



Izgubljeno S PREVODOM

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Če boste za lažje razumevanje pomena imena tega avtomobila segli po angleško-slovenskem slovarju, bodite pazljivi; preskočite prvo ponujeno slovensko besedo – križ. Križanje – to pa. A tudi tu velja biti previden.

▶ Videti je čeden; že tako je Golf Plus, ki služi kot osnova za takšno različico, oblikovno bolj avantgarden od vedno (preveč?) klasičnega Golfa. Temu Plusu so dodali odbijača športnoterenskega videza, vzdolžna strešna nosilca ter nekaj dekorativnih elementov na bokih, karoserijo pa so mu dvignili za manj kot pol decimetra.

Prav ste prebrali: niso mu namenili štirikolesnega pogona. Ta tehnikalija tehta in stane, Cross pa s ciljno skupino kupcev očitno ne upraviči tako nastalega stroška. Prevedeno v preprost jezik: CrossGolf je manj boječ, če se približate višjemu robniku ali manj urejeni poti, ne bo se pa zmozel povleči z blatnih, peščenih ali zasneženih poti. Kot takšnega ga je torej treba jemati in od njega ne pričakovati nikakršnih večjih terenskih sposobnosti.

Je pa treba tule znova poudariti njegove prednosti pred klasičnim Golfom. Vanj je lažje sedati, saj sta sedeža bliže višini zadnjic, iz njega je boljši pregled nad okolico, znotraj je bolj 'zračen' (posledica večje višine in s tem

večje notranje prostornine), zadnja klop ni le po tretjini prekucljiva, ampak tudi vzdolžno pomična, in verjetno je v tem velikostnem razredu to avtomobil s največ uporabnimi notranjimi predali – pod voznikovim sedežem je eden, pod sovoznikovim dva, na stropu štirje ... Če omenim le nekaj njih.

Malce zadržka imamo pri opremi; v celoti je sicer zelo dobra, manjši minus si zasluži le zato, ker nima tempomata, nekaj večji pa, ker nima volanskih komand za avdiosistem. Ampak tudi brez tega – in ob upoštevanju v splošnem jasnih, preprostih, logičnih in preglednih komand – se da prav prijetno živeti v temu Crossu. Po drugi strani pa preseneča dobro usklajena barvna kombinacija notranjosti, ki kljub kar štirim odtenkom (črna, temno siva, siva, svetlo siva) niti najmanj ne deluje neskladno. In sedeža sta povrhu vsega čedna, lepo bočno oprijemljiva in neutrujajoče trda.

Takšnega Crossa si lahko omislite tudi z motorjem 1.9 TDI, ki ima že nekaj sive brade. Tega ni težko prezreti: med delovanjem deluje

robato (zvok), nerad se vrti prek 3.400 vrtljajev v minuti in na splošno je njegovo delovno področje razmeroma ozko, kar nekoliko poudari tudi 'le' pet-stopenjski menjalnik. Predvsem v spodnjem področju motornih vrtljajev je treba izbrati primerno prestavo, saj ne dopušča lenobnega upravljanja prestavne ročice.

Še vedno pa ni za odpis; steče (tudi hladni) hitro in mirno, njegovi decibeli so spretno zadržani in kljub prej omenjenemu upiranju visokim vrtljajem se v četrti prestavi zavrti do 4.400 vrtljajev ročične gredi v minuti. In ne glede na le pet prestav v menjalniku zmore dinamično premikati karoserijo z ne prav majhno čelno površino.

Še vedno pa tudi v primerjavi s sodobnejšimi izdelki prednjači pri porabi! Pri 'avtocestnih' 160 kilome-

Volkswagen CrossGolf 1.9 TDI DPF (77 kW)



trih na uro naj bi porabil manj kot osem litrov na 100 kilometrov, na cestah zunaj mest se poraba dvigne na devet do deset litrov na 100 kilometrov, šele če ga stiskate do onemoglosti in pri polnem plinu ter pri največji hitrosti, pokaže potovalni računalnik slabih 13 litrov na 100 kilometrov. Če se z njim odpravite na daljšo pot in na (avto)cesti ne pretiravate s spreminjanjem hitrosti, bo goriva za 900 in več kilometrov. Naša povprečna poraba je kljub priganjanju le rahlo preseгла vrednost osmih litrov na normni razdalji.

Njegovi aduti so torej znani in jasni: varčnost, prostornost, prijaznost, uporabnost. Če besedo cross v imenu razumete v pomenu križanec med klasičnim Golfom na eni ter med limuzinskim kombijem ter (zelo) meh-

kim terencem na drugi strani, je njegovo ime logično. ◀◀

Volkswagen CrossGolf 1.9 TDI DPF (77 kW)

Cena osnovnega modela: 24.299 EUR
Cena testnega vozila: 26.195 EUR

NAŠE MERITVE

(T=28 °C / p= 975 mbar / rel.vl. 36 % / Stanje števca: 17.451 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 12,8 s
402 m z mesta: 18,7 s (120 km/h)
1.000 m z mesta: 34,2 s (151 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (V.): 9,7 s
80-120 km/h (V.): 14,0 s

NAJVEČJA HITROST

176 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje: 8,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.896 cm³ - največja moč 77 kW (105 KM) pri 4.000/min - največji navor 250 Nm pri 1.900/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Michelin Pilot Primacy).
Mase: prazno vozilo 1.395 kg - dovoljena skupna masa 2.000 kg.
Mere: dolžina 4.235 mm - širina 1.775 mm - višina 1.650 mm - prtljajnik 395-1.450 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 176 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,1 s - poraba goriva (ECE) 7,1/4,8/5,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ število in uporabnost notranjih predalov
- ▲ notranja prostornost in prilagodljivost
- ▲ poraba goriva, domet
- ▲ sedeža
- ▲ ergonomija

- ▼ majhen pomik volanskega obroča gor-dol
- ▼ nima volanskih komand avdiosistema
- ▼ slabo učinkovite osrednje zračne reže
- ▼ največja hitrost (v primerjavi z enako motoriziranim klasičnim Golfom)
- ▼ slaba vzvojna togost karoserije

Končna ocena

Pod oznako Cross (in ob zavajajoči zunanosti) si ne smete predstavljati terenskega avtomobila, čeprav je s povišano karoserijo manj občutljiv za večje neravnine. Je pa zelo uporaben družinski avtomobil, kar precej bolj kot klasičen Golf.

