

VOLKSWAGEN VENTO VR6

VIHAR

Za Italijane in Portugalce se ta volkswagen imenuje veter. Takšnega, z motorjem VR6 v nosu, pa lahko mirno imenujemo tudi vihar.

Kdor se spozna na avtomobile, mu že pogled na vento pove precej. Narejen je po znani hišni formuli dodanega zadka. Vento sploh noče skrivati tesne zveze z golfom, čeprav ima štirikotna prednja žarometna namesto ovalnih in zaradi tega tudi nekoliko drugače oblikovan motorni pokrov. Zadek je na pogled precej visok, kar daje že vnaprej vedeti, da je v njem zajeten prtljažnik. K ventu VR 6 pa na srečo sodi tudi rep (spoiler) na koncu zadnjega pokrova, kar olajša občutek za dolžino vozila pri vzratni vožnji in parkiranju.

Vento sodi s svojo dolžino 4,38 metra v osrednji del srednjega avtomobilskega razreda, kjer vlada zelo huda konkurenca, na primer opel vectra, lancia dedra, nissan primera... V tem segmentu je podedoval zajeten tržni delež od uspešne jette, položaj pa si je izboljšal in utrdil z novostmi, ki so jih pri Volkswagenu uvedli s tretjo generacijo golfa. To so zmogljivejši motorji in izdatno izboljšana pasivna varnost potnikov v vozilu. Vento sodi danes med najvarnejša vozila v svojem razredu. K temu prispevata zračni vreči, zategovalniki varnostnih pasov, ojačitve v bočnih vratih in čvrstejša

ter kontrolirano zmečkljiva karoserija.

Testni vento VR 6 pa zračnih vreč žal ni imel vgrajenih. Če se boste odločili za nakup tega volkswagna, pri celem strošku nikar ne skoparite s tistimi 1200 nemškimi markami, kolikor staneta vreči. To je dobra investicija. Seveda pa je možno vreči vgraditi tudi pozneje.

Napis VR6 na zadku ne pomeni samo motorja v nosu, ampak tudi opremo. Ta je najboljša izmed štirih možnih različic (preostale tri so: CL, GL in GT). Pomiku stekel spredaj in zadaj služi elektrika, vzratni ogledali sta električno nastavljivi in ogrevani, zraven so osrednja ključavnica, ABS in EDS, podvozje "plus", športna sedeža, potovalni računalnik, način ogrevanja thermotronic, usnje na volanu in na prestavnih ročicah, testni vento pa je imel tudi električno pomično streho. K serijski opremljeni vozila spadajo tudi lahkometalna platišča priznane znamke BBS z gumami 205/50 R 15, vendar smo avto preskusili pozimi, zato je bil obut v zimske gume 185/55 R 15, na navadnih platiščih.

Pri sedanju v vento VR6 ugajata najprej čvrsta školj-



kasta športna sedeža recaro. Zelo hitro se je moč v tem avtomobilu udobno in pravično namestiti, tudi s po-

močjo po višini nastavljivih volanskega obroča in sedeža. Pedali so pretirano razmaknjeni, vendar na še



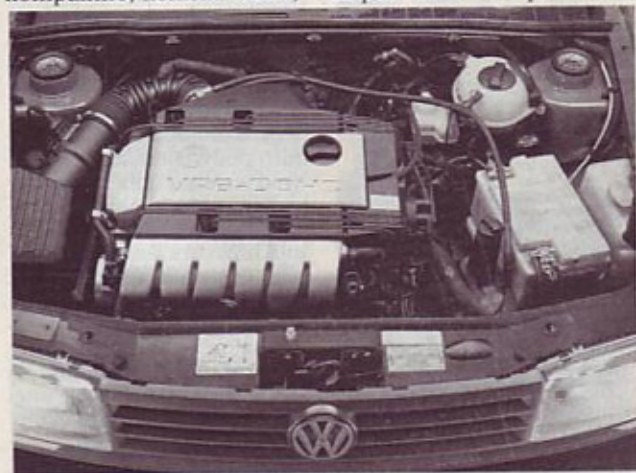
Primer kakovostne in dobre armaturne plošče



razumno razdaljo, nožna opora je dobra.

