

Veliki test Volkswagen Touran 1.9 TDI Trendline



Na Tourana smo čakali približno 4 do 5 let dlje, kot je bilo sprva mišljeno. Volkswagnov projekt malega limuzinskega kombija, ki je bil odgovor na Renaultovega Scenica, je bil namreč leta 1998 skoraj že v zaključni fazi razvoja, potem pa so ga nenadoma ukinili. Razlog: Opel Zafira in njenih sedem sedežev. Enako se je sedmih sedežev »ustrašil« tudi Ford, vendar sta zdaj oba nemška tekmeča pripravila svojo idejo tovrstnega avtomobila. In medtem ko bo Ford ponujal le petsedežno izvedbo, se je Volkswagen odločil ponuditi (za doplačilo) tudi sedemsedežno različico Tourana.

Besedilo **Peter Humar** Foto **Aleš Pavletič**

In kako to, da se je Volkswagen najprej ustrašil Oplovega sistema Flex7, zdaj pa zelo samozavestno prihaja na trg s Touranom, ki v osnovi ponuja »le« pet sedežev? Odgovor je lahko 60 odstotkov kupcev tovrstnega avtomobila, ki iščejo v njem uporabnost in prilagodljivost, 33 odstotkov kupcev išče predvsem prostornost, preostalih nekaj odstotkov pa pričakuje vsečeno obliko, cenovno dostopnost, preprostost uporabe, udobje in seveda sedem sedežev. Na podlagi teh ugotovitev se je Volkswagen odločil, da bo razvil mali limuzinski kombi, ki stavi predvsem na izdatno prilagodljivo in uporabno ter seveda s prostorom bogato založeno notranjost.

Notri uporaben in prostoren

In ko tako prvih nekaj minut druženja s Touranom posvetite pregledovanju njegove notranjosti, ugotovite, da so inženirji svoje delo opravili temeljito in premišljeno. Tako so recimo v drugi vrsti sedežev slednji trije samostojni in povsem ločeni med seboj. Vsakega izmed njih lahko pomikate vzdolžno (160 centimetrov giba), vsakemu lahko tudi poklopite naslon (ali naravnate njegov naklon), ga celega poklopite ob prednja sedeža ali nenazadnje celo povsem odstranite iz kabine (vse možne postavitve, nastavitve, prilagoditve in podobno si lahko ogledate v ločenem delu tega testa, v uporabniškem kotičku). Zadnje opravilo, odstranjevanje sedežev iz kabine, bo sicer zahtevalo malo močnejše posameznike, saj tehta posamezen sedež razmeroma zajetnih 15,9 kilograma (zunanja sedeža) oziroma 15,7 kilograma (srednji sedež), toda za trud boste nagrajeni. Touran

ima namreč velik prtljajnik, ki lahko z odstranjevanjem sedežev postane že kar ogromen. Že v osnovi ponuja kar 695 litrov prostora za prtljago, medtem ko ta vrednost pri odstranjenih vseh treh sedežih v drugi vrsti naraste na kar 1989 litrov prostora. Ker pa Volkswagnovi inženirji »le« z zelo prostornim in dobro prilagodljivim prtljajnikom še niso bili povsem zadovoljni, so ga nadgradili še z izdatno uporabno zasnovanim potniškim prostorom. Tako v njem najdemo cel kup odlagalnih prostorov za drobnarije vseh vrst, od katerih bi pol besedila porabili samo za njihovo naštevanje. Zato zapišimo le, da je v celotnem avtomobilu na razpolago kar 24 odprtih, zaprtih, odkritih ali pokritih predalčkov, žepov, poličkov in podobno zasnovanih prostorov za drobnarije. Seveda pa pri tem ne smemo pozabiti še na uporaben zatič v prtljajnem prostoru za nakupovalne vrečke, pa dve mizici za piknik na naslonih prednjih sedežev, in sedem mest za pijačo, od katerih vsaj dve v prednjih vratih sprejmeta tudi vsako po eno 1,5-litrsko plastenko. Za drobnarije, kramo in podobno navlako, ki jo ljudje običajno vlačimo s seboj v avtomobilu, je v Touranu torej več kot izvrstno poskrbljeno. Kaj pa za same potnike? Ti sedijo, kot smo že omenili, vsak na svojem sedežu, pri čemer sedita prva dva potnika bolje od preostalih treh v drugi vrsti, a tudi ti načeloma nimajo veliko razlogov za pritožbe. Že res, da bodo zelo verjetno zaznali ozek prostor pod Touranovo streho, ki so jim ga dodelili Volkswagnovi inženirji, saj sta zunanja potnika zaradi namestitve srednjega (podobno velikega kot zunanja) sedeža opazno pomaknjena proti

