

# Varianta VI

besedilo: Matevž Korošec  
foto: Aleš Pavletič

Če pogledamo prejšnjo generacijo Golfa, ko so med predstavitvama kombilimuzine in kombija pretekla polna štiri leta, potem za novega Varianta lahko rečemo, da je na trg zapeljal v rekordno kratkem času. Jasno, bodo rekli nekateri, saj je oblikovno ostal skoraj nespremenjen.



To je sicer res, ampak bodimo odkriti, prejšnjega Varianta so predstavili pred komaj dvema letoma, torej lahko rečemo, da je Golf z nahrbtnikom oblikovno še vedno svež. Ali vam je všeč ali ne, je pa druga zgodba. Marsikdo je mnenja, da nos in zadek nista nastala na papirju istega oblikovalca. Če že, pa zagotovo ne v istem časovnem obdobju. Medtem ko se obraz postavlja s poudarjeno mero dinamičnosti (še zlasti zdaj, ko je dobil tanjše žaromete), zadek deluje prav never-

jetno resno in odraslo. In resnica je, da se bomo s tem morali kar strinjati. Res pa je tudi, da oba delujeta povsem korektno in bi jima le težko kaj zamerili, če ju ocenjujemo ločeno. Pri Volkswagu pa vas znajo potolažiti tudi s tem, da će vam Variant ni všeč, imajo za vas še Golfa Plus ali pa Tourana.

Toda preden se odločite za enega od pravkar omenjenih, razmislite še malo o Variantu. Že zato, ker je od Golfa Plus večji in s primerljivim motorjem (takšnim, kot je bil testni) le

## "Od Golfa je daljši za 34 centimetrov."

za nekaj evrov dražji, medtem ko je Touran, sicer z zmogljivejšim (103 kW), toda prostorninsko in tehnično gledano povsem enakim agregatom dražji za dobroih 3.600 evrov.

Pa tudi, ker boste z Varinatom dobili originalno osnovno. Čeprav je od Golfa daljši

za 34 centimetrov, stoji na povsem enakem podvozu, kar pomeni, da znotraj (ko gre za potniško kabino), ponuja prav vse, kar dobite v Golfu. Dovršeno voznikovo delovanje okolje z izdatno nastavljivima sedežema in volanskim obročem, dobro vozno dinamiko, nadpovprečno solidne materiale, in ko gre za paket Highline, temu primerno opremo. Seznam je tako dolg, da ga je skoraj nemogoče natisniti na eni strani, in ker Highline velja za najbogatejši paket, je odveč



**"Medtem ko se zdi, da je prostor v drugi vrsti odmerjen družinsko (beri: prilagojen otrokom), je v zadku že skoraj tovornjaško."**

poudarjati, da si boste bolje opremljenega Varianta že težko zaželeti (razen če se boste lotili še seznama dodatkov), lahko pa nam verjamete, da tudi brez njih ne boste prav veliko pogrešali.

Že serijsko je vsak Variant opremljen s šestimi varnostnimi blazinami, ESP-jem, klimatsko napravo, električnim pomnikom šip, avtoradijem s CD- in MP3-predvajalnikom in večfunkcijskim prikazovalnikom. Oprema Highline ob tem poskrbi še za kup okrasnih in uporabnih dodatkov, in če že, potem se na

seznamu doplačil med vsem zdi (še najbolj) potreben dodatek, ki vam priskoči na pomoč pri parkiranjih. S tem se očitno strinjajo tudi pri Volkswagu, drugače si ni mogoče razložiti dejstva, da je na voljo kar pet različnih. No, v resnici gre za tri; Park Pilot (akustična tipala), Park Assist (parkirna pomoč) in Rear Assist (kamera za vzvratno vožnjo), z njihovo združevanjem pa jih nastane pet.

