

RAVNOVESJE

Volkswagen je lani, štiri mesece po predstavitvi golfa III, predstavil še naslednika ostarele jette, s katerim je (ustrezno željam kupcev) zapolnil vrzel med golfom in večjim passatom.

Novi vento je med konkurenco prinesel svežino, že tradicionalni Volkswagnovi kakovost in temeljitost, ter predvsem dovolj različic, da zadovoljijo skoraj vsakršen okus.

Tistim kupcem, ki nimajo dovolj denarja za dražji model VR6 (ta je vrh ponudbe tudi pri ventu), želijo pa imeti športno naravnano limuzino, je Volkswagen ponudil kompromis. Slabše motorizirano različico je »oplenil« s 15-colskimi petkrakimi športnimi platišči, širšimi nizkopresečnimi gumami, zadnji premi dodal stabilizator ter ga že v serijski izvedbi ponudil z osrednjo ključavnico, s servo volanom, po višini nastavljivima volanskim obročem in vozniskim sedežem, potoval-

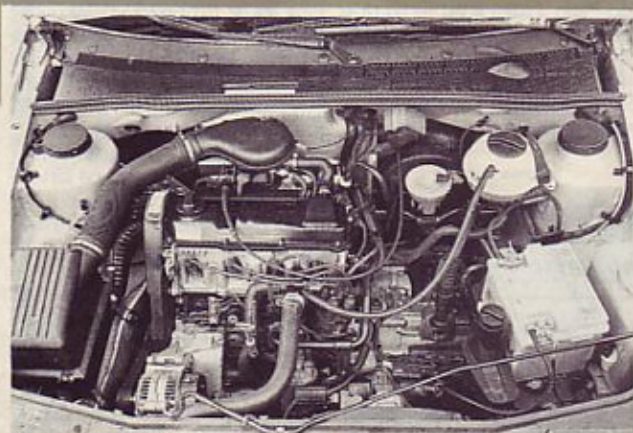




nim računalnikom ter z električno, ki streže steklom v vratih in zunanjsima ogledaloma. Za imenitnejši vtis pa so mu na bokih dodali črne plastične obrobe blatnikov, radijsko anteno na zadnji del strehe, bočne obrobe ter napis GT na zadek.

Vento GT torej kaže umirjeno limuzinsko športnost, ki je poudarjena predvsem na zunanji, saj o športnosti pod motornim pokrovom vsaj pri testnem avtomobilu ni bilo sledu. Pogonjal ga je namreč sodoben in kultiviran, a slaboten 1,8-litrski štiri-valjnik s po dvema ventiloma na valj, z eno samo odmično gredjo v glavi in z elektronskim vbrizgavanjem goriva. Ventu so v izpušni sistem dodali tudi uravnnavani katalizator, ter tako zadostili zahtevam sodobnih motorjev in čistosti okolja. Motor ugaja z mirnim delovanjem v prostem teku, ter s komaj slišnim delovanjem v višjem ob-

Za odločnejšo vožnjo je ta motor preslaboten.



Motor: sodoben, kultiviran, a le zmerno zmogljiv



Kokpit: bogata opremljenost, ličnost in urejenost

močju motornih vrtljajev, saj največji hrup ob tem povzročata le izpuh in kotaljenje kolesnih gum. Vžiga rad tudi, ko je hladen, in se dovolj hitro ogreje za tekočo vožnjo. Za odločnejšo vožnjo je ta motor preslaboten, saj se teža avtomobila močno odraža predvsem pri pospeševanju, nekaj zamere pa gre tudi na račun menjalnika, ki ima za tovrsten avtomobil vsekakor preveč na dolgo izračunana prestavna razmerja. Pospeševanje je sicer mehko, brez zoprnih sunkov, motor pa se zavrti do 6300 vrtljajev v minuti, ko elektronika prekine vžig zoper nadaljnje trpinčenje motorja.

Ugodnejšo podobo kaže ta motor pri večjih hitrostih, saj omogoča ugodna potovalna povprečja, kazalec na merilniku hitrosti pa lahko preseže tudi številko 190. Hkrati streže z relativno ugodno porabo goriva – glede na velikost motorja in avtomobila. Ob tem je motor tudi ekološko »čist« in nezahteven za vzdrževanje.

V potniški kabini se v ventu GT jasno kaže nemško pojmovanje športnosti tega avtomobila.



