

Furgon

Jogosítványgyilkos! – hasított belém a felismerés, amikor alig kétnapos Renault Trafic furgonnommal az igazi nyári felhőszenekadásban a rossz bekötőúton hatodikban, százharminc körül úgy fejeztem be a víz miatt megneszült személyautó-konvoj előzését, hogy egy pillanatig a jármű meg nem rebbent.

A szétrobbantott tócsák vízfüggönyét még hosszan követhettem a panorámatükrökben, ahogy lomhán ráterült az esőben ázó sárközi tájra.

A művelet után pusztán a rutinból néztem a kilométerórára, 80–90 km/h körüli értéket vártam. Nem a magasabb vezetői pozíció vitte a reflexeimet jégre, hiszen az elmúlt években vagy 300 ezer km-t gyűrtem (3,5 t-s) furgonokba, hanem a gép átlagon felüli stabilitása és „személyautós” mivolta. De hát mindez hab. Igaz, nem mindegy, történ vagy szennyvízen: lássuk hát, miért a tortán.

Az iparos kocsijának **mindent tudnia kell**. A vállalkozásban előfordul minden létező és létezhetetlen terhet el kell cepelnie, akár a világ végére is. Okos reklámhordozó (különben a legköltséghatékonyabb is...), informál a lényegről, iskolába hordja a gyerekeket, légszakkal és középen is hárompontos övvel vigyáz rájuk.

Az autó vétele két sarokpont közé feszíthető ki: mennyim van rá és mit várok el tőle. Mind a kettő éppen annyira komplikált, mint amennyire egyszerűnek tűnik. Ha mármint új autóban gondolkodik az ember (a bizonytalan eredetű és előtörténetű használtak havi törlesztése alig kevesebb az újakénál), akkor azt kell nagyon pontosan fölmérnem, mit várok a géptől.

Nekem a következők voltak fontosak: utasoldali légszák (a vezetőoldalt magától értetődőnek tartom), ABS (a fenntartásaimat meghazudtoló ABS-viselkedésről később), 3-pontos öv a



középső ülésen is, derékszögű raktérkiépítés, robusztus rakományrögzítési pontok, „egyszerűs” használhatóság, attraktivitás és jól dekorálható mivolt, kétoldalt tolatólámpa, fűthető tükör, központi zár (rakodás!), menetstabilitás, gyorsaság, „pihentető” vezetés és mindezek ára. Specialitás, mert nagy területet járok be, hogy országos és általában megbízható legyen a szervizhálózat (assistance, mint olyan). A hosszú szerviz- (olajcsere-) intervallum is ugyanezért (is) fontos.

Ha ezek után elfogadjuk (és néhány agyament irigy kormányhivatalnokkal ellentétben miért ne fogadhatnánk el), hogy a vállalkozások jó részében egyazon autó viszi a családot és termeli meg a megélhetést, akkor azt is elfogadjuk, hogy nem csalás, ha a gyerekeimet utaztatom a „cég”autómban. Mérhetetlen ostobaság szükségeltetik ugyanis ahhoz, hogy valaki döntéshozói pozícióban összekeverje a belvárosi plüssbarbie-bolt hatliteres fullkróm Mitsubishi Pajerojának adókiméltő-szeropét a mackóalsói asztalos hatszemélyes furgonjával. De messzire mentünk: gyerek, vagy – legyen – alkalmazott, vállalkozótárs a kocsi. Igenis követelmény, hogy a vezetővel összemérhető biztonságban legyen, tehát a középső (első) ülésen is hárompontos öv KELL (nem tudom, csapódott-e Ön mellett gyerek fékezéskor előre a sebváltó joystickja felé, ha nem, ne akarja látni, higgye el nekem, hogy iszonyú érzés). Tény, hogy ezen az egy szemponton a hönifurgonkínálat zöme elvérzett, mégoly igényes márkák is. A maradék három közül az egyik végülis túl nagy nekem, a

másik túl drága, a Renault Trafic mozgékony és kényelmes benyomását keltette, maradt tehát ez. Cirka hat hónap, majd 40 ekm tapasztalatai következnek alant.

