Příklad: 2.0 TDI/110 kW DSG Highline, 2016, 193 000 km, **258 000 Kč**

Ojetý a ojetější

Volkswagen Passat je typickou první volbou, když nechcete velkou škodovku. Je proti ní tišší, měl přednostní přístup k prvkům hi-tech a v bazaru ani nebývá dražší. Ovšem na Západě je to stejně častý firemní mezek jako u nás octavia.

Z hlediska servisních nákladů není důvod, aby byl passat dražší než superb či octavia – mluvíme-li o srovnatelných generacích na platformě MQB. Důvod by byl jen v případě, že byste zvolili supervzácný plug-in hybrid Passat GTE, který byl asi nejvýznamnější novinkou řady B8. V tom případě by šlo o auto plné dražších, specifických dílů. Příkladem je třeba převodovka 6° DSG „DQ400e" s integrovaným elektromotorem. Jen její ovládací mechatronika vyjde na 70 000 Kč, tedy trojnásobek toho co na běžné DSG. A nic moc jiného na ni ani neobjednáte, pak už jen celou skříň za 370 000 Kč. Ale znáte někoho, kdo má GTE? Tedy kromě zubaře v centru Hamburku?

Na 90 % nafta, na 70 % kombi

Drtivá většina zákazníků zase skončila u dieselu – zde už z nové řady EA288. Ve dvoulitrové kubatuře s vyvažovacími hřídeli má lépe řešený pohon olejového čerpadla (bolest předchůdce) a na rozdíl od superbu šel koupit i s biturbem (neplést si s nespolehlivým jmenovcem v amaroku či multivanu!). Vrcholné TDI 176 kW s povinným 4Motion a nejbytelnějším 7° DSG typu DQ500 je výtečný motor, ale jezdí spíš za osm než pět litrů. Mix šestiválcové pružnosti se čtyřválcovým servisem je sympatický, jen pozor na dřívější výměnu rozvodů (120 000 km). Pokud čekáte, že nejsilnější ředitelský diesel bude ojetý „na hadry", bývá to přesně opačně: největší riziko stočených tachometrů a zanedbaného servisu číhá u obvykle doporučovaných variant 110 kW, což jsou typické flotilové passaty. Je jich všude plno, a protože nemívají ani zázračnou výbavu, jejich prodejnost více závisí na vybájených kilometrech. Ze zanedbaného servisu byste měli mít větší strach než z vysokých nájezdů – ty rychle přibývající dálniční jsou ve skutečnosti nejlehčí. Zrádnější mohou být jen v případě verzí s 4Motion, jejichž mezinápravové spojce by vyhovovala výměna oleje po 60 000 km, ale předepsána je po třech letech bez kilometrického upřesnění – kdo za tu dobu otočí 200 000 km, má už z oleje bláto a z auta předokolku. Kdyby už haldex nešel zachránit proplachy, nemusíte si nechat hned vnutit celý komplet s diferenciálem za 100 000 Kč (u některých verzí se nabízí jen takto vcelku). U tak velerozšířeného auta je vždycky naděje, že potřebný díl seženete na vrakovišti, když už ne přímo v aftermarketu. Rizika koupě těžce bouraných zkřivenců se už moc bát nemusíte, je jiná doba. Do přídí se nastěhovaly drahé radary i světlomety LED, skelety z tenkých vysokopevnostních plechů jsou skoro neopravitelné. Při dnešní ceně potřebných dílů a práce se to už nikomu nevyplatí.

Jen přiměřená rizika

Stav automatu DSG je otázka hlavně u jeho nejchatrnější verze se suchými spojkami (7° DSG DQ200 – u kubatur do 1,8 litru). Dvoulitry už mají DSG vždy se spojkami v oleji (byly podle verze 6° nebo 7°) a výhledy jsou u nich lepší, při neprůhledné servisní historii přesto nechte vyměnit olej hned.

U drtivě převažujících motorů TDI starší verze (tedy před TDI Evo) se pak při nákupu zaměřte na tři věci:

1. Chlazení. Úvodní problémové šarže zasekávajících se odpojitelných vodních pump už v dnešních autech nebudou, ale přetrvá u nich principiální náchylnost k netěsnostem. Nebezpečná je pak zdegradovaná zhnědlá chladicí kapalina, která umí ucpat radiátor topení.