Dolgo čakanje je obrodilo sadove





Volkswagen se je najprej ustrašil Oplovega sistema Flex7, zdaj pa zelo samozavestno prihaja na trg s Touranom, ki v osnovi ponuja »le« pet sedežev.

zunanosti vozila. A delno odrešitev predstavlja že dejstvo, da takrat, ko se v Touranu vozijo le štirje potniki, srednji sedež odstranite in oba skrajna sedeža namestite rahlo bližje sredini vozila, pri čemer se bosta oba potnika v drugi vrsti takoj počutila skoraj tako dobro kot tista dva v prvi vrsti. Ko smo že omenili prva potnika, se ustavimo za trenutek pri vozniku in njegovem delovnem prostoru. Ta je nemško urejen in pospravljen, z vsemi stikali na svojem mestu ter z volanskim obročem, nastavljivim po višini in dosegu v smislu ergonomije skoraj brez pripomb. Nastavitev volanskega obroča bo morda (odvisno od posameznika) zahtevala nekaj več

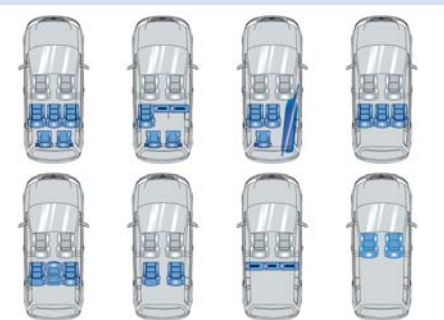
privajanja zaradi razmeroma visoke namestitve, a po prvih nekaj kilometrih bodo morebitne pritožbe nad vozniškim delovnim prostorom zagotovo potihnile in nastopil bo čas hvale. Hvale pogonskega ustroja.

Nekaj o pogonu

V testnem Touranu je nalogo pogonskega stroja opravljal 1,9-litrski turbodizel z neposrednim vbrizgom goriva prek sistema črpalka-šoba. Največja moč 74 kilovatov oziroma 101 konjska moč je zadostovala za končno hitrost 175 kilometrov na uro, 250 njutonmetrov navora pa za pospešek 0-100 km/h v 13,8 sekunde. Rezultata, ki tako mo-

toriziranega Tourana sicer ne uvrščata med šprinterje, toda na svoji poti je lahko kljub temu spodobno hiter, da nabiranje kilometrov ni naporno. Pri slednjem pa je v veliko pomoč tudi prožnost motorja. Ta namreč že iz prostega teka naprej lepo vleče, pri čemer tudi za Volkswagnove motorje TDI značilnega grobega vklopa turbinskega polnilnika ni čutiti. Da je slika še popolnejša, poskrbi majhna poraba goriva. Ta je na testu znašala v povprečju le 7,1 litra na 100 prevoženih kilometrov in je pri izrazito nežni nogi padla na vsega 5,5 litra oziroma ob zelo težki nogi narasla tudi čez 8 stokilometrskih litrov. Nekaj h končnemu vtisu o odličnosti pogonske mehanike prispeva tudi dobro preračunan šeststopenjski ročni menjalnik, katerega gibi prestavne ročice so natančni in dovolj kratki ter lahkotni (menjalnik se ne upira tudi hitrejšemu pretikanju). ►►

Uporabniški kotichek



Sedemsedežna različica Tourana je dobavljiva le za doplačilo (155.000 SIT), pri čemer se dodatna sedeža zložita v dno prtljažnika. Seveda obdrži sedemsedežna različica vse lastnosti petsedežne izvedbe, le celoten prtljažnik se rahlo zmanjša zaradi dvignjenega dna prtljažnika.

V Touranu je ogromno število raznovrstnih odlagalnih mest (8 do 39), ki omogočajo zelo dobro izkoriščenost notranjosti vozila.





Kar 60 odstotkov kupcev limuzinskega kombija išče v njem uporabnost in prilagodljivost, 33 % kupcev išče prostornost, preostalih nekaj odstotkov pa vsečno obliko, cenovno dostopnost, preprostost uporabe, udobje in sedem sedežev.

Naj se na tem mestu ustavimo le še pri zvočni izolaciji, ki razmeroma dobro zadržuje vse vrste trušča, toda nekaj rezerve za izboljšave kljub temu ostaja pri zadrževanju motornega trušča. Težavo namreč povzroča nad 3500 motornimi vrtljaji na minuto glasnejši »preboj« značilnega dizelskega trušča, ki pa je kljub temu še vedno v mejah znosnega.

