

Obarvajte si življenje

besedilo: **Aljoša Mrak** • foto: **Aleš Pavletič**

Naredite si življenje bolj pisano, prepustite se domišljiji. Čeprav pravijo, da so nemški avtomobili dolgočasni, je lahko Touran prav zanimiv!



▶ Verjetno bi dejali, da je tale Touran prišel iz kakšne delavnice predelovalcev avtomobilov, kjer so mu nataknilo le plastične obrobe na blatnike in pritaknili širše gume na izstopajoča aluminijasta platišča. Pa bi se motili. Touran Cross je tovarniška različica malce dodelanega Tourana, ki hoče biti – čeprav malce namiguje na terenskost – le oblikovno poseben. Zato je tudi za približno 12 milimetrov višji kot 'navaden' brat, ima dodatne plastične obrobe okoli blatnikov in pragov, širše koloteke ter kar 17-palčne gume velikosti 235/45. Pogon ostaja le na prednji kolesi, zato je kljub izdatni višini zaradi širših gum celo manj primeren za terenske vragolije. In verjemite nam, oranžna barva je kot nalašč za ta avtomobil. Zato se lahko znova vprašamo, ali ste res še vedno prepričani, da so nemški avtomobili oblikovno dolgočasni?

Ko smo se nehali navduševati nad zunanostjo, čeprav so plati-

šča z velikimi vijaki že skoraj kot iz oddaje Pimp My Car, smo se posvetili tehniki. Testni Touran je imel kombinacijo 1,4-litrskega prisilno polnjenega motorja TSI in menjalnika DSG. TSI je seveda trenutno zelo aktualen: dimenzijsko majhen, po masi skromen, po moči in zvočnem udobju pa prav razvajajoč. Čeprav ... S skromno maso je lega Tourana seveda izvrstna, saj ponavadi težji turbodizli poskrbijo za težak nos in s tem uhajanje nosa avtomobila iz dinamično odpelnega ovinka. Vendar to še ne pomeni, da je zaradi skromne prostornine tudi žeja kaj manjša. Pri zmerni desni nogi je bila poraba okoli devet, deset litrov neosvinčene bencina na 100 prevoženih kilometrov, pri malce zahtevnejšem vozniku pa je takoj poskočila na 13. Kar 103 kW (oziroma bolj domačih 140 KM) je pri polnem plinu več kot dovolj, malce smo le pogrešali navor pri nižjih vrtljajih.



Pravzaprav bomo rekli drugače: TSI ima to grdo lastnost, da pri počasnem speljevanju in polžji vožnji (recimo v koloni) kar malce okleva, preden polno zadaha, medtem ko tega pri TDI-ju nismo zasledili – ali pa je le manj moteče. In čeprav je moči dovolj, manjka tisti sunek v hrbet, ki ga v nasprotju s TSI-jem turbodizel z veseljem priskrbi. Skratka: 1,4-litrski motor ne more prikriti majhne prostornine. Je pa še kako res, da je TDI (vsaj kot mrzel) precej glasen, a bencinskega motorja s turbopuhalom (in z mehanskim polnilnikom) pri vožnji sploh ne slišite – slišite le široke gume! Pohvalno! In menjalnik z dvema sklopama DSG? Izvrsten, zelo hiter in učinkovit, kot bi imeli pod desnico menjalnik iz formule 1!

Touran tudi kot različica Cross ostaja predvsem zelo uporaben avtomobil. Zelo uporabna je rešitev zadnjih (treh) sedežev, ki so ločeni in omogočajo vzdolžni pomik ter preklon vsakega posebej. Seveda ob tem ne smemo pozabiti niti na sovoznikov sedež, ki se spremeni v priročno mizico. V izdatnem prostoru, ki ga ponuja vsak Touran, lahko tako prevažate tudi daljše predmete ali sestavljene vozičke, da o počitniški krami sploh ne govorimo. Pogrešali smo le zadnjo šipo, ki bi se odpirala posebej, sicer pa smo bili s prilagodljivimi zadnjimi sedeži (in uporabnim

prostorom) več kot zadovoljni.

Touran Cross je le ena od možnosti, s katero so sicer 'zapet' nemški družinski avtomobil spremenili v sproščenejšega lepota – kot bi si pri obleki odstranili kravato, odpeli gumb ovratnika in polno zadihali, če smo bolj slikoviti – seveda z vsemi prednostmi, ki jih Touran že tako ali tako ponuja! ◀◀



Volkswagen Cross Touran 1.4 TSI (103 kW)



Volkswagen Cross Touran 1.4 TSI (103 kW)

Cena osnovnega modela:	25.612 EUR
Cena testnega vozila:	28.134 EUR
NAŠE MERITVE	
<small>(T=20 °C / pr 999 mbar / rel. vl. 51 % / Stanje stavca: 13.780 km)</small>	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	10,3 s
402 m z mesta:	17,7 s (130 km/h)
1.000 m z mesta:	32,1 s (164 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV/V):	8,5/18,6
80–120 km/h (V/VI):	14,6/16,3
NAJVEČJA HITROST	
	198 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	38,7 m (AM meja 41 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	10,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
 Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina 1.390 cm³ – največja moč 103 kW (140 KM) pri 5.600/min – največji navor 210 Nm pri 1.500–4.000/min.
 Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski robotiziran menjalnik – gume 235/45 R 17 V (Dunlop SP Sport).
 Masa: prazno vozilo 1.480 kg – dovoljena skupna masa 2.180 kg.
 Mere: dolžina 4.407 mm – širina 1.794 mm – višina 1.635 mm – prtljažnik 695–1.989 l – posoda za gorivo 60 l.
 Zmogljivosti: največja hitrost 198 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,7 s – poraba goriva (ECE) 10,2/6,1/7,5 l/100 km.x

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ menjalnik DSG
- ▲ uporabnost
- ▲ tiho delovanje pri nižjih vrtljajih
- ▲ svež videz
- ▲ prostornost

- ▼ cena
- ▼ poraba goriva
- ▼ nekaj oklevanja pri speljevanju ('polžja hitrost')
- ▼ nima ločenega odpiranja zadnje šipe

Končna ocena

Ni kaj, takole opremljen Touran je pisan na kožo aktivnim ljudem, ki imajo po možnosti večjo družino – in niso ljubitelji turbodizlov. Čeprav bi se temu avtomobilu kakšen sodoben TDI prav prilegel.