

Vozili smo:

VOLKSWAGEN

VENTO

SVEŽINA

Pri Volkswagnu je vse povsem logično! Le štiri mesece za novim golfom je na vrsti vento: limuzina z golfovo mehaniko, z jettino preteklostjo, z italijanskim imenom in s čisto jasno hišno namestitvijo – med golf in passat.

Vento je za 36 centimetrov daljši od golfa in za 20 centimetrov krajši od passata. Torej – golf z »nahrbtnikom« oziroma naslednik jette? To pa ne!

Vse spoštovanje jetti (izdelali in prodali so več kot 1,6 milijona volkswagenov s tem imenom), ampak vento hoče biti zrelejši od nje. Zato ima tudi novo ime: »vento« je v Italiji (in na Portu-

galskem) »veter«, v prenesenem pomenu pa zmora simbolizirati tudi dinamiko, gibkost in pozitivnost nasploh. Pri tem se je VW vento – brez vsakršnih predsodkov – postavil ob bok fiata tempere, lancie dedre, nissanu primere, opla vectre, peugeotu 405, toyote carine, celo BMW serije »3«, pa tudi audija 80 in seata toleda, ki prihajata iz njegovega lastnega koncerna.

Veter v Volkswagnovi modelski politiki je torej spremenil smer in zapihal više, kot smo bili vajeni pri jetti.

Za osnovo je vseeno golf. Vento je v primerjavi z njim le za toliko daljši, kolikor dlje štrli njegov zadek čez zadnji kolesi. Zadnja stišna opornika sta – gledano od strani – prir ezana v trikotniku, namesto dokaj po-

končnih golfovih zadnjih vrat pa sta tam precej položnejša šipa in sprva raven, na koncu pa zavihljen passatovski pokrov klasičnega prtljažnika. Njegova osnovna prostornina je 550 litrov (kar je za 220 litrov več kot pri golfu), njegova povečava (s pomočjo pripravno deljive in v celem zložljive zadnje klopi) pa 885 litrov (kar je za 277 litrov manj kot pri golfu). V dno prtljažnika so vtis-



VETRA



Prilagodljivosti: delno ali v celem zložljiva zadnja klop.



Zoper tatove: ključavnica zadnjega naslonjala.



Varnost: zračni vreči pred prednjima sedežema.

nili zasilo rezervno kolo, kolo običajnih mer pa sodi k doplačilom. Vse v zadku je temeljito obdelano in temeljito obloženo posebej pripravni pa so drobnarijska predala na obeh straneh in trapezasto zasnovani opori prtljažnega pokrova, ki delujeta tako, da ne sežeta v prtljažni prostor. Jasno, navzven je prav zadek glavni ventov pečat: visok in pri močnejše motoriziranih razli-

čicah obdan s spojlerjem ga dela športnejšega, kot v resnici vento hoče biti, ljubka zoženost v skoraj navpično zadnjo steno pa poudarja nove limuzinsko-karoseirijske poteze. Nekdanje risbe za prihodnost se pač selijo na cesto.

Toda: vento boste zlahka prepoznali tudi v vzratnem ogledalu, oziroma vsakič, ko ga boste gledali od spredaj. Namesto ovalnih golfovih žarometov je

dobil povsem oglata, le na vogalih zaobljena žarometa, ki sta zahtevala tudi drugačen motorni pokrov: s povsem ravnim prednjim robom.

Vse drugo je natanko kot pri golfu: vštrevši trapezoidni zadnji bočni okni (vento ima obvezno štiri vrata), vzdolžni bočni razširitvi, zunanji ogledali in streho.