Armatura plošča deluje kompaktno, nemško kleno,

stikala so odlično ergonomsko razporejena in dosegljiva. Merilniki so dobro vidni in ponoči s stikali primerno



Motor VR 6: lep, močan in skromen

osvetljeni. Na sredinski konzoli uravnavamo temperaturo v vozilu s termostatsko napravo thermotronic, kar pomeni, da lahko pozimi nastavljamo zeleno temperaturo v kabini. Za poletno hlajenje vam preostane odprta šipa ali pa bolj odprta denarnica pri nakupu vozila, če se odločite za pravo klimatsko napravo. Ventilacija notranjosti je sicer brezhibna.

Zaradi ledenih opor na prednjih sedežih se lahko večasih nenačrtovano srečata komolca voznika in sovoznika, vendar o utesnjenosti tukaj nikakor ne moremo govoriti, prostorna pa je tudi zadnja klop. V prtljžniku, ki je tako kot celo vozilo temeljito in natančno obdelan, je več kot dovolj prostora

za prtljago cele družine, zato mi ni povsem razumljivo, zakaj tiči v njem le zasilno rezervno kolo. Pri nas to ne pomeni večjega problema, toda predstavljajte si, da se podate na potovanje v kako, milo rečeno, eksotično državo, kjer lahko gumo za vento VR6 kupite vsakih 1000 kilometrov, pa še dobava se lahko malo zavleče. Na pokrovu prtljžnika bi koristil tudi utor z notranje strani, za katerega bi lahko prijeli pri zapiranju. Ker takšnega utora ni, pomeni umazan avto tudi umazane prste.

Motor VR6 v nosu vozila je enkratna stvar. Ko steče, ga najprej zaradi dobre izolacije potniškega prostora ne slišite prav dobro, potem pa odprete okno, pritisnete

Test

na plin in slišite nekako tako: "Vvvvrrrrrrr!" Ta 2,8-litrski šestvaljnik velja za uspešen hibrid med vrstnim motorjem in motorjem z valji na V. Kot med tremi in tremi valji je le 15-stopinjski, vsem šestim pa je namenjena le ena glava. Vsaka vrsta valjev ima svojo elektroniko in vbrizg goriva. Odmični gredi v glavi sta dve in gnani z verigo. Glavna gred se vrti v sedmih ležajih. Pri 5800 vrtljajih v minuti zmore 128 kW (174 KM), največji navor pa doseže pri 4200 vrtljajih, in sicer 235 Nm. Motor se v višjih vrtljajih oglašča s športnim, rezkim zvokom kot štirivaljnik, pred semaforjem pa prede kot zadovoljna šestvaljna mačka. K dobremu akustičnemu učinku pripomore tudi izpušni sistem. Dva ventila na valj, dolgi batni gibi in spoštljiva prostornina dajejo temu motorju odlično prožnost. S povprečno natančnim in solidno izračunanim menjalnikom lahko lenarite po mili volji, motor pa bi se zelo dobro ujel tudi z avtomatiko v menjalniku. VR6 daje vselej dovolj moči in navora, da se lahko peljete kot veter mimo drugih vozil, pri tem pa je zimsko povprečne porabe goriva na testu znašalo le 12,5 litra na 100 km. Pohvalno!

K ventu VR6 sodi tudi trše športnejše podvozje, ki ga pri Volkswagnu označujejo z oznako "plus". Glede na osnovno ventovo podvozje je podvozje "plus" spredaj nižje za deset, zadaj pa za dvajset milimetrov. Geometrija prednje preme je prilagojena absorbciji nezaželene moči in sunkov, tako da prek prav tako prilagojenega volanskega servomehanizma tega na volanu ne zaznavate preveč. Premer prednjih zavornih prisilno hlajenih kolutov je 280 mm, pri navadnem podvozu pa 239 mm. Zavore so učinkovite tudi na račun serijskega ABS, prav tako serijska pa je elektronska zapora diferenciala EDS, ki ji ukazuje ista elektronika kot ABS. EDS je zasnovana predvsem zato, da prepre-



Rep na koncu pokrova prtljažnika



Majhno kolo v velikem prtljažniku



Motor VR6 v nosu vozila je enkratna stvar.



Odlični športni sedeži recaro



Dvojna izpušna cev dopolnjuje napis na zadku

čuje zdrs le enega kolesa in tako pomaga pri speljevanju z zaledenelih bankin in podobnega. Včasih hoče pomagati tudi na kakem hitro voženem spolzkem ovinku, takrat pa nad njeno pomočjo nisem bil posebno navdušen. Vsekakor pa EDS prispeva k varnejši vožnji.

