



PREOBRAZBA TRANSPORTA

VW kombi, transporter ali bus – kakorkoli že ste mu bili vajeni reči – je bil vseh zadnjih štirideset let v bistvu enak: brez nosu in z motorjem v zadku. To je imelo nekaj dobrih, sčasoma pa vse več slabih lastnosti. Zato takšnih volkswagenov ne izdelujejo več.

Zasuk so napravili lani. Krstni imeni transporter (ko gre za tovor) in caravelle (ko gre za pot-

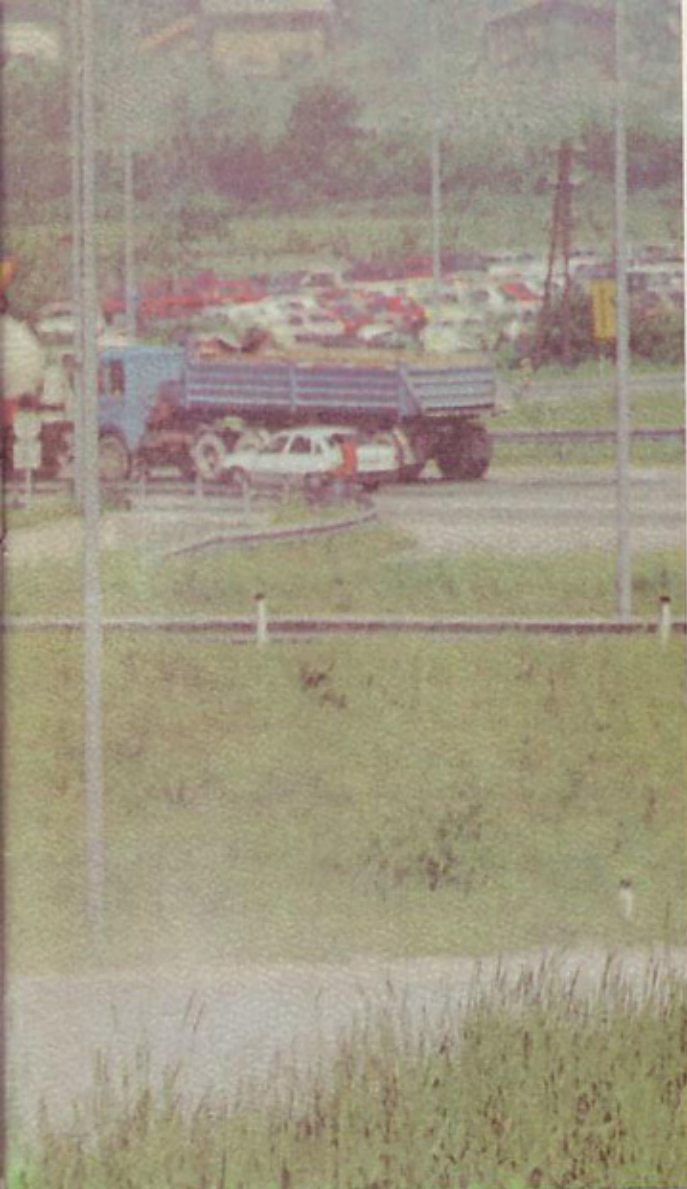
nike) so obdržali, toda vozilu je zrasel položno štrleči nos, vanj pa so strpali motor s pogonom (na prednji kolesi) vred. Karoserija je seveda v celem nova: aerodinamična ($C_w = 0,36$), limuzinsko lična, predvsem pa uporabna in pripravna – in to na več načinov hkrati. Na primer: tla vozila, ki so zdaj – zaradi praznega zadka – ves čas enako visoko od vozišča, zahtevajo, da dvignete tovor, ki bi ga radi položili skozi dvignjena vrata na zadku, le za dobrega pol metra visoko; hkrati sta odprtina vrat in z njo vred celotno vozilo dovolj visoka, da morete vstopiti ne da bi staknili buško naglavi; toda celotna višina vozila od tal vseeno ni tolikšna, da z njim ne bi mogli v večino garažnih hiš in

hkrati: če zložite sicer električno vodeni in za boljšo vidljivost asimetrično veliki ogledali, more ta volkswagen zapeljati tudi na vsakdanjo pralno stezo – ne da bi mu bile kombijevske mere v napoto.

VW caravelle – po našem običaju smo preskusili potniško različico vozila – je tudi na oko ličen izdelek: od zunaj zaradi spretno zglajenih karoserijskih stikov, posrečeno oblikovanega nosu in luči na njem, hkrati pa zaradi zanimivega »predaha«, ki so ga oblikovalci, gledano povsem od strani, ustvarili med nosom vozila in prednjo šipo nad njim. Tako je tam nastalo tudi zavetrje za brisalnice, kar karoserijski aerodinamiki zagotovo ni v škodo.