Ventov količnik zračnega upora znaša 0,32, kar je pravzaprav

enaka številka kot pri golfu, ventova siceršnja samosvojost pa se nadaljuje v potniškem delu vozila. Obloge na sedežih in vratih so imenitnejše, grafika merilnikov se zdi prestižnejša in tudi nekatere druge nadrobnosti so drugačne kot pri golfu. Vento je ta hip edini avtomobil, pri katerem je naslonjalo zadnje klopi (v osnovni, torej pokončni legi) moč zakleniti – zoper vlom sko-

zi prtljažnik, je pa hkrati tudi edini v svojem razredu, pri katerem je moč – za pičlo doplačilo 1200 DEM – dokupiti zračni vreči za voznika in njegovega sopotnika na desnem sedežu. Gre za volkswagnovsko-ventovski varnostni sistem, ki združuje varnostne pasove, temeljite ojačitve v vratih in obe zračni vreči; ukazuje jima skupna sprožilna naprava s tipalom, k isti napeljava pa sodita tudi kontrolna lučka in diagnostni priključek. Voznikova vreča je zložena v osrednji del volanskega obroča in ima 35 litrov prostornine, sovoznikovi pa so namenili siceršnji zaprti predal pred sedežem (tako ostane za drobnejše le še odprta polica pred koleno) in ima 65 litrov prostornine. Vreči se napiheta v 25 milisekundah (pri tem sopotnikova vreča za nekaj milisekund zamuja), celoten reševalni postopek (vštevši »udarca« obeh privezanih teles v vreči in njuno ponovno vračanje v pokončna položaja) pa traja 150 milisekund. Seveda pod pogojem, da je vozilo čelno trčilo v oviro s hitrostjo vsaj 35 kilometrov na uro. V Wolfsburgu si obetajo, da bo najmanj 15 odstotkov kupecev doplačalo tudi to varovalno mož-



VW VENTO	1,8	1,8	2,0	VR6	D	Kat D
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	6-valjni, V15°	4-valj., vrst., dizel	4-valj., vrst., turbodizel
vrtna in gib (mm)	81,0×86,4	81,0×86,4	82,5×92,8	81,0×90,3	79,5×95,5	79,6×95,5
gibna prostornina (kubiki)	1781	1781	1984	2792	1896	1896
kompresija	9,0:1	10,0:1	10,4:1	10,0:1	22,5:1	22,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55/75 pri 5000	66/90 pri 5500	85/115 pri 5400	128/174 pri 5800	47/64 pri 4400	55/75 pri 4200
največji navor (Nm pri 1/min)	140 pri 2500	145 pri 2500	166 pri 3200	235 pri 4200	124 pri 2000-3000	150 pri 2400-3400
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	2, v glavi (verigi)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	2	2	2	2	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	monomatronic	monomatronic	digifant	matronic	visokotl. črp.	visokotl. črp. turbo, katalizator
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5 (avtom. 4)	5 (avtom. 4)	5 (avtom. 4)	5	5	5
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator (nad 66 kw in pri GTD)					
zadnja prema	paltoga prema, vzmetni nogi, stabilizator (GT, 85 in 128 kw)					
zavore spredaj	kolutne	kolut. (GT: hlaj.)	kolutne, hlajene	kolutne, hlajene	kolutne	kolutne
zavore zadaj	bobnaste	bob. (GT: kolut.)	kolutne	kolutne	bobnaste	bobnaste
volan	zobata letev					
platišča	6J×14	6J×14	6J×14 GT: 6J×15	6½J×15	6J×14	6J×14
gume	185/60 HR 14	185/60 HR 14	185/60 HR 14 GT: 195/50 VR 15	205/50 VR 15	185/60 HR 14	185/60 HR 14
teža praznega vozila (kg)	1060	1075	1090	1210	1075	1110
dovoljena skupna teža (kg)	1565	1580	1595	1710	1555	1615
medosna razdalja (m)	2,475					
dolžina×širina×višina (m)	4,380×1,695 (GT, GTD in VR6: 1,710) × 1,425 (GT in VR6: 1,405)					
prtljažnik (litri)	550/885					
posoda za gorivo (litri)	55					
največja hitrost (km na uro)	186 (164)	180 (175)	198 (194)	225	156	165
pospešek 0-100 km na uro (s)	14,0 (16,8)	12,5 (14,5)	10,4 (11,9)	7,8	18,1	15,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,8/7,5/9,5	6,0/7,8/9,9	6,0/7,58/10,5	7,3/8,9/12,5	4,9/6,6/7,0	4,9/6,6/7,0
vrsta goriva	(neosvinčeni) bencin super				plinsko olje	



nost, manj odločnim pa bodo omogočili poznejšo vgraditev. Navsezadnje bodo enak varnostni sistem vgrajevali tudi v golfe in passate!



