



Življenje je lepo

Tega Volkswagna si najverjetneje ne boste kupili zato, ker bi vam bil všeč. Je enostavno preveč vsakdanji. Si ga boste pa zaradi vsega drugega.

Besedilo Matevž Korošec Foto Saša Kapetanovič

Kako dobro sedi voznik, ugotovite šele, ko se prvič nekoliko hitreje zapeljete v ovinek.



Da Volkswagnovi oblikovalci le redko presenetijo s trendovsko obliko, smo se v vseh teh letih že navadili. To ne nazadnje dokazuje tudi novi Golf, ki je šele zapeljal na ceste, pa bi ga že lahko opisali z besedami, kot so vsakdanje preprost ali pa modno nezanimiv. Vendar avtomobilov, ki prihajajo iz Wolfsburga, pač ne moremo ocenjevati zgolj z očmi. Vključiti je treba tudi druga čutila. In če vam to uspe, vam avto, kot je na primer ta Touran, lahko zelo priraste k srcu.

Da domneve držijo, ugotovite že, ko sedete za volanski obroč. Mimogrede, če vas je ob pogledu nanj morda prešinilo, da je zgolj zasilen, se motite. Takšen pač je. In takšen bo tudi ostal. Je pa zato izdatno nastavljen in ergonomsko povsem dovršen. Pa da ne bomo zgubljali preveč besed ... V Touranu so tudi druge stvari, ki mnogo bolj navdušujejo, in to so brez dvoma prostorna notranjost, dober položaj sedenja, številni predali, zmogljiv avdiosistem skupaj z velikimi gumbi in zaslonom, uporabni mizici na hrbtih prednjih dveh sedežev, ločeni in izdatno pomični sedeži v drugi vrsti ter ne nazadnje dodatna dva sedeža, pospravljena v podu prtljažnika. Res je in prav ste prebrali, v Touranu je lahko tudi sedem sedežev. Toda nekaj razčistimo že na začetku. Čeprav jih je sedem, to ni avto, ki bi vsakodnevno prevažal tolikšno število ljudi. Sedeža zadaj sta predvsem zasilna. To pa pomeni, da se bosta tam najbolje počutila potnika, mlajša od desetih let, pa še to le občasno.

Bolj kot dejstvo, da Touran lahko postreže s kar sedmimi sedeži, pa je treba pohvaliti delo inženirjev, ki so težavo »kam z odvečnimi sedeži?« odlično rešili. Zadnja dva je namreč mogoče, ko ju ne potrebujemo, poglobiti v dno prtljažnika, pri čemer



1. Osnovnega prtljažnika je dovolj tudi za potrebe nekoliko številčnejših družin. **2.** Predalov je ogromno. Tiste namenjene očalom boste našli na stropu. **3.** Odstranjevanje sedežev v drugi vrsti je sila preprosto. **4.** Zadnja sedeža sta, kadar ju ne potrebujemo, pospravljena v dno prtljažnika.

Zadnja sedeža lahko, ko ju ne potrebujemo, poglobimo v dno prtljažnika.

ustvarita podaljšano, predvsem pa povsem ravno površino. Tisti v drugi vrsti pa omogočajo poljubno pomikanje, zlaganje in ne zadnje tudi odstranjevanje. Ob tem je morda najbolj dobrodošlo, da slednje opravilo sploh ne zahteva močnega človeka. Za razliko od večjih in po mnenju mnogih prestižnejših limuzinskih kombijev se odstranjevanje sedežev v Touranu lahko lotijo tudi dame. Postopek pa je sila preprost: sedež je treba najprej zložiti in prekucniti, nato pa sprostiti varovalki v dnu. Ostane le še fizično delo, ki pa je prav zaradi že omenjene relativno majhne mase sedeža in dodatnega ročaja, namenjenega temu opravilu, občutno lažje.

In kaj so potem slabosti Tourana v primerjavi z večjimi limuzinskimi kombiji? Pravzaprav jih ni, če le niste eden tistih, ki potrebuje ravno dno tudi takrat, ko so sedeži zadaj odstranjeni. Tega Touran zaradi poglobljenih zadnjih dveh sedežev in prostora, namenjenega nogam v drugi vrsti, preprosto ne more ponuditi. Se pa odkupi z odličnim položajem sedenja. Kako dobro sedi voznik, ugotovite šele, ko se prvič nekoliko hitreje zapeljete

skozi ovinek. Kot da bi sedeli v povsem običajnem avtomobilu in ne limuzinskem kombiju. Pa čeprav je res, da je bil testni Touran opremljen s športno različico podvozja, ki je zaradi nekoliko tršega vzmetenja dopuščala manjša nagibanja karoserije.

Ampak takšnega si je v kombinaciji z najmočnejšim 2,0-litrskim turbodizelskim motorjem in s šeststopenjskim ročnim menjalnikom pravzaprav tudi treba omisliti. Sto štirideset »konjičev« celo za bencinski motor ni malo. Kaj šele za dizelskega, ki ob tem potreže še s 320 Nm navora. To seveda jasno nakazuje, da je sunek pri pospeševanju z mesta izdaten. Tako kot končna hitrost. Torej ni nič čudnega, če v trenutku povsem nehote opazite, da ste od vseh udeležencev v prometu najhitrejši. Pa to ne velja le za avtocesto. Tudi na povsem običajni vaški cesti se vam to lahko kaj hitro pripeti.

Ja, življenje s takšnim Touranom hitro postane precej mnogo manj zapleteno. Težave s prostorom, porabo goriva in z lenobnostjo avtomobila namreč minejo, kot bi trenil. Le tiste, ki se navezujejo na može v modrem, postanejo nekoliko bolj očitne. ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 5.727.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 6.343.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški
0-100 km/h: 10,3 s
402 m z mesta: 17,5 s (129 km/h)
1000 m z mesta: 32,1 s (163 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV. / V.): 7,4 / 12,1 s
80-120 km/h (V. / VI.): 9,2 / 11,7 s

Največja hitrost 197 km/h (V. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 36,2 m (AM meja 42 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 9,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1968 cm³ - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 (Goodyear Eagle NCT 5).

Mase: prazno vozilo 1561 kg - dovoljena skupna masa 2210 kg.

Mere: dolžina 4391 mm - širina 1794 mm - višina 1635 mm - prtljažnik 695-1989 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 197 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,6 s - poraba goriva (ECE) 7,6/5,2/6,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ lična in prilagodljiva notranjost
- ▲ sedem sedežev
- ▲ motor
- ▲ zmogljivosti in poraba goriva
- ▲ položaj sedenja
- ▲ številni predali in predalčki v notranjosti

- ▼ videz volanskega obroča
- ▼ ko odstranimo sedeže, dno zadaj ni povsem ravno
- ▼ nadležen signal za neprijet pas
- ▼ dvostopenjski način odklepanja vrat
- ▼ trušč v notranjosti pri velikih hitrostih

Dinamične meritve: T = 12 °C / p = 1007 mbar / rel. vl. = 58 % / Stanje kilometrskega števca: 16394 km