

Cilj je postignut.

Prvi nastup novog Passata je bio spektakularan i impresivan. Ipak, pitanje je – može li zaista konkurirati etabliranoj premium konkurenciji? Pravi odgovor daje usporedba s Audijem A4 i Mercedesom C-klase.

Tekst **Sebastian Renz** Foto **Hans-Dieter Seufert, Beate Jeske**

U suradnji s



I demo na trenutak zaboraviti put, jer u ovom je slučaju važan samo cilj. Zaboravimo silne najave, predstavljanja, prve vožnje i koncentrirajmo se na prvu usporedbu! Ako je cilj saznati koliko je zaista dobar novi Passat u izvedbi 2.0 TDI 4Motion, tada su Audi A4 3.0 TDI Quattro i Mercedes C 300 Bluetec Hybrid odlična sredstva za postizanje toga cilja.

Audi i zrelost koja privlači.

U usporednim je testovima dramatika poželjna pa ćemo stoga krenuti od Audija. Time smo ujedno iskazali i poštovanje, jer radi se o najstarijem gospodinu među premium limuzinama srednje klase, čija je godina rođenja 2007. Audi će u ovome izdanju ostati sve do kraja ove godine, kada dolazi njegov nasljednik za kojeg kažu da će biti – znatno bolji!

To zasigurno neće biti baš tako lako izvedivo, jer pogledamo li kombinaciju njegove zrele privlačnosti i vrhunske završne obrade, realnost je da je tako nešto teško nadmašiti. Istodobno, Audi jako uspješno skriva svoje godine. Da, MMI se tada spajao s iPhoneom 1,

rukovanje nije bilo baš najintuitivnije, no što je tu je. Ako ništa drugo, barem je primjereno prilikama toga vremena.

Kompaktna ponuda prostora počiva na kombinaciji nešto kraće duljine vozila i po duljini smještenog motora. Vozač i suvozač su u serijskim sportskim sjedalima smješteni udobno, a čak i suputnicima višeg rasta straga neće nedostajati prostora. Uz to, vozač može uživati u pravom, izvornom osjećaju potiska moćnog trolitrenog dizela čiji su troškovi održavanja nešto veći. Pri tom naravno mislimo na potrošnju. Zar netko od mršavih “downsizera” zaista misli da može parirati ovoj sili? Teško! Audi djeluje poput razbuktale vatre u kaminu, a papučica gasa već i lagani dodir nožnih prstiju pretvara u strelovito ubrzanje. Uz to, mjenjač s dvostrukom spojkom S tronic vas kroz sedam stupnjeva prijenosa vodi bez stresa i zatrzavanja. Stupnjeve možete mijenjati i ručno, no to je A-četvorci podjednako potrebno kao i adoptivni ovjes. Unatoč nešto tvrdoj postavci amortizacije, Audi sve neravine “pegla” brižno i neprimjetno. U slučaju da je prazan, tada za razliku od konkurencije to čini pomalo “neo-

tesano” i grubo, no natovaren to radi najbolje od svih. I, bez obzira što je najstariji u ovome društvu, Audi se vozi najagilnije! Na upravljaču je direktan i precizan, u zavojima odiše neutralnošću i sigurnošću, a njegov Quattro je vrh 4x4 tehnologije.

Mercedes i tišina potiska.

Hibrid? Da, najsnažnijem Passatu, Mercedes parira hibridnom C-klasom koja je kombinacija 204 KS snažnog 2.1 litrenog biturba i elektromotora od 20 kW. Snaga ovog finog i harmoničnog sustava je oko 230 KS, a u okretnom momentu elektromotora od 250 Nm leži Mercedesova snaga tišine. Ona potpuno prikriva temperamentno kretanje koje inače iskazuje OM 651 te cijeli pogon čini kultiviranijim i homogenijim no inače.

Gotovo savršena kooperacija i koordinacija motora potpomognuta je opuštenim sedamstupanjanskim automatskim mjenjačem. Prilikom lagane i glatke vožnje karakteristike poput komfornog rada pogona te niske potrošnje nadvladavaju nedostatke velike mase vozila (120 kg više od konvencionalne verzije) te ma-



“Passat je timski igrač koji se u potpunosti podredio kolektivu. Paket je u ovom slučaju savršeno izbalansiran.”

njeg prtljažnika (45 manje zbog smještaja litij-ionskih baterija). No, zbog malog kapaciteta od 0,8 kWh, C-klasa se čak i u gradskoj vožnji rijetko i kratko vozi na čisti električni pogon. Na autocesti je pak dizelski agregat prepušten sam sebi te teško može parirati ovako moćnoj konkurenciji. Ukoliko vozač to na kraju i pokuša, platit će to visokom potrošnjom goriva. Uz to, žurni tempo nikako ne pristaje uz ovu C-klasu, baš kao niti oštar upravljač i žestoka vozna dinamika dostupna u modu Sport.

Mercedes se prije svega voli kretati ugladeno i nježno, a tada naročito do izražaja dolazi rad njegovog zračnog ovjesa. Putnici će se u njemu osjećati raskošno iako će ih straga pomalo iritirati neugodan kosi naslon. Prednja pak sjedala, iako su vrlo tvrdo postavljena, nude veliku dozu komfora i iz njih vozač sa smiješkom upravlja modernim infotainmentom.

