

Med sju sittplatser, nyutvecklad dieselmotor med smått fantastiska prestanda och en sällsynt stabil gång imponerar den nya flexibla folkan. Kvalitetskänslan är bedövande och den som köper dragbil med hjärnan och låter bilens mätbara hårdvaluta avgöra har här en mycket spännande bekantskap att göra. Körkortsreglerna begränsar dock dragvikten för den som inte har E-körkort.



En riktig höjdare

av **Torbjörn Stålenhag**

torbjorn.stalenhag@husvagnochcamping.se

Anmärkningarna i testprotokollet är tämligen marginella, det handlar mer om tycke och smak. Den hårda lite strama fjädringen gör att gången blir relativt hård och stötig när bilen är olastad, men ger i gengäld fina och stabila dragegenskaper. Inredningen är inte av det charmiga publikfriande slaget, snarare lite åter-

hållet. Stramt, funktionellt och mångsidigt verkar ha varit ledstjärnor för de ingenjörer som konstruerat bilen. Bilen kan fås med sju sätser, har massor av fack och förvaringsplatser och de tre stolarna i baksätet går att vika, skjuta fram och tillbaks eller flyttas i sidled och eftersom de är betydligt lättare än stolarna i Sharan går de ganska enkelt att lyfta ur för jättelastutrymme. Det bakre sätet försvinner ner i golvet som blir (nästan) plant.

Givetvis finns trepunktsbälten, nackstöd, mugghållare och annat nödvändigt på alla platser. Bilen bygger på samma bottenplatta som VW Golf men har fått ett längre axelavstånd. Detta ger dels ett kortare överhäng vilket säkert bidrar till den stabila gången, men också ett bredare baksäte. Med alla sju platserna upptagna blir det dock inte mycket plats över till bagage och de som sitter i det bakre sätet bör inte vara alltför resliga. Därtill är utrymmet för litet.



Smakar det så kostar det. Xenonlampor bakom klarglas ger ett härligt ljus med automatisk höjdjustering. Dyra att byta när och om de går sönder.



Den relativt korta bilen rymmer upp till sju personer men de bakre platserna fungerar bäst för barn eller kortvuxna. Notera de utfällbara brickborden på framsätenas ryggstöd.

Förfinad motor

Den testade versionen med en vidareutvecklad TDI-motor på 1,968 cm³ ger 136 hästar. Motorn driver framhjulen via en sexväxlad låda som hjälper till att ge det rätta varvtalet för låg förbrukning eller för rejält kraftuttag. Vridmomentet, imponerande 320 Nm, är tillgängligt redan från behagligt låga 1 750 varv per minut. Med fyra ventiler per cylinder har man lyckats trola bort en del av det besvärande "dödläge" i startögonblicket



test VW Touran



Hög sittposition ger härlig utsikt. Förmiljön är proper, ratten ställbar på alla ledder och bilen har många fiffiga interiördetaljer.

fakta VW Touran

Motor/Kraftöverföring:
1 968 cm³ 4-cyl, 6vx
manuell

Effekt:
136 HK vid 4 000 rpm
320 Nm vid 1 750 rpm

Mått/vikt mm/kg:

Längd: 4 391

Bredd: 1 794

Höjd: 1 652

Lastvolym liter VDA 5-

sits /max: 695 -1 989

Tjänstevikt: 1 569

Maxlast: 649

Max släpvikt: 1 500

Axelavstånd: 2 677

Överhäng: ca 950

(avståndet mellan bak-
axel och dragkula)

Vändcirkel: 11,2 meter

Däck: 205/55R x16

Bränsleförbrukning 100

kilometer:

Blandad körning (utan

släp) 6,0 L (fabr. uppg)

Under testet 9,0 med

lätt lastad husvagn (ca

1 100 kilo)

Genomsnitt under test-

perioden 7,5 L

Garantier:

2 års fabriksgaranti

3 års vagnskadegaranti

3 års lackgaranti

12 års rostskydds-

garanti

Pris/skatt:

Från 209 900:-

Årlig vägskatt: 6 797:-

Dragkrok: ca 5 000:-

montering; ej fastställt

Bilen kan fås med tre

olika motorer; 1,6 FSI

Bensin, 100 respektive

136 hästars TDI

Tre utrustningsnivåer.

Bas. Trendline och

Highline. Testad bil 136

hästar TDI Highline.