Mivel a vállalkozásom egyik flottaszíne az almazöld, és mert hosszú évek keserves tapasztalatai megtanítottak arra, hogy a helyszínek egyes számú sajátossága az autóm elképesztő hatékonyságú összekaristolása, a Trafic óriási műanyag felületei fontos döntési szempont voltak, viszont így adódott az is, hogy a gép igen attraktív megjelenését fekete színnel emelhetem ki a legjobban. Lőn, bár az, hogy csak utólag derült ki a fekete csak metál rendelkezése, bosszantott. Hiszen ha én döntöm el, hogy egy mindenképpen kiadandó 100 eFt-os tétel mire menjen, akkor inkább oldallégszák kerül a kocsi, ami az én értékrendemben messze megelőz bármiféle metálszínt. Tény azonban, hogy a metálfelár akár 2,5-ször kisebb volt más cégénél. Metál, nem metál: a tisztántarthatóságról homlokegyenest ellenkező véleményeket söpörtem be igényes szakemberektől, az viszont tény, hogy a metálfényezés akril fedőrétege jó védelem az idők során szükségszerűen elszaporodó karcok ellen. A kocctól koccig parkolás napi gyakorlatában az, hogy a kocsi minden kiálló élét műanyag borítja, föl egészen a két függőleges hátulsó sarokig, remek szolgálatot tett.

A hátsó lámpatestek magas elhelyezése pedig ezen fölül azért is hasznos, mert a mögöttem jövő idejekorán tompítotttra kapcsolnak, ami a mai vakító lámpákat tekintve nem is jelentéktelen szemkímélő előny. Ugyanezért jó a fényszórók magas pozíciója. A lámpatestek poliakril búrája, úgy tűnik, kevésbé sérülékeny az üvegnél.



Fontos, hogy tolatólámpa mindkét oldalon van, mert még kisebb kocsitestet is nehéz kimanőverezni egy-egy fél-sódérosan a helyszínre hányt IFA mögül sötétben, esőben vagy ködben, nemhogy egy ekkorát. A fölfutó műanyag él védett belső oldalán elhelyezett tolató- (és köd-) lámpák búróját az alacsony pozíció ellenére sem sikerült eddig összetörnöm, ami elsősorban a Renault gyár mérnökgárdáját dicséri, kivált, hogy fényük korrektül bevilágítja a célterületet.

Menedzserekkel összehasonlítva a heti cirka 1000 km futásom nem sok, ahhoz azonban éppen elég, hogy megbecsüljem a kocsim gyorsaságát, kényelmét, halk mivoltát és étvágytalanságát (8,2...9 l/100 km). Nos, nemcsak-hogy panaszom nem lehet, de kifejezetten el vagyok kényeztetve. A személyautósan meredek kormány állítható, a törzsem mozdítása nélkül tudok beállni a leglehetősebb helyekre is – tolatva, mert én így szoktam meg (jobb orral kiállni, kisebb a kockázat). Érdekes, hogy a teljesen műszál üléskárpit (valódi műanyag!) korántsem az a farizasztós rettenet, amitől vaskos tapasztalatok birtokában igen féltem, sőt, olyannyira nem izzad belé az ember, hogy a kezdődő hidegekbe kiszállva sem kell félnem sokat gyötört derekam megfázásától. Hja, kérem, az én koromban már nem csak a nők szemét becsüli meg az ember! A vezérállás műanyagjai fegyvermezettek és igényesek, bár a legkevésbé sem karcállóak, tehát csak a legjobb műszerfalápolókat szabad használni hozzájuk. Az eredmény azonban igazolja ezt a csekély többletáldozatot: a

világosszürke szín alig-alig szennyeződik, félévente egyszer pedig minden autót csontig le kell csutakolni amúgyis.

Ugyan járműmérnök kisebbik öcsém erőst a klímára beszélt volna rá, magam az extrák közül mégis a 100 lóerős, hatsebességes változatra voksoltam. Nyári hő ellen mindössze a hővisszaverő üvegezést reszkíroztam meg, ami viszont meglepően hatékony. A Trafic nagyobbik ménese ugyanúgy egy 1,9 l-es erőforrásban toporzékol, mint a kisebbik, ami azért a jármű állandó kifizetnivalóinál komoly megtakarítás. A hatsebességes váltó nyomatékosan, puhán játszik alá a vezető azon (nagyon hamar kialakuló) törekvésének, hogy játékosan alázza porrá a közlekedés többi résztvevőjét. Mint már e szösszenet elején jeleztem: vigyázat, jogsígyilkos járműről van szó. Páros sorszámú útjaink kretén mindennapjaiban azonban biztonságot ad, hogy szinte minden helyzetből választhatunk a gáz és a fék által kínált menekülési lehetőség közül.

