



besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc

Strogo: prevoz

Kar nekako navadili smo se že, da izpuščamo besedo udobno, ko govorimo o prevozu ljudi. Temu avtomobilu je ime Transporter in pomeni natanko to: da je namenjen prevozu ljudi.

► Seštejmo ugotovitvi iz uvoda: Transporter je namenjen prevozu ljudi, ni pa udoben. To velja, če gledamo v prerezu današnjega časa: z udobjem osebnih avtomobilov se takšen T ne more primerjati; če pa gledamo skozi čas, potem se s preprostim dostavnikom, prirejenim za prevoz oseb na preprostih sedežih, ljudje še nismo tako udobno peljali.

Pri tem velja posebej omeniti dve lastnosti: notranji trušč je prijetno zadušen in motorne zmogljivosti so zadostne, da že pri najmanjši

nepazljivosti mimogrede prekoračite dovoljeno hitrost – tudi v neugodnih pogojih, kot so polna zasedenost sedežev ali dolgi vzponi. Motor v takšnem Transporterju je namreč odličen in brezhiben: steče vselej takoj in brez oklevanja, v vsakem trenutku pa razvije dovolj navora za dinamično vožnjo, ki je lahko kos (skoraj) vsakemu ritmu današnjega cestnega prometa. Vsekakor pa ni treba, da je 'cokla' v prometu; vse je odvisno le od voznika.

Voziti Transporterja ni težko, če se navadite na njegove zunanje mere. Volanski obroč se pusti vrteti enako (lahkotno) kot v osebnih vozilih, ročica menjalnika pa je dvignjena na armaturno ploščo, je prijetno kratka in je 'pri roki' – boljše kot pri marsikaterem osebnem avtomobilu. Tudi vse preostale komande – stikala, gumbi in vzvodi – ne povzročajo slabe volje, saj so (z izjemo njihove velikosti) povzete po osebnih avtomobilih te znamke. Kar je dobro.

Vse več ljudi se ozira po tovrstnih avtomobilih za osebno uporabo – preprosto zato, ker so zmogljivi in vodljivi (skoraj) kot osebni avtomobili, še razmeroma poceni, a zelo prostorni in prilagodljivi. Tudi pri Volkswagnu (oziroma še posebej pri njem) je ponudba znotraj tako zastavljenih želja pestra in takšen Transporter je – cenovno in po opremljenosti – na spodnjem koncu. To pomeni, da gre za čisti dostavnik z najnujnejšimi elementi, potrebnimi za prevoz ljudi. Sprednji del je še najbolj 'osebni', druga in tretja vrsta sedežev pa sta prikrajšani za mehko oblazinjenje in boljše

“To pomeni, da gre za čisti dostavnik z najnujnejšimi elementi, potrebnimi za prevoz ljudi.”



materiale, poleg tega je znotraj precej pločevine odkrite.

Če bi si izbrali natanko takšnega za osebno uporabo, bi pogrešali kar nekaj bolj ali manj 'nujnih' stvari. Od majhnih (potovalni računalnik, podatek o zunanji temperaturi, pomoč pri parkiranju vsaj zadaj, izdatnejšo notranjo osvetlitev in zadnji brisalnik) do večjih (pomikne šipe vsaj v drugi vrsti, klimatsko napravo posebej za zadnji del in druga bočna vrata na levi strani vozila), toda na to je mogoče vplivati z doplačilom opreme ali pri nekaterih rečeh z že v osnovi prestižnejšo različico tega modela. Volkswagen, da spomnim, ponuja Multivana, ki je lahko krepko prestižnejši od povprečnega slovenskega osebnega avtomobila. A tudi krepko dražji.

