



**Vozili smo:
VOLKSWAGEN
TRANSPORTER
IN CARAVELLE**

Volkswagen ni samo uspešen proizvajalec vsem znanega hrošča ali golfa, temveč tudi lahkih vozil za prevažanje ljudi in tovora. Mlajša generacija jih pozna kot caravelle in transporterje. V 40 letih jih je ta tovarna naredila neverjetnih 6,7 milijona in zdaj se želi z novimi naložbami prebiti prav v evropski vrh. Da bi to dosegla, je izdelala popolnoma nova vozila in v njihovo konstrukcijo vložila dve milijardi DEM.

S sodobno zasnovano, kakršno ima danes večina avtomobilov (pogon na sprednja kolesa), se je Volkswagen dodobra prilagodil težnjam, ki so prevladale tudi v tej kategoriji, v kateri sta nadvse uspešna Fiat in Ford to že zdavnaj obvladala. Ker je motor spredaj, so možne različne medosne razdalje, od 2,920 do 3,320 m, in s tem tudi različne nosilnosti, od 800 do 1000 in 1200 kilogramov.

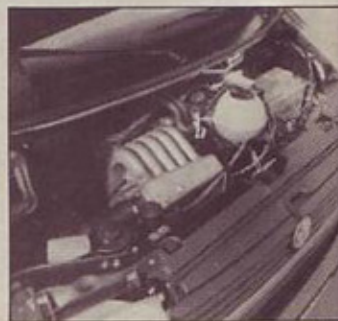
NOV ZAČETEK

Nova je tudi generacija motorjev, izbranih tako, da s svojimi lastnostmi izpolnjujejo želje uporabnikov in so pri porabi goriva gospodarni. To so: 1,9-litrski 4-valjni dizel s 45 kW (61,2 KM) pri 3700 vrt./min in 2,4-litrski 5-valjni dizel s 57 kW (78 KM) pri 3700 vrt./min ter 2-litrski 4-valjni bencinski motor z 62 kW (84,3 KM) pri 4300 vrt./min in 2,5-litrski 5-valjni bencinski motor z 81 kW (110 KM) in katalizatorjem. K vsem motorjem, ki so postavljeni poprek, sodi kot standardna oprema 5-stopenjski menjalnik. Zanimiva je konstrukcijska rešitev, ki omogoča pri servisiranju lažji dostop do spredaj nameščenega motorja. Celotno masko z dvema ventilatorjema vred je namreč mogoče odmakniti za 20 centimetrov.

Razstavni prostor v Hannoveru je bil poln najrazličnejših izvedb transporterjev in caravel, od osnovne izvedbe za prevoz osmih ljudi do avtomobila in lahkih tovornjakov. Školjka, ki je lepša in bolj aerodinamična, kot je bila

prej, saj ima zračnega upora le še 0,39 Cx, je očiten dokaz, da je mogoče prav vse praktično izkoristiti. Nas, ki smo poklicno deformirani, je najbolj pritegnila caravelle družbe Dehler Info, luksuzna pisarna z računalnikom, pisalnim strojem, hladilnikom in naslanjači, ki se lahko spremenijo tudi v udobno ležišče. Seveda so bili tu še prečudoviti avtomobili za štiri ljudi na neverjetno majhnem prostoru. Da bi olajšali vstop in izstop, so izdelali različico z drsnimi vrati na obeh straneh. Tudi ideje za drobno gospodarstvo oziroma potujočo delavnico so že postale stvarnost. Obilo možnosti za preurejanje notranjstev se nadalje ponuja z novim načinom pritrdjevanja sedežev v drugi in tretji vrsti. Ker so se odločili za takšno rešitev kot v letalu, je mogoče prilagajati razdaljo med sedeži ali jih s sank enostavno sneti.

Samo po sebi je umevno, da sedi voznik v takem avtu višje kot v osebnem, zato je vse, s sede-



žem in volanom vred, temu podrejeno. Oba sprednja sedeža sta nastavljiva po želji in konstruktorji so šli celo tako daleč, da so tudi naslonjala za roke opremili z vijaki za nastavljanje višine. Vse ergonomске zahteve voznika so izpolnjene, poudariti pa bi kazalo tudi tehtno premišljeno oporo za levo nogo in precizno nastavitve višine varnostnega pasu. Petstopenjski avtomatski menjalnik (letnik 1991) je v ravno pravnem dosegu, hod ročice pa kratek in, kot smo pričakovali, precizen. Armaturna plošča je takšna kot pri osebnih avtomobilih, kar velja tudi za merilnik vrtljajev, ki sodi k dizlom in bencinskim motorjem.

Usmerjevalci zraka so razporejeni drugače kot pri prejšnjih modelih. Niso več v stropu, temveč v tleh, nastavljati pa jih je mogoče za sprednje in zadnje sedeže posebej. V starejših izvedbah je bilo s hitrostjo zračenja težko ustreči vsakomur, še zlasti, kadar je bilo toplo, ker se okna, če izvzamemo ona na vratih, niso dala odpirati. Zdaj so okna drsna kot pri renaultu 4, kar pomeni, da tudi te pomanjkljivosti ni več.

