



# Kralj klase.

**Možda dizajnom kod Passata osme generacije nije napravljen tako veliki pomak, ali tehnološkim dostignućima sigurno jest. Zato već sada, sa sigurnošću možemo tvrditi da će postati najpoželjniji službeni automobil u Hrvatskoj.**

Tekst Marko Dragun Foto Saša Lisjak

## Poslovni i obiteljski.

Malo je proizvođača u svijetu koji odmah, s prvim danima prodaje mogu ispuniti očekivanja njegovih tvorca kao što je to nova Volkswagenova zvijezda - Passat osme generacije. U njegovom osmišljavanju rukovodili su se prepoznatljivim i provjerenim tradicionalnim dizajnerskim dostignućima, dok su, s druge strane, stručnjaci zaduženi za tehnologiju imali potpuno "odriješene ruke" u primjeni inovativnih tehnoloških rješenja. Rezultati i jednih i drugih vidljivi su u modelu Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG Comfortline. To znači da smo se aktivno družili s vjerojatno najpopularnijom turbodizelskom inačicom sa 150 KS, okretnim momentom od 340 Nm, automatskim DSG mjenjačem sa sedam stupnjeva i vrlo bogatim paketom opreme.

Njegova namjena, odnosno zamisao njegovih tvorca je, prije svega, tržištu ponuditi sigurnu, pouzdanu, komfornu i oku dopadljivu poslovnu ili obiteljsku limuzinu. Dobro, u Hrvatskoj će naglasak biti na poslovnoj, a o tome najbolje svjedoči interes korisnika renomiranih rent-a-car kuća, ali i podatak da je već sad postao hit kao najpoželjniji "službeni automobil". Priča je naravno samo hrvatska: vozi se u izuzetno luksuznom, prostranom i dobro opremljenom automobilu, a nisi u fokusu javnosti. Potvrđuju to i naši dojmovi, pa krenimo redom!

Razumna snaga, čak i više nego dovoljna, dostupna je u rasponu od 3500 do 4000 okretaja

u minuti, no ono što je još važnije, jeste činjenica da je maksimalni okretni moment od 340 Nm dostupan u širokom rasponu od 1750 do 3000 o/min. To daje potrebnu dozu elastičnosti i lakoću upravljanja. A kad smo stisnuli papučicu gasa, od "nula" do stotke s automobilom teškim 1715 kilograma trebalo nam je tek nešto više od 8 i pol sekundi. Sve pohvale zaslužuju i kočnice, koje ni nakon oštrije vožnje obroncima Velebita nisu pokazivale znakove umora zbog čega vam ulijevaju dodatnu dozu sigurnosti. Uz njih, tu je i potpora u vidu ABS, EBD, BAS i ESP sustava. Zanimljivo je da zahvaljujući fantastičnoj stabilnosti, uz agresivnu vožnju po zavojima nismo osjetili uključenja kontrole protiv proklizavanja, ali smo zato osjetili moć kod svakog jačeg pritiska papučice gasa koji nas je prikovao za sjedala. Ubrzava doista uvjerljivo. Da, čak i sa 150 KS, a onda možete zamisliti kako je sa snažnijim modelima, posebice s onim od 240 KS. Granične mogućnosti Passata u naglim promjenama smjera, prosječan vozač sigurno neće dostići, ali zato može biti siguran jer je tehnološkim rješenjima povećana sigurnost u kritičnim situacijama izbjegavanja prepreka. To omogućuje dobro nam poznata kombinacija ovjesa, sprijeda McPherson, a pozadi Multilink. Pruža odličan balans između komfora i dinamike, a glavna razlika u odnosu na prethodnika je preciznost upravljanja. Stručnjaci u Volkswagenu ovo su postigli boljim upravljačkim sistemom, ali i "seleni blokovima" koji sada

## 2.0 TDI

Uz Passat osme generacije Volkswagen je ponudio deset bezinskih i dizelskih turbo motora koji ispunjavaju Euro 6 normu, a testirani model u brojkaama je izgledao ovako:

# 150

KS. Jedan od najcjenjenijih Volkswagenovih agregata sada je još uglađeniji i tiši. S njim Passat do "stotke" pojuriti za

# 8,7

sekundi, dok prosječna potrošnja s automatskim DSG mjenjačem sa sedam stupnjeva prijenosa iznosi

# 4,1

litru uz emisiju CO<sub>2</sub> od samo 108 g/km.