Caravelle ima štiri vrata: prednjih zdaj ni bilo več treba izrezovati nad kolesnim blatnikom, pa je vstop skoznja odločno udobnejši kot včasih; tretja, drsna so na desnem boku, z enako sploščeno in prstom namenjeno kljuko kot na prednjih vratih, so precej bolj lahkotna, a med loptanjem povzročajo skoraj povsem enak trušč kot pri bivši caravelle. Četrta vrata so na zadku: zanje sem že rekel, da se odpirajo od vrha do tal vozila, podprta z dvema teleskopskima oporoma in praktično enako široka, kot je široka notranjost vozila. To pomeni, da se v spodnjem delu, med lučmi na vsakem od zadnjih vogalov vozila rahlo zožijo.

Notranjost caravelle je zares potniška: prekrita s kakovostni-



Test: VOLKSWAGEN CARAVELLE 2.4 D

Tehnični podatki

Motor: petvaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 79,5 x 95,5 mm – gibna prostornina 2370 kubikov – kompresija 22,5:1 – največja moč 57 kW (78 KS) pri 3700/min – največji navor 164 Nm pri 1800/min – ročična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – visokotlačna črpalka za gorivo – vrtilne komore – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha šklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,780; II. 2,120; III. 1,340; IV. 0,970; V. 0,760; vzvratna 3,800; diferencial 4,610 – platišča 7J x 15 – guma 215/65 TR 15 (continental)

Voz in obese: mini-bus – 4 vrata, 7 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj dvojna prečna vodila, vzdolžne vzvojnje vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokračne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

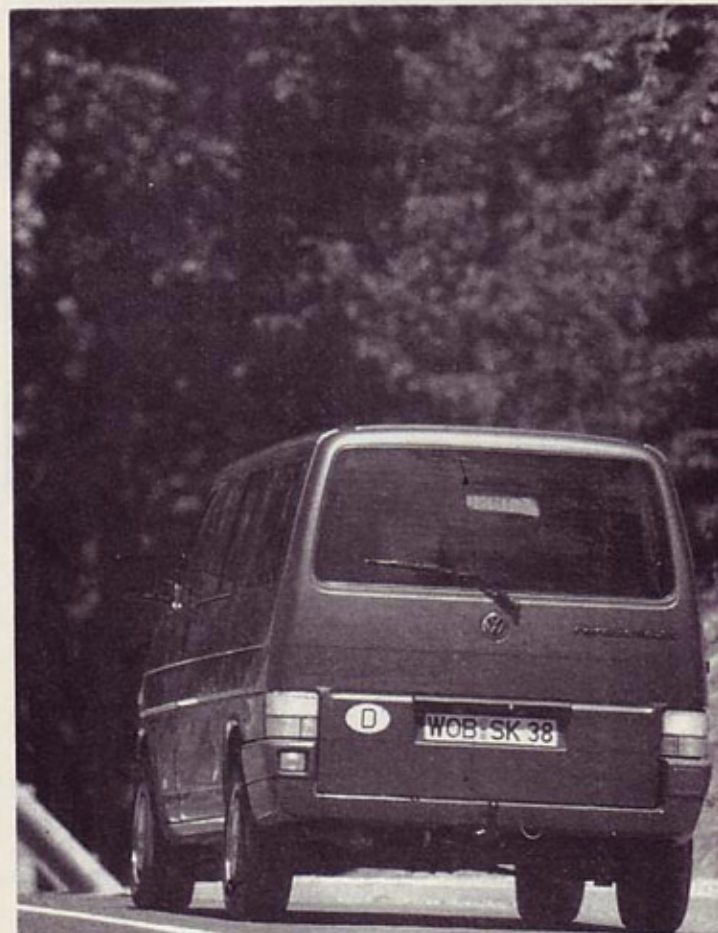
Mere in teže: dolžina 4,655 m – širina 1,840 m – višina 1,940 m – medosna razdalja 2,920 m – kolotek spredaj 1,575 m, zadaj 1,540 m – rajdni krog 11,7 m – teža praznega vozila 1640 kg – dovoljena skupna teža 2540 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg – prtljažnik (normno) 540 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 139 km na uro – pospešek 0 do 80 km na uro: 14,8 s – poraba goriva (ECE): 7,1/10,8/9,3 litra plinskega olja na 100 km

