



Golfi so mi sicer neka-ko antipatični, verjetno prav zaradi razširjenosti in priljubljenosti, vendar pa je vse drugače, ko se usedem vanj. Takrat nisem več obremenjen z njegovo zunanostjo. Ni pomembno več, v katerem avtu sedim, ampak mi veliko več pomenijo njegova ergonomična notranjost, možnost nastavitev sedeža in volana, preglednost, dostopnost, dosegljivost ...

Brez ovir

In to v Golfu dobim. Ni več pomembna znamka, pomembno je moje počutje. Briga me, kaj si mislijo tisti zunaj. Sam vem le to, da sem zadovoljen s tistim, kar mi avtomobil ponuja. V Golfu je vse tam, kjer mora biti. Ničesar ni preveč in ničesar premalo. Vse je dobro pregledno in uporabno. Vse je tako preračunano in narejeno, da nikoli preveč ne moti. Saj se strinjate, da je avtomobil nekakšno orodje. Orodje za potovanje. In če je orodje dobro, je zadovoljen tudi tisti, ki ga uporablja, z njim dela.

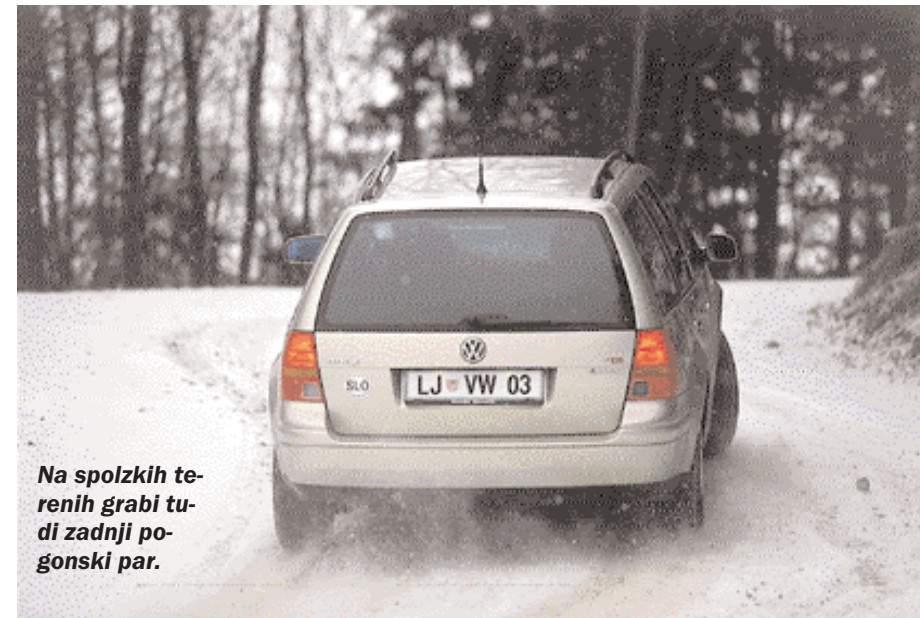
Golf Variant je dodatno povečan s prostornim prtljažnikom. Nahrbtnik, ki ga pri Volkswagnu že precej časa imenujejo Variant, lahko sprejme ogromno prtljage. V višini naslonjal je mogoče razpeti plastični rolo, da skrije prtljago, seveda pa se da prtljažnik s po tretjini zložljivim sedalnim delom sedeža in naslona še povečati. Ker je

testni Variant posebna različica s štirikolesnim pogonom (4motion), je prtljažnik sicer nekoliko manjši. Dno je namreč za nekaj centimetrov privzdignjeno, saj so morali nekam stlačiti pogonski sklop. Tam spodaj se



Rdeči D in I pomenita neposredni vbrizg goriva po novem sistemu črpalka-šoba (PD) in 85 kW moči. 4Motion pa štirikolesni pogon s sklopko haldeks.

skrivajo posamično obešena kolesa, polgre-di in sklopka haldeks. Za vse to so potrebovali nekaj več prostora kot pri običajni poltogi premi. Če mislite prtljažnik izkoriščati do zadnjega kotička, boste morali to razliko upoštevati. Ampak za vsakodnevno uporabo nekaj manj prostora v prtljažniku ni taka tragedija. Sklopka haldeks se vklaplja povsem samodejno le takrat, ko sistem zaznava zdrse prednjih koles; v trenutku prenese navor tudi k zadnjemu kolesnemu paru. Za premagovanje spolzkih cest je to idealno. 4motion se lahko včasih na spolzkem cestišču za trenutek obnaša, kot bi imeli zadnji pogon, ta-



Na spolzkih terenih grabi tudi zadnji pogonski par.



Zaradi pogonskega sklopa zadaj je prtljažnik nekoliko manjši. Dno je namreč kar nekaj centimetrov višje kot pri samo spredaj gnanem Golfu.



Edina razlika v notranjosti: napis 4 Motion na prestavni ročici šeststopenjskega menjalnika.

ko da rahlo odnese zadek. Ni pretirano, z določeno mero znanja pa je lahko tudi zabavno.