JAK ŠEL ČAS

2014 Start prodeje. Motory 1.4 TSI/92 kW (6M), 1.4 TSI ACT/110 kW (6M nebo 7DSG), 1.6 TDI/88 kW (6M nebo 7DSG), 2.0 TDI/110 kW (6M nebo 6DSG), 2.0 TDI/140 kW (6DSG, později také 6M), 2.0 BiTDI 4Motion/176 kW (7DSG). 4Motion alternativně pro TDI 140 kW.

2015 1.8 TSI/132 kW (6M nebo 7DSG), 2.0 TSI/162 kW (6DSG, pro Alltrack 7DSG), 2.0 TSI 4Motion/206 kW (6DSG). Plug-in hybrid GTE/krátkodobě 160 kW (6DSG). 4Motion také k TDI 110 kW. Passat Alltrack (výhradně 4Motion s TDI 110 až 176 kW, TSI 162 kW).

2017 2017: Od podzimu automat 7DSG pro 2.0 TDI/110 a 140 kW. Už i TDI/110 kW nyní s AdBlue.

2018 Končí 1.4 TSI (pokračuje jen v GTE), dále 1.8 TSI a 2.0 TSI/162 kW. Přichází 1.5 TSI/110 kW (6M nebo 7DSG). 2.0 TSI 4Motion nyní s 200 kW a 7DSG.

2019 V létě facelift, přepracovaný interiér, světlomety Matrix LED (IQ.Light). Motor 2.0 TSI také ve verzi 140 kW (7DSG). Větší baterie pro hybrid GTE (13 kWh namísto dřívějších 9,9 kWh). Končí TDI Biturbo/176 kW. Nově 2.0 TDI Evo ve verzích 110 a 147 kW (6M nebo 7DSG).

2020 Končí 1.6 TDI/88 kW, místo něj 2.0 TDI Evo/90 kW (6M nebo 7 DSG). Jednotka 2.0 TSI 4Motion od podzimu posiluje na 206 kW a 400 Nm.

Pěkně zpracovaná palubní deska ani dobrý výhled z vozu se nikdy neomrzí. Manuální převodovky tu už byly v menšině, parkovací brzda je vždy elektrická a nezlobí. Funkční výpadky infotainmentu nebývají časté a lze je dobře léčit aktualizacemi.

Od výbavy Comfortline, což byla u nás základní a v Německu střední specifikace, má passat vždy třízónovou klimatizaci. Zadní ovládání vyzkoušejte, občas nefunguje a panel se musí vyměnit.

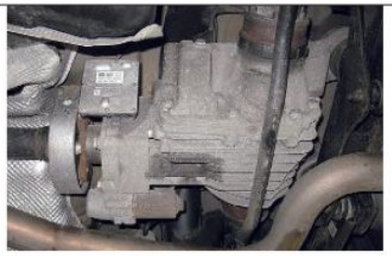
Novinkový přístrojový štít Active Info Display nabídl různé styly zobrazení včetně navigační mapy. Kdyby zhasl, bude vás stát 50 000 Kč.

Text: Marek Oborník

Foto autor, archiv a Volkswagen

Se vstřikováním močoviny AdBlue tu bývají menší patálie než u některé konkurence. Již od počátku ho měla všechna TDI s výjimkou základního 1.6 TDI/88 kW (bez přídomku BM) a předokolky 2.0 TDI/110 kW. Do druhé zmíněné přišlo v září 2017 spolu s možností nové skříně 7° DSG typu DQ381.

U světlometů LED před faceliftem se vyplatí všímat si linky denního svícení. Ta krátká (horní světlomet) patří slabě svítícím statickým LED Basic. Zalomená dlouhá linka (spodní světlomet) znamená výkonnější adaptivní High LED, které v kombinaci s nadstavbovým asistentem DLA umějí vystínit protijedoucí vozy.



Čtyřkolky (systém Haldex V bez tlakového zásobníku) byly s vrcholnými motory spojeny povinně. Fungují citlivě a nejsou příliš hlučné, ale pozdní výměnu oleje umějí draze potrestat. S pohonem 4Motion byly povinně spojeny vrcholné motorizace, vždy jej pak najdete i v lehce zvýšeném Passatu Altrack, který má nejkomfortnější podvozek.