Armaturna plošča: VW golf plus izpileni detajli.

Da hoče vento seči nad golf, dokazuje tudi njegova motorna paleta. Ta se ne začne z 1,4-litrskim agregatom (kot pri golfu) temveč šele z 1,8-litrskim štirivaljnikom, medtem ko bo 1,6-litrski motor za (novi) golf in vento na voljo šele ob koncu tega leta. Poglejte tabelo s tehničnimi podatki in videli boste: da je 1,8-litrski motor na voljo z dvema različnima močema, da pa je moč izbrati tudi dvolitrski štirivaljnik in vrstno-vejevski šestvaljnik (VR6) ter štirivaljna dizla, pri čemer je eden od njiju dodatno polnjen s pomočjo turbinskega polnilnika. Manjka torej le že omenjeni 1,4-litrski motor izdelek, vsi drugi motorji so presajeni iz golfa. Šestnajstventilnika (za zdaj) še ni na ventovem motornem seznamu. Zmogljivosti, najsi gre za pospeške ali za hitrosti, so za malenkost slabše kot pri enako motoriziranih goljih: predvsem na račun večje teže primerjajočih ventovih različic. Sicer pa so vsi ventni serijsko opremljeni s petstopenjskimi menjalniki, ob 1,8- in 2,0-litrskih motorjih pa je moč doplačati za avtomatiko.

Enaka kot pri golfu sta pri ventu tudi najdražja dela vozila: karoserijsko dno (z vsemi

vzdolžnimi in udarce požirajočimi ojačitvami vred) ter podvozje in štirinajst- oziroma petnajstcolska kolesa zanj. Vsem štirim kolesom tudi pri ventu strežejo vzmetne noge, zadnja prema je – enako kot pri golfu – poltoga, stabilizatorji pa sodijo k izdatnejšim motorizacijam. Podvozje »plus« – kot ga imenujejo v tovarni – pomeni več športne čvrstosti in manjšo razdaljo vozila od tal, sodi pa k doplačilom, ne glede na izbrane pakete opreme. Vento je namreč – z oznakami vred – na voljo kot CL, GL, GT in VR 6 (slednja oznaka pomeni predvsem enako označeni motor v nosu in zares veliko serijsko vgrajene opreme), vse skupaj na

kupcu omogoča dosleden izbor motornih zmogljivosti in že tovarniško vgrajenega luksuza. Sem sodijo tudi varnostna osrednja ključavnica (s popolno blokado vrat in pokrovov), zaklepanje avta s samodejnim zapiranjem oken in pomične strehe, thermotronic ali kompletna klimatska naprava, dodatni alarm zoper avtomobilski vlom in tako dalje.

Vsi dvomi so odveč: vento je temeljita Volkswagnova limuzina, ki se je (nevarno) približala passatu. Hvali se s prostorom za štiri ali pet potnikov, s čvrstim, a dovolj udobnim podvozjem, z motorji, ki ne dopuščajo zmogljivostne praznine, z veliko vsite

in dejanske varnosti na cesti ter z zelo dobro končno obdelavo.



Obenem je volkswagen vento v marsičem »drugačen« avtomobil, ki bo (če jih že ni) vznemiril kupce in avtomobilске proizvajalce. Svežine veta, ki ga je prinesel, namreč nikakor ni mogoče prezreti.

Martin Česenj