In res je, da dobre štiri metre in pol skupne dolžine vseeno ni tako malo, ko jih je treba pospraviti v ozko odmerjen boks v središču mesta. Kako velik je v resnici, pa ugotovite, ko odprete prtljažna vrata. Če se zdi, da je prostor v drugi potniški vrsti odmerjen družinsko (beri: prilagojen otrokom), je v zadku že skoraj tovornjaško. Ta v osnovi razvaja s 505 litri prostora (200 več kot v kombilimuzinskem Golfu), ob straneh in v dvojnem dnu najdete dodatne predale, pod njimi pa prostor našlo rezervno kolo pravil mer (!), z zlaganjem zadnje klopi začne prtljažnik naraščati vse do prostornine 1.495 litrov, najlepše pri tem pa je, da tudi takrat postreže s povsem ravним dnem. Škoda le, da rolo za prekrivanje prtljage ni takšno, kot smo ga vajeni pri Škodah, kjer za njegovo uporabo zadošča en sam prost prst.

Toda Golf Variant ima v svojem rokavu še adut – bogato in tehnično dovršeno ponudbo motorjev. To morda ne velja le za osnovni 1,6-litrski bencinski motor (75 kW), zato pa zagotovo za vse druge. Štirivaljnik, ki je pogjal testnega Varianta, spada med osnovne,



### Volkswagen Golf Variant 1.4 TSI (90 kW) Comforline

Cena osnovnega modela: 19.916 EUR  
Cena testnega vozila: 21.791 EUR

#### NAŠE MERITVE

T = 8 °C / p = 943 mbar / rel. vl. = 71 % / Stanje kilometrskega števca: 3.872 km

#### POSPEŠKI

0-100 km/h:	10,7 s
402 m z mesta:	17,5 s (130 km/h)

#### PROŽNOST

50-90 km/h [V./V.]:	8,8 s/10,6 s
80-120 km/h [V./VI.]:	13,9 s/18,0 s

#### NAJVEČJA HITROST

201 km/h
(VI. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h:	46,7 m (AM meja 40 m)
--------------	-----------------------

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	9,2 l/100 km
-------------------------	--------------

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vaijni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina 1.390 cm<sup>3</sup> – največja moč 90 kW (122 KM) pri 5.000/min – največji navor 200 Nm pri 1.500–4.000/min.  
Prenos moći: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/45 R 17 V (Goodyear UltraGrip Performance M+S).  
Mase: prazno vozilo 1.394 kg – dovoljena skupna masa 1.940 kg.  
Mere: dolžina 4.534 mm – širina 1.781 mm – višina 1.504 mm – prtljažnik 505–1.495 l – posoda za gorivo 55 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 201 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,9 s – poraba goriva (ECE) 8,3/5,3/6,3 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub>: 146 g/km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostoren in povečljiv zadek
- ▲ motor, zmogljivosti, poraba
- ▲ voznikovo delovno okolje
- ▲ bogat seznam opreme
- ▼ oblikovno zadrgan zadek
- ▼ prostor na zadnji klopi

#### Končna ocena

Večina se bo strinjala, da novi Golf Variant ni najlepši med tekmeči, nekateri mu bodo celo zamerili, da je preveč podoben predhodniku, toda ta svoje prave adute pokaže šele, ko ga začnete uporabljati. Prtljažni prostor je že v osnovi velik in še povečljiv, udobje potnikov je na zavidljivi ravni, z motorjem TSI v nosu (90 kW) pa dokazuje, da je lahko tudi hiter in spodbodno varčen.

ko gre za njegovo moč, in med ugodnejše, ko odloča cena. Ampak najbolj navdušjujoče pri tem je, da izpolni prav vse, kar od njega pričakujete. Široko delovno območje, udobno vožnjo tako pri nizkih kot visokih vrtljajih, celo nekaj športnosti, ko se vam zahoče, in prijazno majhno porabo goriva. Nam je v povprečju pil 9,2 litra neosvinčenega bencina na sto prevoženih kilometrov, ob zmerni vožnji pa njegova poraba zlahka pada tudi pod devet litrov.

In če novega Varianta ocenjujemo skozi to, kar ponuja, in ne (le) skozi njegovo obliko, potem dvomov ni več. Upamo si celo trdit, da je veliko bolj nov kot marsikateri njegov (prav tako nov) tekmeč. |<