Z motorjem, ki odpušča vozniške napake, in s športnim podvozjem z zavorami vred je ventu odlično vodljiv v ovinkih in iztekkih iz ovinkov. Pri pretiravanju bo nos silil iz ovinka, kar se da rešiti s počasnejšo vožnjo ali z dodajanjem volana. V tem ventu VR6, pa čeprav je to limuzina z zadkom in se ne imenuje GTI, je še zmeraj del tistega duha, ki ga je imel prvi golf GTI iz leta 1976.

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - V 15° - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81 x 90,3 mm - gibna prostornina 2792 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 128 kW (174 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,4 m/s - specifična moč 45 kW/liter (62,3 KM/liter) - največji navor 235 Nm pri 4200/min - ročična gred v sedmih ležajih - dve odmični gredi v glavi (veriga) - dva ventila na vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic 2.7) - vodna hlajenje 8,2 litra - motorno olje 6 litrov - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 70 A - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogarja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,300; II. 1,940; III. 1,310; IV. 1,030; V. 0,840; vzvratna 3,600, diferencial 3,390 - platišča 6,5x15 - gume 205/50 R15 ali 6x15, gume 185/55 R15 (Semperit direct grip), kotalni obseg 1,773 - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 37,7 km/h

Voz in obese: limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna katoserija - Cx = 0,32 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj polloga prema, vzdolžne nihajke, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolturne na vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, EDS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4380 mm - širina 1710 mm - višina 1405 mm - medosna razdalja 2475 mm - kolotek spredaj 1450 mm, zadaj 1434 mm - rojadni krog 11 mm - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1620 mm - širina (kramolci) spredaj 1440 mm, zadaj 1420 mm - višina nad sedežem spredaj 865-915 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1060 mm, zadnja klop 610-820 mm - premer volanskega obroča 350 mm - prtljažnik (norma) 550/885 l - posoda za gorivo 55 l

Teža: prazno vozilo 1210 kg - dovoljena skupna teža 1710 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,8 s - poraba goriva (ECE): 7,3/8,9/12,5 litra neosvinčene bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

227 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	3,9 s
0 - 80 km/h	5,8 s
0 - 100 km/h	8,1 s
0 - 120 km/h	11,3 s
0 - 140 km/h	15,3 s
1000 m z mesta:	
	29,3 s (180 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	32,1 s (175 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	36,1 s (156 km/h)

Zavorna pot:

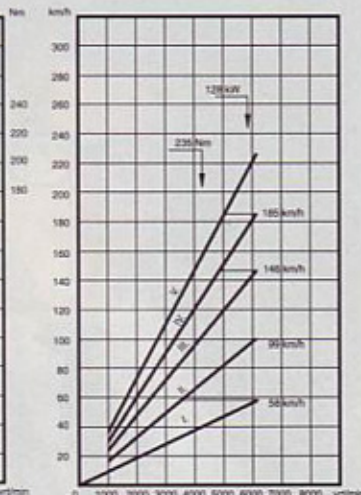
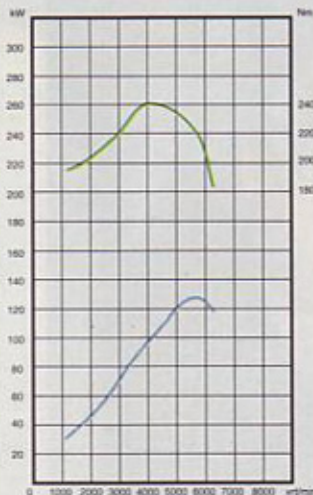
od 150 km/h	103,8 m
od 100 km/h	47,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	35,8 km/h
60	55,2 km/h
80	77,0 km/h
100	96,2 km/h
120	113 km/h
140	131,5 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje	12,5 l na 100 km
------------------	------------------



Hvalimo

- motorne zmogljivosti
- poraba goriva
- prtljažni prostor
- prednja sedeža
- pasivna varnost
- lega na cesti

Grajamo

- zasilno rezervno kolo
- pokrov prtljažnika nima utora z notranje strani

Cena DEM 52.972
(Porsche Inter Avto, Ljubljana)

Končna ocena

Volkswagen vento VR6 je kakovostno izdelana prostorna družinska limuzina srednjega razreda. Motor VR6 daje temu avtomobilu poseben pečat in sloves. Ime Volkswagen je bilo zmeraj jamstvo za dobro vozilo in vento VR6 to potrjuje. Žal pa cena ni več ljudska, niti za Nemce.