

VELIKI TEST - VOLKSWAGEN TOUAREG 5.0 V10 TDI

XXL!

Menda ni treba posebej razlagati zgornje kratice. S prostornino, ki jo Touareg »krade« v zemeljskem ozračju, si to oznako nedvomno zasluži. Seveda glede na tisto, kar se sicer vozi po cestah.

Volkswagen se je počeno zasidral »na tapeti«, ko je njegove vajeti prevzel Ferdinand Piech, saj je ta sicer že do njegovega prihoda zelo uspešno podjetje obrnil od znotraj navzven: odprl je nove poti v sami(h) znamki(ah) in pripeljal druge, nemške blagovne znamke. Tudi Touran izhaja še iz časov, preden se je slavi Piech (nedavno) upokojil. Ampak dvomi o njegovih odločitvah so ves čas obstajali.

Kooperacija s Porschejem? No, če malce pogledate družinske in »družinske« vezi med znamkama, je takšno sodelovanje logično. Sicer pa se - neobremenjen s prejšnjo trditvijo - povezava ne zdi pametna. Res je, da sta tako Volkswagen kot Porsche v svojem zgodovinskem izhodišču, tam iz časov okrog zadnje svetovne vojne, tesno povezana s še slavnnejšim Ferdinandom (seveda gre za samega gospoda Porscheja), ampak pol stoletja je v avtomobilizmu dolga doba. Tudi v praksi sta namreč obe znamki ubrali povsem različno pot.

Luksuzen, superdrag (gledano skozi absolutne številke) športni terenec? Brez pravih izkušenj na tem področju (pa tudi kooperant ni niti blizu temu, da bi lahko trdili kaj takega) je posel tvegan. Kar nekaj imen z drugih celin se je lepo ustoličilo na tem področju, pa tudi v južnejših delih Nemčije so uspešno postavili svojo skodelico - ali morda že kar skledo. In vsem gre precej dobro. Kako bi torej novinec lahko uspešno konkuriral na (na videz) jasno razdeljenem področju?

Tako teorija in teoretične dileme. Potem smo avtomobil videli na slikah, ga videli v živo, ga na kratko preskusili. Dvomoj je bilo vse manj, zaupanje vse večje. In sodelavca na tem projektu sta si možne kandidate pametno razdelila: skozi tehniko, skozi videz in seveda skozi imidž vsake od znamk.

Slovenija kljub »velikemu« povpraševanju po obeh modelih seveda niti najmanj ni pristojen trg, na podlagi katerega bi postavljali zaključke, na trgih zahodne Evrope in prek morij, kjer je kupna moč bistveno večja, pa se že

FOTO: ALES PAVLETIČ

kaže, da so bila izhodišča pametno postavljena. Tako eden kot drugi že nabirata kupce po shemi, ki so si jo (najverjetneje) zamislili, saj (kar je najbistvenejše) le malo kandidatov za nakup niha med njima; kupci obeh so zvečine v tem segmentu novi ali pa se selijo od drugih znamk, ki ponujajo podobne izdelke.

Touareg, ki bi mu z nekaj pikrosti lahko rekli tudi nepopoprani Cayenne, je od daleč videti kot (se še spomnite?) Golf (IV) Country. Ko se nekoliko približate, je občutek še nekaj časa enak, le da ta »Golf Country« dobiva večjo konfekcijsko številko. Šele ko ste dovolj blizu, da je velikostna predstava povsem jasna, in ko so vidni tudi detajli, ali pa ko ga vidite ob nekem drugem, vam prepoznavnem avtomobilu, postane Touareg sam svoj karakter.

Po mnenju mnogih privlačnejši od bratranca iz Stuttgarta Touareg z izbrano pogonsko tehniko (in imenom) meri na nekoliko bolj konzervativne kupce kot Porsche Cayenne, čeprav je treba besedo »konzervativen« v tem primeru jemati z velikim zadržkom. Velikost avtomobila, njegove zmogljivosti in navsezadnje tudi cena so vse prej kot vsakdanje stvari med pločevino, ki nas obkroža.

Če na cenik (namerno ali naključno) še niste pogledali, bo Touareg o svoji imenitnosti prepričal (če ne prej) takoj, ko se zazrete v notranjost. Prostorsko razkošje je podkrepljeno z materiali (usnje, les) in pogled na široko armaturno ploščo spominja na Phaetona. Ne, ni enaka kot tam, je pa podobna. Spominja nanjo. Predvsem na sredi (žal) ni analogne ure (podatek o času bo treba iskati med velikima merilnikoma na dodatnem zaslonu v digitalni obliki), pa tudi sam del, kjer upravljate spremljevalne naprave v avtomobilu (klimatska naprava, zvok, telekomunikacije, navigacija ...) je dovolj drugačen, da se je nanj treba navaditi.

