

Veliki test Volkswagen Multivan 2.5 TDI (96 kW) Comfortline



**Do Frankfurta ...
... in nazaj**

Delovno okolje je, z izjemo pokončne države telesa na sedežu, zelo podobno limuzinskemu.

Bilo je zgodnjega ponedeljkovega jutra, ko sva se z redakcijskim kolegom odpravila na službeno pot v nemški Frankfurt. Kot je običaj, je on kot starešina sedel za volan in odpeljal pot do karavanškega predora, kjer sva na zadnji slovenski bencinski črpalki napolnila posodo za gorivo do vrha in jo po opravljenih najnujnejših bioloških potrebah mahnila proti Frankfurtu. Od tu naprej z mano za volanskim obročem!

Besedilo Peter Humar Foto Aleš Pavletič

V tistem trenutku še nisem vedel, da bom jaz skrbel za novega Volkswagrovega Multivana, tako da sem odpeljal celotno pot do Frankfurta povsem neobremenjeno, a kljub temu ne povsem brez številnih vtisov z vožnje.

Takoj ko sem prevzel krmilo v svoje roke, sem se osredotočil na voznikovo delovno mesto, ki sem si ga z izdatno nastavljalivostjo sedeža v vse smeri in volanskega obroča (po dosegu in višini) takoj naravnal po lastnem okusu. Pri tem naj poudarim, da se v Multivanu voznik nikakor ne bo počutil kot voznik avtobusa ali tovornjaka, saj je obroč postavljen dovolj pokončno in tudi armaturna plošča spominja bolj na limuzino kot pa na dostavnik.

»Mnogokombijeve« zunanje mere bolj spominjajo na avtobus.

Je pa res, da »Mnogokombijeve« zunanje mere toliko bolj spominjajo na avtobus. Kasnejši pregled tehničnih podatkov je moj prvotni občutek potrdil, saj se Multivan s kar 4,89 metra skupne dolžine spogleduje že z visokim avtomobilskim razredom, kjer nastopajo Mercedesov razred S, Beemvejeva Sedmica in hišni Phaeton. In ne boste verjeli, tudi sama vožnja je podobno udobna kot pri naštetih avtomobilih visokega razreda, saj je požiranje cestnih neravnin vedno učinkovito ne glede na podlago, ki jo kolesa povozijo oziroma prevozijo. Podobno učinkovita kot podvozje sta bila tudi prednja žarometi. Slednja tudi brez ksenonske tehnike (te si ne morete omisliti tudi za doplačilo) odlično razsvetljujejo cesto pred vozilom, kar močno olajša nabiranje kilometrov tudi ponoči.

Sama vožnja je torej udobna in z učinkovitimi žarometi tudi vedno varna; kaj pa pogonski sklop: ali je dorasel nalogi, ki so mu jo

S sedežema v drugi vrsti in sredinsko mizico si lahko uredite že pravo malo pisarno na štirih kolesih.





1. Razsvetljeni napis Multivan vas ponoči pri vstopanju v vozilo vsakič znova pozdravi. **2.** V vzdolžno pomični in v več smeri nastavljeni mizici na sredini vozila se skrivajo številni odlagalni predali. **3.** Na samostojnih sedežih v drugi vrsti bosta potnika sedela enako odlično kot voznik in sovoznik v prvi vrsti sedežev.

Drugo mnenje

Vinko Kernc Kdor misli, da je to dostavnik s sedeži, se krepko moti. No, lahko da je tam nekje v genih, ampak plastična kirurgija je tule vrhunska. Sedem ur za pot iz Ljubljane v Frankfurt brez dolivanja goriva in »nepolomljeni« potniki v njem - marsikateri osebni avtomobil ne doseže teh kriterijev.

Matevž Korošec Ste ljubitelj limuzinskih kombijev? Potem ob Grand Espaceih, Voyagerjih, Previah in podobnih velikoprostornežih morda le ne bo odveč pomisliti še na Multivana. Prostora v njem je namreč več, sedenje je udobnejše, počutje prijetnejše, motor zmogljivejši, ne nazadnje pa tudi cena, seveda v primerjavi s preostali mi omenjenimi tekmeči, nikakor ni pretirana.