Prtljajnik, prvič: limuzinske mere



Prtljajnik, drugič: v serijski opremo sodita tudi vrečka z zaščitnim jopičem in, žal le zasilno nadomestno kolo

ka, vendar bo športnik po duši pogrešal obilico merilnikov, preluknjana pedala ter osiromašeno notranjost brez nepotrebnih oblog iz blaga. Prijeten volanski obroč s štirimi prečkami dobro leži v rokah in omogoča natančno vodenje avtomobila tudi med ostrejšo vožnjo skozi ovinke. Ugaja tudi kratka in natančna prestavna ročica z malce trdimi gibi, o tem, da ta vento res ni čisto pravi športnik, pa pričajo tudi precej narazen razmaknjena pedala in oblažnjena notranjost, s katero se vento spogleduje z višjim razredom od tistega, kateremu v resnici pripada. Sedeži, voznikov je nastavljev



Prestizni dodatek: zračni vreči za voznika in sopotnika



bilskega razreda, to pa pomeni, da je vse lično in natančno izdelano, vsaka stvar je na pravem mestu in ravno prav velika v vse smeri, so trši, kot bi si morda želel razvajen (bivši) lastnik kakšnega mercedesa, vendar ponujajo dober oprijem

Vento GT je Volkswag- nu lahko v ponos.

telesa, ter dovolj dolgo sedalno površino. Ob tem so pravilno odmerjeni tudi po višini nastavljeni varnostni pasovi, kot prestižni dodatek k varnosti potnikov, pa je imel testni vento tudi zračni vreči v volanskem obroču in v plošči pred sovoznikovim sedežem. Na ta, pičlih 1200 DEM vreden dodatek, so pri VW ponosni, saj tako dopolnjuje varnostni sistem, z varnostnimi pasovi in ojačitvami v vratih vred. Zračnima vrečama ukazuje skupna sprožilna naprava s posebnim tipalom, ob vključitvi motorja pa voznika na delovanje naprave opozori signalna lučka. Sistem je opremljen z diagnostnim priključkom, kar olajša iskanje napake ob morebitni okvari. Ob vseh prednostih je sopotnik na račun varnosti prikrajšan za navaden predalnik

pred njim, saj je tam v tem primeru spravljena zračna vreča in je drobnarijam tako namenjena le komaj opazna in tesno odmerjena polica. Po drugi strani pa so snovalci venta zanemarili varnost pri steklih v vratih, saj jih je moč odpirati tudi tedaj, ko v ključavnici ni ključa za vžig, ob tem pa sistem ni opremljen z varovalom za hitro ustavljanje stekla. Torej velja biti pozoren na igro manjših otrok v avtomobilu, saj ima lahko trenutna nepazljivost otroka tudi tragične posledice.

Z izjemo že omenjenih zamer pa ta vento v kabini streže z zadovoljivim udobjem, ki ga krepi bogata serijska oprema in očesu prijetna končna obdelava. Ob tem je moč naslonjalo zadnje klopi zakleniti pred nezahelenimi obiskovalci, s tem pa je temeljito preprečen dostop iz kabine v prtljažni prostor in narobe.

Samo podvozje venta GT je znova, kot vse v tem avtomobilu, kompromis med športnostjo in udobjem. Vsem štirimi kolesom strežejo vzmetne noge, zadnja prema pa je tako kot pri golfu – poltoga. Zadaj dodani stabilizator služi športnejšim zahtevam tega avtomobila ter zanesljivejši legi na cesti, kipec pa si lahko za doplačilo omisli tudi tovarniško športnejše podvozje z oznako »plus«, ki pomeni še več trdosti in manjšo

razdaljo vozila od tal. Lega na cesti je dolgo nevtralna tudi na račun gum, le ob pretiravanju skozi ovinke začne vento GT siliti z nosom iz zavoja. Tedaj mora voznik dodati volan ali po potrebi popustiti pedal za plin in avtomobil spet ujame želeno smer. Izza volanskega obroča deluje vento GT precej trdo, zvijanje karoserije v ovinkih pa je, enako kot odnašanje zadka opazno šele pri zelo hitri vožnji skozi ostre ovinke, ko želi voznik preseči zmogljivosti tako zasnovanega avtomobila.

