

Specializacija na vseh področjih je dosegla raven, ob kateri že dolgo ni več mogoče govoriti o univerzalnih stvareh. Ampak če pogledamo neko aktivno družino, tako modno v današnjem času, potem univerzalna reč obstaja. Vsaj glede prevoza.

► Na eni strani s(m)o uporabniki; mi, če je že ne zahtevamo, si univerzalnosti vsaj močno želimo. Tudi ali predvsem pri avtomobilih, ki so, kot je splošno znano, drugi največji nakup v človekovem življenju.

Na drugi strani so avtomobilski proizvajalci. Ti vse to vedo, vsaj večina njih, in ponujajo vsak svoje videnje univerzalnega izdelka tistim, ki univerzalnega iščejo. Vsi namreč nis(m)o takšni, marsikdo želi ravno nasprotno, torej nekaj zelo specifičnega.

Ampak če se postavimo v vlogo proizvajalca univerzalnega avtomobila; kako bi zastavili okvirje?

Prvič, na podlagi ugotovitve, da ljudje v avtomobilu ne trpijo prav radi, bi jim ponudili udobno okolje. Najprej bi jim ustvarili prostor, v katerem bi si lahko odlično nastavili položaj za volanom, potem naredili sedeže udobne tudi na daljši vožnji (torej ne preveč mehke), jim dodali nekaj še ne moteče bočne opore, sedežem pa namenili razkošne mere, za vsak primer tudi nekoliko bolj v širino, saj univerzalnosti ne iščejo mladi vozniki, ampak zrelejši ljudje. Poskrbeli bi za ergonomijo in za vsak najmanjši detajl.

Drugič, iz istega razloga bi ljudem ponudili naprave, ki naj bodo tako dobre, da jih po možnosti sploh ne bi opazili. Na primer

Univerzalne zadeve



Petim osebam so namenili dovolj prostora, tudi če so vsi odrasli in na vseh petih mestih. Brez kompromisov.



klimatsko napravo, ki bi v vlažnih dneh dovolj hitro odrosila šipe, v vročih dneh hitro ohladila notranjost, a pri tem ne podhladila žive vsebine, skratka, da v komande ni treba posegati pri vsaki majhni spremembi zunanje klime. Merilnike bi naredili dovolj velike, da so jasno in hitro berljivi. Potovalni računalnik bi opremili z veliko podatki, a tudi s preprostim in učinkovitim krmiljenjem ter z ustreznim podajanjem informacij, da te ne bi bile moteče. Ker vemo, da se pogosto vozimo



tudi ponoči, bi notranjosti namenili dovolj lučk: vsaj štiri bralne, dve za dno pri vozniku in sovozniku ter eno za v prtljažnik. Poskrbeli bi za ergonomijo in za vsak najmanjši detajl.

Petič, da bi zadovoljili njihove potovalne želje, bi jim namenili prostor za stvari. Za majhne stvari bi jim po kokpitu postavili več uporabnih predalov, tiste v vratih bi recimo obložili s filcem, da stvari v njih

Na podlagi ugotovitve, da ljudje v avtomobilu ne trpijo prav radi, so jim ponudili udobno okolje.

Tretjič, če bi načrtovali avtomobil za pet oseb, bi petim osebam namenili dovolj prostora, tudi če so vsi odrasli in na vseh petih mestih. Brez kompromisov.

Četrtič, ker ljudje v avtomobilu radi poslušajo marsikaj, od poročil do glasbe, takšne in drugačne, bi jim namenili avdio-sistem, ki sicer ne bi nosil nobenega zvenečega imena, bi pa bil dovolj zmogljiv, da bi korektno igral vsako glasbo vse do komada Airmail Special Elle Fitzgerald. Poleg tega bi jim na isti, velik in za dotik občutljiv zaslon namestili dobro navigacijo, ki bi znala več, kot bi jo znala večina uporabnikov vprašati. Jasno, varnosti na ljubo bi temu sistemu dodali še bluetooth za varno telefoniranje.

