besedilo: **Vinko Kernc** • foto: **Aleš Pavletič**

Ali leti?

Znanec je, potem ko je prvič sedel vanj, ustrelil: »A leti ta reč?« Ja, leti. Ampak zelo zelo nizko.

Saj se še spomnite: skoraj hkrati z njim, leta 2002, se je rodil tudi Cayenne (zima 02/03), kasneje, natančneje pred dvema letoma, pa še Q7. Trije genetsko enaki, a obenem tako različni. Touareg z nedavnim obiskom kozmetičnega salona ni spremenil svoje pojave, tudi v širšem pomenu besede ne. Ohranja motorje s poudarki na družini TDI, ki mu tudi v praksi odlično pristajajo, ohranja pa seveda tudi zunanji videz in obliko, ki vsaj na (zelo) daleč namigujeta, da bi morda tole hotel biti Golf Grande XXL Country.

Ni treba biti ljubitelj avtomobilov te znamke, da bi vam postal všeč. Že z zunanjim videzom očara, saj kar nekako, tudi po predstavitvi Q7, ostaja (vsaj za veliko večino) najčednejši izdelek nad to platformo. Pravzaprav mu v okviru tega Volkswagnova značka prej škoduje kot koristi. Ampak tako pač je s to koncernsko dizajnersko filozofijo.

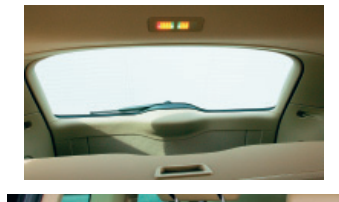
Tisto, česar ni opravila zunanjost, uspešno dopolni počutje v vožnji. Touaregu nič ne manjka; okej, je terenec, vsaj v svoji mehkejši izvedbi, ampak le redki v praksi vidijo kaj drugega kot asfalt, zato je morda o terenu pri Touaregu nesmiselno razglabljati. Ta puščavski nomad, kot namiguje njegovo ime, se vseeno zelo dobro, če že ne celo odlično, počuti na asfaltu. Ja, v mestu, če silite v njegove ozke predele, ali na parkirišči mega-nakupovalnih centrov je že dobro, če do mer nimate predsodka, veliko pa pomagajo tudi dobra vidljivost (nazaj) in parkirni PDC na obeh koncih avtomobila. Avtomobilska cesta je pravzaprav njegov prvi dom, še posebej s tem motorjem, ki razvaja z večjim navorom, kot ga zmore bencinski 4.2 V8. Menjalnik je seveda samodejni in v praksi takšen, da voznik že počasi pozablja, kaj menjalnik pravzaprav sploh je. Z ročico mu pove, kaj od njega hoče, potem pa to delo tako dobro opravlja (v obeh programih za vožnjo naprej), da se tudi zahtevnejši voznik ne zmrduje. Podobno je tudi na podeželskih cestah, kjer velik navor in odličen menjalnik dovolita lagodno krožarjenje ali bolj dinamično hitenje.

Če je res nujno, se Touareg izkaže tudi v hitrosti. Pri polnem plinu menjalnik pretika pri 4.200 motornih vrtljajih v minuti, kljub zimski obutvi pri letnih temperaturah in visoko nasajeni karoseriji pa preseneti lega na cesti. Kar opazno se spremeni značaj blaženje, če vklopite športni program, saj takrat pod zadnjicami postane precej bolj trdo, a zato tudi opazno bolj zanesljivo v ovinkih. Res je, fizika in tehnika v teoriji sicer odsvetujeta drvenje v ovinkih, ampak kdor zna, tudi nad Touaregom ne bo razočaran.

Ker hoče zbujati terenski značaj, se to nekje pozna. Na primer pri kakih 140 kilometrih na uro se že zaznavno oglasi piš vetra, divjanje po avtomobilski cesti (močno pospeševanje in močno zaviranje pred počasnejšim) pa dvigne porabo goriva tudi na 17 litrov na sto kilometrov.

Touareg ima tudi slabo lastnost. Takšen, kot ga vidite na fotografijah in kot preberete v nadnaslovu, je vreden slabih 52 evrskih tisočakov. V osnovi. Jasno, da iz salona ne morete brez funkcijskega, komfortnega, krom style, pomnilnega 2 in vizualnega paketa (kot jih pri VW imenujejo), pa brez kovinske barve, pa brez pripomčka pri menjavi voznega pasu, modrega zoba, kamere za vzvratno vožnjo, navigacije, vreče za smuči, strešnih letev, zračnega vzmetenja in alarma. Prodajte (ne preveč starega) Golfa, ker je treba za našteta doplačila odšteti 18 tisoč evrov!

