



Nem új, de annál inkább bevált recept, hogy egy szériaautóra koptatócsíkokat, leheletnyivel magasabb felfüggesztést és cicomaelemeket aggatnak, és azonnal terepjáróként kínálja a zsíros kezű eladási szakember.



Ha most a nyugati államok dömping exporttermékeit próbáljuk felidézni, akkor előbb „saját” házunk táján nézzünk körbe. Ha a **Sandero Stepway** egzotikusan csengő nevét emlegetném, az máris előcsalogatná sokakból a magyar ábécé harmadik betűjével kezdődő indulatszót. Akinek leesett a tantusz, az máris

fejest ugorhat a városi áltreptjárók varázslatos világába.

Vannak olyan gyártók, akik tényleg **komolyan veszik a kombik, városi vagányok terepjárósítását.**

Erre a legjobb példa talán a **Volvo** évek óta kínált XC palettája, amely úgy közúton, mint sáros mellékutakon bizonyította, hogy néha igen jól jön, ha mind a négy kerék kapar.

Egy kicsit luxusosabb, mégis ugyanolyan használható megoldással az **Audi** érkezett: az A6-os kombi verzióját emelte nagyobb bakra, miközben keverte az elegáns küllemet a dagonyázó gépek páncélzatával.

Az Allroad Quattro és az XC model család is bibis

Tényleg fantasztikus gépek, és elnyűhetetlenül végzik a dolgukat, kivéve az első generációs **All road**

, melynek bonyolult, légrugós felfüggesztése gyakran mondta be az unalmast, de az árcédulák igencsak szaggatják a pénztárcákat.

Van olcsó megoldás is, például a bűnronda első kerekes **Cross** Golf vagy a Sedici/SX4-es rettenetpáros, mégsem kerül szekér az ülepe alá annak, akinek ízlése ugyan van, de öt-hat számjegyű összeg nincs a bankszámláján, viszont szeretne stílusosan fél-dagonyázni.



A probléma megoldása egészen mostanáig váratott magára. Az isteni szikra a **VAG** csoport vezérmárkájának agyából pattant ki:

terepjárósítsuk a kombi Passatot.

A recept pofonegyszerű, mégis oda kellett figyelni. Gondolom, senkinek nem kell bemutatni a **P assat** termékcsaládot, mindenki látott már, sőt sokan birtokolnak is egy hasonló masinát.

Akinek nem annyira tiszta: a Passat a Volkswagen félig business-utazó limuzinja, kapható szedán és kombi, illetve CC (négy ajtós kupé) kivitelben. Általában céges flottákba csoportosul, természetes élőhelye az autópálya vagy gyors forgalmi út, **megjelenésével a szürke egér és az elegancia közötti pengeélen táncol.**

Az Audis receptet követve vették a kombi kasztnit, és egy kicsit **rájátszottak a keménykedős, porban hempergő imidzsre**, amolyan városi ficsúr disznóvágásra megy stílusban. Nem vitatom, nem rossz az összkép, stílusosan oldották meg az utazó kombi és az emelt hasú félterepgép átmenetét, de azért

több a látszat, mint a tudás.

Fölösleges lenne elemezgetni a mezei Passat stíluselemeit, inkább nézzük, miben tér el az összkerekes jószág városi rokonától. **Az első szembetűnő változtatás a megemelt hasmagasság lenne, ha látnánk.** Nem kell húszcentis, a kerékív alól kikandikáló lengéscsillapítókra gondolni, a terepes Passat csak 3 centivel került magasabbra.



Az új Passat Alltrack egy új típusú terepjáró, amely a városi és országúti közlekedés mellett a terepjárókat is meg tudja nyerni. A csipilli kar lenne összekarcolni az elegáns fenyézet.

Azért nemcsak az all show, no go elv érvényesült az öszkerekes Passat megalkotásakor. A mérnökök azokra **az elvetemült huligánokra is gondoltak, akik esetleg poros földúton rongálnák kedvencüket.** Az első és hátsó terepszög javult a kombihoz képest. Előbbi 9,5 fokról 12,8 fokra tornázta fel magát, míg hátul akár 16 fokos emelkedőknek is nekitolathatunk anélkül, hogy a kipufogó csőpár bánná.

Természetesen nincsen terepgép négykerék-meghajtás nélkül. A megoldás nem éppen a terepbarát, **Haldex-kuplungos** (off-roadosok ismerik), sőt normál körülmények között csak 10 százaléknyi nyomaték kerül a hátsó tengelyre. Persze extrém esetben akár a száz százalékos nyomatéktartományt is hátra küldi az elektronika, de felezőről, reduktorról ne is álmodjunk.



Nem kell elcsüggedniük a high-tech kütyük kedvelőinek: a gyári csomagban 30 km/óraig működtethető **lejtmenetvezérlő** is van. Ilyenkor az elektronika megváltozik, és az ABS rendszer is másképpen működik. Tulajdonképpen **a**

féktárcsákat pofozgatja a rendszer, és teljesen egyedül lemászik a hegyről

, nekünk csak a perecet kell tekergetni. Ebbe besegít az elektromos difizár is, így egyértelművé válik, hogy fékpofacserével gyakori vendég lesz ez a gépcsoda a szerelőknél.

Mivel most már minden adott a tökéletes terep kombi megalkotásához, az egyetlen hiányem a helyes elnevezés lenne. A legterepesebb Passat az **Alltrack** (minden terepen) megnevezést kapta. Kicsit optimista keresztelőre sikeredett, a lényeg, hogy a marketingesek tapsolhatnak örömeinkben.

Dagonyázó aggregátok

Az Alltrack motorpalettája nem tér el városi ficsúr ikertestvérétől. A Volkswagen mindkét erőforrás-kategóriából a legcombosabbakat választotta terepkombija orrába. Benzines fronton 160-tól 210 paciig terjed a móka, míg a dízel gépcsalád a jól ismert két literes, common rail, gázolajos duóval teszi tiszteletét a motorháztető alatt.

Az olajkályhák közül a gyengébbik 140, míg a legcombosabb 170 lovas. Érdekes, hogy a vérszegényebb dízel esetében az összkerékhajtás extralistás tétel, de kárpótol az ingyen duplakuplungos váltó az erősebbik benzines és a csúcs gázolajos megvásárlásakor.



6/6