

# Za vse primere

Da je štirikolesni pogon zelo dobrodošel dodatek v slabih voznih razmerah, je seveda jasno. A to, da je takšen avto dražji in da je poraba lahko višja, sta negativni strani te tehnologije, ki od nakupa odvrneta marsikoga – sploh prva.



►► Golf pri tem seveda ni izjema: štirikolesno gnani je za okoli dva tisočaka dražji in tudi poraba je za nekaj decilitrov višja. A nekaterim kupcem ta dva minusa ne prideta do živega. Nekateri štirikolesni pogon res potrebujejo, drugi njegove pluse v slabih voznih razmerah cenijo dovolj, da so zanj pripravljeni plačati, čeprav vedo, da ga morda nikoli ne bodo zares potrebovali.

In če iščete karavan nižjega srednjega razreda s štirikolesnim pogonom, je Golf Variant pri vrhu lestvice možnih kandidatov – če seveda ne iščete kombinacije štirikolesnega pogona in avtomatike. V tem primeru boste morali namreč pogledati pod oznako Alltrack, saj klasični Golf Variant te kombinacije nima.

Alltrack? Seveda, 'malo bolj terenski' Golf Variant s štirikolesnim pogonom 4Motion. Bistvo Alltracka je seveda malce ve-



## Volkswagen Golf Alltrack 2.0 TDI BMT 4Motion

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI\*: 31.122 EUR  
 CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: 35.982 EUR  
 CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI\*: 35.982 EUR

**triglav** ZAVAROVANJE AO: 1.099 EUR  
 KASKO (+B,K), AO, AO+: 1.849 EUR

**NAŠE MERITVE**  
 Okoliščine meritev:  
 T = 10 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 65 % / stanje kilometrskega števca: 9.041 km

**POSPEŠKI**  
 0-100 km/h: 8,6 s  
 402 m z mesta: 16,5 s (139 km/h)

**PROŽNOST**  
 -Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

**TRUŠČ V NOTRANJOSTI** dB  
 Hitrost (km/h) VI. prestava  
 90 58

**ZAVORNA POT**  
 od 100 km/h: 39,8 m (AM meja 40 m)

**PORABA GORIVA**  
 skupno testno povprečje: 6,4 l/100 km  
 normni krog: 5,0 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.968 cm<sup>3</sup> - največja moč 135 kW (184 KM) pri 3.500 - 4.000/min - največji navor 380 Nm pri 1.750 - 3.250/min.  
**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski menjalnik DSG - gume 225/45 R 18 V (Hankook Winter i-Sept).  
**Masi:** prazno vozilo 1.584 kg - dovoljena skupna masa 2.080 kg.  
**Mer:** dolžina 4.578 mm - širina 1.799 mm - višina 1.515 mm - medosna razdalja 2.630 mm - prtljažnik 605-1.620 l - posoda za gorivo 55 l.  
**Zmogljivosti:** največja hitrost 219 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,8 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 4,9 l/100 km, izpust CO2 129 g/km.

**HVALIMO IN GRAJAMO**  
 ▲ motor  
 ▲ menjalnik  
 ▲ videz v primerjavi z Golfom Variant  
 ▼ premalo serijskih varnostnih dodatkov  
 ▼ precej pušta notranjost

## Končna ocena

Takšen Golf ni za vsakogar, a tiste, ki si takšen avto želijo, bo znal navdušiti. Le za varnostno opremo to treba kar precej doplačati.

\* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

čja (za 2 centimetra) oddaljenost trebuha avtomobila od tal, ki na asfaltu ne povzroča opazneje slabše lege na cesti ali pretiranega nagibanja karoserije, se pa na makadamu in kolovozih še kako pozna. Tam, kjer bi Golf Variant ob nihaju z nosom zaoral po tleh, se Alltrack znajde brez ugovaranja. Še bolj je doma na bolj ali manj lepem makadamu, kjer 184-'konjski' dizel (ta je edini na voljo v kombinaciji z dvosklopčnim menjalnikom) kar kliče po nekoliko bolj grobi vožnji skozi ovinke - kolikor jo pač dopuščata ne popolnoma izklopljiv ESP. Štirikolesni pogon 4Motion ima, ker gre za najzmogljivejši Golf Alltrack, elektronsko zaporo diferenciala XDS.

Zaradi zmogljivega motorja je Golf Alltrack seveda zelo suveren tudi na avtocesti, kjer odlično skriva svoje bolj 'terensko' podvozje in je zaradi kombinacije motorja, menjalnika in dovolj udobne notranjosti dobra izbira tudi za daljše poti. Želeli bi si, da bi v serijsko opremo sodilo več

varnostnih dodatkov (manjka vsaj sistem za nadzor mrtvih kotov), a bo zanje na žalost treba poseči po seznamu doplačilne opreme. Ostanek opreme je sicer dovolj bogat: samodejna klimatizacija, tipalo za dež, sistem za pomoč pri parkiranju, tempomat, bluetooth, 16-centimetrski barvni LCS-zaslon, občutljivi za dotik, za upravljanje razvedrilno-informativnega sistema ...

Kabina je, če izvzamemo nekaj detajlov, predvsem napisov Alltrack, čisto klasična, skoraj takšna pa je tudi poraba: ta se je na normnem krogu ustavila pri okroglih petih litrih, kar je glede na zmogljivosti motorja in štirikolesni pogon zelo sprejemljivo. Bolj se zatakne pri ceni: 31 tisočakov za osnovni model (testni Alltrack bi stal 35 tisočakov, a je bila na seznamu edina resnejša postavka, ki bi jo obkljukali tudi sami, biksenonski žarometi) ni malo. Prav zato velja, kar smo napisali na začetku: takšen avto je za tiste, ki vedo, zakaj ga potrebujejo. ◀◀



Pooblaščen prodajalec in serviser vozil  
 Tržaška 547, Brezovica / LJ, T: 01 365 80 80, www.span.si

