vienna	738.998
4-sedežna izvedba	3.012.870
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	116.200
Smernik v vzvratnem ogledalu	6.700
Prednja meglenka	25.900

Model	Volkswagen Phaeton 3.2 V6 Tiptronic	BMW 735i	Chrysler 300M 3.5	Mercedes-Benz S 350
motor (zasnova)	6-valjni - VR-15°	8-valjni - V-90°	6-valjni - V-60°	6-valjni - V-90°
gibna prostornina (cm³)	3189	3600	3518	3724
naivečja moč (kW/KM pri 1/min)	177/241 pri 6200	200/272 pri 6200	185/252 pri 6400	180/245 pri 5700
naivečji navor (Nm pri 1/min)	315 pri 2400	360 pri 3700	340 pri 4000	350 pri 3000
dolžina × širina × višina (mm)	5055 × 1903 × 1450	5029 × 1902 × 1492	4999 × 1892 × 1415	5038 × 1855 × 1444
naivečja hitrost (km/h)	242	250	232	246
pospešek 0-100 km/h (s)	9,2	7,5	8,8	7,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	17,1/9,3/12,1	15,0/8,2/10,7	16,1/8,9/11,5	11,1*
cena osnovnega modela (SIT)	13.458.748	17.242.748	9.399.000	17.565.260

* - povprečna poraba po normah ECE

avto VOLKSWAGEN PHAETON 3.2 V6 TIPTRONIC

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	4,8
0-80 km/h:	7,1
0-100 km/h:	10,0
0-120 km/h:	13,6
0-140 km/h:	18,3
0-160 km/h:	24,5
0-180 km/h:	32,9
1000 m z mesta:	30,9
	(176 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	10,3
80-120 km/h (V):	14,6

Največja hitrost	241 km/h
(izbirna ročica v D)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	13,6
največje povprečje	19,5
skupno testno povprečje	16,6

Trušč v notranjosti			dB
Prestava	III.	IV.	D
50 km/h	52	52	52
90 km/h	60	56	55
130 km/h	64	62	61
Prosti tek			37

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
30	28,8
50	48,5
70	66,9
90	87,3
100	97,2
130	125,3
150	144,5

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	79,8
od 100 km/h:	46,9

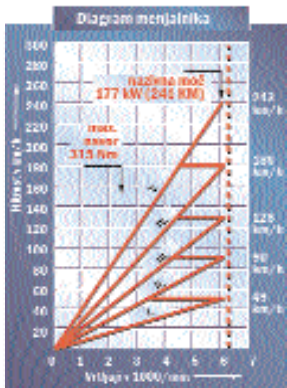
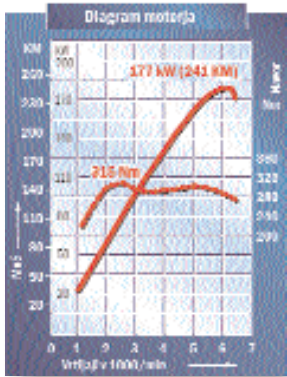
Okoliščine meritev

T = 10 °C
p = 1001 mbar
rel. vl. = 64 %
Stanje števca: 3194 km
Gume: Dunlop SP WinterSport M2 M+S

Napake med testom

- odlepljena okrasna letvica na zadnjih levih vratih

Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi Samsonite kovčki:
1 × nahrbtnik, 1 × letalski kovček,
1 × kovček 68,5 l, 1 × kovček 85,5 l



CENE (Porsche Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	13.458.748
TESTNO VOZILO:	17.912.254

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prerjavenje

Obvezno zavarovanje:

212.200 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
750.000 SIT

Zunanost (15)	15	V razredu nemških pet- in večmetrašev je najbolj čeden in skladen, izdelava je brezhibna.
Notranost (140)	114	Malce šepa ergonomija (preveč stikal, podajanje informacij), premalo je predalov. Drugo je povečini odlično.
Motor, menjalnik (40)	36	Nekaj pripomb nad pretikanjem menjalnika v določenih trenutkih. Skoraj idealen motor.
Vozne lastnosti (95)	80	Avtomobil ni namenjen uživanju tehnike v vožnji, je pa zelo blizu tega. Volan je premalo komunikativen.
Zmogljivosti (35)	31	Rahlo pomanjkanje navora v kombinaciji s samodejnim menjalnikom - drobne zamere pri prožnosti.
Varnost (45)	41	Z zimskimi gumami ne zavira vrhunsko, dolge luči potrebujejo nekaj trenutkov do polne zmogljivosti.
Gospodarnost (50)	21	Poraba goriva je primerna motorju in teži avtomobila. Cena je visoka, garancija povprečna.
Skupaj	338	Phaeton je brez dvoma avtomobil, ki osvoji z merami, videzom in vtisom, ki ga pusti njegova notranost. Tehnično je tak odličen tekmeč v svojem razredu, ki v Evropi šteje le še tri druge (nemške) avtomobile. Ali mu bo uspelo prepričati petične, sicer zelo izbirne kupce, pa je težko napovedati. Imidž ni preprosta stvar.
avto magazin OCENA	1 2 3 4 5	

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

177 kW (241 KM) ● 10,0 s ● 241 km/h ● 16,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

6-valjni - 4-taktni - VR-15° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 84,0 × 95,9 mm - gibna prostornina 3189 cm³ - kompresija 11,3 : 1 - največja moč 177 kW (241 KM) pri 6200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 19,8 m/s - specifična moč 55,5 kW/l (75,5 KM/l) - največji navor 315 Nm pri 2400/min - ročni gred v 7 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 17,0 l - akumulator 12V, 85 Ah - alternator 190 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D-(+/-) - prestavna razmerja I. 3,670; II. 2,000; III. 1,410; IV. 1,000; V. 0,740; vzvratna 4,100 - prestava v diferencialu 4,380 - platišča 7,5J × 15 - gume 235/50 R 18 H, kotalni obseg 2,09 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 38,6 km/h

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,31 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, štiri prečna vodila, pnevmatsko vzmetenje, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, trapezna prečna vodila, prečna vodila, pnevmatsko vzmetenje, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilino hlajene), zadaj kolutne (prilino hlajene), servo, ABS, BAS, EPBD, mehanska nožna zavora na zadnji kolesi (stopalka levo od stopalke za zavoro) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 5055 mm - širina 1903 mm - višina 1450 mm - medosna razdalja 2881 mm - kolotek spredaj 1628 mm - zadaj 1612 mm - najmanjša razdalja od tal 130 mm - rajdni krog 12,0 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1760 mm - širina (komolci) spredaj 1580 mm, zadaj 1570 mm - višina nad sedežem spredaj 890-950 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 980-1150 mm, zadnja klop 880-690 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljažnik (normno) 500 l - posoda za gorivo 90 l

Mase:

prazno vozilo 2035 kg - dovoljena skupna masa 2640 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2200 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

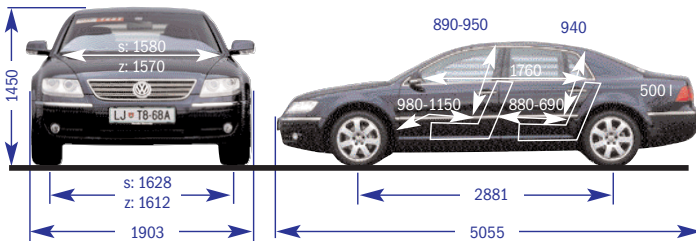
največja hitrost 242 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 17,1/9,3/12,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊 😊

Ne glede na nekaj zamer se je v avtomobilu, kjer te obkrožajo tako vrhunski materiali, prijetno voziti. Ko sedeš vanj, imaš močan občutek prestiža. Tudi motor navsezadnje z močjo ne razočara, lahko pa bi bil zmogljivější.

MERE

vse mere so v mm



HVALIMO IN GRAJAMO

- + videz zunanosti
- + občutek prestižnosti
- + materiali, izdelava
- + mehanika
- + izolacija kabine
- + klimatska naprava
- + prostornost
- + merilniki, ura
- preveč gumbov v notranjosti
- manjkajo mesta za drobnarije
- nima pripomočka za parkiranje
- moteče zavorne luči
- poskakovanje karoserije pri najtrši nastavitvi vzmetenja
- »segrevanje« ksenonskih dolgih luči
- glasen brisalnik pred voznikom