mi plastičnimi in plišastimi oblogami, skrbno zaobljena, kjer bi se med vožnjo lahko udarili, temeljito ozvočena in razsvetljena, učinkovito greta in zračena ter namenjena sedmim (kvečjemu osmim) odraslim ljudem. Sedeže so razvrstili v tri vrste: dvakrat po dva in tri vstrie (na zadnji klopi). Sedenje v troje povsem spredaj ni več mogoče: namestitev srednjega sedeža preprečuje ta ročica ročne zavore ob voznikovem sedežu (ta se sprva zdi preveč pri tleh, da bi bila pripravno dosegljiva, potem pa se človek navadi giba, s katerim jo doseže) in prestavna ročica, ki pa je k sreči (in premišljeno) vstavljena tolikanj spredaj, da ne ovira prehoda v zadnji del vozila. Zglavnikov je toliko kot sedežev, pasovi so samodejni in spredaj nastavljivi, nekatera bočna okna so pomična, vsak izmed sedežev ima tudi prilagodljive komolčne opore, srednja dva sta preprosto zgibljiva v mizici. Vse, razen prednjih dveh je moč dokaj preprosto izvleči in caravelle spremeniti v zaprt poltovornjak. K vstopanju skozi drsna vrata sodi tudi osvetljena in po višini prikladno odmerjena stopnica, sedeži so obrobjeni s predali za drobne predmete in marsikaj v tem svežem volkswagnu hote

ali nehote spominja na prijetno okolje ne prevelikega letala.

Tudi voznikov delovni prostor je daleč od tega, da bi zbuval poltovornjaško-šoferske občutke. Sestavljen je iz ročic in stikal, ki jih je moč videti tudi v golfu, passatu in corradu, opremljen je s temeljito zasenčenimi merilniki hitrosti, motornih vrtljajev, goriva in temperature hladilne tekočine, oplemeniten je z digitalno uro in z dvema stikaloma ventilatorjev (za prednji in zadnji del vozila), ter ergonomično odmerjen, če upoštevamo razdalje med dokaj položnim volanskim obročem, dolgo, v gumasti meh odeto prestavno ročico in pedale, ki so vozniku vseč zaradi čvrste vzmetenosti, manj pa zaradi tesno odmerjenega prostora za levo nogo. Idejno nameščena so stikala za šipe v vratih in za obe zunanji ogledali (oboja so na zajetnem robu vrat), k limuzinskim lastnostim pa štejem tudi osrednjo ključavnico in zatemnjena stekla. Pri tem ne gre prezreti: ne le zaradi razmeroma pokončnega sedenja na oprijemljivem in nasploh prikladno oblikovanem sedežu, tudi zaradi velikih steklenih površin, odličnih zunanjih ogledal, očem »skritega« nosu ter dobrih žarometov in brisalnikov je vidljivost izza caravellinega





Kokpit: format limuzine



Dostop z boka: prvi razred!



Od zadaj: kombi-bus

volana vzorna. Odlično pa je – za to avtomobilsko sorto – tudi počutje v njej, ne glede na to, kje sedite.

Za tremi vrstami sedežev je velik, normno 540-litrski prtljažnik, ki zadošča za vse tisto, kar običajni (po)potniki vzamejo s seboj. Povečevati ga je moč postopoma; najprej le s preganjeno zadnjo klopjo, potem pa tako, kot sem že rekel: da sedeže izvlačete.

Seveda čisto vse pri tem avtu ni tako blesteče: voznik nerga nad

predolgimi gibi prestavne ročice, ki se povrh tega še zatika; želi si, da bi mogle svoj sedež naravnati tudi po višini; preklinja, kadar mora izstopiti, ko kak manj krepak sopotnik ne zmore dvigniti zares pretežkih zadnjih vrat; in tolaži tiste, ki tožijo, da je dostop k povsem zadnji klopi preozek.

Da, vitki imajo tudi tokrat prednost. Celó pri motorju, čeprav je tam vse na dlani. Motor je namreč povsem v nosu, prečno nameščen in pod zelo kratkim

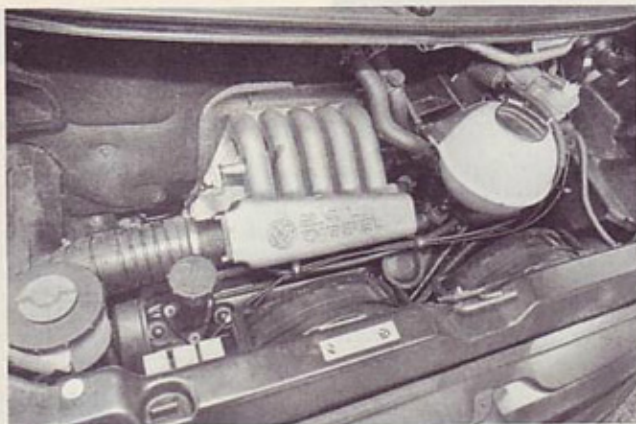
pokrovom. Bog ne daj, da vam tja vmes zdrkne pokrovček oljnega jaška! Ne boste ga več izvlekli! Pač pa je vse zelo pri roki, tudi merilna paličica za olje, ki se je lahko dotaknete, ne da bi se ocvrli prste ali dobili oljne madeže na srajčni rokav. In enako limuzinsko, kot je dosegljivost tega motorja, je tudi njegovo delovanje.