Passat B8 má kvalitně utěsněný motorový prostor, i vozy s vysokými nájezdy často překvapují jeho čistotou. U kupovaného dieselu se v první řadě zajímejte o stav chlazení.

Nápravy netrápí nic víc než u škodovek. Vrzající silentbloky předních ramen servisy promazávají, vzácně odejde ložisko kola. Kdo jezdí nebo brzdí málo, tomu dřív brzdové kotouče zrezivějí.

2. Zdlouhavé studené starty. Prohlídku ojetiny si vymyslete tak, ať jste první, kdo ráno startuje. Pokud motor nenaskočí do tří sekund, je to špatně. U starších slabších verzí s VVT to bude téměř s jistotou zatuhlý přesuvník časování, u verzí bez něj to může být zavzdušňování palivové soustavy, regulace tlaku v railu, ale i pouhá únava akumulátoru.

3. Sledujte případné „sykavé" zvuky z rozvodů (zvláště na volnoběh). Těmi se projevuje nesouosost kladky a řemene. Některé kusy tím trpěly a je dobré vadnou kladku zavčasu vyměnit. ■■■

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Variant 2.0 TDI Biturbo/176 kW

Motor:	přeplňovaný vznětový čtyřválec 16V
Zdvihový objem:	1968 cm³
Největší výkon:	176 kW při 4000
Největší točivý moment:	500 Nm při 1750-2500
Převodovka:	7° dvouspojková
Zavazadlový prostor:	650 l
Rozvor náprav:	2791 mm
Vnější rozměry:	4766 x 1832 x 1477 mm
Karoserie:	5D kombi
Maximální rychlost:	238 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	6,3 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	5,4 l/100 km

KLADY A ZÁPORY

+ Výběr ojetin, servisní zázemí na každém rohu ▮ Prostor a pohodlí, dobrý výhled z vozu ▮ Slušný infotainment ▮ Tichá dálniční jízda, příjemné řízení, dobrá trakce (s 4Motion výborná) ▮ Dynamika 2.0 TSI a 2.0 TDI biturbo

– Nevalná životnost brzd, sklony k vrzání přední nápravy ▮ Slabé základní halogenové světlomety ▮ Většina ojetin s fleetovou minulostí ▮ Už často dost vysoké nájezdy ▮ Diesely spojené s DSG často trpí podtáčením

ZÁVADY A PROBLÉMY

Vrzání z přední nápravy: Příčinou jsou silentbloky předních ramen, výměna za originální či jejich promazávání bývá jen krátkodobým řešením.

Zrychlené opotřebení brzd či hučení: Obvykle zadních.

Závady vodních pump (TDI a 1.4 TSI): U TDI buď vadná regulace (přehřívání), nebo netěsnosti, u TSI netěsnosti.

Zanášení chladicího okruhu, ucpaný radiátor topení (TDI): Problém s přepalováním prvovýrobní chladicí kapaliny – vzácně může způsobovat i propálený chladič EGR.

Škubání studeného motoru (1.5 TSI): Léčí se novým softwarem, v některých případech neúspěšně.

Hluk z pohonu pomocných agregátů (TDI): Nesouosost ozubeného řemene a napínací kladky.

Nefunkční pohon 4Motion: Zanesený sací koš hydraulického čerpadla mezinápravové spojky. Léčí se vyčištěním a opakovaným proplachem systému, prevencí je zkrácení intervalu výměny oleje.

Selhání přesuvníku VVT: Vzácně u 1.8/2.0 TSI i některých 2.0 TDI.

Zatékání do stropnice (Variant, vzácně): Z výroby málo utažené šrouby střešních ližin.

Opotřebení převodovky DSG (typ DQ200 u 1.4 TSI/1.8 TSI/1.6 TDI): Hlučná ložiska, porucha mechatroniky nebo opotřebení spojek.

