



MINIBUSZ-TEST SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS KILENC FŐRE

Volkswagen Crafter Kombi 35

KETTŐ AZ EGYBEN

A Crafterek a 2006-os IAA-n mutatkoztak be a nagyközönségnek és a szakembereknek.

Az elmúlt két és fél évben bizonyították, hogy az LT típusok méltó utódai lettek.

A számtalan változat közül most mind méreteiben, mind motorteljesítményét tekintve a legkisebb személyszállító változatával indultunk próbaútra, amely ha a szükség úgy hozza, alkalmi fuvarosként is megállja a helyét.

Igaz közben érkezett a hír, hogy megjelent az EEV minősítésű, SCR-es motorcsalád utód, de a gépkocsi funkcióit ez nem befolyásolja.

Crafter Kombi választék és alkalmazás

A Kombik a Crafter szérián belül a személyszállító kivitelek képviselik, a gépkocsi

csivezetővel együtt maximum 9 fő részére, 3000–3500 kilogramm össztömeg mellett, így még bárki vezetheti „B”-kategóriás joga-



Minibuszos belső tér, kisteherautós teherbírás, kompakt méretek és könnyű kezelhetőség jellemezte a legkisebb Crafter Kombit



sítvánnyal és autópályán a 130 km/órás sebességről sem kell lemondanunk (ellentétben az áfával).

A Kombik háromféle, 3250; 3665 és 4325 milliméteres tengelytávval, valamint normál- és magastetős kivitelekben választhatók, ez utóbbiak 1650 és 1940 milliméteres belmagasságot jelentenek.

Erőforrásként jelen esetben a 2,5 literes TDI motor 88 lóerős teljesítményű, 220 newtonméteres forgatónyomatékú változata szolgált. Legnagyobb teljesítménye percenkénti 3500-as fordulaton, a legnagyobb forgatónyomatéka 2000-es fordulaton áll rendelkezésre. Az erőátvitelt minden esetben 6 fokozatú, kézi kapcsolású váltómű biztosítja. A Crafterek minden esetben hátsókerék-meghajtásúak, a Kombikat hátul csak szóló abroncsolással szerelik.

A Crafter Kombik terhelhetősége típustól és felszereltségtől függően elérheti az 1500 kilogrammot is, ami figyelemre méltó, főleg a 3,5 tonnás osztályban. A megengedett tetőterhelés 300 vagy 150 kilogramm (normál- vagy magastető), a vontatható össztömeg legfeljebb 2500 kilogramm lehet, amelyet leginkább reptéri alkalmazásnál lehet kihasználni, főleg a rendelhető vonócsapos Rockinger vonófejjel.

A Kombik elsősorban személyszállításra készültek, de alkalmi áruszállítóként is megállják helyüket, amit a könnyen tisztítható, strapabíró PVC burkolat és a padlózaton lévő rakományrögzítő fülek is alátámasztanak. Ezért különösen célszerű járműve lehet különböző közintézményeknek (kórházak, iskolák, polgármesteri hivatalok stb.), ahol a személyszállítás mellett, az anyagbeszerzésnél vagy bármilyen más esetleges fuvarnál szerephez juthat.

Bár mi szinte a teljesen alapváltozatot kaptuk – mind műszakilag, mind felszereltségben – ettől függetlenül vásárlás előtt elég hosszú opciók listával szembesülhetünk. Ebből nem hiányoznak olyan dolgok, mint például a kézzönás klíma, állófűtés, komfort kárpitozás, kézi nyitású- vagy elektromos működtetésű oldalablakok, többhangszórós, CD-táras audió- és navigációs rendszer, tempo-

mat, fedélzeti számítógép, metálfényezés, bi-xenon fényszórók, könnyűfém felnik, parkolást segítő radar, külső lépcsők, 270 fokban nyitható hátsó ajtók, hátsó töröl-mosó berendezés stb., csak hogy néhányat említsünk. A tetőlemez préselése első napfénytető és középső tetőventilátor lehetőségét is biztosíthatja. Egyetlen dolog nem rendelkezhető: kétoldali tolóajtó, az ülések kialakítása és a lehetséges elrendezés miatt.

Aktív biztonság terén már a stabilitásprogram és fékasszisztens szintén szériakivitel.

Külső megjelenés

A rövid tengelytávú változat első ránézésre kompakt, masszív, városban is könnyen kezelhető jármű pozitív benyomását kelti az érdeklődőben, igaz optikailag rövidebbnek és magasabbnak látszik, mint amekkora valójában. Az egységesen fekete színű, széles oldalvédő csík, lökhárító-hűtőrács együttese és a hátsó részt körbefogó elemek a külső megjelenés meghatározói. A jármű méretéhez képest hatalmas ablakfelületek azonnal jó hatással vannak a beszállni készülő utasokra, ami tágas, komfortos belső teret sugall, s ez igaz is. A parkolóházakat azonban kerüljük el, mert normál tető esetén is valamivel 2,4 méter fölötti a teljes magasság. Cserében személyautó módjára mesterkedhetünk parkolóban az 5,24 méteres járművel. Méretei jól érzékelhetők, a vezetőüléstől jó rálátás nyílik környezetünkre és a forgalomra.

