

**O chiptuningu se často hovoří v souvislosti s ničáním motoru. Že se při odborném zásahu životnost nesníží, dokazuje Volkswagen Passat 1.9 TDI, který s novým čipem najel 400 000 km.**

**Poznátky z provozu**

Majitel je na tolik ujetých kilometrů patřičně hrdý, takže nám prozradil, jak zachovat vůz v perfektním stavu. „Učít se vyplati plně syntetický olej specifikace 5W40. Dobrá investice byla i aditiva Slick50, které jsem aplikoval každých 80 000 km. Možná, že se to bude zdát zvláštní, ale myslím si, že i dobré pneumatiky udělají své. Zapomeňte na asijské náhražky. Já mám nejlepší zkušenosti s letními pneumatikami Michaelin Pilot Primacy s indexem V, u zimních pak buď Michaelin Pilot Alpin, nebo Dunlop WinterSport M3 specifikace H.“



Volkswagen Passat vypadá na první pohled v perfektním stavu. Najetých 400 000 km je samozřejmě znát zblízka na karoserii s vytukaným lakem.



# A pak že to nejde

**V**W Passat 1.9 TDI vyrobený v lednu 1997, měl udávaný sériový výkon 81 kW a 235 N.m.

Po ujetí asi dvou tisíc kilometrů u něj majitel provedl některé úpravy. Navýšil výkon kombinací nového softwaru do řídicí a přídavné jednotky motoru na výsledných 107 kW a 320 N.m.

Kombinací těchto dvou systémů je možné dostat více koní pod kapotu a zís-

kat tak slušnou rezervu například pro předjíždění.

Dnes má vůz najeto 400 000 kilometrů a teoreticky desetkrát objel zeměkouli. Nutno poznamenat že spolehlivě.

Podle našich zkušeností v interiéru nic nevrže, na podvozku nejsou slyšet žádné rány a především – motor je pořád klidný a spolehlivý. Zátah TDI s proměnnou geometrií lopatek turbodmy-

chadla je stále výborný a umožňuje zrychlení z 0 na 100 km/h kolem deseti sekund.

Po chiptuningu vzrostla maximální rychlost na 220 km/h. Tu je možné dosáhnout i dnes - přestože má najeto několik set tisíc kilometrů. Majitel dodává, že to vše při spotřebě mezi pěti a sedmi a půl litry na 100 km podle stylu jízdy.



O hojném užívání každé ojetiny svědčí „sešmajdané“ pedály a řídicí páka ošoupaná do skelného lesku



Motor s takovým výkonem bez oprav? Jde to – jen vstřikovací čerpadlo vlivem špatné nafty „padlo“.



Největším problémem vozu byly poloosy. Ve 235 000 km byly dány nové.



Výkon byl při 220 000 km změřen v autorizovaném servisu



Důkaz o najetých kilometrech



Řídicí jednotka má v sobě naprogramovaný nový software, za ní je ještě navíc připojen power-box. Společně dokáží zvednout výkon o 26 kW.

Za celou dobu se kromě běžných úkonů, jako je téměř třicet výměn oleje, deseti sad destiček pro každou nápravu - první obložení vydrželo 63 000 km, kotouče 130 000 km!, pět sad kotoučů, čtyř výměn rozvodového řemene (vždy po 90 000 km) opravovalo jen několik porouchaných součástí. Ty ovšem ne-

mohly být zničeny zvýšeným výkonem motoru. Především se jednalo o velkou výměnu ramen náprav při 220 000 kilometrech. I to je ale úctyhodná hodnota. Zvláště když uvážíme, že první passaty této generace, ke kterým se řadí i testovaný vůz, s problémem takového typu

dost bojovaly. To je dáno samozřejmě tím, že vlastník vozu nejedí přes přejezdy třeba devadesátkou, ale pěkně ukázkově podle předpisů. Podvozek je nejčastěji opravovanou částí passatu. Ve 235 000 km byly dány nové poloosy. Už dříve dvakrát praskly manžety, i nečistoty vykonaly své. Za

dalších 30 000 km se objevila závada na zadních tlumičích, takže majitel nechal nainstalovat nové od firmy Sachs. Jedinou větší opravou na motoru byla výměna vstřikovacího čerpadla, jehož životnost 338 000 km je velmi úctyhodná. Bylo dodáno jiné, ale ze staršího motoru. ●●●