SERVISNÍ RADY

Motory 1.8 TSI/2.0 TSI mají rozvodový řetěz, ostatní řemen s intervalem výměny 120 000 km (TDI 176 kW) nebo 210 000 km (ostatní TDI). Tento limit nepřekračujte ani u 1.4/1.5 TSI, kde je nařízená jen kontrola řemene. Olejový servis zkraťte na maximálně 20 000 km/1 rok (TDI) či 15 000 km (TSI). Motorové oleje normy VW 507.00 (TDI), 504.00 (pro TSI bez filtru OPF), 508.00 (pro TSI s GPF). Olej v DSG po 60 000 km (skříň DQ250/500) nebo 120 000 km (DQ381), u verze se suchými spojkami (DQ200) ideálně při 120 000 km (olej do mechatroniky). V mezinápravové spojce/zadním diferenciálu (4Motion) nejpozději po 60 000 km.

HODNOCENÍ

Komfort:	1,50
Prostornost:	1,25
Dynamika:	1,50
Pohonné jednotky:	1,50
Spolehlivost:	1,50
Kvalita:	1,50
Servisní náročnost:	2,25
Ceny a nabídka dílů:	2,00
Výsledná známka	**1,63**

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

STRUČNÉ HODNOCENÍ MOTORŮ

1.4 TSI/ TSI ACT (1,4 R4 16V, 92/110 kW, 200/250 Nm, 2014-2018): Po aféře dieselgate se základní benzinové 1.4 TSI přestalo jevit jako špatný nápad, zvlášť když už jde o zcela jiný motor než u předchůdce. Nezná vážné mechanické potíže, je tichý a i v passatu dokáže jezdit za 7 l. Bohužel přitažlivější verze 110 kW se při částečné zátěži mění v dvouválec (systém ACT), což je pro někoho odporná vlastnost – i nepříliš zdravá pro motor. Nástupnické mdlejší 1.5 TSI/110 kW (od 2018) má bohužel ACT také.

2.0 TSI (2,0 R4 16V, 140 až 206 kW, 320 až 400 Nm, od 2014): Kdysi strašily drahými závadami, ale od té doby ušly kus cesty. Tyhle generace motorů EA888 docela fungují, ale při jejich složitosti nečekejme levné stáří. Vzácné 1.8 TSI/132 kW by dávalo smysl jen s manuálem, dvoulitry s povinným DSG také jen v některých případech. Starší verze 162 a 206 kW (do 2018) s 6° DSG (jen 162 kW v alltracku 7DSG) ještě nemívaly filtr částic a se svým duálním vstřikováním se dobře brání proti karbonu na ventilech. Přepracované motory (od 2018) mají plošně 7° DSG, vzteklejší varianta pro čtyřkolku (200 kW, od loňska znovu s 206 kW) však má už jen přímé vstřikování a jednou karbon bude řešit. Naopak předokolka je od té doby mnohem přitažlivější – její naladění 140 kW s takzvaným B-Cyklem se na dlouhých trasách spotřebou přibližuje dieselu a duální vstřikování jí zůstalo.

1.6 TDI (1,6 R4 16V, 88 kW, 250 Nm, 2014-2020): Na Západě častá fleetová motorizace. Servisní náklady srovnatelné se slabšími 2.0 TDI, proti nim ale menší pružnost a jadrnější zvuk (sice už v základu 6° manuál, ale proti dvoulitru chybějí vyvažovací hřídele). Ve vzácné dálničně zpřevodované variantě BlueMotion se (neplést si s běžným označením BlueMotion Technology) bude číhat AdBlue, které jinak do běžných 1.6 TDI přišlo až na podzim 2018.

2.0 TDI (2,0 R4 16V, 90 až 176 kW, 250 až 500 Nm, od 2014): Starší varianty 2.0 TDI (před příchodem TDI Evo) byly v provedeních 110, 140 a 176 kW (poslední je biturbo). Řidičsky nejpřitažlivější je pružné biturbo, které je ovšem také nejméně úsporné – i díky povinnému spojení s 4Motion. Střední naladění 140 kW trpí velkým turboefektem a se starým 6° DSG (do září 2017) působí vyloženě neochotně. S novými, výrazně tišími a úspornějšími TDI Evo (90, 110 a 147 kW) se setkáte až po faceliftu, a to ještě ne vždy – do výroby nabíhala postupně.

Doporučuji Může být Vyhněte se