Uh, kolikšen je premer obeh merilnikov! Ja, povsem v skladu z zunanjimi merami avtomobila. Toda zdi se, kot da so merilniki v primerjavi z velikostjo same armaturne plošče in volanskega obroča pravišnje velikosti in se z okoljem lepo skladajo. Če je treba še kaj posebej poudariti, so to dvojni senčniki, ki se v tem trenutku zdijo povsem logični (hkrati lahko zasenčite prednjo in stransko šipo), ampak žal jih v avtomobilih ne srečujemo prav pogosto. Druga reč, ki jo velja omeniti, je nesorazmerno nizka prednja šipa, ki pa zaradi tega k sreči ne omejuje vidljivosti. Več težav z vidljivostjo bo za avtomobilom, saj je tudi zadnja šipa nizka, pa še trije ogromni vzglavniki na zadnji klopi dodatno pokvarijo vidljivost.

V Touaregu, tudi v tako opremljenem, kot je bil testni, ni vse tako, da bi bilo všeč vsem. Kljub izdatni električni nastavljalnosti sedežev in volanskega obroča ni možnosti vstavljanja nastavitev v spomin, sami sedeži pa ponujajo izjemno malo bočnega oprijema. Tudi bogat (trojni!) potovalni računalnik zasluži nekaj zamer: pojavlja se lahko le v zaslonu med meril-

nikoma (tudi iz Phaetona smo navajeni, da si ga lahko priključimo na velik zaslon sredi armaturne plošče) in vsi možni podatki niso na voljo v vseh menijih. Res je, sliši se pikolovsko in priznamo tudi sami, da je. A si po drugi strani dovolimo biti izbirični, ko gre za tako velike denarje.

No, je pa vseeno čisto res, da si s ključem Touarega frajer. Vse skupaj je še bolje, če v njem sedi, in seveda najbolje, če ga voziš. Res je, zdaj tudi mnogo cenejši avtomobili že ponujajo vstop v avtomobil in zagon motorja brez ključa, pa tudi visoko sedenje je med osebnimi avtomobili že dokaj vsakdanja stvar. Pri Touaregu bolj izstopa mogočna pojava, tako po merah in videzu kot po imidžu, prav hvaležno pa je krotiti sodobno zgrajen turbodizelski motor. Ta ima le malo manj kot spoštljivih 5 litrov prostornine, ki sestavijo - uh! - 750 njutonmetrov navora! Zamislite si zraven še zelo dober (6-stopenjski) samodejni menjalnik in razmeroma hitro hidravlično sklopko med njima ter reakcijo (resda dobre dve in pol tone težkega) avtomobila, ko pohodite plin. Iz dveh sploščenih izpušnih cevi (na vsaki strani po ena) se malce pokadi, potnike pa že kar dirkaško nalepi v naslonjala sedežev.

Biti morate že prav nadležno zahtevni, da vam kdaj zmanjka moči in navora v takšnem Touaregu ali da potožite nad delovanjem menjalnika. Ta sicer ponuja možnost ročnega pretikanja, ki pa večinoma sploh ni potrebno. Če normalen položaj menjalnika (D) ne zaleže, je tu še športni program, ki pretika pri višjih motornih vrtljajih, vselej pa bo zadovoljil do konca pohojeni plin (»kick-down«), če bo nujno potrebna celotna zaloga moči.

Veliki, v loku oblikovani obvolanski ročici za pretikanje (leva za navzdol, desna za navzgor) sta predmet debat in opravljanj, ampak - kot rečeno - popolna avtomatika menjalnika bo zadovoljila vedno, razen morda pri dinamičnejši vožnji na ovinkasti cesti. Še posebej, ko se ta spušča. Takrat je dobro menjalnik zadržati v prestavi, ki jo narekuje tempo vožnje. Ampak takrat bo desetvaljnik pokazal tudi to, da je lahko precej žejen. Bodite dirkaški, pa se vam lahko povprečje porabe približa 25 litrom na 100 kilometrov. Lepše je z zmerno vožnjo; tako na avtomobilskih cestah kot pri križarjenju po podeželju bo motor zadovoljen z dobri mi 13 litri za vsakih 100 kilometrov. V mestu pa - nekje med tema vrednostma, odvisno predvsem od tega, kolikokrat želite dokazati vročerkvnim mladcem, da ste pred semaforjem nepremagljivi.

