

# Svjetski putnik.

**Praktičnost i iskoristivost koju su dugo godina VW transporteri iskazivali u prijevozu robe i tereta, ljudi iz Wolfsburga još su 2003. godine odlučili iskoristiti i za raskošniji prijevoz putnika. Nastala je serija Multivan koju u Volkswagenu nikad nisu doživljavali tek kao puku transformaciju dostavnog vozila, već kao istinsku putničku limuzinu.** Tekst Mato Pavličević Foto Mario Poje



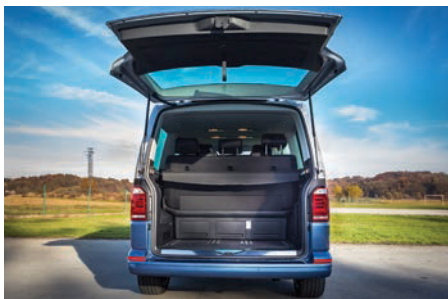
**K**roz bogatu povijest duhu pola stoljeća, Volkswagenovi kombiji su se pored transportnih zadataka u prijevozu tereta, davno prije slične konkurencije, afirmirali kao putnička vozila i na neki način zacrtali put danas popularnim monovolumenima. Vjerojatno nije slučajno da se monovolumen rodio baš u Americi gdje su VW-ovi kombiji do početka osamdesetih bili sastavni dio masovnog hipijevskog načina života. Kako su djeca cvijeća sazrijevala, ošišali su duge kose, a traperice i vojničku bluzu zamijenili skupim klasičnim odijelima i postali uspješni poslovni ljudi. U skladu s tim mijenjao se i VW kombi trudeći se da ostane u njihovim srcima, a luksuznom opremom posegne u njihove sve dublje džepove. Još osamdesetih ondašnji

T3 dobio je vođeno hlađenje motora, udobna avionska sjedala u luksuznoj Caravelle i pogon na sve kotače s oznakom Syncro. Neka-ko s padom Berlinskog zida u T4 konačno su motor i pogon premješteni sprijeda, ali VW se nastavio truditi da se njihov kombi ne utopi u moru slične konkurencije. Tako i danas njegove putničke inačice predstavljaju nešto posebno, osobito ako suhoparnu oznaku Transporter zamijeni Caravelle ili Multivan, kad postaje pravilnije nazivati ga mikrobusom nego kombijem. Zapravo, u svojoj nomenklaturi modela Volkswagen ga upisuje kao luksuznu limuzinu. On to zapravo i jest, osim u Hrvatskoj, gdje zbog suludog, nelogičnog i diskriminacijskog načina obračuna cestarine ulazi u kategoriju koja ne postoji nigdje drugo u Europi već samo

kod nas. Iako dizajn i kozmetika nikada nisu bili aduti kombiniranih i komercijalnih vozila, Volkswagenov Multivan djeluje plemenitije i skladnije zahvaljujući redizajniranom licu. Novi model "šestice" nije se previše promijenio što se tiče dizajna. Naime, kutijasti oblik je ostao isti, pri čemu su dizajneri nježnim preinakama oblikovali prednji dio, kao i stražnji, naročito vrata prtljažnika.

Što se unutrašnjosti tiče, dimenzije i volumen prtljažnika, odnosno teretnog prostora (do maksimalno 4,3 kubika) ostale su iste. Ipak, kabina je potpuno izmijenjena te sada, u skladu s trendovima djeluje modernije i mnogo bogatije. Posebno ističemo 6,6-inčni ekran smješten na središnjoj konzoli, dok su od opreme tu električno pokretana stražnja klizna





## POSEBNO IZDANJE.

Generation Six u seriji nudi LED svjetla, kromirane detalje, dvobojnu karoseriju, dvobojne Alcantara presvlake, 18-colne aluminjske naplatke, razne ukrase u interijeru te brojne serijske dodatke za sigurnost.