Imeli smo priložnost, da preiz-

kusimo caravelle z vsemi štirimi motorji, ki so na izbiro. Najbolj nas je navdušila izvedba z 2,5-litrskim bencinskim motorjem, kar je bilo pričakovati, vendar pa tudi o najšibkejšem, 1,9-litrskem dizlu, ne bi mogli reči, da ni dovolj močan, žal pa je precej glasnejši. No, temu se človek zlahka izogne, saj lahko naroči katerokoli od različic, ki so na voljo. Kar zadeva potovalne sposobnosti, smo se lahko prepričali, da tudi najšibkejši motor dobro potegne tako na avtocesti kot na slabših gorskih poteh, le po menjalniku je treba segati malo pogosteje. Največja hitrost je med 128 in 161 km/h. S 4,65 m dolžine, 1,84 m širine in 1,94 m višine imata caravelle in transporter v kabini dovolj prostora, ne smemo pa se čuditi, če sta zato občutljiva na bočni veter.

Transporter – že ime nam pove, čemu je namenjen – ima vzdolžno ojačan pod z U-profilom, ki poleg togosti školjke odloča tudi o oddaljenosti spodnjega dela od tal (180 mm), medtem ko imajo kamioneti klasično šasijo.

Podvozje transporterja in caravelle je zelo solidno, s posamičnimi obesami, pri čemer so



sprednja kolesa na dvojnih prečnih vodilih z močnimi vzdolžnimi vzvojnimi vzmetmi in hidravličnimi blažilniki s kratkim gibom, medtem ko imajo zadnja trikotne obese z vijačnimi vzmetmi in mini blok in posevno postavljenimi teleskopskimi blažilniki s kratkim gibom. Zavore so spredaj kolutne s prisilnim hlajenjem, zadaj pa bobnaste z regulacijo tlaka v skladu z obremenitvijo vozila. Za doplačilo je mogoče dobiti za izvedbo s 4-valjnim motorjem tudi sistem ABS in servo volan (standardna oprema 5-valjnih motorjev). Caravelle je

opremljena z gumami 195/70 R 15 na platiščih 6 J x 15, medtem ko k platiščem 5 1/2 J x 14 sodijo gume 185 R 14 C.

Za zaščito nove generacije svojih vozil pred korozijo jamci Volkswagen 6 let, kar pomeni, da so kovinske površine, ki jih sestavljajo in barvajo roboti in avtomati, zanesljivo zaščitene.

Tako transporter kot caravelle sta opremljena z 80-litrskim rezervoarjem za gorivo, kar pomeni, da lahko pri varčni vožnji z enim tankom prevozita več kot 1200 kilometrov.

Tehnični podatki

CARAVELLE	1,9 D	2,4 D	2,0 i	2,5 i
gibna prostornina (.ccm)	1896	2370	1968	2459
vrtna in gib (mm)	79,5 x 95,5	79,5 x 95,5	81 x 95,5	81 x 95,5
kompresija	22,5 : 1	22,5 : 1	8,5 : 1	8,5 : 1
moč kW (KM)	45 (61,2)	57 (78)	62 (84,3)	81 (110)
pri vrt./min	3700	3700	4300	4500
dovod goriva	visokotlačna črpalka		vbrizgavanje	vbrizgavanje
pogon	spredaj			
menjalnik	petstopenjski			
prestavna razmerja:	I.3,78; II.2,12; III.1,34; IV.0,97; V.0,76; vzvratna: 3,80 I.3,78; II.1,12; III.1,43; IV.1,03; V.0,84; vzvratna 3,80			
diferencial:	4,94:1			
podvozje:	samonosna karoserija z vzdolžno ojačitvijo, 6-9 sedežev, do 5 vrat			
obese:	posamične, spredaj dvojna prečna vodila z vzdolžnimi vzvojnimi vzmetmi, hidravlični teleskopski blažilniki; zadaj trikotne z mini blok vijačnimi vzmetmi in teleskopskimi blažilniki			
zavore:	spredaj kolutne s prisilnim hlajenjem, zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa			
kolesa:	195/70 R 15 ali 185 R 14			
medosna razdalja (m):	2,920-3,320			
kolotek - spredaj/zadaj (m):	1,575/1,540			
dolžina (m):	4,655-5,055			
širina (m):	1,840			
višina (m):	1,940			
teža (kg):	900			
največja hitrost (km/h):	146	161	128	139
pospešek (0-80 km/h):	12,9	11,3	18,9	14,8
poraba ECE (l/100 km):	9,5/13,9/14,6	9,4/13,4/15,7	6,5/-/8,1	7,1/10,8/9,3

Že s staro caravelle so bili kupci povsem zadovoljni, še zlasti, če je imela pogon na vsa štiri kolesa, zato se zanimanje zanjo ni zmanjšalo, čeprav se je že pojavila nova izvedba. Za ljubitelje bo gotovo pomemben podatek, da Volkswagen novih modelov, kljub vsem izboljšavam, ki so, razumljivo, tudi precej stale, ni podražil. To med drugim pomeni, da ostaja zvest svojemu imenu, ki v prevodu pomeni »ljudsko vozilo«, torej dosegljivo širokim množicam. Sarajevski TAS, pri katerem ima Volkswagen zdaj 50-odstotni delež, izdeluje nekaj delov za novi model, ki bo po besedah predstavnika te tovarne Radomira Krečarja pri nas naprodaj od marca prihodnjega leta dalje.

Miroljub Nikolić