Pris från 252 300:-

som annars är ganska vanligt på turbomotorer. Enligt fabriksuppgifter ska bilen konsumera låga 6,0 liter per tio mil blandad körning. Under testperioden drog bilen i genomsnitt 7,5 liter men då var en husvagn påkopplad under delar av mätperioden. Med husvagn påkopplad mätte vi förbrukningen till 9 liter per 10 mil, ganska rask körning mestadels 90 och 110-vägar.

Våra ordinarie skärmspeglar gick inte att montera på ett bra sätt, skärmarna är för höga och lutande för det, i stället körde vi med enklare speglar på bilens ordinarie backspeglar som inte ger lika bra sikt bakåt. Hos välsorterade tillbehörshandlare kan man förmodligen hitta speglar som passar bättre. Trots att bilen är relativt hög gick det heller inte att få genomsikt via bilens inre backspegel. Allt annat var mums för en husvagnsentusiast.

Liten men stor

Bilens yttre form är mer praktisk än charmig. En egenhet som kräver tillvänjning är den sluttande fronten. Man ser inte huven från förarplatsen, vid fickparkering och liknande kan det vara svårt att veta var bilen börjar respektive slutar. I övrigt är överblicken mycket bra med hyggligt stora raka rutor. När man kopplar vagnen kan man klara sig ensam om man först öppnar bakluckan och faller mittstolens ryggstöd. Då ser man nämligen kroken och kan klara manövern utan risk för repor eller bucklor på den lackerade stötfångaren.

Körställningen är bra med höj- och sänkbar förarstol, ställbar ratt i alla ledder och instrument och reglage rätt placerade. En egenhet

som i vissa lägen kan vara lite irriterande är att blinkers blinkar tre gånger även när man vill blinka en gång. En sorts hjälpaström som känns en aning överarbetad och som finns även på Audi, BMW och Mercedes. Däremot känns ESP, det elektroniska stabiliseringsprogram som via bilens bromsar hejdar begynnande sladdar, som ett mer välkommet och behövt hjälpmedel. Likadant är det med testbilens xenongaslamppor som per automatik justerar rätt höjd på ljuset. Dyra när de pajar men ger å andra sidan ett rejält ljusflöde.

Bilutveckling

Renault Megane Scenic är föregångaren i bilklassen och med stora försäljningsframgångar fick den raskt efterföljare från andra fabrikanter. Opel Zafira är den bil som på senare tid fått mest rosor och beröm för flexibilitet och användarvänlighet. Nu när VW gett sig in i segmentet med sin Touran gör man det med besked. (Scenic har just kommit i en ny version, den har vi inte gjort något dragbilstest på men karakteristiskt för den är dess mjuka komfort. Egenskaper som brukar straffa sig när man drar tunga släp. Vi hoppas kunna återkomma med ett test senare). Man har helt enkelt tagit alla bra idéer från konkurrenterna, vidareutvecklat och förbättrat dem och försett bilen med en fin motor och ett hårt men stadigt chassie och faktiskt fått fram en alldeles utmärkt dragbil. Det var kanske inte huvudsyftet men man tackar och bockar. Den sexväxlade lådan och framhjulsdriften samspelar fint men vid rejäla gaspådrag på de lägre väx-

larna spinner framhjulen lätt när husvagnen är påkopplad. Försiktighet anbefalles, det räcker med regnig asfalt och lite ivrig gasfot.

Stort bagage

I bagageluckan får man in mellan 695 och 1 989 liter beroende på hur stolarna är arrangerade. Det finns en flyttbar insynskyddsgardin och det finns rejäla lastöglor att surra fast lasten i. Luckan är takhängd och stannar vid öppnandet i vågrätt läge. Behöver man högre plats under luckan skjuter man upp den ytterligare, för hand. Denna finess är till för att spara luckan mot omild kontakt i till exempel parkeringsgarage. Med extrasätena uppfällda får man plats med några matkassar eller ett par små resväskor. Bilen tar 530 kilo last och har en totalvikt på 2 210 kilo vilket gör att man med B-körkort drar 1 280. Med E-kort 1 500 kilo. ●



Förvaringsfack under stolarna, luckor i golvet, stolar som kan flyttas i längs- och sidled. Självklart kan baksätets mittstol förvandlas till rejält lekbord.