Bencinar za ceno dizla

besedilo: **Mitja Reven** ▪ foto: **Aleš Pavletič**

Če kupujete Volkswagnovega Golfa, vam lahko primerjalni test služi kot nasvet iz prve roke, če dela proračuna ne boste namenili paketu iz Wolfsburga, pa kot dober vpogled v (cenovno) razmerje med bencinskimi in dizelskimi motorji v 21. stoletju.

Neposredna primerjava med takole motoriziranima Golfoma po motorni plati na prvi pogled nima večjega smisla, saj je med TDI-jem in TSI-jem kar 32 'konj' razlike. Ta primerjava dveh karoserijsko enakih avtomobilov torej ni zasnovana na ideji tehnične primerjave enako zmogljivih, a raznovrstnih agregatov (takšen test boste lahko našli v AM 26/2007, kjer smo primerjali Fiata Brava z 1,4-litrskim turbobencinskim in 1,9-litrskim turbodizelskim motorjem – oba s 150 'konji'). Skupni imenovalec obeh primerjanih Golfov je tokrat cena. Pikolovci bodo sicer našli razliko dobrih deset evrov, a pri malo več kot 17.100 evrih, kolikor staneta nova Golfa 1.4 TSI (90 kW) in 1.9 TDI (66 kW), je ta razlika drobiž. Ključnih vprašanj testa je več. Kateri je boljši? Kateri ponuja več užitkov, kateri je varčnejši, poskočnejši, udobnejši ...? Turbodizel ali turbobencinar. Upoštevamo enako ceno, sicer bi lahko ponovili Bravovo zgodbo in soočili enako močna 2.0 TDI-ja in 1.4 TSI-ja.

Zapeljimo se najprej z dizlom. 1,9-litrski TDI je stari znanec VAG-ove motorne palete. 66-kilovatna različica (podobno je tudi s preostalimi 1,9-litrskimi) se zjutraj oglasi z značilnim robustnim (da ne napišemo celo traktorskim) zvokom. Če bi radi ohranili dobre sosedske odnose, se s tako motoriziranim Golfom čim prej zapeljite na glavno cesto. Motor je, ko se ogreje, sicer manj glasen, a ne ravno prijetnega zvoka, posebej pri pospeševanjih. TSI kaže tu povsem drug obraz. Tudi ob hladnem zagonu ostaja tih (pri TDI-ju je treba računati na daljše predgretje motorja), v višjih vrtljajih se oglaša z značilnim 'bencinskim' zvokom, v vmesnem polju se predstavi kot vzoren, v križiščih pa se vam, ko stojite, lahko postavi vprašanje, ali je motor sploh prižgan. Takšne tišine pri TDI-ju, ki postreže tudi z več tresljaji, ne boste doživeli. Vsaj ne takrat, ko bo motor delal ... Dodatno je TSI-jev zvok prikupnejši tudi zaradi šeststopenjskega menjalnika – TDI ima za stopnjo krajšega, kar pri avtocestnih hitrostih pomeni opazno večjo hrupnost kot pri TSI-ju. Ne verjamete? Poglejte podatke o izmerjeni hrupnosti: decibeli so opazno na strani dizla, v TSI-ju izmerjene vrednosti pa že nakazujejo, da bi lahko slišali travo rasti. A te bojazni ni, saj se Golfova leta (peta generacija je na trgu od leta 2003) v primerjavi z najnovejšimi tekmeci poznajo pri (slabši, a ne slabi) zvočni izolaciji šumov iz okolja (podvozje, gume ...).