## PRILAGODLJIVI INTERIJER.

Unutrašnjost kabine može poslužiti kao dnevna soba za obiteljsko okupljanje, radni prostor ili sala za sastanke, a obaranjem zadnje klupe i police u prtljažnom prostoru, pretvara se u pravi francuski ležaj. Poslije kraćeg istraživanja i pronalaženja svih poluga i prekidača, sklapanje i rasklapanje svih dijelova interijera prerasta u pravu igru. Transformaciju u klasičan tovarni prostor i prijevoz nekog tereta, ipak ne preporučujemo.



### Multivan u brojkama.

**Motor:** turbodizelski, 4 cilindra; **Obujam:** 1968 ccm; **Snaga:** 110 kW/150 KS pri 3250 o/min; **Okretni moment:** 340 Nm pri 1500 o/min; **Mjenjač:** ručni/6 stupnjeva; **Pogon:** na prednje kotače; **Dimenzije:** 4904x1904x1950 mm (dxšxv); **Prtljažnik:** 675/3000 l; **Maksimalna brzina:** 182 km/h; **Ubrzanje:** 12,9 s (0-100 km/h); **Potrošnja:** 6,5/5,5/6,0 l/100 km; **Emisija CO<sub>2</sub>:** 161 g/km; **Cijena:** 590.000 kn

vrata, upozorenje za vozilo u mrtvom kutu, grijani vjetrobran, aktivni tempomat (ACC), prilagodljiv ovjes (DCC) s tri programa na izbor (Comfort, Normal i Sport)... Ukupno gledajući, vanjšinom impresionira, prvenstveno zbog veličine i luksuznih dodataka, dok je u unutrašnjosti skrivena sva praktičnost i bogatstvo ovog modela, bez obzira o kojoj se izvedbi radi. Kao i kod prethodne generacije plava je boja omiljeni izbor, s time da se u novoj može dobiti dvobojna kombinacija koja jamči da nigdje nećete biti nezamijećeni. Izvana su razlike u odnosu na standardni Multivan najuočljivije po atraktivnim retro naplacima i zatamnjanim staklima straga koji čuvaju unutrašnjost od znatizeljnih pogleda.

U interijeru Multivana malo tko će se boriti

za sjedala u prvom redu, no zato ona pružaju podesivu potporu u lumbalnom dijelu i grijanje. Ugodu putovanja vozaču pruža visoki položaj uz odličnu preglednost i izdašno podesivi upravljač po visini i dubini. On se može obogatiti dodatnim tipkama što nije neizbježni trošak pošto je sve vrlo priručno i pregledno na širokoj i potpuno novoj centralnoj konzoli. Uz radio-CD s velikim tipkama i zaslonom, te komande klimatizacije, na njoj je i precizna ručica 6-stupanskog mjenjača. Stražnji dio na stropu ima zasebnu regulaciju automatske klime i bogato individualno osvjetljenje, a atraktivno osvjetljenje s natpisom modela nalazimo i na stepenicama svih ulaznih vrata. Duljinom desetak centimetara kraćom od pet metara Multivan se svrstava blizu većih limuzina pa će

mjesto pronaći i na običnom parkiralištu.

2.0 litreni TDI motor sa 150 KS i 340 Nm i ručnim 6-stupanskim mjenjačem je kombinacija u kojoj je iznimno brz i prilično ekonomičan vlak na kotačima i po mnogim aspektima savršeno sredstvo za putovanje. Dovoljna snaga za sve potrebe i maksimalna opterećenja kojom će Multivan suvereno "gutati" kilometre. Tko želi udobno voziti putnike, mora se u početku pomiriti sa čestim "šaltanjima" na niskim okretajima, što nestaje od trećeg stupnja nadalje kad je moguće i "preskakanje" stupnjeva. Brza putovanja tihim čini dugački šesti stupanj pri čemu ga uz opcionalni tempomat možemo slobodno prezentirati kao pravog svjetskog putnika. Još da je cijena prihvatljiva današnjim hipijima, tko zna gdje bi mu bio kraj. 