Volkswagnovi inženirji naložili v Multivanu?

Brez kakršnegakoli obotavljanja ali razmišljanja lahko na to vprašanje le pritrdilno pokimamo. Poltretji liter delovne prostornine, v katerega turbopuhalo nadtlačno vpihuje polnilni zrak, razvije (v preizkušeni različici) največ 96 kilovatov oziroma 130 konjskih moči in 340 njutonmetrov. Številke, ki se izkažejo na cesti, tudi avtomobilski, za povsem zadostne. Na poti, dolgi dobrih 700 kilometrov, namreč ni bilo klanca, ki bi opazneje pobral sapo agregatu, tako da nisem pretirano pogosto posegal po natančni in dovolj hitri prestavni ročici šeststopenjskega ročnega menjalnika. Pri slednji pa le še ena opazka. Inženirji so jo namreč prestavili z dna vozila na armaturno ploščo neposredno ob volanski obroč, kar pomeni, da je zdaj nameščena dosti bolj priročno.

Prvi stvari, nad kateri sem se »spravil«, sta bili notranja prilagoditev in uporabnost razpoložljivega prostora.

Na sami poti in tudi na prvem cilju (Frankfurtu) pa sem spoznal še eno prednost visokega Multivana, vendar je ta po drugi strani zaradi visokih bokov lahko tudi pomanjkljivost. Visoka namestitvev sedežev oziroma zadnje klopi omogoča vsem sedmim osebam v vozilu izredno dober pregled nad dogajanjem pred vozilom in okoli njega. In kaj naj bi bila pomanjkljivost? Visoki boki vozila! Tako je, v mestu, kjer veliko menjavamo vozne pasove in seveda tudi parkiramo, vam bodo prav visoki boki povzročili nekaj sivih las, saj predvsem pri vožnji nazaj dobesedno tipate morebitne nizke in majhne ovire (količke, cvetlična korita ipd.) za vozilom. Zaradi tega bi vam na tem mestu to-

plo priporočili doplačilo za sistem za pomoč pri parkiranju, ki bo pri nakupu novega Multivana vašo denarnico olajšal še za dodatnih 76.900 SIT (tipanje samo za zadnjim odbijačem) oziroma 134.200 SIT, če si boste želeli varovati tudi sprednji odbijač Multivana. Ne toliko slabost kot le omembe vredno pa se mi je zdelo prebijanje skozi nekatere tesne uličice Frankfurta, kjer sem še enkrat občutil že omenjeno zajetnost Mnogokombija.

Izredne hvale pa je vredna gospodarnost Multivanovega motorja, ki je od Karavank do Frankfurta vzdržal brez vmesnega postanka na bencinski črpalki. Tudi v splošnem se je Multivan 2.5 TDI izkazal za zgledno gospodarni potovalnik, saj je na našem testu v povprečju porabil ugodnih devet litrov plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Seveda je ta ob priganjanju in dolgotrajnejšem stanju v mestnem vrvežu narasla tudi opazno čez 10 litrov, a se je hkrati pri izrazito zunajmestni vožnji spustila tudi do varčnih osmih stokilometrskih litrov plinskega olja.

Glede na to, da na povratni poti v Ljubljano nisem odkril pretresljivih novosti, sem jih moral seveda poiskati v Ljubljani. Res je, na poti nazaj sem bil že obveščten, da sem zadolžen za Multivana.