ne bi (glasno) drsele sem in tja, za povrh pa bi jih naredili tako velike, da bi vanje spravili tudi veliko plastenko. Vemo, da na poti ljudje postanejo žejni, in vemo, da morajo biti stvari v avtomobilu pospravljene. Predal pred sovoznikom bi imel ključavnico, osvetlitev in možnost hlajenja. Pločevinkam bi namenili štiri dobra mesta. Potem so tu še velike stvari. Njim namenimo že v osnovi ogromen prtljažnik, ki ga lahko potem tretjinsko podaljšamo – ali s sedeža ali iz prtljažnega dela z dodatnim vzvodom. Nastala podaljšana površina bi bila skoraj vodoravna, za tiste, ki bi hoteli popolnoma vodoravno, pa bi predvideli tudi možnost dviga sedalnega dela, da bi bilo potem zvrnjeno naslonja-

lo res vodoravno. Za vsak primer bi jim v prtljažniku ponudili še nekaj manjših predalov oziroma utorov.

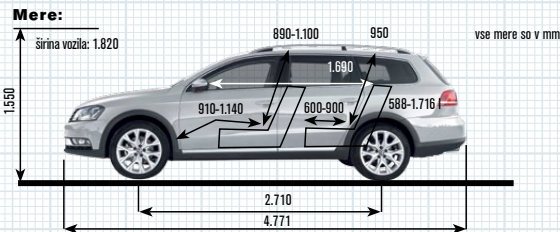
Šestič, ker so ljudje danes za varnost precej dovzetni, ne bi poskrbeli le za standardno varnostno opremo, ampak bi jo nadgradili še z aktivnim sistemom za ohranjanje prometnega pasu, s sistemom za mrtve kote, s pametnim tempomatom, ki bi znal zavreti do zaustavitve, ter s sistemom za zaviranje v sili, se pa razume, da bi imel naš avtomobil tudi parkirni pripomoček z zvočnim in slikovnim prikazom, učinkovite brisalnice, odlične žaromete in nelinearno skalo merilnika hitrosti skupaj z možnostjo natančnega, digitalnega prikaza trenutne hitrosti.

Sedmič, da bi bila vožnja lahkotna, bi mehaniko opremili z ustreznimi komandami, torej z dobrim volanskim sistemom, dobro prestavno ročico in dobrimi stopalkami. Seveda bi bila zelo dobra tudi mehanika: podvozje, denimo, bi bilo dovolj togo za vožnjo v prečnih nagibih, a dovolj udobno za vožnjo čez luknje in grbine, hkrati pa zanesljivo in predvidljivo do največjih hitrosti. Motor bi bil turbodizel, ker ponuja veliko navora v spodnjem in srednjem področju vrtljajev, poleg tega razvije dovolj moči za hitro vožnjo in zna biti tudi varčen. Pri 60 kilometrih na uro ne bi smel porabiti več kot pet, pri 100 ne več kot 5,7, pri 130 ne več kot osem in pri 160 ne več kot 9,6 litra goriva na 100 kilometrov. Menjalnik bi bil takšen, da bi s samodejnostjo zadovoljil lažne voznike, z ročnim načinom, pa tudi s športnim programom in vključno z zavolanskima ročicama pa bi bil ljub bolj dinamičnim voznikom. Pogon bi bil štirikolesni, in to takšen, da bi se vklopil sam, ko bi bilo to potrebno, da ne bi zaradi njega avtomobil porabil preveč goriva. Za vsak primer bi treh avtomobila še nekoliko dvignili, da ne bi nasedel, ko bi se z družino odpravljali na izlete v naravo in v neznanu.

