



▲ Prednji pogon pomeni drsenje nosu (desno), 4Motion pa zna ovinek tudi predsteti (levo).

Res potrebujete?

Kakšna je razlika med tem testnim Golfom in našim supertestnim Golfom? Oba imata oznako 2.0 TDI, oba opremo Sportline, oba pet vrat in oba sta kovinsko modra?

Pravzaprav so razlike le tri: platišča testnega Golfa so drugačne oblike (a z enakimi gumami in istih dimenzij), notranjost je v drugih barvah (in z grdimi dodatki z imitacijo lesa, vključno z volanskim obročem, na katerem so tudi komande radia), pod trebuhom pa najdete kardani, ki motorno moč oziroma navor prenašajo (prek klasičnega štirikolesnega pogona 4Motion s sklopko Haldex) še na zadnji kolesni par. Kakšna platišča si zaželite, je stvar vašega osebnega okusa (in na ceno ne vpliva prav posebej), ali si v notranjosti zaželite 'les', je stvar pomanjkanja okusa (in na ceno vpliva bolj), ali si zaželite štirikolesni pogon, pa je

stvar voznških prepričanj. In stane precej denarja. Natančneje: dobrih 400 tisočakov. Se splača oziroma ali ga res potrebujete?

Bodimo odkriti: za to, da se z avtom vsak dan vozite v službo, če seveda ne živite v kakih zakotnih hribih, pravzaprav ne. Pomislite tako: snega je za recimo 10 dni na leto. In če greste v službo s taksijem, vas bo to stalo kakih 50 tisoč tolarjev, če živite prav v mestu, še precej manj. Torej si kaj takega lahko privoščite vsaj naslednjih osem let, kar je tako ali tako doba, po kateri bi avto že zdavnaj zamenjali.

Tovrstna računica torej ne kaže v prid 4Motionu. Kaj pa vse ostalo? Vse ostalo je takšno, kot v 'navadnem' Golfu. Dvolitrski turbodizel

je zjutraj precej, ko se segreje, pa malo manj glasen, zelo zaspan do tisočaka osemsto na merilniku vrtljajev in potem kar preveč živahen. Sedi se dobro (le gibi stopalk so odločno predlogi), ergonomija je odlična, prostora v prtljažniku pa na račun štirikolesnega pogona po globini manj. In poraba bo za kak liter višja.

Prav zaradi omenjene živahnosti motorja je tu štirikolesni pogon zelo dobrodošel. Na suhem asfaltu kakšne razlike sicer ne boste opazili, a v teh dneh, ko so ceste bolj ali manj ves čas grdo spolzke, 4Motion prihrani precej živcev. Nobenega vrtenja koles v prazno in potem cukanja, ko se zbudi sistem proti zdrsanju. In ko se boste v promet vključevali s stranske ceste, ne bo

treba razmišljati, ali bo avto potegnil ali pa se bodo kolesa zavrtela v prazno.

Še večje pa so razlike na snegu ali poledeneli cesti. Da ne bi pisali povsem na pamet, smo na avto vrgli našo merilno napravo in se na zasneženo cesto odpravili pospeševati do umirjeno mestnih 40 kilometrov na uro ter zavirati z ravno tako še mestnih 50 kilometrov na uro. In če se vam zdi, da je 40 kilometrov na uro povsem premalo, da bi se poznala omembe vredna razlika, se motite. Poglejmo povprečje (brez najslabšega rezultata vsakega avta) več meritev: Golf 5,6 sekunde do 40 kilometrov na uro, Golf 4Motion pa vsega 3,8 sekunde, kar je 50-odstotna razlika. Še bolj zanimiv je podatek o najslabšem izmerjenem pospešku (pri katerem smo simulirali z desno nogo zelo nerodnega voznika): 10,3 proti 4,8 sekunde. Več kot 100 odstot-

jali relistične vložke. Turbodizel ima namreč precejšnjo turboluknjo (ali pa mu tam neke nad 3500 vrtljaji vse prehitro zmanjka navora in moči), ko pa se le prebudi, je treba počakati še, da 4Motion prek sklopke Haldex dovolj navora prenese na zadnja kolesa. Ampak do takrat je ponavadi rob ceste, kamor medtem drsi nos, preblizu in je treba popustiti. Obstaja seveda še druga možnost: avto zazibati v drsenje še pred ovinkom, a v tem primeru lahko ravno v kritičnih trenutkih zmanjka moči, ko se motor zavrti previsoko. Če bi bil v nosu recimo podobno zmogljiv bencinski motor (ali pa kar tisti iz Golfa GTI), bi bilo zabave precej več.

Še beseda ali dve o zavorni poti: ta je pri 4Motionu na snegu zaradi njegove večje teže (v primerjavi z njim je naš supertestni Golf s 130 kilogrami manj pravi zobotrebec) za dva do tri

»Umetni les na volanskem obroču poskrbi za slabši oprijem in naznanja slab okus lastnika.«



kov oziroma skoraj 6 sekund razlike do vsega 40 kilometrov na uro. Ja, ko drsi, se pri pospeševanju štirikolesni pogon res izplača.

Kaj pa sam občutek med vožnjo? Splošen občutek med udeleženi v primerjavi je bil enoten: Golf s štirikolesnim pogonom je lepše vodljiv, bolj miren in predvidljiv in nasploh ga tudi manj izkušen voznik veliko lažje obvlada, ob izklopljenem ESP pa občasno rahlo zdrsne zadek. A to ne pomeni, da bodo tisti bolj izkušeni in športni po srcu z njim lahko brez težav izva-

metre daljša (pri 50 kilometrih na uro), kar velja vzeti v zakup - še posebej, če se boste vozili še hitreje in bo ta razlika še večja.

Torej: 4Motion da ali ne? Gledano strogo racionalno je odgovor (razen če živite v kakih hribih, kjer je snega in nasploh spolzkih ali makadamskih cest veliko) jasen: ne. Po drugi strani pa: če razmišljate, da bi navadnemu Golfu 2,0 TDI natovorili kup dodatne opreme, dobro razmislite. Morda pa si namesto 'lesenih' vložkov in ksenonskih žarometov raje privoščite 4Motion. ■

VW Golf 2.0 TDI 4Motion Sportline

Cena osnovnega modela: 5.487.000 SIT
Cena testnega vozila: 6.516.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=6 °C / p=1010 mbar / rel. vl. 34 % / Stanje km števca: 7143 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,5 s
402 m z mesta: 16,6 s (133 km/h)
1000 m z mesta: 30,8 s (168 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/V): 7,1/11,0 s
80-120 km/h (V/VI): 9,8/12,7 s

NAJVEČJA HITROST

203 km/h (VI, prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 47,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750-2500/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 V (Dunlop SP WinterSport M3 M+S).
Mase: prazno vozilo 1450 kg - dovoljena skupna masa 2020 kg.
Mere: dolžina 4204 mm - širina 1759 mm - višina 1485 mm - prtljažnik 275-1230 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivost: največja hitrost 203 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - poraba goriva (ECE) 7,7/4,9/5,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ dobro se znajde v spolzkem (razen zaviranja)
▲ ergonomija

▼ zaviranje v spolzkem
▼ poraba goriva
▼ glasen motor

Končna ocena

Se štirikolesni pogon splača? Tistih, ki ga hočejo imeti, to tako ali tako ne zanima, za druge pa to: lepo ga je imeti, a zlahka boste preživel brez.



◀ Medtem ko pri prednjem pogonu speljevanje na snegu pomeni veliko vrtenja v prazno in malo premikanja (desno), štirikolesno gnani Golf kar izstrelji (levo).