Prvi stvari, nad kateri sem se »spravil«, sta bili seveda notranja prilagoditev in uporabnost razpoložljivega prostora. Navsezadnje pri Volkswagnu slednjo obešajo na največji zvon. Kot sem že rekel, sta samostojna sedeža v drugi vrsti vzdolžno pomična in vrtljiva v navpični osi. Hkrati imata na obeh straneh tudi po višini nastavljen naslon za roke obeh potnikov. Za piko na i sta oba odstranljiva. Če vam zaupam še, da je samo en sedež težak nekaj dekagramov čez mejo 40 kilogramov, potem mi najbrž ni treba na dolgo razlagati, da je bolje, če vam



pri njegovem prenašanju iz ali v avtomobil nekdo priskoči na pomoč. Enako je zadnja klop vzdolžno pomična in odstranljiva iz vozila. Toda pozor! Ta je s 86 kilogrami več kot še enkrat težja od posameznega sedeža v drugi vrsti. Zato skoraj zapovedujem dva (krepka) dedca pri prenašanju. Dame, pa prosim, brez zamere. Še ena domiselna rešitev, ki so jo Volkswagnovci vgradili v zadnjo klop, je njena zmožnost pretvorbe v ležišče. Res je, z nekaj ne prav najlažjimi potezami se ta pretvori v popolnoma ravno posteljo, ki je za mojih 184 centimetrov seveda prekratka, zato sem jo preprosto podaljšal še s sedežema v drugi vrsti. Pred tem sem jima moral samo prekucniti naslona in voila: približno dva metra dolga postelja me je že vabila na sladek spanec. Saj ne, da sem imel čas zanj, ker me je čakalo še pol neodkrite Multivanove notranjosti. Del te je tudi sredinski element, ki je nasajen na vzdolžna vodila v osrednjem delu vozila.

Ta je tako kot sedeži in klop vzdolžno pomičen in odstranljiv iz vozila. Med vsemi odstranljivimi deli Multivanove notranjosti je tudi najlažji, saj tehta »samo« dobrih 17 kilogramov. To je celo en kilogram več kot tehta Touranov sedež v drugi vrsti!? Seveda pa ta element nečemu služi, saj ni tam zato, da se boste ob njega spotikali, ali zato, da bi vam kradel prostor v vozilu. Ne, to je prava mala »mizica pogrnjena«. Iz nizkega kosa plastike se namreč ob pritisku na gumb (ob hidravlični pomoči) dvigne njen zgornji del, ki sem ga nato preprosto pretvoril še v okroglo in priročno mizico. Mizica pa je še toliko bolj priročna, ker jo lahko sukamo v levo oziroma desno stran, kjer se približa potniku na levem ali desnem sedežu.

Uporabnost notranjosti v vsakem avtomobilu povečujejo tudi številni odlagalni predali. Ti so v Multivanu pošteno odmerjeni in jih najdemo pod obema sedežema v drugi vrsti, nekaj jih je v sredinski mizici, trije pa so skriti tudi v spodnjem delu zadnje sedežne klopi. Po dva velika predala najdemo še v obeh prednjih vratih, pred sovoznikom (ta je edini v kabini osvetljen, opremljen s ključavnico in hlajen) in na sredini armaturne plošče (na žalost neosvetljen). Velik prostor,

1. Iz zadnje klopi in sedežev v drugi vrsti si lahko posteljete pravcavo posteljo s povsem ravnim, a rahlo trdim ležiščem. 2. Prezračevalne šobe odlične tripodročne samodejne klimatske naprave za zadnji del vozila so nameščene skupaj s krmilnimi stikali na stropu.



namenjen odlaganju tudi 1,5-litrskih plastenk, je še med voznikom in sovoznikom pod armaturno ploščo, dve malo manjši držali za pijačo pa sta poleg pepelnika na sredinski konzoli pod prestavno ročico.

Za dobro počutje med vožnjo poskrbi tudi tripodročna samodejna klimatska naprava. Ta z ločenim uravnavanjem temperature pri vozniku in sovozniku skrbi za njuno dobro počutje. Dodatno tretje področje odlične klimatske naprave pa je namenjeno zadnjima dvema vrstama sedežev. Tam lahko določate tako temperaturo kot moč strujanja zraka skozi zračnike v stropu in iz stebričkov. V vseh pogledih je za voznika in njegovih šest potnikov, tudi na izredno dolgih poteh, v Multivanu več kot dobro poskrbljeno.