C-klasa već na prvu oduševljava bogatim arsenalom sigurnosnih sustava, ali i najučinkovitijim kočnicama. Dojam zaustavljanja u određenoj mjeri kviri nešto lošija mogućnost doziranja koja je posljedica izmjene rekupe-racije i usporavanja. No to je, baš kao “umor-



na” trakcija stražnje pogonjenog Mercedes-a – sitnica!

VW i cijena snage.

I za kraj, tu je dugo očekivani Volkswagen Passat kod kojega u ovoj usporedbi ne važi ona, toliko puta ponavljana – koliko para, toliko muzike. Moramo priznati, u samome početku nam je bilo teško sažeti sve njegove kvalitete. Izašli smo iz A4 i bili opijeni grandioznim V6 dizelom i posvećenošću detaljima, dok nas je C-klasa osvojila učinkovitim i ugladenim pogonskim strojem te komforom.

A Passat? Pokreće ga 240 KS snažni biturbo, s najmanje obujma na testu. Kombiniran je sa sedam-stupanjskim DSG-om, pogonom 4x4 i Haldex spojkom, adaptivnim ovjesom te full-digitalnim instrumentima. Niti jedan od spomenutih detalja ne iskače iz cjeline, paket je u ovome slučaju savršeno izbalansiran! Da, Passat je timski igrač koji se u potpunosti podredio kolektivu. Sve počinje s dobro poznatom MQB platformom koja je već u slučaju Golfa pokazala koliko se prostranosti može stvoriti u interijeru. Passat, koji je od Golfa duži za 61,1 cm, prije svega u svome stražnjem dijelu pokazuje bogatstvo luksuzne klase. Troje odraslih suputnika bez problema može zauzeti mjesto na stražnjoj klupi ne odričući se potrebne doze komfora. Prednja sjedala ne pružaju toliko boćnog držanja kao ona sportska kod Audi-a, no s druge strane nude bogate mogućnosti podešavanja i vrlo dobar komfor. Uz to, Passatov prtljažnik je s volumenom od 586 litara osjetno izdašniji od onih kod konkurencije.

Naravno, bacili smo se i u potragu za nedostacima. No, jedino što možemo izdvojiti je klimavi pjenasti “klin” koji služi kao premosnica između dna prtljažnika i preklopljenog naslona. Da, ništa više od toga. Digitalni instrumenti neće baš zaluditi sve kupce Passata, no zato su tu i oni klasične izvedbe, pa tko voli... Ipak, treba spomenuti da su oni digitalni izuzetno čitljivi i pregledni, a od velike je koristi podešenje

kada između brzinomjera i okretomjera čitate podatke s navigacije. Informacije su tu u središtu fokusa. Za one koji nisu vični digitalnoj eri, prebacivanje menija na instrumentima tražit će određeno vrijeme privikavanja.

S druge strane, novi dvolitreni biturbo uopće ne traži privikavanje i vuče čisto već od samog starta. Njegovih 500 Nm oduševljava, a tu je i odlična trakcija zahvaljujući učinkovitom i funkcionalnom 4Motionu. Krajnji rezultat – Passat od nule do 100 km/h ubrzava za 6,3 sekunde. Mercedes tu ne može parirati, Audi je malo bolji, no Volkswagen to nadoknađuje manjom potrošnjom. Passatu to ne polazi za rukom samo zato jer ima motor manjeg obujma, već i zbog “trika” sa DSG-om. Ukoliko je odabran mod Eco, tada DSG u određenim prilikama koristi tzv. “sailing” iliti “jedrenje”. Izuzev toga, mjenjač je jednako brz i učinkovit kao i onaj na Audi-u.

Passat se i kroz zavoje vozi slično A4, no upravljivost ipak ne karakterizira tolika agresivnost. Povratne informacije s upravljačkog sklopa i preciznost navođenja su na vrhunskoj razini, no Passat je bio i ostao kralj dugih i ravnih dionica. Čak i opterećen ne osjeća neravnine, a tek pod punim opterećenjem i na jako lošoj cesti adaptivni ovjes dolazi na rub mogućnosti ublažavanja. Uz veliku dozu komfora nudi i vrlo opsežan program sigurnosne opreme. Uz upozorenje za prelazak trake tu je i sustav Emergency Assist. Primjerice, ukoliko vozač ne reagira na upozorenja za prelazak u drugu traku, tada sustav reagira umjesto vozača i održava vozilo u sigurnoj putanji. Emergency Assist je dio velikog sustava asistencija u koji spada i adaptivni tempomat koji će vas držati na sigurnoj udaljenosti od ostalih vozila, no što je s konkurencijom koja vozi iza vas? Ona će se morati dobro pomučiti ne bi li vas sustigla, jer cilj je ostvaren.

Volkswagen Passat je prvi prošao njime i od sada drugi “treniraju” da bi ga kasnije izazvali na revanš i imali priliku biti bolji. 