Načrt je odličen, ima pa eno samo napako: nekdo je to naredil pred nami. Volkswagen s Passatom Alltrackom. Popolnoma mogoče je, da kaj dosti boljše univerzalne zadeve trenutno ni. **KK**

TEHNIČNI PODATKI

CENA:	(Porsche Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model:	37.557 EUR
Testno vozilo:	46.888 EUR
Moč:	125 kW (170 KM)
Pospesek:	7,4 s
Največja hitrost:	214 km/h
Povpr. poraba:	8,4 l/100 km



NAŠE MERITVE

T = 16 °C / p = 1.031 mbar / rel. vl. = 47 % / Stanje kilometrskega števca: 1.995 km

Vozne lastnosti

Pospeski	s
0-100 km/h:	9,1
402 m z mesta:	16,6 (142 km/h)

Prožnost

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

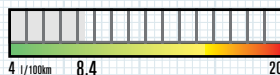
Največja hitrost

211 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km

najmanjše povprečje	7,4
največje povprečje	10,5
skupno testno povprečje	8,4



Truš v notranjosti

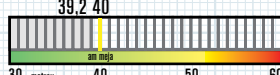
dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	55	54	54
90 km/h	64	62	60	60
130 km/h		65	64	63
Prosti tek				38

Zavorna pot

od 100 km/h:
(AM meja 40 m)

m



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

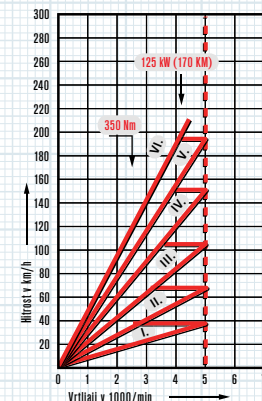
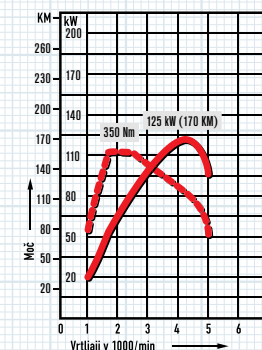


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊😊
Varno dvignjen trebuh in razmeroma hiter štirikolesni pogon sta lahko zabavna na lepem makadamu ...

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 1.968 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 4.200/min - največji navor 350 Nm pri 1.750-2.500/min. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - gume 225/50/R17 V (Continental ContiSportContact). **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijaki vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 11,4 m - posoda za gorivo 68 l. **Mase:** prazno vozilo 1.725 kg - dovoljena skupna masa 2.300 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 211 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 - poraba goriva (ECE) 7,0/5,3/5,9 l/100 km, izpust CO₂ 155 g/km.

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



OCENA

Zunanost (15)	13	Diskretna privzdigjenost v nežno terensko vozilo.
Notranost (125)	112	Izjemna prostornost, odlična sedeža, dovršene podrobnosti, prilagodljiv prtljažnik, ogromno prostora za malenkosti ...
Motor, pogon, podvozje (65)	55	Zelo dober motor, zmoglen zunajcestnih in dinamične cestne vožnje. Odličen menjalnik.
Vozne lastnosti (70)	62	Univerzalen tip: na cesti le malo slabši od Passata, zunaj nje pa krepko boljši. Tudi na makadamu odlično.
Zmogljivosti (35)	27	Zelo dinamičen tip, čeprav mu pri nekaj večjih obremenitvah pojenjajo moči.
Varnost (45)	40	Vzoren paket vseh varnostnih področij.
Gospodarnost (65)	46	Zna biti zmeren pri porabi, ampak cena je že precej daleč od 'ljudskega vozila'.
Skupaj	355	Alltracka ne kupi človek kar tako, za vsak primer; imeti mora precej dober razlog. Je pa skoraj enako vsakdanje družinsko opravilo kot običajen Passat, navsezadnje pa tudi dosti dražji ni, če ju primerjate enako opremljena. Če ste pogosto v blatu ali na snegu, razmislite o njem. Pri ocenah se je na las približal petici.

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

- ▲ notranja prostornost
- ▲ ergonomija
- ▲ dodelane podrobnosti v notranjosti
- ▲ prtljažnik: velikost in prilagodljivost
- ▲ prikaz informacij
- ▲ korekten videz zunaj in znotraj
- ▲ motor in pogon
- ▲ oprema
- ▼ cena
- ▼ neenakomerno zaviranje tempomata
- ▼ nerodni gumbi na volanskem obroču
- ▼ omejena aktivnost nekaterih varnostnih asistenčnih sistemov