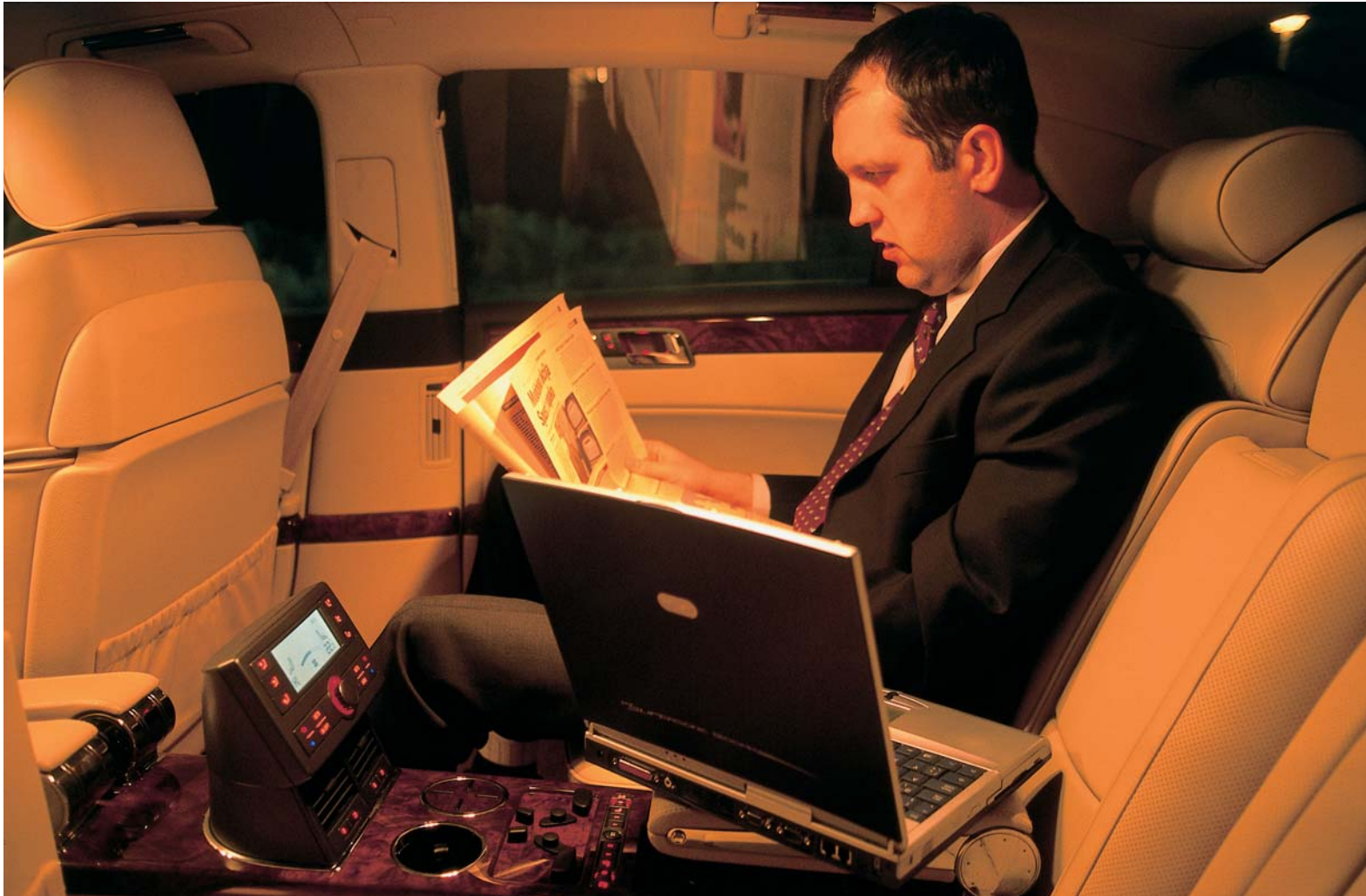


Protokolarna kočija



Udobje, namenjeno najvišjemu statusnemu krogu ljudi.

V razredu največjih, najdražjih in najprestižnejših limuzin sta kupcem navadno na voljo dve izvedbi: pet- in štirisedežna. Toda ve se, da je štirisedežna namenjena predvsem protokolu.

Da limuzina lahko vstopi v tako visok statusni krog, pa nikakor niso dovolj le nedeljmljive zunanje mere, predsedniško črna barva karoserije in nekaj sto konjskih moči pod pokrovom. Takšna kočija mora seveda ponujati še marsikaj več!

Človeku, ki se v takšnih avtomobilih ne vozi prav pogosto, se tako nehote zazdi, da vse skupaj počasi že presega meje razuma. Pa ob tem lahko mirno pozabimo na vse štiri električno pomične sedeže, na njihov spomin, ki lahko shrani kar tri različne nastavitve, na dejstvo, da si voznikov zapomni še nastavitve zunanjih ogledal in volanskega obroča, ki je mimogrede prav tako električno pomičen, ter da v spomin spadajo celo nastavitve klimatske naprave, radijskih postaj in nenazadnje tudi moč zvoka avdiosistema. Pri tem se vse sku-

paj pravzaprav šele prične! Vsi štirje sedeži namreč ponujajo tudi masažo hrbtnega dela, tristopenjsko hlajenje ali gretje sedalnega dela, prednjima lahko s pomočjo elektrike določimo višino varnostnih pasov, klimatska naprava je seveda štirikanalna in popolnoma samodejna, v mrzlih jutrih pa elektrika ne odtaja le zunanjih ogledal in zadnjega stekla, ampak tudi stranske. Toliko o golem udobju. Pravzaprav o udobju, ki si ga vsi štirje potniki določajo povsem ločeno.