Vožnja s Touranom

Kot ste najbrž že sami ugotovili, je Touran v osnovi namenjen družinam in družinskim izletom ter potepanjem. Družinski očetje in mamice pa načeloma ne divjajo po cestah, zato bomo poglavju o vozni dinamiki namenili le nekaj besed. Novo podvozje (oznaka PQ 35), na katero je postavljen Touran in na katero bo-

do nasajeni še številni njegovi bratje, sestre, bratranci in sestrične, se v praksi izkaže kratko malo zelo dobro. Nastavitev vzmetenja pri Touranu je zaradi njegove visoke karoserije (nagibanje v ovinkih) rahlo čvrstejša kot običajno, a kljub temu z veliko večino cestnih neravnin opravi brez težav, medtem ko si nekaj graje zasluži le rahlo živčno poskakovanje pri vožnji prek krajših cestnih valov na avtomobilskih cestah pri večjih potovalnih hitrostih. Touran se, za limuzinski kombi, zelo dobro znajde tudi na ovinkasti cesti, kjer prepriča stabilna in zanesljiva lega. Dopolnitev k dobremu občutku na cesti pa predstavljajo tudi ravno tako stabilne in zanesljive zavore. Te ob dobrem občutku ►►

Tehnični kotiček



Touranova karoserija je varjena lasersko, kar zagotavlja dobro trdnost konstrukcije. 62 odstotkov pločevine je iz visoko kakovostnih jekel. Motorni pokrov in blatniki so iz elastičnih materialov, zaradi zaščite pešcev in motoristov.

► V Touranu so vsi motorji razen navadnega 1,6-litrskega motorja opremljeni s šeststopenjskim ročnim menjalnikom.



Elektromotor za servoojačitev volana je skrit v nosilcu prednje preme pod motorjem.



Tudi zadnja prema ima posamične obese (štiri prečna vodila) in je zasnovana z mislijo na kasnejšo vpeljavo štirikolesnega pogona k ponudbi.

Drugo mnenje

Matevž Korošec Če potrebujete do-
dobra prilagodljiv prostor in
imate večjih finančnih te-
žav, si le omislite Tourana.
Pri Volkswagnu so namreč
tudi tokrat dokazali, da jim
potrebe in želje kupcev veliko pomeni-
jo. Tudi tistih, ki posegajo po podobnih
limuzinskih kombijih. Le za drug volan-
ski obroč doplačajte. Pri tem se zdi,
kot da ni Touranov.

Vinko Kernc Verjetno bistveno druga-
čen Touran, torej limuzinski
kombi z Golfovo osnovo, v tem
trenutku oblikovno ne bi mo-
gel biti. Zunaj in znotraj. Me je
pa presenetila (še ena) različi-
ca legendarnega turbodizla; od proste-
ga teka do 3500 vrtljajev je prijazen.
Eno z drugim: dobra konkurenca podob-
ni ponudbi, ampak Golf bo ostal Golf.
Številka ena. Ni bojazni, da bi Touran za-
senčil Golfa, kot je na primer Scénic »za-
senčil« Mégana.

Dušan Lukič No, vendarle. Golf je
dobil tudi svojo »avtobusno«
različico. Dvomim sicer, da
se bo v Touranu sedem pot-
nikov znašlo prav pogosto, a
vedno je lepo vedeti, da bi
lahko, če bi hoteli. Vozili sedem ljudi,
sneli sedeže in ga spremenili v kombi
... Uporabno, ni kaj. A ne prav poceni.
In volan je, milo rečeno, grd!

Mitja Gustinčič Tale enoprostorski
Golf, poulično rečeno, vabi,
da preskočite razred. Moji
vtisi po prvih kilometrih so
naklonjeni tej zanimivo kom-
binaciji ne prevelikega avto-
mobila z veliko uporabnega prostora
in višino strehe, ki ne utruja mojega
trdega vratu. Poskusite, nemška trdo-
ta po štirih urah vožnje odkrije pravi
pomen udobja. Avto ni na nobenem
mestu videti cenen. Ali sploh potrebu-
jete več?



Mere: zadnja vrata se v višino
ugodno dvostopenjsko odpirajo.

Primerjava velikosti:
obris Golfa (zeleno) in Sharana
(oranžno) kaže kam se umešča
Touran, ki je za 24 cm krajši od
Sharana.



na stopalki zavore in serijsko vgrajeni podpori
s sistemom ABS zagotavljajo dobre rezultate
zaviranja, kar dokazuje tudi izmerjena zavorna
pot pri zaviranju s hitrosti 100 km/h do miro-
vanja v vsega 38,4 metra, to pa je rezultat, ki je
občutno boljši od razrednega povprečja.