Razlika med motorjema je tudi v prožnosti, kar glede na razliko v moči sploh ni nepričakovano. Poglejte si podatke v tabelah: jasno je, da je 1.4 TSI živahnejši, pa naj gre za sprint do 100 km/h ali za pospeševanje z 80 km/h do 120 km/h ... V vseh disciplinah, kjer je treba pokazati mišice, je TSI spredaj. Če za 1.9 TDI-ja zapišemo, da se brez večjega oklevanja približa hitrosti 180 kilometrov na uro, nato pa igla merilnika hitrosti napreduje le še v sodelovanju z vetrom in klanci, TSI-jev merilnik z večjim zanosom nakazuje na dvestotico. Ampak to so hitrosti, ki jih po vsej verjetnosti ne boste dosegali. Bolj smiselno je motorja primerjati po porabi goriva, in tu je TDI, kislovi kot zelo varčen, zagotovo favorit. Z obema Golfoma smo se zapeljali po dveh odsekih zunaj mest: prvi, dolg dobrih 60 kilometrov, je bil bolj razgiban, pri vožnji po njem smo imeli v mislih največjo povprečno porabo, na drugem, 70-kilometrskem odseku pa smo merili najmanjšo povprečno porabo goriva. Po končanem prvem delu smo meritev na drugem začeli z ničle. TDI se je pri hitrejši vožnji zadovoljil s povprečno porabo 7,4 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov, pri umirjeni, v varčevanje z gorivom usmerjeni vožnji pa je po dobrih 70 odpeljanih kilometrih nakazal, da bi bil zadovoljen s 4,9 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Enako kilometrino je odpeljal še TSI in pri bolj dinamični vožnji pokazal, da bi se na enakem (prvem) odseku zadovoljil z 9,4 litra goriva. Razlika v porabi, ko gre za priganjanje, govori torej (pričakovano) v prid TDI-ju, ki je tudi bolj varčen, ko gre za varčevanje, kar je potrdil drugi odsek. Na njem je TSI porabil 5,4 litra, kar je tudi presenetljivo malo. Poraba dobrih petih litrov je dokaz, da je lahko tudi TSI TDI, če voznik to hoče. Razlika le pol litra goriva na 100 prevoženih kilometrov ob trenutno višjih cenah plinskega olja

Oprema ne spremeni razmerja cen

Oprema obeh testnih Golfov je bila zelo podobna – Trendline Golf Si plus dodatna oprema (radio z MP3-predvalajnikom, samodejna klimatska naprava, volanski obroč, tempomat, električni pomik zadnjih stekel, večfunkcijski prikazovalnik, dnevne luči, sredinski naslon za roke spredaj), večja razlika so bila le aluminijasta platišča Bristol pri TSI-ju. 1.4 TSI (90 kW) Trendline stane 17.128 evrov, 1.9 TDI (66 kW) Trendline pa 17.118 evrov. Razlika desetih evrov je tako zanemarljiva. Tudi pri opremi Comfortline, ki je druga po vrsti, se razmerje v cenah ne spremeni kaj dosti (18.852 proti 18.841 evrov) – TDI je spet cenejši.

"TDI dobi bitko le, ko gre za vztrajnost."

in ob skoraj enaki ceni avtomobilov – Golf TDI (66 kW) in Golf TSI (90 kW) – brez oklevanja nagne jeziček na tehtnici v prid bencinskega Golfa. Če le niste zapriseženi varčnež in vam tistih nekaj litrov pri polni posodi za gorivo pomenijo vse, vsekakor pa več kot opazno večji užitek v vožnji z bencinskim motorjem. TSI ima v primerjavi s TDI-jem precej prednosti. Prva je udobje, saj je TSI precej tišji, zaradi večjega razpona vrtenja zahteva manj pretikanja (tudi to je udobje), druga pa užitek. Ker je motor manjši in lažji, nos pa manj težek, je Golf TSI bolje vodljiv in pozneje postane podkrmarjen. Tudi TDI sicer ni od muh, saj je tudi njegova lega zanesljiva. TSI steče že od prostega teka, navduši pa od 1.500 vrtljajev navzgor, ko brez oklevanja vleče vse do 5.000/min. Takrat začne njegova volja sicer popuščati, a vztraja v zagonu vse do rdečega polja. S prestavno ročico lahko lenarite, menjate prestave pod dvema tisočakoma in udobno krožite tudi z manj kot 1.500 vrtljaji. Motor je namreč že nad prostim tekom pohvalno odziven. TDI-ju se še najbolj pozna podhranjenost (v primerjavi s TSI-jem) na avtocesti, kjer TSI s pridom izkorišča šesto prestavo, in pri prehitevanjih, kjer je zaradi ožjega območja vrtljajev treba pogosteje posegati po prestavni ročici. TDI resnično dobi bitko le, ko gre za vztrajnost in varčnost, saj zahteva manj 'pijače', kar se pozna zlasti pri priganjanju in posledično pri dometu ter tudi stroških, manj kilovatov pomeni namreč tudi nižje premije ob registraciji. Če odmislimo zvok, je turbodizel povsem kultiviran, rad se vrti (prve tri prestave s polnim zanosom do rdečega polja – 4.500/min), moč pa postreže dokaj zvezno in brez brutalnih presenečenj. Civilizirano, skratka. 90-kilovatni TSI se je izkazal za odlično zamenjavo 1,6-litrskega atmosferskega motorja. Sicer se novi TSI od obeh močnejših bratov (TSI s 150 in 170 'konji') razlikuje (tudi) po 'odstranjenem' kompresorju.