Ni dvoma: Touareg je na cestah, takšnih in drugačnih, »doma«. Tri želje zmore zadovoljiti zračno vzmetenje: s preprostim gumbom lahko nastavite udobno, športno in samodejno blaženje. Med prvima dvema je opazna razlika v togosti (športno velja izbrati še posebej v primeru, ko preskušate dobro lego v ovinkih, saj s tem močno zmanjšate prečno nihanje karose-



1. Gumbi pred prestavno ročico, z leve: vklop reduktorja in dif. zapore, izklop ESP, nastavitve trdote blaženja, zaklepanje nastavljene višine, nastavitve višine od tal (160 do 300 mm).
2. Lepo urejeno in pospravljeno, a zelo veliko (preveč?) gumbov.
3. Z vrha: velik predal, dobro nastavljive reže za zrak, čitljiv barvni zaslon za nadzor pomožnih naprav.
4. Gumbi na volanskem obroču: levi sklop za tempomat, desni za avdiosistem, telefon in potovalni računalnik.
5. Za volanskim obročem: desna polkrožna ročica je za ročno pretikanje navzgor.



S ključem Touarega si frajer. Vse skupaj je še bolje, če v njem sedi, in seveda najbolje, če ga voziš.

Iz oči v oči



Osebo sem menja, da je vgrajena več kot šestvaljnega turbodizla v avtomobil za osebno rabo povsem nesmiselna. V primeru osemali celo desetvaljnega turbodizla, kot je bil vgrajen v testnem Touaregu, je o varčnosti takšnega motorja povsem nesmiselno razpredati. Tako velik motor namreč »golta« enako zalogo goriva kot podobno zmogljiv bencinar, a pri tem uporabniku ne ponuja veliko boljše zmogljivosti, če sploh. Zanimiva pa je tudi ugotovitev, da dobite za nekaj stotisočakov manj Porschejevega Cayenna S. Pa mi povejte, katera bi vi raje izbrali: »ljudski voz« ali Porscheja?

Peter Humar



Kadar denar ni problem, je takle avtomobil popestritev življenja: je udoben, je hiter, ni majhen in v okolju pušča vtis. Da je enojajčnik Porscheju, je močan argument na temo sodobne tehnike in voznih lastnosti. Touareg ima pameten ključ. Ali vas zanima, kako avto spozna lastnika? Na parkirišču smo med seboj zamenjali avtomobile, odpeljem se in po telefonu izvem, da se naokoli vozim brez kontaktnega ključa.

Mitja Gustinčič



Touareg, ki bi mu z nekaj pikrosti lahko rekli tudi nepopoprani Cayenne, je od daleč videti kot Golf (IV) Country.

rije), manj zahtevni bodo brez dvoma navdušeni nad samodejnim načinom. Tehniki pa tu še ni konca; kot terenec ima Touareg reduktor in sredinsko zaporo diferenciala (oboje električno priklopljivo in vselej brezhibno delujoče), iz zračnega vzmetenja pa sledi še možnost nastavitve višine karoserije od tal. Z vsemi pripomočki je Touareg prikladen za vožnje

po terenih, na katere namiguje njegovo ime. Vedeti morate namreč, da gumarji še vedno niso iznašli gume, ki bo odlična pri avtocestnih 220 kilometrih na uro, pri 80 kilometrih na uro v ovinku in na blatnem klancu. Torej: dokler bodo grabile gume, bo Touareg šel. Če bodo gume izgubile oprijem ali če bo nasedel s trebuhom, bo poti konec.

Sicer pa: puščava že že, med vejevje pa ga verjetno noben lastnik ne bo pošiljal. Ali na pravkar zorano njivo. Veste, kot ves čas govorim: XXL namreč velja tudi za ceno. Lahko ste še tako premožni, toda tako drag avtomobil boste vseeno cenili. Se pravi, da ga ne boste namerno uničevali. Do takrat pa bo tudi Touareg vračal XXL užitke. *Vinko Kernc*

CENE

SIT

Volkswagen Touareg 5.0 V10 TDI

Dodatna oprema

Obvolanski ročici	188.413
Večopravilni volanski obroč, ogrevan	30.848
Sistem ključavnice Keyless Access	234.444
Akustično-optični sistem	
za pomoč pri parkiranju PDC	148.070
Kompas	27.146
Brez strešnega okna	315.252
Navigacijski sistem	536.914
Usnjeno oblažninjenje Nappa	151.772
Televizijski sprejemnik	188.789
Strešni prtljajnik	54.184