Vento GT zadovoljivi tudi zavorami. Te so na vseh kolesih kolutne in spredaj še dodatno hlajene, presenetljivo pa je, da testni vento ob vsej opremi ni imel zavornega ABS. Vento GT je Volkswagenu lahko v ponos: s privlačno obliko, z umirjenimi, zaobljenimi linijami in z dovolj dodatki, da zadosti športnosti v njem, a ne kaže limuzinske narave. Pri tem ga bogatita opremljenost kabine in opazna varnost potnikov, ob čemer človek lahkoga srca zanemari, da bi bil lahko motor tudi močnejši, da bi bilo športnosti zadoščeno v celoti. Vento GT je torej lep dokaz za to, da je moč športnost in udobje zlit v prijetno ravnovesje, ki bo zadovoljilo tudi bolj izbran okus.

BORIS SAMBOLEC
Foto: IGOR MODIC

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,0 Sy 86,4 mm - globina prostornina 1781 ccm - kompresija 10,0:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,8 m/s - specifična moč 37,1 kW (50,5 KM)/liter - največji navor 145 Nm pri 2500/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vžigavanje goriva in vžig (bosch monomotoric) - vodno hlajenje, 6,3 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 60 A - uravnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,450; II. 1,940; III. 1,370; IV. 1,030; V. 0,850; vzvratna 3,170; diferencial 3,670 - platišča 6J x 15 - gume 195/50 R 15 (michelin MXV2), katalni obseg 1,80 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 38,4 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cxd2x = 0,32 - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prečna vzmetni nogi, stabilizator - dvokrožne zavore, kolutne za vsa kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4380 mm - širina 1710 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2475 mm - kolotek spredaj 1465 mm, zadaj 1450 mm - najmanjša razdalja od tal 130 mm - rajdni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1680 mm - širina (kololci) spredaj 1452 mm, zadaj 1430 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920-960 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1110 mm, zadnja klopi 820-610 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljajnik (normno) 550/885 litrov - posoda za gorivo 55 litrov

Teže: prazno vozilo 1075 kg - dovoljena skupna teža 1580 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obtežba strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,5 s - poraba goriva (ECE): 6,0/7,8/9,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
181 km/h (V. prestava)

Pospeški:
0 - 60 km/h 6,0 s
0 - 80 km/h 8,8 s
0 - 100 km/h 13,2 s
0 - 120 km/h 18,5 s
0 - 140 km/h 26,2 s

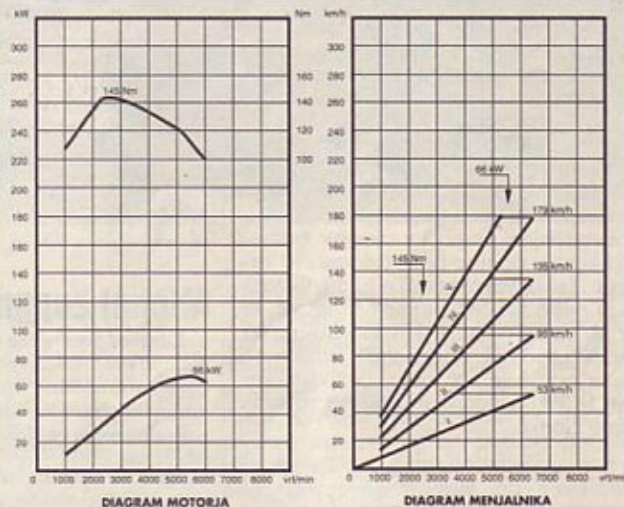
1000 m z mesta:
34,6 s (149 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.):
36,3 s (146 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
38,7 s (139 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h 49,7 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na 60 resnično 56,4
kazalec na 80 resnično 78,4
kazalec na 100 resnično 97,7
kazalec na 120 resnično 115,8

Poraba goriva:
testno povprečje:
11,1 litra/100 km



Hvalimo

- oblika
- zasnova in obdelava notranjosti
- prtljajnik
- bogata oprema
- ključavnica zadnje klopi
- zračni vreči za voznika in sopotnika
- kultiviran motor

Grajamo

- ni zavnega dodatka ABS
- stekla se odpirajo tudi brez kontaktnega ključa
- slaboten motor

Cena: DEM 22.233 + 43 odstotkov tolaških dajatev (Autocommerce d.d., Ljubljana)

**BEBOP
OMNI**

MERITVE OPRAVLJENE
S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d.o.o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme
OMNI in programsko opremo za računalnike
PC razreda