Golfa pete generacije ste bralci Avto magazina lahko že podrobno spoznali, saj smo s supertestnim

Volkswagen Golf 1.9 TDI (66 kW) Trendline "Golf Si"

Cena osnovnega modela:	17.118 EUR
Cena testnega vozila:	17.932 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 13 °C / p = 1.038 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca:14.999 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	12,9 s
402 m z mesta:	18,7 s (119 km/h)
1.000 m z mesta:	34,4 s (150 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV.):	10,1 s
80–120 km/h (V.):	16,1 s
NAJVEČJA HITROST	176 km/h (V. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	42,5 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	6,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.896 cm³ – največja moč 66 kW (90 KM) pri 4.000/min – največji navor 210 Nm pri 1.800/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 195/65 R 15 H (Dunlop SP Winter Sport M3 M+S).
Mase: prazno vozilo 1.251 kg – dovoljena skupna masa 1.850 kg.
Mere: dolžina 4.204 mm – širina 1.759 mm – višina 1.479 mm – prtljažnik 350–1.305 l – posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 176 km/h – pospešek 0–100 km/h 12,9 s – poraba goriva (ECE) 6,6/4,5/5,2 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- notranja prostornost
- položaj za volanom
- zmogljivosti
- ergonomija
- notranji materiali
- podvozje
- poraba goriva

- dolg gib stopalke sklopke
- zvok motorja
- le petstopenjski menjalnik

Končna ocena

Z izbiro takole motoriziranega Golfa boste sicer dobili dober paket, a v tokratnem primerjalnem testu smo se raje odločili za (večjo) moč, manj hrupa in agregat 21. stoletja.

"TSI bo pustil hladne le fanatične varčneže."

(2.0 TDI) prevozili več kot 100 tisoč kilometrov. Tudi za oba tokrat primerjana velja, da je splošno počutje v njiju dobro in ergonomija zelo vzorna. Mogoče bo koga zmotila dolgočasna notranjost, a to je Volkswagen in njihovo konservativno oblikovanje. Tudi pri zadnjih dveh (preizkušenih) Golfih se je treba navaditi na (pre)dolgi gib stopalke sklopke, bi pa ročico menjalnika z veseljem uporabljali v vsakem (cenovno primerljivem) avtu, tako dobra je. Volanski mehanizem si zaradi povratne informativnosti in ravno pravšnje servoojačitve zasluži pohvalo. Prav tako tudi položaj za volanom in dvosmerni potovalni računalnik. Podobno kot pri supertestnem tudi tu ponoči motijo smerniki v vzvratnih ogledalcih, ko utripajo. Golfova prostornost je pohvalna, v povprečno velikem prtljažniku nastane pri podiranju naslonjala (tretjina : dve tretjini) manjša stopnica.

Še enkrat ponavljamo: motorja nista neposredno primerljiva, a ker sta si ceni Golfa TDI in Golfa TSI precej podobni, je primerjalni test z vidika kakšnega Golfa za enak denar povsem upravičen. Naš izbor je TSI, TDI pa bi parkirali v garažo le, če bi ... No, živi se le enkrat in TSI je preveč odličen motor, da bi sploh pomislili na dizla.

Volkswagen Golf 1.4 TSI (90 kW) Trendline "Golf Si"

Cena osnovnega modela:	17.128 EUR
Cena testnega vozila:	18.932 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 10 °C / p = 1.035 mbar / rel. vl. = 47 % / Stanje kilometrskega števca: 9.713 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	9,8 s
402 m z mesta:	17,1 s (132 km/h)
1.000 m z mesta:	31,2 s (167 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV./V.):	7,7 s/10,1 s
80–120 km/h (V./VI.):	10,9 s/14,2 s
NAJVEČJA HITROST	197 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	41,4 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	7,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina 1.390 cm³ – največja moč 90 kW (122 KM) pri 5.000/min – največji navor 200 Nm pri 1.500–4.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 195/65 R 15 T (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).
Mase: prazno vozilo 1.205 kg – dovoljena skupna masa 1.820 kg.
Mere: dolžina 4.204 mm – širina 1.759 mm – višina 1.479 mm – prtljažnik 350–1.305 l – posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 197 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,4 s – poraba goriva (ECE) 8,2/5,2/6,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- notranja prostornost
- položaj za volanom
- zmogljivosti
- ergonomija
- menjalnik
- notranji materiali
- podvozje
- poraba goriva

- dolg gib stopalke sklopke
- poraba goriva ob priganjanju

Končna ocena

Odličen motor, ki si zasluži pozornost. Golf je z njim udoben, varčen, a tudi zabaven za vožnjo. Kadarkoli se vozniku zahoče. Vsekakor je naš favorit v tokratnem dvoboju.