Nekateri nadomestni deli

Prednji žaromet s smernikom	170.200
Prednja meglenka	26.200
Prednji odbijač	163.200
Prednja maska	62.400
Prednja šipa	80.400
Znak	6.900
Prednji blatnik	80.100
Zadnji odbijač	102.700
Zunanje ogledalo	70.860
Lahko platišče	109.900

	Volkswagen Tuareg 5.0 V10 TDI	
Občutljivost karoserije ali njenih delov (10)	6	Karoserija deluje nežno, a jo je na terenu mogoče dvigniti (nastavljivo zračno vzmetenje).
Štirikolesni pogon in reduktor (10)	8	Za vse točke mu manjka zadnja diferencialna zapora in klasičen priklopljivi štirikolesni pogon.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	8	Elektronska pomagala so v praksi nekaj manj učinkovita kot klasična mehanika.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	12	Zaradi gum je nekoliko šibak v blatu in v snegu. Odlično: nastavljiva višina od tal!
Cestna uporabnost (10)	8	Odličen na cesti, le visoko težišče nekoliko kvari občutek v vožnji.
Terenski videz (5)	3	Karoserija je zelo nežnega videza; »terenski« so le višina od tal in velika kolesa.
Skupna ocena (60)	44	Kljub na prvi pogled ne zelo prepričljivemu terenskemu videzu se Touareg na »mehkejših« terenih odlično znajde. Odpove zvečine le v primerih, ko gume izgubijo oprijem ali ko je katero od koles v zraku.

Kriterij ocenjevanja terencev (Št. točk = ocena) : 0-20 = 1, 21-30 = 2, 31-40 = 3, 41-50 = 4, 51-60 = 5

Model	Volkswagen Touareg 5.0 V10 TDI	Land Rover Range Rover 3.0 Td6 SE	Mercedes-Benz ML 400 CDI	Porsche Cayenne S
motor (zasnova)	10-valjni - V-90° - turbodizelski	6-valjni - vrstni - turbodizelski	8-valjni - V-75° - turbodizelski	8-valjni - V-90° - bencinski
gibna prostornina (cm³)	4921	2926	3997	4511
največja moč (kW/KM pri 1/min)	230/313 pri 3750	130/177 pri 4000	184/250 pri 4000	250/340 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	750 pri 2000	390 pri 2000	560 pri 1700-2600	420 pri 2500-5500
dolžina × širina × višina (mm)	4754 × 1928 × 1703	4950 × 1956 × 1863	4587 × 1833 × 1820	4782 × 1928 × 1699
največja hitrost (km/h)	225	179	213	242
pospešek 0-100 km/h (s)	7,8	13,6	8,1	7,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	16,6/9,8/12,2	14,4/9,4/11,2	14,9/8,8/10,8	20,9/11,2/14,9
cena osnovnega modela (SIT)	17.120.660	15.579.198	18.583.431	16.639.008

TOUAREG 5.0 V10 TDI

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	3,6
0-80 km/h:	5,4
0-100 km/h:	7,7
0-120 km/h:	10,7
0-140 km/h:	14,7
0-160 km/h:	20,0
0-180 km/h:	27,7
1000 m z mesta:	28,8
	(181 km/h)

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost	220 km/h
(VI. prestava)	

Poraba goriva

najmanjše povprečje	13,2
največje povprečje	24,7
skupno testno povprečje	16,7

Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	54	54	53	53
90 km/h	62	60	59	58
130 km/h	65	64	63	63
Prosti tek				44

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
50	47,5
70	67,2
90	86,4
100	96,2
130	125,0
150	144,2

Zavorna pot

od 130 km/h:	73,0
od 100 km/h:	42,4

Okoliščine meritev

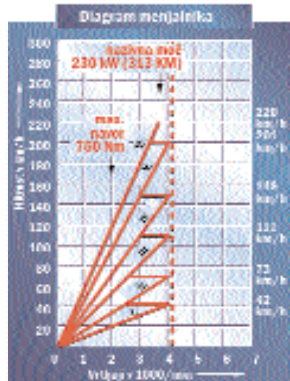
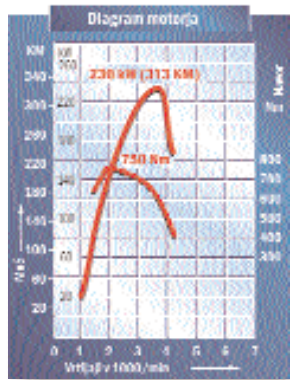
T = 10 °C
p = 1020 mbar
rel. vl. = 63 %
Stanje kilometrskega števca: 8691 km
Gume: Dunlop Grandtrek WT M2 M+S