Ne najugodnejši ...

»Boljša« od razrednega povprečja pa je
tudi cena novega Tourana. A glede na to, da
naj bi le redki kupci tega avtomobilskega raz-
reda iskali cenovno zelo ugoden nakup limu-
zinskega kombija, so se pri Volkswagnu (tako
kot očitno še vedno doslej) načrtno odločili
za višji cenovni razred med sebi enakimi. Ta-
ko dobite Tourana z motorjem 1.9 TDI in s
paketom opreme Trendline, ki je v osnovi že
razmeroma dobro založen (glej tehnične po-
datke) za dobrih 4,93 milijona tolarjev.
Osnovni paket Basis je seveda cenejši

(za 337.000 SIT), a obenem tudi ustrezno
manj založen z dobrotami, pri tem pa morate
oziroma je zelo priporočljivo pri obeh dopla-
čati še za klimatsko napravo (270.000 SIT
ročna, 306.000 SIT samodejna), kar »prag bo-
lečine« v denarnici premakne še malo višje.

... dober nakup

Torej, ali je Touran 1.9 TDI Trendline
vreden zajetnega kupčka denarja, ki ga bodo
od vas zahtevali v Volkswagnovem prodaj-
nem salonu? Odgovor je pritrdilen! Motorček
1.9 TDI bo več kot zadovoljil potrebe po mo-
či, prožnosti in (ne)požrešnosti, tako da bo
uporaba (beri: vožnja) z njim nenaporna in
prijetna. Piko na i pa pristavi še Touranova
skrb za potnike, drobnarijo in prtljago, ki jo
je lahko zelo veliko. Volkswagen! Ustvarjal si
dolgo, a čakanje si z zelo dobrim izdelkom
več kot upravičil! ■

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Klimatska naprava	270.206
Samodejna klimatska naprava	306.258
Ksenonska žaromet	190.668
7-sedežna izvedba (+ 2 sedeža)	154.987
Prilagodljivo dno prtljažnika	39.026
Alarmna naprava	76.936
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	49.700
Prednja meglenka	18.600
Prednji odbijač	53.500
Okrasna maska	23.000
Prednja šipa	54.200
Znak	5.600
Prednji blatnik	33.700
Zadnji odbijač	60.500
Zunanje ogledalo	50.700
Lahko platišče	100.400

Tabela konkurence

Model	Volkswagen Touran	Opel Zafira	Peugeot 307 SW	Renault Scenic
	1.9 TDI Basis	2.0 DTI Club	2.0 HDi Pack	1.9 dCi Authentique
motor (zasnova)	4 -valjni - vrstni	4 -valjni - vrstni	4 -valjni - vrstni	4 -valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1896	1995	1997	1870
največja moč (kW/KM pri 1/min)	74/101 pri 4000	74/101 pri 4300	79/107 pri 4000	75/102 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	250 pri 1900	230 pri 1800	250 pri 1750	200 pri 1500
dolžina × širina × višina (mm)	4391 × 1794 × 1652	4317 × 1742 × 1634	4419 × 1757 × 1533	4169 × 1719 × 1675
največja hitrost (km/h)	177	175	183	177
pospešek 0-100 km/h (s)	13,5	14,0	12,7	12,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,4/5,2/5,9	8,2/5,5/6,5	7,2/4,4/5,4	7,7/4,9/5,9
cena osnovnega modela (SIT)	4.594.105	4.565.567	4.718.000	4.125.000

Volkswagen Touran 1.9 TDI Trendline

avto
magazin

CENA: [Porsche Slovenija]
OSNOVNI MODEL: 4.582.890 SIT
TESTNO VOZILO: 5.352.458 SIT
Moč: 74 kW [101 KM]
Pospešek: 13,8 s
Največja hitrost: 175 km/h
Povpr. poraba: 7,1 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne
garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije
za prerjavenje, neomejena mobilna garancija
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 15.000 km
sistematični pregled na 30.000 km
Ali glede na servisne intervale po servisnem računalniku

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	42.720	obvezno zavarovanje (2):	405.500
material:	98.780	kasko zavarovanje (2):	800.000
gorivo	1.159.430		
gume (1):	680.800	Skupaj:	6.337.230
izguba vrednosti po 5 letih:	3.150.000	Strošek za prevoženi km:	63.4 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-80 km/h:	8,9
0-100 km/h:	13,8
0-120 km/h:	19,9
0-140 km/h:	30,1
1000 m z mesta:	35,2
	(147 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	7,6
80-120 km/h (V.):	11,1
80-120 km/h (VI.):	13,8
Največja hitrost	175 km/h
	(VI. prestava)