Testni VW caravelle je pogajal 2,4-litrski petvaljni dizel. Zelo mirna in niti ne glasna naprava! Steče vsakič po čisto kratkem predgrevanju, za začetek malce zarožlja, potem pa hoče takoj skriti, da je dizel. Njegova pomembna značilnost so tudi dolgi batni gibi. To zagotavlja ugoden navor. Njegova krivulja se že nekaj nad tisoč vrtljaji v minuti vzpne na skoraj polno mero 164 Nm, ki jo doseže pri 1800 vrtljajih v minuti, jo potem precej časa obdrži in začne upadati šele po 3000 vrtljajih v minuti. Vse to se izkaže tudi za volanom. Motor se spontano odziva na voznikove ukaze, zlahka kljubuje pretikanju v višje prestave in zbuja občutek dosti zmogljivejšega agregata, kot je s 57 kW oziroma 78 KM zapisano v tehničnih podatkih. Gre pač za dobro »uravnoteženo« in v pet valjev zlito dizelsko klasiko s posrednim vbrizgavanjem goriva (v

vrtnične komore) pa z lahko motorno glavo in z odmično gredjo v njej. Rdeče polje so zarisali od 4200 dalje, a se motor rade volji zavrti precej više na merilniku vrtljajev, seveda, če voznik misli, da je to nujno potrebno. Čeprav mu razmeroma velika (1640 kg) teža praznega vozila sicer ne dela težav, pa ob polni obremenitvi (2540 kg) tudi motorna požnost ni več vsemogočna. Še posebej, ker sta četrta in peta prestava v menjalniku naklonjeni zmernosti motorne obremenitve in porabe goriva. V takih okoliščinah si je pač treba pomagati z vrtljaji.

Naše meritve smo opravili le z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva. Caravelle 2.4 D je z mesta do posamičnih hitrosti pospeševal takole: do 60 km na uro v 8,3 sekunde, do 80 km na uro v 14,3 sekunde, do 100 km na uro v 24,6 sekunde in do 120 km na uro v 45,0 sekunde. Največja hitrost je znašala 143 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva pa 9,4 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. To je prijetna novica, kajti ob 80-litrski posodi za gorivo je s polno zalogo moč prevoziti več kot 850 kilometrov brez vmesnega nataknanja plinskega olja. Razveseljiv pa je ta podatek tudi zato, ker je nataknanje goriva





Motor: 2,4 D – ena od štirih možnosti

skozi pretirano zavito cev dokaj zamudno opravilo: ustje posode ga namreč prepočasi »požira«.

Pa VW caravelle 2.4 D sicer ni počasno vozilo. Čeprav z dizlom v nosu je z njim mogoče dosegati ugodno hitre potovalne hitrosti, najsi bo na avtomobilskih ali običajnih cestah. Predvsem na ovinkih gre lep del zaslug za dobro počutje tudi podvozju. Vsa kolesa so posamično obešena, z nekaj dediščine od stare caravelle, pa z na novo uravnoteženim razmerjem med vzmetenjem in blaženjem (spredaj v povezavi z vzvojnimi, zadaj pa z vijajnimi

vzmetmi). In ker so enako uspešno »ujeli« tudi vzmetnost podvozja z vzmetnostjo (razmroma trdih) sedežev, je vožnja s caravelle podobna potovalno limuzinski uglajenosti. Saj skoraj ni pomembno, kaj je pod petnajstocskimi kolesi!

Tudi lastna višina ga ne spravi iz tira: nagibanje karoserije na ostrih ovinkih je povsem nevzmetljivo, stik koles z voziščem pa vselej temeljit. Jasno: prednji pogon zahteva dodajanje volana, ampak glede smeri je caravelle vselej zanesljiv; tudi pri ravni vožnji in ob bočnem vetru. Tako



Spredaj: samo dva vstrel

omogoča pravzaprav vozniku uživanje, če zna ta za volanom prednosti visokega sedenja, dobre vidljivosti (tudi čez strehe osebnih avtomobilov) in ugodnih voznih zmogljivosti dovolj spretno povezati v celoto. Kočljive znajo biti le zavore, kadar je vozilo polno zasedeno. Tedaj je prijemanje slabotnejše, pregrevanje pa opazno hitrejšo. Zavorne razdalje so zavoljo tega pač nekaj metrov daljše.



Na sredi: zdaj sedež, zdaj miza

Novi volkswagen caravelle je torej plod temeljite preobrazbe. Sedela ima tudi kakšno odvečno slabo lastnost, na primer več trušča kot včasih, zaradi motorja v zadku, ampak gledano v celem je transport z njim zdaj temeljitejši in bolj po meri časa. Saj za to pa preobrazbo so!

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*

