

## Kratek test Volkswagen caravelle 2.5 GL syncro



Kombinacija caravelle s štirikolesnim pogonom syncro in, v tem primeru, najmočnejšim motorjem je zelo posrečena. Odmisliti je treba le veliko porabo goriva, od tega kombija ne pričakovati toliko kot le od nekaj krajšega (3,5 cm) limuzinskega kombija sharana in zadovoljstvo je popolno.

Da sedite (še zmeraj) v kombiju, vas takoj opozorita precej položen, zelo velik in pretanek volan in zelo dolga in ozka, ampak ponovno odlično natančna prestavna ročica. Vrtenje volana je sicer lahko (servo), v obeh skrajnih točkah pa se začuti nekaj zategovanja zaradi štirikolesnega pogona. Armaturna plošča je limuzinska, velika, obvolanski ročici sta precej visoko nameščeni, edina vidnejša napaka pa je za volanom nameščeno stikalo za vse štiri utripalke. Ena izmed vrlin



# KOMBI ZA VSE

tega kombija je učinkovita klimatska naprava z dobro razmeščenimi zračniki po vsem prostoru. Sedeži, v testni caravelli jih je bilo sedem, so udobni, ne pretrdi, z zadovoljivimi merami in priklonim naslonjalom za roko. Sedenje na njih, predvsem v drugi in tretji vrsti, nikakor ni prenizko, kar je lastnost marsikaterega limuzinskega kombija. Caravelle je v tem primeru kar za 21 cm višji od sharana. To udobje pa vas stane letno približno 20 odstotkov več pri zavarovalnici in cestninah.

Premisleka vredno.

Ko so pri Volkswagnu prenehali izdelovati zadnjo generacijo kombijev in začeli radikalno novo generacijo, so razlagali, da zadaj nameščeni motor precej otežuje natovarjanje. Prav so imeli. Ampak sedaj so šli v novo pridobljeni prostor spraviti rezervno kolo z zajetno plastično srajco in tako so kovčki spet popraskani ali pa čudno naloženi. Dosti boljše bi bilo namestiti kolo na nosilec za zadnjimi vrati, kar seveda nekaj stane, ali pa pod dno vozila, kot pri različici z daljšo medosno razdaljo.

Najmočnejši motor, ki bi ga lahko pred volkswagenovsko kombijevsko revolucijo prenesli v nov model, je bil bokerski motor s 112 konjskimi močmi. Nadomestil ga je 2,5-litrski vrstni petvaljnik, nameščen spredaj prečno, ki

ima s predhodnikom skupen le še podoben zvok v srednjih vrtljajih, kar je dovolj za nostalgijo. Ta petvaljni motor je znan že iz passatov in santan prejšnje generacije, sedaj zmore 81 kW (110 KM) pri 4500 vrtljajih, zavrti pa se tudi vse tja do številke 5500. Največji navor doseže pri ugodnih 2200 vrtljajih, in sicer 190 Nm. Je srednje hrupen, zmeraj z dovolj moči in prožnosti, tudi na račun dolgih batnih gibov. Niso se zlagali, da po mestu porabi 16,7 litra bencina. Lahko vam je v tolažbo, da smete vanj natočiti tudi manj kakovosten, navaden neosvinčeni bencin, seveda tam, kjer ga lahko kupite. Vžiga rad, vbrizg goriva je Volkswagnove proizvodnje (digifant), ventila na valj sta dva, odmično gred pa poganja zobati jermen. Odlično se uje ma z natančnim menjalnikom in znanim štirikolesnim pogonom syncro, ki mu je treba odpustiti nekaj ječanja iz



Volan in prestavna ročica izdajata kombijevsko poreklo



zadnje preme. Vtis, da sedite skoraj v terencu, imenitno dopolnjuje visoko in dovolj veliko desno zunanje ogledalo (ki ga marsikateri terenec nima). Če zaidete na zelo slabo cesto, ne računajte toliko na 18 cm najmanjše višine kombija od tal, ampak na 296 cm medosne razdalje, kar pomeni, da boste na grbinah hitro nasedli. Sicer pa se v slabih voznih pogojih ta caravelle obnaša prav tako