Azám, fék. Már az elgondolkodtató, amit a kocsi brosúrája ír: 100 km/h tempónál 43 m (!) fékút. Emellé alapban dukál az ABS, ami személy szerint engem elgondolkodtatott. Mert hozott le engem ABS-es kocsi olyan jeges lejtőn, amin tucatjával heverték ki járművek (a jó gumi alapfeltétel persze), de ugyanez az ABS eresztette be a kocsimat úgy pirosba, hogy a csontszáraz úton csak sejteni lehet, mi tréfálta meg az automatikát. Mindenesetre én ABS-párti vagyok, és külön jó, hogy a Trafic megoldása vészfékezés esetére (mint ominózus pirosba-csúszásom) feszebb megoldást

ígér – és valóban: kemény odalépésre keményen „blokkol”, bár nem csúszik. Az idei kemény tél alattomos jegei azután végképp pozitívan igazolták az ABS létjogosultságát. Legyen kanyar, meredek vagy erdőbe futó felüljáró, a legvártnabb helyzetekben feldörmögő automatika igen biztosan stabilizálta a gépet. Igaz viszont, hogy tapasztaltam finomabb ABS-működést is furgonon: az aránylag hosszú csúszószakaszok el-elengedik a kocsitestet egy kicsit oldalra is.

A magamfajta országcsavargó iparos tömérdek papirost hurcol a kocsijában. A menetlevél a legkevesebb; a csomó kacat dermesztő kupi látszatát kelti a legrendezettebb ember kocsijának szélvédő alatti részén is. Az szerintem technikai minimum, ha okos bordákkal elejét veszi egy gyártó annak, hogy ezek a dolgok minden kanyarban nekibőszülve támadásba lendüljenek, hatékonyan elvonva így a vezető figyelmét mindentől, ami a vezetéssel összefügg. A Trafic konstruktőrei továbbmentek ennél: egy elegáns ívvel megrajzolt ernyőt vontak mindeme rendezetlenség fölé. Ez az elegáns ív rendezetnek mutatja a magamfajta papírmajom kocsiját is. Kell ennél több? Nem, de a Traficban van: kis bordákkal háromfelé osztották a „bepapírozható” teret – és máris oda a céltalan csúszkálás maradéka is. Kicsi trükk? Hasznos trükk!

Faiparos ne dohányozzon, de ha mégis, akkor a hamutartó, egy mozdulattal kivethető, lévén mindig tisztán tartható. Én mégis a parkológépek elleni aprót tartom benne, jegyváltáshoz pohárként viszem magammal. Szeméttartót ellenben ne is keress az autóban. Persze, hogy is várhatnám el, hogy egy közel ötmilliós szerkezetbe, amiben adott esetben napi 3–4 órát eltölt az ember, betervezenek egy párezer forintos rekeszt, hogy ne disznóólnak látszon a különben gyönyörű kocsibelső 10 perc után? Túlzó igény minden bizonnyal, valóban...

Az megintcsak bosszantó, hogy a középső visszapillantót valami homályos hivatkozással lespórolták, így hiába vettem a kocsit épp a helyszínek szűk tolatgatnivalóira tekintettel üvegezett hátsó ajtóval, a belső tükröt majd' 10 eFt-ért (!) külön megvetették velem. És még csak nem is megy rá pontosan a talpra... A külső visszapillantók ellenben kitűnőek. A fűtésük nem túlerős, és pár perc után automatikusan ki is kapcsol, tehát enyhébb időben, ködben a rácsapódott

párát lefűteni rajtafeledve sem okoz kárt, viszont kemény hidegben is gyorsan leolvasztja a jeget. A tolatótükör széles és bő panorámája a nyomulós pesti forgalomban is kincset ér, teljesen holttermentesen látok mindent. Ezt az után tudom kiváltképpen megbecsülni, hogy majd' 100 ekm-t lehúztam olyan hosszú emelt furgonon, amelyiknek a pontos mása elbújhatott a holttérben a tőlem jobbra eső sávban... A Trafic tolatótükrre parkoláskor is pontos és bőséges információt ad, bár az igen erős torzítás miatt persze bele kell tanulni. Kár, hogy műanyag, az opálössága néha zavaró.

Azt kell mondjam, hogy a Trafic jól vizsgázott: a más furgonokon „megszokott” villámgyors, ám alapos elszutykolódás sokkal lassabban ment végbe, talán a tükrőrtartó karok szokatlan, közepén lyukas kiképzése miatt is. Ez az aprónak tűnő mozzanat rögtön fontossá válik, amint egy hosszú út végén be akarok tolatgatni a munkám helyszínére egy csomó másik jármű, építési törmelék és részeges kőműves között, és nem félórányi takarítással kezdeném a munkát, a reggeli nagyvárosi csúcs közepén békésen leparkolva a gépet.