> "Prodajte (ne preveč starega) Golfa, ker je za našteta doplačila treba odšteti 18 tisoč evrov!"



Ampak ko ga enkrat imate, so reči bolj prijazne. In tule nastopi znanec iz uvoda in njegova asociacija na letenje. Najprej merilniki: čedni in razkošnega videza marsikoga navdušijo s številnostjo (vrtljaji, hitrost, temperatura motornega olja in hladilne tekočine, električna napetost), dopolnjuje pa jih več večjih in manjših zaslonov s številnimi podatki, med drugim tudi s trojnim (!) potovalnim računalnikom ter možnostjo dodatne informacije o hitrosti vozila v miljah na uro. Ravno toliko, da vas ne preseneti radar, če z njim preplavate vsaj Rokavski preliv, če že ne kakšno večjo lužo. Zanimivo je, da informacijski sistem pove tudi, kolikšen je odklon volanskega mehanizma, natančni zemljepisna dolžina in širina pa tako in tako spadata v paket navigacije.

Touareg je velik in velik je njegov volanski obroč. Ne moti, bolj neprijetno je, da je obroč precej tanek, obvolanski ročici pa za pravilno držanje obroča prenizki. Povsem drugačen od kateregakoli podobnega izdelka pa je Touareg pri upravljanju z drugotnimi funkcijami. Njim je namenjenih osem tu, 13 tam, pa šest tule ... Najmanj 77 gumbov vseh vrst je na armaturni plošči in v njeni neposredni bližini. Kak dan, dva traja, da se v tej poplavi znajdete. Upravljanje, ki ga Audi pozna pod oznako MMI, kot kaže v tem koncernu kljub številnim dodatkom, ki jih je treba nadzorovati, pri Volkswagnih ne pride v poštev. Škoda.

Namerno povsem na koncu pa še o videzu notranjosti. Ta je razkošna in prestižna že na prvi pogled – z materiali, z obdelavo in z izdelavo. Morda marsikdo niti ne bo opazil, vsaj prvi hip ne, ampak kdor je bolj pikolovske sorte, mu ne uide neskladnost. Znotraj (v testnem vozilu) so črna in bež plastika, bež (drugačen odtenek) strop iz blaga, bež (spet drugačen odtenek) usnje ter vložki iz lesa in aluminija. Lahko bi rekli, da je na meji med okusom in kičem, sreča pa je, da lahko kot kupec vplivate na marsikaj od tega.

Ja, leti Touareg ne, pa tudi krajših skokov v slogu puščavskih terencev (zaradi vrednosti in zaradi tehnike, vključujoč samonosno karoserijo) nikakor ne priporočamo. Je pa v celoti avtomobil, ki je dovolj čeden in prijeten, da je prav zato še vedno prepričljiv.

> "Zunanji videz in silhueta namigujeta, da bi morda tole hotel biti Golf Grande XXL Country."

Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI

Cena osnovnega modela:	51.802 EUR
Cena testnega vozila:	69.015 EUR
NAŠE MERITVE (T=7 °C / p= 1.004 mbar / rel. vl.: 66 % /Stanje števca: 3.474 km)	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	9,5 s
402 m z mesta:	16,6 s (135 km/h)
1000 m z mesta:	30,4 s (172 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV./V.):	6,2 s/10,5 s
80-120 km/h (V./VI.):	8,8 s/12,3 s
NAJVEČJA HITROST	209 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	45,6 m (AM meja 43 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	13,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-90° - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2.967 cm³ - največja moč 165 kW (225 KM) pri 4.000/min - največji navor 500 Nm pri 1.750/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 255/55 R 18 H (Dunlop Grandtrek WT M2).
Mase: prazno vozilo 2.321 kg - dovoljena skupna masa 2.945 kg.
Mere: dolžina 4.754 mm - širina 1.928 mm - višina 1.726 mm - prtljažnik 555-1.570 l - posoda za gorivo 100 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 209 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 8,5/14,4/10,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- zunanji videz
- menjalnik, motor
- zmogljivosti
- domačnost na asfaltnih cestah
- vodljivost, lahkotnost vodenja
- številnost podatkov za voznika
- oprema

- nagnjenost k rosenju
- tanek obroč volana, nizko postavljeni ročici ob njem
- preveč gumbov, zapleteno upravljanje
- neokusna, čeprav draga in prestižna notranjost

Končna ocena

Tudi če ste privrženec obeh skrajnosti, torej osebnih avtomobilov in pravih terencev, se pri takšnem Touaregu začnete spraševati o pravilnosti svojih načel. Nanj se namreč sploh ni posebej težko navaditi. Ko (če) je enkrat vaš.