



Tasapainoinen myös hiekalla, Transporter 4Motion.

Nelivetoinen Volkswagen Transporter 2,0 TDI 4Motion on arjen soturi. Sillä et jää auraamattomalle pihatielle jumiin.

Uuden sukupolven Volkswagen Transporter T7 pakettiauto on ollut ennenkin Ajolinjan koeajossa, samoin sen sisarmalli Ford Transit Custom. Molemmat tulevat Turkista Ford Otolanin tehtaalta. Tällä kertaa koeajossa oli Transporterin nelivetoinen versio. Tämä 4Motion malli on ollut alkuvuodesta helmikuun loppuun mennessä tehtyihin tilauksiin saatavana samaan hintaan kuin kaksivetoinenkin versio. Toukokuun loppuun mennessä tehtäviin tarjouksiin on puolestaan saatavana Cargo ja Comfort varustepaketit hyvään hintaan.

Tarjouksilla on tietysti osaltaan tarkoitus kuroa rekisteröinneissä etumatkaa, jonka erityisesti Transit Custom on saanut. Volkkarin porukka tietysti hamuaa suosituimman pakettiautomallin valtikkaa takaisin, jota piti monet vuodet edellisten sukupolvien Transportereilla.

VALITSE AJOTILA

Nelivetoinen Transporter on vaikea erottaa etuvetomallista ulkoisesti ja sisätiloistakaan. Mitään nelivedon näkyviä käyttökytkimiä ei ole. Täytyy mennä keskinäytön valikkoon, josta voi valita halutun ajotilan. Ne ovat normaali, eco, sport, liukas ja hinaus.

Takaveto kytkeytyy päälle automaattisesti silmänräpäyksessä, kun etuveton luistoa havaitaan. Tämä on varsin tuttu käytäntö uusissa autoissa, erityisesti henkilöautomaailmassa. Tällainen neliveto on tarkoitettu lähtökohtaisesti arjen liikenteen apuriksi liukkaille teille. Varsinainen maastoajo on oma maailmansa, siellä tarvitaan korkeampaa maavaraa, kytkettäviä keski- ja perälukkoja.

RUKKASKÄTINEN VAIKEUKSISSA

Nykyajan pakettiautot, myös Transporter, on lähentynyt niin paljon henkilöautomalleja, että

ajettavuudessa, mukavuudessa ja varusteissa eroa on tosiasiallisesti vähän. Transporterin ratissa todellakin viihtyy, ei tule mieleen moitteen sijaa. Ehkei nyt melutaso ole aivan yhtä hiljaista, mutta ero on vähäinen, tottumiskysymys. Ja pakusta näkyy hyvin eteen liikenteeseen, koska istutaan korkeammalla kuin henkilöautoissa.

Pakettiauto sopii siis hyvin yleiseen yritysmaailman ajoon, miksei myös pienperheen ajokiksi. Käyttäjäkirjo on laajempi kuin henkilöautoissa. Kuskin paikalle voi istahtaa helteillä hienostunut valkokaulusköyhä ja pakkasella rukkaskätinen rakennustyöläinen. Rukkaskätinen joutuu riisumaan rukkasen, kun keskinäytöltä kosketuksella säätää lämmitystä ja ilmanvaihtoa.

Rehelliset kierrettävät ja painettavat käyttökytkimet ovat häipyneet pitkälti unholaan, mutta saattavat tehdä paluun. Ero NCAP turvatesteissä tullaan tulevaisuudessa arvioimaan myös hallintalaitteiden käytettävyyttä. VW on jo uusissa mallipäivityksissä heittänyt ratin hipaisukytkimet romukoppaan.

PERINTEINEN AUTOMAATTI

Koeajossa oli sähköisesti toimiva liukuovi, jonka liikkeet ovat hitaita. Jos on tottunut räväyttämään oven kiinni manuaalisesti äänennopeudella, sähköisen kanssa on oltava kärsivällisempi.

Nelivetoisen Transporterin jarrullisen perävaunun vetomassa voi olla 2 800 kiloa. Tavaratila on suorakaiteen muotoinen, jollainen tavarankuljetusauton kuuluukin olla. Ulommainen takapariovista jää helposti vähän auki, jos ei räväytä kunnolla kiinni.

Edellisen polven Transporter oli DSG-askilla eli kaksoiskytkinautomaatti. Nyt vaihteisto on perinteinen automaatti, kahdeksalla pykälällä. Tämä lienee teknisen kestävyyskannalta hyvä muutos, käytön kannalta ainakin. Kaksoiskytkinautomaatti ei tykkää hitaan ajon luistatuksesta, perinteinen automaatti ei ole millänsäkään.

HYVIN VARUSTELTU MALLI

Piilotettu neliveto

Kirjoittanut Kalle Repo
23.06.2026 00:00

Koeajokissa oli 170-heppainen diesel. Se on tietysti aivan mahdollottoman kiva laitos tien päällä yhdistettynä automaattilaatikkoon. Ajossa ei ilmentynyt häiritseviä ominaisuuksia.

Nelivetoinen vie dieseliä WLTP-kulutustiedon mukaan reilu puoli litraa enemmän kuin etuvetomalli. Maantievoittoisessa koeajossa kesikulutus oli noin kahdeksan litraa sadalla.

Koeajokissa oli varusteita 13 000 euron edestä, kuten metalliväri, matriisijovalot, kaksialueilmastointi, vetokoukku, 13-tuumainen kosketusnäyttö, tasokas äänentoisto ja kuljettajaa avustavia järjestelmiä. Mutta perushintaisella 60 000 euron versiollakin pärjää, sillä riisuttu malleja ei ole nykyisin enää myynnissä.

Takuu on viisi vuotta tai 200 000 kilometriä. Eli ihan hyviä pakettiautomaailman näkökulmasta.

PLUSSAT

- + Leppoisaa ajettavuutta
- + Helppo neliveto

MIINUKSET

- Rukkaskätinen ihemissään
-

Teksti ja kuvat: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA](#) | [OSTA DIGILEHTI](#)