In koliko natančno bo to razvajanje potnikov v Volkswagnovem Multivanu potencialnega kupca stalo? Če se bo odločil za testno vozilo, dobrih 8,9 milijona tolarjev. Je to velika, majhna ali ravno prava vsota denarja? No, če sem čisto odkrit, je končna ocena še najbolj odvisna od vas! Če se imate recimo za osebo, ki bo s pridom izkoriščala številne Multivanove izrazito potovalno in uporabniško usmerjene odlike, potem je nakup nedvomno vreden vsakega tolarja iz vaše denarnice. Za vse druge, ki niste ravno potovalni tip ali ne premorete velike družine, ki bi jo »spakirali« s seboj na nedeljski izlet, bo nakup Multivana slaba naložba, saj preprosto ne boste izkoristili številnih prednosti Multivanov. Navsezadnje so bile prav te »krive«, da sva s kolegom 1750 kilometrov dolgo pot od Ljubljane do Frankfurta in nazaj prevozila zanesljivo, hitro, udobno in varno. ■

| KOLIKO STANE | SIT |
|--------------------------------|----------------|
| Dodatna oprema | |
| ESP | 164.900 |
| Varnostna zavesa zadaj | 98.200 |
| Tripodročna klimatska naprava | 233.700 |
| Sistem za pomoč pri parkiranju | |
| zadaj/spredaj in zadaj | 76.900/134.200 |
| Izmenjevalnik CD-jev | 106.000 |
| Alarmna naprava | 63.000 |
| Tipalo za dež | 34.300 |
| Večopravilni volanski obroč | 179.600 |
| Nekateri nadomestni deli | |
| Prednji žaromet s smernikom | 51.700 |
| Prednja meglenska | 18.700 |
| Prednji odbijač | 100.900 |
| Okrasna maska | 18.500 |
| Prednja šipa | 52.500 |
| Znak | 5.800 |
| Prednji blatnik | 55.600 |

| Tabela konkurence | |
|--|---------------------|
| Model | |
| Volkswagen Multivan | Mercedes-Benz Viano |
| 2.5 TDI Trendline | 2.2 CDI Fun |
| 5-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni |
| Renault Grand Espace | |
| 2.2 dCi Expression | |
| 4-valjni - vrstni | |
| motor (zasnova) | |
| gibna prostornina (cm³) | |
| največja moč (kW/KM pri 1/min) | |
| največji navor (Nm pri 1/min) | |
| dolžina × širina × višina (mm) | |
| največja hitrost (km/h) | |
| pospešek 0-100 km/h (s) | |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | |
| cena osnovnega modela (SIT) | |

| | | | |
|--|---------------------|---------------------|----------------------|
| | | | |
| | Volkswagen Multivan | Mercedes-Benz Viano | Renault Grand Espace |
| | 2.5 TDI Trendline | 2.2 CDI Fun | 2.2 dCi Expression |
| | 5-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni |
| motor (zasnova) | | | |
| gibna prostornina (cm³) | 2460 | 2148 | 2188 |
| največja moč (kW/KM pri 1/min) | 96/130 pri 3500 | 110/150 pri 3800 | 110/150 pri 4000 |
| največji navor (Nm pri 1/min) | 340 pri 2000 | 330 pri 1800-2400 | 320 pri 1750 |
| dolžina × širina × višina (mm) | 4890 × 1904 × 1945 | 4993 × 1901 × 1475 | 4861 × 1860 × 1746 |
| največja hitrost (km/h) | 168 | 174 | 190 |
| pospešek 0-100 km/h (s) | 15,3 | 13,0 | 11,5 |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 10,5/6,6/8,0 | 8,6 * | 10,5/6,5/7,9 |
| cena osnovnega modela (SIT) | 7.812.324 | 7.311.230 | 7.380.000 |

* - povprečna poraba goriva

Volkswagen Multivan 2.5 TDI (96 kW) Comfortline



CENA: [Porsche Slovenija]
OSNOVNI MODEL: 8.426.000 SIT
TESTNO VOZILO: 8.922.000 SIT
Moč: 96 kW (130 KM)
Pospešek: 15,4 s
Največja hitrost: 171 km/h
Povpr. poraba: 9,0 l/100 km