Csak érdekességképpen, a szintén 9 személyes (rövid) T5 Kombi 4,89 méter hosszú, s természetesen két eltérő szempontok alapján megalkotott szériáról van szó, más-más belső méretekkel és teherbírással.

Belső tér

A széria vezetőülés tág határok közötti állíthatóságával – beleértve a süllyesztést és emelést is – kompenzálható a fix beépítésű kormányoszlop jelentette kötöttség és a pedálok is kényelmesen elérhetők. A kézi beállítású tükrök megfelelő beállításához már pár perc szükséges és az utas oldali látószögei lehetnének nagyobbak. A műszerfalón a két nagy analóg óra (fordulatszám- és kilométeróra) között egy nagy méretű, többfunkciós, vörös monokróm kijelző tájékoztat, sajnos hőfokmérő nélkül és vonalkás üzemanyszint-mérővel. Ez utóbbiak bizony pontatlanok más márkák típusainak esetében is, mert csordultig töltött tartálynál sem mutatnak teli jelzést. Vajon hány kilométerre merészkedjünk, ha a műszer szerint még ¼-ig van a tartály?! A műszerfal és a kezelőszervek a megszokott német gondossággal elsőre átláthatók, de az indexkaron lévő ablaktörölvelel és szélvédőmosóval továbbra sem értünk egyet.

Tárolóhelyek bőségesen állnak rendelkezés-



1. Nagy ablakfelületek, szolid, igényes belső tér
2. Praktikum és ergonómia
- 3-4. Kényelem és helykínálat mindenhol
5. A csomagoknak is jut elég hely



re: ajtózsebek, nyitott rekeszek a szélvédő mögött, zárt kesztyűtartó, üléstámlából kihajtható asztalka és a szélvédő feletti polc. A hátsó ajtóban lévő hálós rekeszek extrának számíthatnak. A dupla vagy szoló első utasülés alatti doboz alapesetben tárolóhely, egyébként ide kerül beépítésre a motortól függetlenül állófűtés.

A Crafter Kombinál rövid tengelytáv esetén háromféle üléselosztás létezik, 7-9 személy részére, közülük a 3 x 3-as elrendezése számít szériának. A 7 személyesben 2+2+3, a 8 személyesben 2+3+3 elrendezéssel találkozhatunk. A 3 személyes második ülésor mindig keskenyebb valamivel, így biztosít átjárhatóságot a hátsó ülésekhez, a szélvédő részén előredöntés nélkül és ezért van egy tolóajtó. (A közepes- és hosszú tengelytávú kombinál 9 személyhez kettő, illetve három üléselrendezés közül választhatunk

szériában.) A tolóajtó 1040 milliméteres szélessége bőven elegendő a be- és kiszálláshoz és az esetleges kézi rakodáshoz.

Az üléssorok közti távolság szűk határok között állítható, a padlózatban lévő sínnek köszönhetően. A ki- vagy beemelést azonban már kétemberes művelet. Az ülések egytől egyig állítható magasságú fejtámlával és hárompontos övvel szereltek, ahogyan ez napjainkban természetes. Sőt, az első szoló és dupla üléshez gyermekülés is rögzíthető.

Erőpróba

A rendelkezésünkre bocsátott Crafter Kombi a normáltetős, rövid tengelytávú kivitel volt, a legkisebb paraméterű, 88 lovas, 220 newtonméteres motorkalibrálással. A számláló induláskor 36 256 kilométert mutatott, jelezve, hogy most nem új járművel van dolgunk. ➔

► Az első kilométereken bebizonyosodott, hogy a fenti paraméterek a 6 fokozatú váltómű és rövidebb áttételű differenciálmű ellenére is gyengék, az üresen is néhány kiló híján 2,3 tonnás gépkocsihoz, nem beszélve a 3,5 tonnás ösztömegről. Már közel 20 évvel ezelőtt is inkább a 100 lóerő vagy valamivel nagyobb teljesítmény felé tartott a piaci igény. A motor és a váltómű, s nem utolsó sorban az áttételek egyébként kiváló összhangot mutattak a motorral, bár igencsak szaporázni kellett a fokozatkapcsolásokat városi forgalomban, a gázpedált pedig határozottan lenyomni, reménykedve, hogy nem lesz drasztikus fogyasztás a tesztút végére. A váltókar könnyű, pontos kapcsolásokat tett lehetővé, de induláskor egyszer-kétszer megakadt egy pillanatra az 1. fokozat kapcsolásakor. Ellenben 5. fokozatban mindössze 1500-as fordulaton tudtuk tartani az 50 km/órát. A motor csak lassan vette fel a fordulatot, de 2400–3000 között már elemében volt, 3200 fölött már csak nehezkésen. A motordiagram szerint valahol 4200 körül van a leszabályozási fordulaton, de a valóságban 3500 fölé nem igen lehetne pörgetni, legalábbis tapasztalatainkra alapozva. A motorhang 3000-es fordulattól kezd jobban hallható válni. A forgatónyomatékot illetően – bár a 220 newtonméter számszerűleg nem túl sok – a motor kiváló-



Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor



Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor



Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

Az első és hátsó futóművek, valamint a jól bevált motor

tívumot nem tapasztaltunk, bármerre is jártunk, belváros, hegyi utak, autópálya. Igaz a rugózás hangolásából érződik az áruszállító vérvonal, ami legalább fél terheléstől kezd komfortos lenni és örülnék, ha a hátsó stabilizátor is mindentől függetlenül szériakivitelnek számítana. Összességében egy célszerű, többcélú, komfortos és erős kivitelű járművet ismerhettünk meg.

Tesztút és körülmények

A próbaút mindvégi kedvező körülmények között zajlott: napsütés, száraz utak. Összesen 242 kilométert tettünk meg, 113 kilométert városban átlagos vagy gyér forgalomban és 129 kilométert országúton-autópályán, szintén gyér forgalom közepette. A városban mért 11,13 liter/100 km érték számszerűleg nem sok a 3,5 tonnás osztályban, de figyelembe véve a motor paramétereit és a fenti körülményeket, már soknak számít, ismét bebizonyítva, hogy egy gyengébb motor nem jelent takarékosabb üzemet, mint egy némileg erősebb. Ellenben az országúton és autópályán mért 8,57 liter/100 km érték jó, sőt lehetne jobb is, ha a hosszabb áttételű, $i=4,364$ differenciálművet választanánk, bár az adott motorkarakter mellett meggondolandó.

Fokozat	Fordulatszám	Sebesség
4. fokozat	1800 ford./perc	50 km/ó
5. fokozat	1500 ford./perc	50 km/ó
5. fokozat	2250 ford./perc	70 km/ó
6. fokozat	kb. 1750 ford./perc	70 km/ó
6. fokozat	2400 ford./perc	90 km/ó
6. fokozat	3450 ford./perc	130 km/ó

Ár és felszereltség

■ alapár: 9 664 800 Ft (bruttó) ■ csomaghálós rekesz a hátsó ajtó belső oldalán: 26 400 Ft ■ kartámlás vezetőülés: 15 600 Ft ■ vezető- és utasoldali légszák: 109 200 Ft ■ A tesztben szereplő gépkocsi teljes bruttó vételára: 9 816 000 Ft

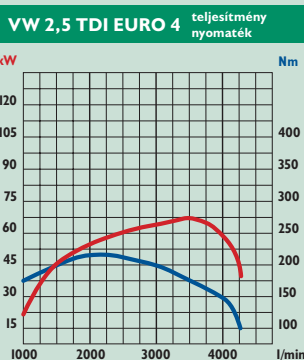
Kiss B.

Porsche Hungaria Kft.

1139 Budapest, Fáy u. 27.

Tel.: 451-5100, fax: 451-5141

VOLKSWAGEN CRAFTER KOMBI 35 MINIBUSZ MŰSZAKI, MÉRET- ÉS TÖMEGADATOK



Motor: Soros, 5 hengeres, hengerenként 4 szeleppel, közös nyomócsöves üzemanyag-ellátó rendszerrel, váltózó geometriájú turbóföltöltővel és kipufogógáz-visszavezetéssel, Euro 4
– furat x löket:
– összlökettérfogat: 2459 cm³
– maximális teljesítmény: 65 kW (88 LE)/3500 ford./perc
– maximális forgatónyomaték: 220 Nm/2000 ford./perc
Tengelykapcsoló: Egytárcsás száraz, hidraulikus működtetésű
Sebességváltó: 6 fokozatú, kézi kapcsolású

Differenciálmű: $i=4,727$
Futóművek és felfüggesztés: Első segédvázra szerelt független kerékfelfüggesztés, háromszög alakú kereszt-lengőkaros, keresztben beépített laprugókkal, hidraulikus lengéscsillapítókkal és stabilizátorral. Hátral merev hajtott tengely, egytagos parabola rugólap, hidraulikus lengéscsillapítókkal
Félkormány: Hidraulikus, elől 300, hátral 298 mm-es féktárcsákkal, szériában ESP, BAS
Akkumulátor: 12 V/72 Aó
Gumiabroncs: 235/65 R 16
Üzemanyagtartály: 75 l

Méret- és tömegadatok:

Hossz: 5240 mm • Szélesség: 1993 mm, tükrökkel 2426 mm • Magasság: 2415 mm (üresen)
Tengelytáv: 3250 mm
Túlnyúlás elől/hátul: 1000/990 mm
Nyomtáv elől/hátul: 1710/1716 mm
Fordulási körátmérő: 12,3 m
Önsúly: 2283 kg • Teherbírás: 1217 kg • Ösztömeg: 3500 kg • Vontatható ösztömeg: fék nélkül 750 kg, fékkel 2500 kg

A felsorolt adatok csak a tesztben szereplő gépkocsira érvényesek!