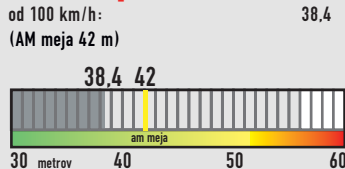
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	6,3
največje povprečje	8,4
skupno testno povprečje	7,1



Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.
Prestava				
50 km/h	58	57	56	56
90 km/h	66	64	62	62
130 km/h	69	68	67	67
Prosti tek				41

Zavorna pot



Napake med testom

brez napak

Zmogljivosti:

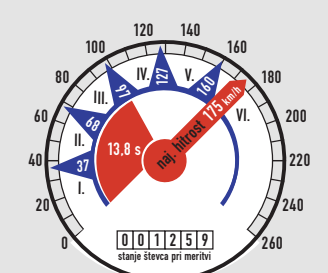
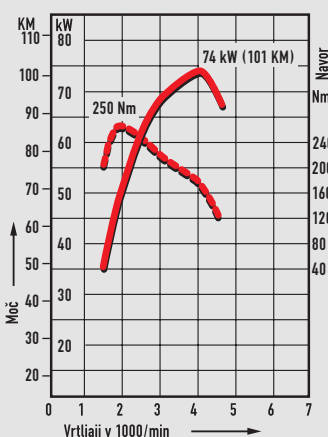


Diagram motorja:



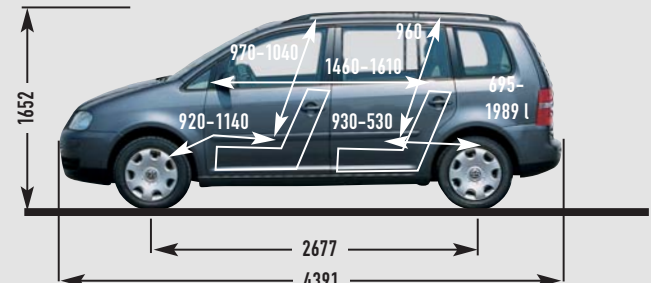
Užitek v vožnji:

Uporabnost je bila le redko v veselje in tu-
di pri Touranu je tako. Podvozje sicer
zagotavlja dobro in stabilno lego, a visok
položaj za volanom, limuzinskemu kom-
biju primerno nagibanje karoserije in mo-
tor z omejeno konjenico omejujejo užitek.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vr-
tina in gib 79,5 × 95,5 mm - gibna prostornina 1896 cm³ - kompresija 19,0 : 1 - največja moč 74 kW (101
KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 39,0 kW/l (53,1 KM/l)
- največji navor 250 Nm pri 1900/min - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 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.
3,780; II. 2,060; III. 1,460; IV. 1,110; V. 0,880; VI. 0,730; vzvratna 3,600 - diferencial 3,650 - platišča 6,5J
× 16 - gume 205/55 R 16 V, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 42,9 km/h. **Voz in**
ohese: limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične ohese, vzmetne
noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične ohese, štiri prečna vodila, vijajne vzmeti, tele-
skopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna
zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima
točkama. **Mase:** prazno vozilo 1498 kg - dovoljena skupna masa 2160 kg - dovoljena masa prikolice z za-
voro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največ-
ja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,5 s - poraba goriva (ECE) 7,4/5,2/5,9 l/100 km

Mere: vse mere so v mm



Zunanje mere: širina vozila 1794 mm - kolotek spredaj 1539 mm - zadaj 1521 mm - rajdni krog 11,2 m.
Notranje mere: : širina spredaj 1490 mm, zadaj 1490 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470
mm, zadnja klopa 460 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (60,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnost-
ni zavesi - aktivna vzglavnika spredaj - ABS z EBD-jem - sistem za pomoč pri zaviranju - ESP -
servo volan - pet vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - trije med seboj ločeni sedeži za-
daj - pritrdilna mesta Isofix na zunanjih dveh sedežih zadaj - električni pomik vseh stekel - elek-
trično pomični in ogrevani vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - daljinsko upravljanje
osrednje ključavnice - tempomat - rolo za prtljažnik

HVALIMO IN GRAJAMO

- menjalnik
- podvozje
- prtljažnik
- število odlagalnih mest
- prilagodljivost
- lega
- poraba goriva

▼ cena

avto
magazin