

Volkswagen Caravelle T4

FRANTIŠEK JAKUBEC ML.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Objem motoru:

2 461 ccm

Max. výkon motoru:

75 kW při 3 500 ot/min

Délka: 5 189 mm

Šířka: 1 840 mm

Výška: 1 940 mm

Rozvor: 3 320 mm

Provozní hmotnost: 1 934 kg

Maximální rychlost: 157 km/h

Průměrná spotřeba: 8,1 l/100 km

*Zdar borci,
auto z dnešního článku (tipuji)
minimálně od vidění znáte, a možná
ho dokonce někdo v rodině máte.
I když je pomalu právoplatným ve-
teránem, svoji roli pracovníka
a převozníka stále zdatně zastává.
Řeč je o ikonickém a legendárním
autě Volkswagen Caravelle T4.*

Námětem pro dnešní automobil se stala jedna prázdninová akce, na kterou jsem potřeboval převézt větší množství materiálu. Do osobního auta jsem ho neměl šanci dostat. Zkusil jsem se tedy zptat jedné fajn rodiny, která vlastní právě tento ikonický Volkswagen, zda by nám ho zapůjčili. Díky jejich vstřícnosti a volnému termínu vše klaplo a my mohli využít Caravellu (je v červeném laku, tak jí říkám Červeňák, viz. technické údaje) naplno. Nejenže nás odvezla s celým týmem (a k tomu plným kufrem všech možných pomůcek), ale ještě posloužila na místě jako náš soukromý autobus, když bylo třeba převézt účastníky na různá místa.



Když lehce mrkneme do historie, zjistíme, že se tento typ mikrobusu vyráběl v letech 1990–2003. Červeňák byl registrován 25. 7. 1997, takže letos slavil 28. narozeniny! Půjdeme-li v historii ještě dál, zjistíme, že úplně první verze dodávky – mikrobusu od Volkswagenu – vznikla v roce 1950 a naše Caravella je již čtvrtým modelem v pořadí, proto tedy označení T4. Oproti verzím T1, T2 a T3 udělala tato veliký krok, protože kon-

struktéři přesunuli motor dopředu (do té doby byl „v kufru“), zavedli vodní chlazení motoru (do té doby se chladil vzduchem) a vsadili na přední pohon.

Označení Caravella značí pro cestující pohodlnější verzi, která se v našem případě vyznačovala například oběma loketními opěrkami na sedadle řidiče (ujel jsem skoro 900 km, tak jsem to velmi ocenil!), klimatizací, pohodlnějšími sedáčkami pro cestující a nebo třeba bufíkem (nezávislým topením, které jsme však v létě naštěstí nepotřebovali).

S čím jsem se už vícekrát setkal u mikrobusech T4, je jakési chřastění posilovače volantu. Když s ním točíte, zní to, jako kdyby tam drhnul někde v útrobách nasypaný písek. S tím se pojí jedna drobná příhoda z naší prázdninové akce, kde jsme měli jako hlavního hosta nevidomou klavíristku Rachel. Když jsem ji vezl Červeňákem z nádraží, okamžitě zpozorněla a hned se ptala, co je to za zvláštní zvuk, který vychází jakoby z palubové desky.

I když auto spíše chválím, je třeba vyložit všechny karty na stůl a poznamenat, že takový miláček a pomalu staroušek umí spolykat i docela dost peněz na různých opravách. A řidič nebo uživatel musí být občas shovívavý k jeho občasným výkyvům nálad, co se týče funkčnosti některých prvků.



Foto: Volkswagen Group

Časopis Tarsicius dostává každý zájemce, náklady na vydávání jsou hrazeny z dobrovolných darů. Podpořte prosím časopis Tarsicius na účtu 22 00 03 25 24 / 2010. Váš dar ve výši 66 Kč za jeden časopis přispěje na výrobní a distribuční náklady. Za všechny dary srdečně děkujeme.