Kako praktičen je takle štirikolesni pogon, se zavemo pravzaprav šele takrat, ko ga potrebujemo. In še takrat nam ni treba čisto nič vedeti o njem. Vklaplja in izklaplja se sam, po potrebi pač. Ko je vklopljen, se potem tudi sam izklopi. Prav z ničimer ne obremenjuje voznika. Ali ni to idealno!

Poleg vseh prednosti, ki jih prinaša štirikolesni pogon, pa se pri Golfu ni treba bati niti porabe. Logično bi lahko sklepali, da bo nekoliko večja, toda z osmimi litri goriva na sto kilometrov se res še ne bi smeli pritoževati. Motor s 85 kW je v bistvu zelo dobra izbira. Poleg tega da ima dovolj moči, je lahko tudi varčen. Ni pretirano glasen, razen pri hladnem zagonu. V kombinaciji s šeststopenjskim ročnim menjalnikom pa je tudi dobro izkoriščen. Dela s šestimi stopnjami v menjalniku je res kar nekaj, vendar brez strahu. Menjalnik je sicer nekoliko trši, to-

da natančen, tako da hitro pozabite na eno prestavo več. Je pač treba prestaviti iz ene v drugo. Pohvalno pa je dejstvo, da sta prva in druga prestava izredno kratki, kar je pomembno pri počasni vožnji na spolzkem terenu. Z drugo lahko celo speljete, če je ravno treba. Motor se rad zvrti tudi v rdeče polje, proti 5000 vrtljajem, kar je za dizla že kar veliko.

Zakaj bi se torej odločili za tegale Golf-a? Mogoče zaradi prtljažnika, mogoče zaradi štirikolesnega pogona ali pa samo zaradi tega, ker je Golf. Dejstvo je, da je taka kombinacija prav uporabna. Ne smete misliti, da imate sedaj pravega terenca. Ne, to sploh ne! Ima prenizek trup in lahko hitro nasede. Lahko pa se izkoplje iz marsikaterga blata ali snega, ne da bi si bilo pri tem treba umazati usnjene salonarčke. Ali pa odpeljete otroke v vrtec brez skrbi, tudi če je zimsko službo presenetilo sneženje sredi januarja. Ali to odtehta?

Igor Pucihar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 79,5 × 95,5 mm - globna prostornina 1896 cm³ - kompresija 18,0:1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 4000/min - največji navor 310 Nm pri 1900/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - neposredni vbrizg goriva po sistemu črpalka-šoba - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 5,2 l - motorno olje 4,5 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,820; II. 2,110; III. 1,350; IV. 0,970; V. 0,780; VI. 0,650; vzratna 3,740 - diferencial 3,670 - gume 195/65 R 15 T (Dunlop SP WinterSport M3)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4397 mm - širina 1735 mm - višina 1458 mm - medosna razdalja 2518 mm - kolotek spredaj 1513 mm - zadaj 1494 mm - rajdni krog hh10,9 m - **notranje:** dolžina 1570 mm - širina 1440/1430 mm - višina 920-980/920 mm - vzdolžnica 890-1100/830-580 mm - prtljažnik (normno) 460-1470 l - posoda za gorivo 62 l

Mase: prazno vozilo 1444 kg - dovoljena skupna masa 1960 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,5 s - poraba goriva (ECE) 8,0/5,1/6,2 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,9 s	hitrosti:
0-80 km/h:	8,2 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	12,3 s	60 58,1 km/h
0-120 km/h:	18,6 s	80 76,3 km/h
0-140 km/h:	27,9 s	100 97,4 km/h
1000 m z mesta: 33,1 s	120 115,2 km/h	
(146 km/h)	140 135,3 km/h	
	160 154,8 km/h	

Največja hitrost:

188 km/h (VI. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 34,3 s (147 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 38,0 s (147 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 107,7 m

od 100 km/h: 48,8 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,6 l/100 km

Najmanjše povprečje 8,2 l/100 km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine
Prestava:	III. IV. V. VI.	meritev
50 km/h	58 56 56 58	T = 0 °C
100 km/h	70 66 65 65	p = 1030 mbar
150 km/h	72 72 71	rel. vl. = 60 %
Prosti tek		42

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Golf Variant z dodatkom 4Motion je eden tistih nezahtevnih in vsestransko uporabnih avtomobilov, ki bi načeloma lahko razveseljeval praktične Slovence. Seveda ni ravno poceni, je pa vreden tega denarja. Upoštevati je treba dvignjeno dno prtljažnika, ki je zaradi pogonskega sklopa tudi zadaj višje, in utesjenost na zadnjih sedežih, pa se lahko že odločimo. Vse je namreč več kot dovolj dobro.

● nezahteven in učinkovit štirikolesni pogon	● prostornost na zadnji klopi
● ergonomija	● (pre)majhno desno zunanje ogledalo
● motor	
● menjalnik	
● oprema	

CENA: 4.936.114 SIT (Porsche Slovenija)