

# Hotel Kalifornija

besedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Aleš Pavletič**

Ste kdaj pomislili, da bi dostavnik uporabljali tudi za kaj drugega kot le za prevoz tovora? Na primer za svoj drugi dom. Pri Volkswagnu so. Že pred 20 leti.

► Da ne bo nesporazumov – prvotna ideja ni bila Volkswagnova, ampak Westfalijina. Tako kot še nekatere. Recimo James Cook (Mercedes-Benz Sprinter), Sven Hedin, ki mu za osnovo služi VW Crafter, Marco Polo (Mercedes-Benz Vito), Nugget (Ford Transit) ali pa Opel Vivaro Life. Toda to je zgodovina. Zadnja California, ki je zapeljala na ceste leta 2007, je v celoti VW-jev hišni izdelek, razvit in narejen za stenami oddelka VW Nutzfahrzeuge. Kje so našli osnovo, ni skrivnost. Tako kot vedno pri Transporterju oziroma še natančneje pri njegovem bolj 'civiliziranem' modelu Multivan. Mehanika je torej znana. Vsa štiri kolesa so vpeta posamično, pogon je speljan naprej in za doplačilo še k zadnjim kolesom (4Motion), motorji so štirje oziroma dva s po dvema različicama, menjalniki so trije (pet- in šeststopenjska ročna ter šeststopenjski Tiptronic), za katerega se boste odločili na koncu, pa je odvisno predvsem od agregata v nosu in denarja na vašem računu.

Toda lepo počasi, Californie Beach si ne kupujete zato, da bi z njo uživali samo v vožnji. Čeprav se v tej vlogi odlično izkaže. Tisti, ki ste že sedeli v Multivanu, boste hitro ugotovili, da sta armaturna plošča in večina komponent na njej bližje tistim v Transporterju. Pa tudi obloge na stenah in gola pločevina, ki jo najdete v višini oken. Žalostna resnica? Niti ne, če pomislimo, da je bližje Transporterju tudi Californijeva uporabnost. Ogrodje, ki služi kot osnova za ležišče, je zasnovano tako preprosto, da vam njegovo odstranjevanje vzame največ minuto ali dve. Še lepše

je, da pri tem ne potrebujete nobene pomoči. Tako kot za odstranjevanje predala ob klopi ne. Nekoliko težja je le dvosedežna klop (za doplačilo je na voljo tudi trisedežna, ki jo toplo priporočamo), toda ko so vsi trije kosi zunaj, dobite za prednjima sedežema ogromen prostor, ki z lahkoto pogoltnete tudi največje kose bele tehnike.

Prednost tako zasnovanega zadnjega dela je tudi, da lahko elemente zadaj po mili volji pomikate naprej ali nazaj (ti so vpeti v 'tračnice') in si tako glede na želje in potrebe prilagajate prostor v notranjosti. Podnevi – zaradi lažjega vstopanja pa tudi zaradi nog tistih dveh potnikov, ki sedita na prednjih sedežih (ta dva sta vrtljiva) – klop porinete nekoliko nazaj, zvečer, ko želite iz nje narediti prostorno ležišče, pa naprej. Pri tem, zanimivo, prostornine prtljažnega prostora ne spremenite veliko. Večji del prostora, namenjenega prtljagi, je pod ogrodjem ležišča, manjše stvari pa zlahka pogoltneta izvlečna predala v klopi in elementu ob njej. Res pa je, da boste na večdnevni potovanjih pogrešali še kakšen predal, kamor bi lahko pospravili druge drobnarije ali kose oblačil.

Približno tako poteka življenje v Californii Beach, namenjeni dvema potnikoma. Če ste štirje in razmišljate o takšnem avtodomu, pa skoraj zagotovo ne boste mogli mimo seznama dodatne opreme. Mehanska dvizna streha s pravim (beri: vzmetenim) ležiščem velikosti 120 x 200 mm bo prav gotovo prva stvar, ki jo boste označili s križcem. In ta je žal tudi najdražja. Pri VW zanjo zahtevajo 4.167 evrov, kar tako motorizirano Californio Beach, kot je







bila testna, v trenutku podraži za slabih 12 odstotkov. Toda preprostost uporabe in udobje, ki ga ponuja ležišče zgoraj, hitro začeta upravičevati 'investicijo'. Odpiranje strehe (sprostiti je treba le dve varovali in prečno nameščeni drog potisniti navzgor) in njeno zapiranje (to poteka v obratnem



vrstnem redu) vam vzameta komaj nekaj sekund in že je ležišče pripravljeno. Da gre za resnično dovršen sistem, pa pove dejstvo, da na teleskopske nosilce ni vpeta le streha, ampak tudi ležišče, kar vam podnevi zagotavlja stojno višino.