**Slabo mesto za namestitev rezervnega kolesa**



**Pet valjev za res dobre vozne lastnosti**

suvereno kot pri zavidljivih hitrostnih povprečjih po avtomobilskih cestah (posoda za gorivo ima 80 litrov prostornine, kar je dovolj za 500 km s polnim plinom). Vtis o odličnosti tega kombija zaokrožuje tudi natančna in čvrsta izdelava ter oprema GL in dodatki, kot so osrednja ključavnica, res dobra klimatska naprava, električni pomik šip in tako dalje. Če se vam finančni izračun izide, kar izvolite.

**ANDREJ SUPÉ**  
Foto: TOMI LOMBAR



## Tehnični podatki

**Motor:** petvaljni - štirilaktni - vrsti - gibna prostornina 2459 cm<sup>3</sup> - kompresija 8,5:1 - največja moč 81 kW (110 KM) pri 4500/min - največji navor 190 Nm pri 2200/min - voščena gred v šestih ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - dva ventila na vsak valj - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (dijelni) - vodno hlajenje 11,5 litra - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - pestiprenski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,78; II. 2,12; III. 1,36; IV. 0,97; V. 0,76; vzvratna 3,60; diferencial 4,61 - guma 205/65 R15 (continental contact)

**Voz in obese:** 4 vrata, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese, spredaj vzdolžna vodila, vzmetni nogi, - zadaj prečna vodila, vzmetni nogi, - dvokračni zavore, spredaj kalute (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo - volan z zobato levljo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4655 mm - širina 1840 mm - višina 1940 mm - medosna razdalja 2920 mm - kolotek spredaj 1540 mm, zadaj 1575 mm - radij krog 11,7 m - **notranje:** dolžina 1630 mm - širina 1590/1690 mm - višina 940/960 mm - vzdolžnica 910-1050; 830-1000 mm - priložnik (kompleten nakladalni prostor) 5,4 m - posoda za gorivo 80 l

**Teže:** prazna vozila 1740 kg - dovoljena skupna teža 2775 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 2000 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitost 165 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva (ECE): 9,8/13,9/16,7 litra naosvinčanega bencina na 100 km

## Naše meritve

**Največja hitrost:** 167 km/h (V. prestava)

**Pospeški**

0-60 km/h	5,1 s
0-80 km/h	8,2 s
0-100 km/h	12,7 s
0-120 km/h	19,2 s
1000 m z mesta 38,4 s (144 km/h)	

**Prožnost**

1000 m od 40 km/h (IV.)	35,8 s (142 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	40,1 s (129 km/h)

**Zavorna pot**  
od 100 km/h - 59,6 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**

kazalec na	resnično
60	58,1 km/h
80	77,8 km/h
100	97,5 km/h
120	116,4 km/h

**Poraba goriva:**  
testno povprečje 17,1 l na 100 km

### Hvalimo

- vozne lastnosti
- motor
- sedeži
- menjalnik
- izdelava
- desno zunanje ogledalo
- zračenje
- oprema GL

### Grajam:

- debelina volana
- namestitev rezervnega kolesa
- poraba goriva
- namestitev stikala za vse štiri utripalke
- namestitev odprline za natakanje goriva
- ključavnice

## Končna ocena:

VW caravelle GL 2.5 syncra je zelo univerzalen kombi. Uporaben je za turistično dejavnost, kot potovalni kombi in še za vožnjo po slabih cestah. Z njim lahko polegnete do dve toni težko prikolico, vendar morate le, ali se vam to splača. Poraba goriva je velika, zavarovalnine in cestnine pa so dražje kot za le malenkost manjša vozila.