Kaj pa vse drugo, ki skrbi za prijetno in čim manj stresno vožnjo - seveda predvsem tistih dveh potnikov zadaj? Tako kot se za limuzine tega razreda spodobi, tudi Phaeton s pomočjo svojega informacijskega sistema ponuja ogromno količino informacij. Celo tako za- jetno, da se ob tem, tako kot pri udobju, nava-

den smrtnik ponovno vpraša, ali je vse to sploh še smiselno. Na primer: priklicati je mogoče podatek o tlaku zraka v rezervnem kolesu, če je ta v določenem trenutku nadvse pomemben. Pa to seveda še ni vse. Kadar je robnik pločnika previsok, se Phaeton dodatno povzdigne, če je blaženje pregrobo, s preprostimi pritiski na stikala to postane mehkejše, in če čas ni zaveznik potnikov, poskrbi za to konjenica pod motornim pokrovom.

Oznaka W12 na Phaetonu je morda nekoliko nenavadna, saj na takšnih limuzinah navadno srečujemo oznake V12, toda ljubiteljem znamke Volkswagen zagotovo ni nezna- na. Dvojni V označuje dva dobro poznana motorja VR6, ki so ju za potrebe Phaetona ne- koliko povečali in ju združili pod kotom 72 stopinj. Agregat, ki so ga tako razvili, navdu-

šuje z nadvse spodbudnimi podatki: prostori- nina 6,0 litra, največja moč 309 kW/420 KM, največji navor 550 Nm, pospešek od 0 do 100 km/h 6,1 s in največja hitrost 250 km/h. Slednja je seveda elektronsko omejena. Toda če želite v resnici vse to okusiti, o porabi goriva ne smete razmišljati. Konji so žejni! Ob priganjanju namreč vsak od njih zahteva vsaj deciliter oktanske tekočine na sto prevoženih kilometrov, torej je povprečna poraba okoli 40 litrov nekaj povsem običajnega; pa tudi če boste s Phaetonom še tako nežni, bo ta le s te- žavo padla pod dvajset litrov.

Toda to še zdaleč ni edina slabost Volkwagnovnega paradnega konja. Pravzaprav bi težko zapisali slabost, če seveda odmislimo, da je pri tej porabi mogoče z eno posodo go- riva prevoziti komaj dobrih dvesto kilome- trov, saj kupci takšnih avtomobilov o cenah goriva seveda ne razmišljajo. Mnogo bolj je moteča stopalka mehanske (!) parkirne zavo- re, ki je nameščena povsem neprimerno. Ven-

dar tudi tega lastnik oziroma oseba, ki mu je namenjena takšna limuzina, ne bo občutila, saj za volanskim obročem najverjetneje ne bo prav pogosto sedela. Bo pa zato občutila po- manjkljivosti v zadnjem delu potniške kabine. Tam stikal za ukazovanje na primer avdiosi- stemu ni, torej mora to delo, na željo potni- kov zadaj, vsakič znova opraviti voznik ali so- voznik. Še bolj moteče je dejstvo, da v tako prestižni, predvsem pa pregrešno dragi limu- zini ni zaves ali vsaj zatemnjenih stekel, ki bi preprečevale nezaželene poglede mimoido- čih. Jih je pa zagotovo mogoče najti na spi- sku dodatne opreme, ki nikakor ni kratek. V testnem Phaetonu je bilo na primer z njega pobranega skoraj za 3.400.000 tolarjev do- datnega udobja.

Ja, Volkswagen Phaeton ni zgolj protoko- larna kočija z vsem potrebnim protokolarnim udobjem, temveč je protokolarno visoka tudi njegova cena.

Matevž Korošec

Tehnični podatki

Motor in prenos moči: 12-valjni - W-15°/72°/15° - ben- cinski - gibna prostornina 5998 cm³ - največja moč 309 kW (420 KM) pri 6000/min - največji navor 550 Nm pri 3000/min - motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski sa- modejni menjalnik - gume 235/50 R 18 H

Mere in masa: dolžina 5055 mm - širina 1903 mm - višina 1450 mm - medosna razdalja 2881 mm - kolotek spredaj 1628 mm - zadaj 1612 mm - rajdni krog 12,1 m - prtljažnik (normno) 500 l - posoda za gorivo 90 l - prazno vozilo 2420 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 250 km/h - pospe- šek 0-100 km/h 6,1 s - poraba goriva (ECE) 23,9/10,9/15,6 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:
0-100 km/h: 6,2 s
1000 m z mesta: 26,6 s
(194 km/h)

Poraba goriva (l/100 km):
Testno povprečje: 23,3
Najmanjše povprečje: 19,3

Prožnost:
50-90 km/h (IV.): 8,2 s

Največja hitrost: 250 km/h (izbirna ročica v položaju D)

Trušč v notranjosti (pri 90 km/h):

Prestava	III.	IV.	V.
90 km/h	59	58	57

Napake med testom: - delovanje elektromehanizma za zapiranje prtljažnih vrat

KONČNA OCENA

O takšni limuzini je, če vam seveda bančni račun tega ne dopušča, popolnoma nesmiselno sanjati ali celo razmiš- ljati. Dejstvo je, da že poraba goriva krepko preseže vse meje razuma. Toda protokolarno udobje je žal pogojeno tudi s tem. In tisti, ki znajo v njem uživati, o malenkostih, ki jim navadni smrtniki pravimo vsakodnevni stroški, pač ne razmišljajo.

- | | |
|------------------------------------|-----------------------|
| ● oblika | ● cena |
| ● udobje | ● poraba goriva |
| ● obilica elektronike | ● namestitev stopalke |
| ● prefinjeni materiali v notranjos | ● parkirne zavore |

CENE (Porsche Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	23.262.615
TESTNO VOZILO:	28.293.919