Testna California Beach se je bahala še s kupom drugih dodatkov. Na primer s samodejno tristezno klimatsko napravo Climatronic (2.572 evrov), ki v vseh letnih časih skrbi za prijetno temperaturo v notra-

njosti (žal le, kadar motor deluje), z dovršenim sistemom za ogrevanje mirujočega vozila (nastavitev vklopa, daljinsko vodenje), za katerega vam pri VW vzamejo 1.912 evrov, z zatemnjenimi stekli v potniškem delu (390 evrov), tempomatom (300 evrov), potovalnim računalnikom (187 evrov), akustičnim parkirnim sistemom zadaj (352 evrov) pa še kakšna malenkost bi se našla. Ampak s tem seznam dodatne opreme še zdaleč ni izčrpan. Mi bi si z njega izbrali vsaj še enega

od treh avdiosistemov, ki so na voljo, saj osnovni, z dvema zvočnikoma, vgrajenima v prednja vrata, potnikoma zadaj med voznjo (beri: zaradi trušča) prav nič ne koristi.

Tega trušča pa ne zganja motor. Že ničkolikokrat opevani 2,5-litrski petvaljnik postane (pre)glasen šele v zgornjem delovnem območju. Vse do tam pa prijetno prede, navdušuje s svojimi zmogljivostmi (tudi ko želite dosežati višja potovalna povprečja), in če niste pregrobi z njim,

celo dokaže, da mu tudi varčnost ni tuja. Ob zmerni vožnji se brez težav zadovolji s sedmimi litri in pol plinskega olja v povprečju. Da v Transporterju in vseh njegovih različicah dobite eno izmed bolj dovršenih voznikovih delovnih okolij, gledano med dostavniki, verjetno ni treba poudarjati. Pa tudi tega ne, da ravno odrezane linije in številne steklene površine izdatno pripomorejo k preglednosti iz vozila. Še posebej v mestnih središčih in na zatrpanih parkiri-

ščih, kjer se California Beach kljub svojim 4.890 milimetrom dolžine izkaže za povsem zlahka obvladljivo.

To pa je gotovo še en podatek, ki priča, kako zelo uporaben je lahko VW-jev 'kameleon'. Da je večji od osebnega avtomobila, boste opazili šele, ko se bodo ulice resnično povsem zožile, da mu do pravega avtodoma nekaj manjka, pa ko vas bo v hladnem jutru tam nekje ob cesti pritisnilo ... no, saj veste, kam. ◀

### Volkswagen California 2.5 TDI (96 kW) Beach

Cena osnovnega modela: 35.379 EUR  
Cena testnega vozila: 47.922 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 20 °C / p = 1.092 mbar / rel. vl. = 35 % / Stanja kilometrskega števca: 5.004 km

**POSPEŠKI**  
0-100 km/h: 14,3 s  
402 m z mesta: 19,4 s (117 km/h)

**PROŽNOST**  
50-90 km/h (IV/V.): 8,8 s / 14,0 s  
80-120 km/h (V./VI.): 13,9 s / 16,5 s

**NAJVEČJA HITROST**  
170 km/h (VI. prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 37,4 m (AM meja 39 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje: 9,8 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.459 cm<sup>3</sup> - največja moč 96 kW (131 KM) pri 3.500/min - največji navor 340 Nm pri 2.000-2.300/min.  
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/85 R 16 C (Michelin Agilis 51).  
Mase: prazno vozilo 2.315 kg - dovoljena skupna masa 3.000 kg.  
Mere: dolžina 4.890 mm - širina 1.904 mm - višina 1.990-2.990 mm - prtljajnik 4.300 l - posoda za gorivo 80 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 168 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,3 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,8/8,3 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ osnova (motor, menjalnik, pogon)
- ▲ udobje v vožnji
- ▲ modularnost notranjega prostora
- ▲ vsakodnevna uporabnost
- ▲ preprostost upravljanja strehe
- ▲ štiri ležišča
- ▲ zgodovina in imidž

- ▼ malo uporabnih predalov
- ▼ le dva zvočnika (osnovni radio)
- ▼ skromna osnovna oprema
- ▼ cene nekaterih dodatkov

#### Končna ocena

Če vas grabi svet 'karavaninga', potem California Beach morda ne bo najboljša izbira. Obstajajo avtodomi, ki so cenejši in bolj prilagojeni vašim zahtevam. Na California Beach je treba gledati drugače. Kot na uporaben družinski avtomobil, ki se lahko ob koncu tedna prelevi v simpatični domek. Odličen kompromis torej, ki mu vrednost dviguje 20-letna tradicija in močan imidž. In to se na koncu pozna tudi pri ceni.