Napake med testom

- avtomobil rahlo vleče v desno

Prostornina prtljajnika izmerjena s standardnimi kovčki Samsonite:

1 × nahrbtnik (20 l), 1 × letalski kovček (36 l), 2 × kovček 68,5 l, 1 × kovček 85,5 l



CENE (Porsche Slovenija) **SIT**
OSNOVNI MODEL: 17.120.660
TESTNO VOZILO: 17.860.765

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prerjavenje

Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	212.200 SIT
	720.000 SIT

230 kW (313 KM) ● 7,7 s ● 220 km/h ● 16,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

10-valjni - 4-taktni - V-90° - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 81,0 × 95,5 mm - gibna prostornina 4921 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč) pri 3750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,9 m/s - specifična moč 46,7 kW/l (63,6 KM/l) - največji navor 750 Nm pri 2000/min - ročni gred v 6 ležajih - 2×1 odmična gred v glavi (zobniški prenos) - po 2 ventila na valj - glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu črpalka-šoba - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 17,0 l - motorno olje 13,5 l - akumulator 12V, 85 Ah - alternator 190 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči:

motor poganja vsa štiri kolesa - hidravlična sklopka - 6-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D-S (+/-) - prestavna razmerja I. 4,150; II. 2,370; III. 1,560; IV. 1,160; V. 0,860; VI. 0,690; vzvratna 3,390 - reduktor, prestavi 1.000 in 2.700 - prestava v diferencialu 3,270 - platišča 8J × 18 - gume 235/60 R 18 H, kotalni obseg 2,23 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 59,3 km/h - rezervno kolo 195/75-18 P (Vredestein Space Maser), dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese:

terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,38 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, zračno vzmetenje, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, poševna vodila zračno vzmetenje, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne (prislino hlajene), servo, ABS, EPBD, sistem brake assist, mehanska nožna zavora na zadnji kolesi (stopalka levo od stopalke za zavoro) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4754 mm - širina 1928 mm - višina 1703 mm - medosna razdalja 2855 mm - kolotek spredaj 1652 mm - zadaj 1668 mm - najmanjša razdalja od tal 160-300 mm - rajdni krog 11,6 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (komolci) spredaj 1580 mm, zadaj 1540 mm - višina nad sedežem spredaj 900-980 mm, zadaj 980 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1090 mm, zadnja klop 920-670 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 490 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljajnik (normno) 500-1525 l - posoda za gorivo 100 l

Mase:

prazno vozilo 2524 kg - dovoljena skupna masa 3080 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 3500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,8 s - poraba goriva (ECE) 16,6/9,8/12,2 l/100 km (plinsko olje)

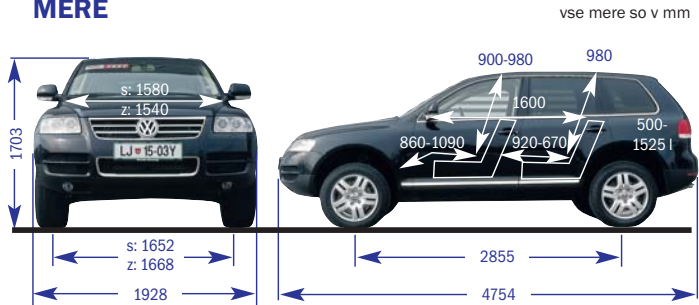
Terenske zmogljivosti (tovarna):

premagovanje vzpona 45° - dovoljen bočni nagib 45° - vstopni kot 33,2° - predhodni kot 27,2° - izstopni kot 33,2° - dovoljena globina vode 580 mm

Užitek v vožnji:

750 njutonmetrov in zelo dober samodejni menjalnik! Vredno je poskusiti. Tudi avtocestna potovanja so uživaška. Neroden je v mestu in v ovinkih; velike mere in visoko težišče.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- + eleganca oblike in notranjosti
- + materiali
- + lahkotnost vožnje
- + motor (navor)
- + zmogljivosti
- + oprema
- + predali v notranjosti
- + avdiosistem

- nima parkirnega pripomočka
- nekaj zamer pri »softveru« pomožnih naprav
- omejen pogled nazaj
- cena
- veliko gumbov