

Test

Volkswagen Golf Plus 1.6 TDI DPF (66 kW) Trendline

Več notri pomeni manj zunaj

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič



Čeprav se lahko Golf Plus pohvali z večjo prostornostjo in boljšo prilagodljivostjo notranjosti, je na cesti redkejši kot njegov klasični brat. Krivec za to ni višja cena, ampak najbrž oblika zunanosti.



►► Pri prejšnji generaciji sem zapisal, da je Golf Plus Nadgolf, lahko bi rekli tudi Supergolf. Še vedno mislim, da je Pozitivnež zaradi vzdolžno pomične zadnje klopi in izdatnejše višine bolj uporaben kot njegov klasični brat, a tudi grši. Prav v tem grmu pa verjetno tiči zajec, da se Plusov prodaja veliko manj kot pa klasičnih Golfov.

Najnovejši predstavnik ljudskega avtomobila za očete in predvsem družine se od predhodnika v tem smislu ne oddaljuje. Še vedno je višji, še vedno ga na prvi pogled skoraj ne boste ločili od navadnega Golfa in še vedno boste v dilemi, ali izbrati Plusa, Golfa Varianta ali kar Tourana. Omenjeni trije modeli se potegujejo za iste kupce, čeprav pri Volkswagnu trdijo, da Touran ponuja več funkcionalnosti in manj udobja, Golf Variant (do oktobra še v stari obliki) pa isto funkcionalnost in prav tako manj udobja. Ne vem, ali bi se s tem strinjal, vendar pa je vsekakor dobrodošlo, če lahko celo pri istem izdelovalcu avtomobilov izbiramo med več modeli, ki se kitijo s podobno tehnologijo. Za obliko se zdi, da je uporaba LED-diod pri zadnjih lučeh, vgradnja smernikov v vzvratni ogledali in vpetje brisalnikov na spodnja zunanja robova vetrobranskega stekla že prava mala revolucija, saj Volkswagen Golf ostaja tradicionalist – ne glede na obliko karoserije.

Podobna zgodba je v notranjosti. Armaturna plošča s preglednimi merilniki, odličnimi zračniki in premajhnimi tipkami za upravljanje klimatske naprave, že v osnovi bogata oprema in celo podoben občutek kot v nižjem Golfu, dokler vaša glava in roke ne zaidejo v prtljažnik ali okolico zadnje klopi. Zadnja klop je namreč vzdolžno pomična za 160 milimetrov. Sedalni del se lahko pomika v razmerju 40 : 60, medtem ko lahko naslonjalo zaradi sredinskega naslona prilagajamo celo v



“Sedalni del se lahko pomika v razmerju 40 : 60.”

razmerju 40 : 20: 40. Zato se Golf Plus bohota s 395-litrskim osnovnim prtljažnikom, ki se lahko s pomično zadnjo klopjo poveča na 505 litrov, v skrajnem primeru pa lahko računate celo na 1.450 litrov. Čeprav smo pod prtljažnikom vozili nadomestno gumo (pozor, to je dodatna oprema!), pa prtljažnik pri podrti zadnji klopi ni bil raven. To pa je tudi edina slaba stran domovanja prtljage, saj je prtljažnik dovolj dobro obdelan in oborožen s pritrdišči, na katera lahko pritrdimo drsečo 'špecerijo'.

Položaj za volanom je bil zaradi dobrih sedežev (celo z izdatnimi bočnimi oporami!) in trikrakega volanskega obroča (spet dodatna oprema) odlična, če seveda ne štejemo dolgega giba stopalke za sklopko, ki postaja v skupini

Volkswagen že stalnica. Čeprav smo imeli na testu osnovno različico Trendline, pri kateri pričakuješ prej puščavo kot oazo, smo bili prijetno presenečeni nad osnovno opremo. V vsakem Golfu Plusu dobite štiri varnostne blazine in dve varnostni zavesi, ESP, dnevne luči, klimatsko napravo in radio. Pogrešali smo le parkirna tipala (doplačilo 542 evrov), tempomat (213 evrov) in – recimo – prostoročno telefoniranje prek Bluetootha (483 evrov, h katerim pa morate prišteti še 612 evrov za večfunkcijski volanski obroč). A tudi brez teh pripomočkov je bila vožnja zelo prijetna, celo udobna, dokler ...

Skupaj z novo karoserijo smo prvič preizkusili tudi 1,6-litrski turbodizelski TDI, ki mu v prometnem dovoljenju piše 66 kilovatov oziroma 90 'konjev'. Med opisovanjem motorja, ki se pohvali z najnovejšo tehnologijo skupnega voda (torej je sistem črpalka-šoba z

Iz oči v oči



Dušan Lukič

►► Hmmm ... Teorija: tale Golf s takšnim motorjem je namenjen nezahtevnim (da ne napišem starejšim) kupcem, ki si želijo prostora, višjega sedenja in dizelske varčnosti. A glede na motorno nadušnost v najnižjih vrtljajih, ki zahteva odločno ravnanje s stopalko za plin in veliko prestavljanja, se teorija podre. Za nezahtevne bo boljše izbira kak osnovni bencinski motor. Tale dizel bo ustrezal kvečjemu tistim, ki hočejo (pri porabi) varčevati za vsako ceno. ◀◀