**Volkswagen je s Passatom i ovaj put letvicu postavio visoko, ali tako visoko da je sada postala opasnost i premium igračima. Cijena testiranog modela iznosi 292.621 kunu, od čega na dodatnu opremu otpada 15.239 kuna.**

imaju horizontalnu os simetrije, što je u praksi potvrđeno kao izvršno rješenje. Stabilnosti su doprinosili i 17 colni naplaci s gumama dimenzija 215/55 R17. Možda je i to razlog da je zadnji ovjes nešto "glasniji" u trenucima kada se prelazi preko izraženijih neravnina, ali, s druge strane, ugodno nas je iznenadio progresivni servoupravljač prije svega zbog brzine reakcije i brzine promjene pravca. Čak i pri malim brzinama nagle promjene pravca jasno nose blagu i ugodnu dozu "G-a". Boljem osjećaju za upravljačem pridonosi i optimalno podešena elektromehanička asistencija s elektromotorom, a da je upravljač izravniiji, potvrđuje i činjenica da se od jedne do druge krajnje točke okrene 2,1 put. Uzgred rečeno, kod prethodnika je puni okret iznosio 3,1 krug.

Prosjek potrošnje s tvorničkih 4,1 litru, zahvaljujući našoj vožnji popeo se na nešto više od šest i pol litara. Točnije rečeno, Start&Stop sustav pobrinut će se da u "gradskim" središtima teškom mukom probijete 6,5 litara, jednako kao što pri punom gasu nećete moći dostići dvocifrenu brojku. Druga krajnost je nježna vožnja na otvorenoj cesti i potrošnja od nevjerojatne, ali dostižne 4 litre. U svakom slučaju,

novi je Passat odličan na svim vrstama prometnice, osjećaj za upravljačem je i više nego uvjerljiv i sasvim je sigurno da je još jednom postavio mjerila u svojoj klasi. Što već neko vrijeme radi i fantastični DSG. U opciji su tri načina vožnje te dvije mogućnosti promjene brzine

**Kraći je od prethodnika, no u unutrašnjosti nudi više mjesta, zahvaljujući produženom međuosovinskom razmaku za čak 79 milimetara.**

- automatska i ručna, no koliko god uživali pri ručnim promjenama brzina, pravu ugodu ipak pruža automatski rad sa sedam stupnjeva, osobito u sportskom modu, kojega smo, moramo priznati koristili većinu putovanja. Sjedišta su definitivno jedna od većih prednosti novog Passata. Nisu kratka i pružaju izvršnu potporu kod agresivnije vožnje. Inače, radno mjesto vozača nešto je luksuznije od radnog mjesta prethodnika. Riječ je o zanimljivim rješenjima koja su nova, ali istodobno u svakom trenutku volkswagenovski prepoznatljiva. Jednostavno i

učinkovito, bile bi riječi koje to najbolje oslikavaju. Ergonomija je na visokoj razini i sve ima svoju logiku i slijed. Mogućnost podešavanja upravljača je velika tako da će optimalnu poziciju u najkraćem mogućem roku pronaći oni najviši ili pak njihove suprotnosti.

Zanimale su nas i ostale osobine pa smo otkrili i svojevrstan paradoks. Dok većina automobila raste u dužinu, novi Passat je kraći od prethodnika. Ali, nema razloga za brigu. Kraći je tek simbolična 2 mm, ali zato ima 33 mm više mjesta u kabini, što se postiglo produženim međuosovinskim razmakom od čak 79 mm. Primijetili smo još jedno konstrukcijsko umijeće - usprkos nižem krovu, ima više prostora u predjelu glave. Na kraju, kad su se slegli ukupni dojmovi s pravom možemo reći kako je novi Passat drukčiji u odnosu na ono na što smo navikli. Razlog naše nešto agresivnije vožnje leži u činjenici da je preuzeo puno više stila i sportskog šarma od CC-a, nego od svoga prethodnika, iako je ukupnim prostorom i veličinom ostao u klasi u kojoj se nalazi dva puna desetljeća. Taj izgled nas je i ponukao da vozimo agresivnije, premda bi se trebao voziti upravo onako kao što izgleda - otmjeno. 🚗

