Perusduunari koviin töihin

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
29.11.2023 00:00

Sähköautot hallitsevat nykyään vahvasti alan lehtien palstatilaa. Maahantuojien esittelyautot ovat lähes kaikki sähkökäyttöisiä. Silti todellisuudessa esimerkiksi pakettiautoista puhuttaessa diesel on edelleen käyttövoimista selvästi myydyin ja käytetyin erityisesti kaupunkien ulkopuolella.

Volkkarilta saimme ajoon nelivetoisen Transporterin Seikelin alustavirityksellä ja 50 mm korotuksella. Kylkiteippauksissa luki ’Offroad’.

Leveys riittää muutaman sentin marginaalilla.

Tavaratila Tavaratilan pituus on 2,5 metriä. Leveyttä renkaiden lokasuojakorotuksen kohdalla on muutaman sentin yli 1,2 metriä, joten EUR- ja FIN-lavat mahtuvat kyytiin. Sivuovestakin lavan lastaaminen onnistuu, mutta tarkkana saa olla; taas puhutaan muutaman sentin marginaalista. Kiinnityspaikkoja löytyy kuusi lattiasta ja yksi pyöräkotelosta. Seinät oli ajamassamme mallissa vaneroitu, joten siellä ei kiinnityspaikkoja ollut. Valoja on tavaratilassa kaksi, sivu- ja takaoven tuntumassa.

Pelkääjän paikka oli yllättävän ahdas.

Ohjaamo Ohjaamon puolella kuskin ajoasento oli säädettävissä mukavaksi. Ratin ja näytön napit oli helppo oppia ja selkeät käyttää. Kännykkä yhdistyi automaattisesti saman tien, kun auton starttasi. Pelkääjän paikan tilat olivat kuitenkin yllättävän surkeat 189-senttiselle matkustajalle, jonka polvet olivat joko kiinni hanskalokerossa tai hänen oli pakko istua vinottain.

Lava mahtuu juuri ja juuri sivuovesta.

Moottori ja kulutus Moottorina Transporterissa oli 2,0-litrainen 150 kW dieselkone ja automaattinen DSG-vaihteisto. Vaihteisto haki välillä yllättävän pitkään pienempää vaihdetta, kun tarvittiin lisätehoa. Vaikka ovia oli osana Seikelin pakettia lisäeristetty, kuului moottorin nakutus sisään jonkin verran. Kulutus ilman kuormaa oli 8,75 litraa satasella, joista suurin osa maantiellä.

Alusta ja ajettavuus Alusta oli mukavan jämäkän oloinen. Auto tuntui vakaalta eikä kallistellut liiaksi mutkissa. Ohjaus oli kevyt ja ajettavuus muistutti henkilöautoa.

Vaikka kyseessä oli lähes 80 tuhannen euron huippuvarusteltu Volkkari, uusien sähköpakujen jälkeen Transporter tuntui välillä yllättävänkin arkiselta ja jopa kömpelöltä. Luonnollisesti kiihtyvyys on sähköllä aivan eri luokkaa eikä siinä mielessä autoja kannata edes vertailla.

Tietyt ominaisuudet söivät luksuksen tuntua; manuaalinen käsijarru syvällä penkkien välissä, äänetön keskuslukitus, jolloin ei ikinä ollut varma olivatko ovet menneet lukkoon sekä automaattisen uudelleenkäynnistyksen toiminta. Pari kertaa auto ei käynnistynytkään, kun yritti lähteä liikkeelle vaan moottori piti käynnistää uudelleen avaimella, kunhan vaihde oli laitettu ensin P-asentoon.

Kaikkiaan Offroad Transport on luotettava ja mukavalta työauto. Pienellä alustankorotuksella, maastokuvioisilla renkailla ja nelivedolla varustettuna se soveltuu perusversiota paremmin mutaisille työmaille, maastoon ja talvisiin olosuhteisiin.

Teksti, kuvat | Miika Tokee

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS | LUE DIGILEHTI