Garancija:
2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 leta garancije za lak
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 15.000 km
sistematični pregled na 30.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

| | | | |
|------------------------------|-----------|---------------------------------|-------------|
| redni servisi, delo: | 26.880 | obvezno zavarovanje (2): | 309.000 |
| material: | 113.200 | kasko zavarovanje (2): | 943.800 |
| gorivo | 1.484.100 | | |
| gume (1): | 439.880 | Skupaj: | 8.176.860 |
| izguba vrednosti po 3 letih: | 4.860.000 | Strošek za prevoženi km: | 81,8 SIT/km |

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 3 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

| | |
|-----------------|----------|
| Pospeški | s |
| 0-80 km/h: | 10,0 |
| 0-100 km/h: | 15,4 |
| 0-120 km/h: | 22,3 |
| 0-140 km/h: | 34,9 |
| 1000 m z mesta: | 36,5 |

| | |
|-------------------|----------|
| Prožnost | s |
| 50-90 km/h (IV.): | 9,3 |
| 80-120 km/h (V.): | 13,8 |

Največja hitrost 171 km/h (VI. prestava)

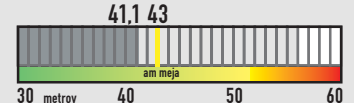
| | |
|--------------------------------|-----------------|
| Poraba goriva | l/100 km |
| najmanjše povprečje | 8,0 |
| največje povprečje | 10,6 |
| skupno testno povprečje | 9,0 |



Trušč v notranjosti

| Prestava | III. | IV. | V. | VI. |
|------------|------|-----|----|-----|
| 50 km/h | 60 | 58 | 59 | 58 |
| 90 km/h | 65 | 64 | 63 | 63 |
| 130 km/h | | 68 | 68 | 67 |
| Prosti tek | | | | 46 |

Zavorna pot od 100 km/h: 41,1 m (AM meja 43 m)



Napake med testom

- škripanje voznikovega sedeža

Diagram menjalnika:

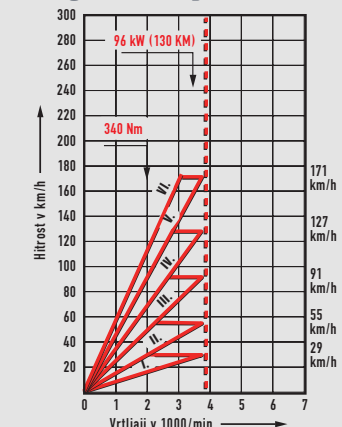
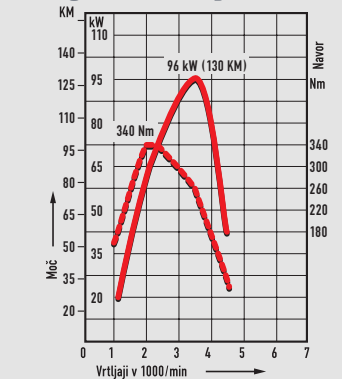


Diagram motorja:



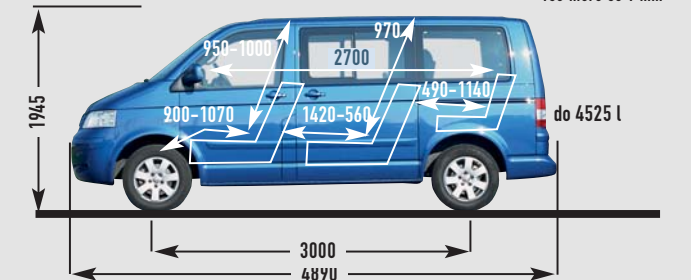
Užitek v vožnji:

Že res, da pretresljivega užitka z Multivanom med zaviranimi ovinkami ne boste doživeli. A verjemite nam, še tako dolga pot bo z njim minila, kot bi trenil. Novi Multivan je potovalnik.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,0 × 95,5 mm - gibna prostornina 2460 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 96 kW (130 KM) pri 3500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,1 m/s - specifična moč 39,0 kW/l (53,1 KM/l) - največji navor 340 Nm pri 2000/min - 1 odmična gred v glavi (zobniki) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu črpalka-šoba - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,570; II. 1,900; III. 1,620; IV. 1,160; V. 0,860; VI. 0,730; vzvratna 4,500 - diferencial za prestavi I. in II. 4,600, za prestave III., IV., V., VI. 3,286 - platišča 6,5J × 16 - gume 215/65 R 16 C, kotalni obseg 2,07 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 51,7 km/h. **Voz in obse:** limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, poševna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne (prisilno hlajene), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica ob voznikovem sedežu med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2274 kg - dovoljena skupna masa 3000 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 168 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,3 s - poraba goriva (ECE) 10,5/6,6/8,0 l/100 km

Mere: vse mere so v mm



Zunanje mere: širina vozila 1904 mm - kolotek spredaj 1628 mm - zadaj 1628 mm - rajdni krog 11,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1500 mm, v sredini 1610 mm, zadaj 1630 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, srednji sedež 430 mm, zadnja klop 490 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 80 l.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonit (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: čelni varnostni blazini spredaj - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi spredaj - ABS - ASR - ESP - servo volan - klimatska naprava - 7 vzglavnikov - 7 tritočkovnih varnostnih pasov - električni pomik stekel spredaj - ogrevani vzvratni ogledali - potovano - grelje sedežev - stikalo za dnevne luči - pravo rezervno kolo - po višini nastavljeni voznikov sedež

ocena

| | | |
|-----------------------|-----|--|
| Zunanost (15) | 13 | Če vam je bil prejšnji Multivan všeč, vam bo ta še bolj. Glede kakovosti izdelave naj povemo samo, da je na Volkswagnovi stopnji. |
| Notranost (140) | 127 | V notranjosti Multivana ni pretiranih slabosti, le odličnosti. Tam prevladujejo namreč prostornost, udobje in prilagodljivost razpoložljivega prostora. Kakovost je tudi tu na Volkswagnovi stopnji. |
| Motor, menjalnik (40) | 37 | Izbira 2,5-litrskega motorja TDI s 96 kilovati v povezavi s šeststopenjskim ročnim menjalnikom se je po naših izkušnjah izkazala za odlično izbiro. |
| Vozne lastnosti (95) | 73 | Vozne lastnosti glede na višino Multivana nikakor niso dirkalno, temveč potovalno usmerjene. Podvožje navdušuje z učinkovitim prestrezanjem cestnih neravnin. Navdušuje odlično nameščena prestavna ročica. |
| Zmogljivosti (35) | 27 | Pospeški zaradi dobre 2,2 tone ne morejo biti bliskoviti in tudi niso. Prožnost je značilno TDI-jevska, torej odlična, enako velja za končno hitrost, ki je več kot zadovoljljiva za kombije. |
| Varnost (45) | 35 | Za prednja sedeža je glede varnostnih blazin dobro poskrbljeno, medtem ko morate za zadnje poskrbeti z doplačili. Zavorna pot je, če upoštevamo 2,2 tone lastne mase, dobra. Tudi za aktivno varnost je dobro poskrbljeno. |
| Gospodarnost (50) | 32 | Za odšteti denar vam Multivan ponuja veliko. Poraba goriva je ugodna in le tolikšna, kot vi od avtomobila zahtevate. Pri ponovni prodaji vam bosta pomagala značka VW in napis TDI na zadku vozila. |

Skupaj 344

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ splošno udobje
- ▲ poraba goriva
- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ zavore
- ▲ »piknik« mizica
- ▲ postelja iz sedežev
- ▲ prostornost
- ▲ prilagodljivost notranjosti
- ▲ žarometa

- ▼ preglednost nazaj in vstran
- ▼ ni sistema za pomoč pri parkiranju
- ▼ za prenašanje zelo težka sedeža v drugi vrsti in klop v tretji vrsti