Most értünk el ahhoz, amiért a kocsit voltaképpen vettük. **A raktér.** Itt látszik kézzelfoghatóan, ami már a kocs első körbeszámuklásakor föltűnt, a bordák vaskossága. Biztonságot sugallóan széles és vastag bordák a raktérben, csakúgy, mint – most vesszük észre? – az A-oszlopokon. Megnyugtató erőteljesség. A raktér különben okosan kockometrikus, azaz derékszögű. Nekem fontos szempont, hiszen a Systainereimet csak függőleges falak mentén tudom gazdaságosan elrendezni. A rögzítőszemek emelt elhelyezésűek, a padlózat 15...20 mm vastag borításának még mindig fölötté lesznek. A nagy oldalajtón szinte mindent elérek, a hátsók közül a bal oldali nyílik először, segítve a jobb oldali járdaszegélyhez parkolt autó védettebb kirakodását. A belső kiképzésre számtalan cég szakosodott, akiknek ugyan az ostobán irigy új szabályok erőst beszűkítették a mozgásterét, ám korrekt és szép raktérkiképzéseket azért még építenek, szerszámtárolást, ajtók-ablakok-lapok függőleges rögzítésére szolgáló rudazatokkal, és így tovább: szinte minden igényre. A válaszfal üvege hatalmas, a vezetőfülkéből jól lehet a raktér állapotáról tájékozódni. A válaszfal szinte teljesen zárt, így kínos falslevegők, szibériai huzatok nem fordulnak elő a lábunk körül.

A Trafic igen alacsony. Már a padlója is, ami rakodásnál hihetetlen kényelmes – minthogy egy-egy szereléshez 2–3 mázsányi szerszámot rámolok föl, ez nálam alapszempont. Ez az alacsony padló lehet a remek menetstabilitás egyik oka is, viszont az ideai tél nagy havaiban egyértelmű hátrány volt. Ráadásul az alváz kiképzése sem a legszerencsésebb, így a kocs pillanatok alatt maga alá gyűrte a havat és masszívan beállt, úgyhogy idén újra fényes a hólapátom nyele. Egy téli gumi sokat lendített volna (szó szerint is) a kocsin, de a Trafic nagy lábon él: a cinikusan



kátyús magyar utakon egyértelmű előnyt jelentő 16"-os felnire 195/65-ös bocskor dukál, és ilyen méretű téli gumi nem szerepelt a gyártók idei kínálatában (legalábbis sem a márkakereskedők, sem a gumisok, sem a Net nem segített hozzá). A hólánc nem mindig megoldás, és hát valljuk be, a (talán formatervezési megfontolásokról is) igen szűk keréktárat dobban fölöttébb keserves volt a szerelés, kivált, amikor félméteres hóba ásta be magát a gép. Ennek aztán láncfék lett a következménye, még szerencse, hogy a gumiharang, vagy egyéb alkatrész nem sérült meg. Mindazonáltal a Trafic elképesztően gyorsan és erőszakosan tért vissza a menetirányba, akár hátrányos, akár erős tempóban az autópálya külső ívének belső padkjára sarába (tényleg: hogy-hogy nincs az lekövezve a világ egyik legdrágább autópályáján?!). Vészhelyzetben

azonnal, pontosan, fegyelmezetten reagál a kormánymozdulatokra, nagyon nagy biztonságérzettel vezethető.

Az alacsony alváz és mélyen ülő szerkezetek védelmére a motor alatt és a kerékjáratok dobokban rengeteg műanyag védőlemez helyeztek el. Ezek jók is, bár a motor alatti hálásabb lett volna acélból kialakítani, sőt, a fölgűrűt, eljegesedett hó tört el egy-két lemezt másutt is. A könnyebb francia kocsik pompásan helytakarékos torziós rugós hátsó tagját a kemény terhelésre mért Traficon hiába keressük, a merev hátsó híd traverze keresztülnyúlik az alváz alatt, ami újfent

óvatosságra kell intse a nehéz építési helyszíneken forgoló vezetőt. Viszont a lengéscsillapítók kompakt, alig kiálló elhelyezése erős pozitívum, nemigen akadnak fönn.

Miután megvettem a kocsit, mesélték, hogy miképpen reklámozták a TV-ben a föltűnő mivoltát. Tény, hogy szöske szerelm után a kocsival gyűjtöm be a legtöbb elismerő pillantást. „Húzza a szemet”, azaz reklámértéke jelentős, és ami nagyon fontos: az ügyfeleim nem érzik úgy, hogy iparosukként „überolom” őket, viszont magától értetődően engednek be pl. a kész térburkolatokra, nem féltik attól, hogy tönkreteszem holmi csöpögő olajjal.

Fél év nagyon sokféle üzemmódja alapján tehát azt mondhatom, hogy jól választottam. Persze legkésőbb októberben hókenyelt, téli gumit mindenképpen vennem kell majd.

Simor Árpád