Jasno, Transporter je pač dostavnik. Nima usnja na volanskem obroču, a je plastika dovolj dobra, da to tudi v vročini ne moti pretirano. Ventilatorja za zračenje notranjosti (zadnjemu delu je namenjen poseben ventilator skupaj z

Zato pa ima tak Transporter poleg voznikovega še osem sedežev; dvojni sedež spredaj, dvojni v drugi vrsti (na levi) in celotna zadnja klop imajo zložljivo naslonjalo, zadnja dva 'kompleta' pa sta tudi prekuceljiva naprej in v celoti odstranljiva brez uporabe orodja. Desni sedež druge vrste se le odmakne za lažji dostop v tretjo vrsto. Tako lahko takšen T hitro postane priročen dostavnik za prevoz večjih predmetov, prtljage ali celo – tovara.

Testni Transporter je imel šest prestav menjalnika (ko je prazen, lahko mirno speljuje v drugi prestavi, ker je dovolj kratka) in motor, ki – vsaj zdi se – najlepše prede pri 2.900 vrtljajih ročične gredi v minuti. To v šesti prestavi pomeni okrog 160 kilometrov na uro, več kot spodobno porabo goriva (upoštevaje maso ter velikost) in – prekršek zaradi prekoračitve dovoljene hitrosti. Lahkoten za upravljanje je tudi na zaviti cesti, kjer so – v primeru testnega vozila – splošen vtis kvarile le zimske gume, ki se pri 30 stopinjah Celzija in več ne obnesejo niti pogojno dobro.



regulatorjem mešanice zraka) sta zmogljiva, a tudi glasna. Sedeži, vključno z voznikovim, ne ponujajo bočnega oprijema in se jim (razen voznikovega) ne da nastaviti naklona, so pa dobro usločeni in dovolj trdi, da ne daljši poti ne utrujajo. Predali so veliki, a so le v sprednjih vratih in na armaturni plošči; druge jih ni.

Za Transporterja vemo že nekaj časa: da je zunaj ravno prav oglat, da dobro izkoristi notranjost, in da je ravno prav zaobljen, da ima lahko nekaj (oblikovne) osebnosti in družinskega videza. Ker je hkrati tudi Volkswagen, to prinaša nadaljnje dobre lastnosti. In ker je namenjen prevozu v strogem pomenu besede, se kupec s tem



zavestno odpoveduje udobju osebnega avtomobila.

Niti najmanj pa z njim potniki ne trpijo. Če je voznik vsaj za silo uvideven. ◀◀

Volkswagen Transporter Kombi NS KMR 2.5 TDI (128 kW)

Cena osnovnega modela:	30.883 EUR
Cena testnega vozila:	33.232 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 26 °C / p = 1.250 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega števca: 26.768 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	13,1 s
402 m z mesta:	18,7 s (119 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV/V):	8,1 s/13,5 s
80–120 km/h (V/VI):	13,8 s/18,8 s
NAJVEČJA HITROST	
	188 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	45,3 m (AM meja 44 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	11,0 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 6-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.459 cm³ – največja moč 96 kW (131 KM) pri 3.500/min – največji navor 340 Nm pri 2.000–2.300/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 215/65 R 16 C (Continental VancoWinter2).
Mase: prazno vozilo 1.785 kg – dovoljena skupna masa 2.600 kg.
Mera: dolžina 5.290 mm – širina 1.904 mm – višina 1.990 mm – prtljažnik 6.700 l – posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 188 km/h – pospešek 0–100 km/h 12,2 s – poraba goriva (ECE) 10,6/7,2/8,4 l/100 km, izpust CO: 221 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ motor, menjalnik
▲ poraba goriva
▲ lahkotnost vodenja
▲ prostornost za osem odraslih potnikov
▲ prtljažnik
▲ stabilizacijski ESP
▲ 'neobčutljivi' notranji materiali

▼ ni levih drsnih bočnih vrat
▼ ni klimatske naprave za zadnji del vozila
▼ sedeži nimajo bočnega oprijema in se jih ne da nastavljati
▼ zadnja vrata so nerodna za odpiranje in težka za zapiranje skoraj nič odlagalnih mest
▼ cenenji notranji materiali

Končna ocena

Ne baha se z udobjem ali opremo, je pa dober za osnovno stvar – za (tudi hiter) prevoz do osmih potnikov tudi na večjih razdaljah. Plus precej prtljage ali tovara. In ob zmerni porabi goriva.