

Test Volkswagen Golf 1.9 SDI Basis edition

Kupim drago, da prihranim!

V Sloveniji je Volkswagen Golf edinstven fenomen med avtomobili. Vzrok, zakaj je še vedno številka ena v svojem razredu po prodajnih rezultatih, gre verjetno iskati v zakoreninjenem prepričanju, da je Golf varen, varčen in zanesljiv avtomobil.

Besedilo **Peter Kavčič**
Foto **Saša Kapetanovič**

No, če pomislimo na čas, ko je še prihajal s tekočega traku v Sarajevu, res ni bilo zapleteno. Avto je imel vse, kar je takrat povprečni Slovenec potreboval. O raznih elektronskih pomagalah, ABS-u, ESP-ju, ASR-ju, varnostnih blazinah, samodejnih klimatskih napravah pa smo lahko še pred nekaj več kot deseti leti lahko le sanjali. To je bil privilegij večjih avtomobilov.

A čas gre naprej in z njim tudi napredek. Slovenci smo postali zahtevni kupci, saj v avtomobilu večina hoče klimatsko napravo, samoumevni pa sta tudi vsaj dve varnostni blazini. ABS pride prav, prav tako tudi sodoben avtoradio in čim več stikal, s katerimi si lajšamo bivanje v avtomobilu.

Ne vemo natančno, kako pri Volkswagnu vrednotijo dodatno opremo, ki je vgrajena v njihovem Golfu, a včasih nas ima, da bi malce popraskali plastiko, če se pod vrhnjim slojem morda ne skriva zlato!

Eden takšnih Golfov je tudi 1.9 SDI Basis edition, ki je s 3,7 milijona tolarjev najcenejši dizel med Golfi s petimi vrati, kovinsko barvo in mehansko ►►



Predstavljamo: Volkswagen Golf V



Skrajni čas

Volkswagnu v zadnjem času ni z rožicami postlano. Prodaja njegovega najuspešnejšega modela je opazno padla, drugi novinci, kot je Phaeton, pa tudi (še) niso obrodili »prodajnih« sadov, tako da dobiček od prodaje znatno pada. Rešitev: takojšnja predstavitev novega Golfa, tokrat že pete generacije.

Opa, fantje in dekleta, ne tako hitro, malo boste morali še počakali. Javnost bo namreč čakala na novega Golfa še vsaj do letošnje jeseni, ko se bo septembra postavil na ogled na mednarodnem avtomobilskem salonu v Frankfurtu (IAA), že dober mesec kasneje pa naj bi se prvi (nemški) kupci že lahko vozili z njim naokoli. In s čim naj bi novinec pričel potencialne kupce, da zamenjajo (takrat že) starega Golfa oziroma da predsedlajo s konkurenčnega izdelka k Volkswagnu? Vodilni možje pravijo, da je pglavitna prednost Golfa njegova tehniška raznolikost.

Za zagotavljanje splošnega ugodja poskrbi predvsem pribitek pri centimetrih, saj so zrasle vse pglavitne mere karoserije. Tako so za zadnje potnike, ki so bili v Štirici v resnično podrejenem položaju,

končno poskrbeli s šest centimetrov bolj nazaj pomaknjeno zadnjo premo in povečano karoserijo v vse smeri. Tako je Golf pete generacije po novem dolg 4,2 metra, širok 1,76 metra in visok 1,47 metra. Poleg koristnih centimetrskih pridobitev v potniškem prostoru pa je nekaj malega pridobil tudi prtljažnik. Ta po novem ponuja sicer še vedno ne rekordnih 340 litrov, toda v primerjavi s Štirico je 10 litrov, kolikor se je prtljažnik zredil, dobrodošlih.

Da se Golf pete generacije vozi na platformi PQ 35, čivkajo že vrabci na strehi. Marsikdo tudi ve, da si jo deli s hišnim bratom, malim limuzinskim kombijem Touranom, z novim Audijem A3 in seveda z nekaterimi drugimi avtomobili znamk Seat (Leon, Toledo) in Škoda (Octavia). Ne veste pa še vsi, kako se bo novi Golf peljal!

Glede na to, da spremljamo novega Golfa že dobrega pol leta, vemo, da so spremembe v primerjavi s »starim« Golfom po eni strani komaj zaznavne, po drugi pa niti ne tako zelo majhne.

V primerjavi s 14-palčnimi kolesi najosnovnejših Golfov IV najmanj 15 palcev pri Golfu V skrbi za manj zvijanja gum v ovinkih in

►► klimatsko napravo. Morda je to za Nemce res osnovni avto, za Slovence pa še nekaj let zagotovo ne!

No, da ne bo pomote: avto je povsem korekten, zelo velik za svoj razred, prostora ima dovolj, da se v njem zelo spodobno peljejo štirje odrasli potniki, celo bolje kot v marsikateri dražji limuzini. Če pa boste zadaj posedli dva otroka, bo prostora v izobilju. Dostop do udobnih in

ravno prav oprijemljivih sedežev je dober, tako spredaj kot zadaj. Tako se v Golfa brez težav usede upokojenec, z enako lahkoto pa mlada mamica priveže svojega malčka na otroški sedež. Ko smo že pri udobju: mehanska klimatska naprava bo vroče poletne dni omilila, ker pa mora človek v vročini popiti veliko tekočine, smo bili kar malce razočarani, da tak družinski avtomobil, kot je Golf, nima dostojnega držala

za osvežilno pijačo. Tako se boste morali znajti po svoje in plastenko z vodo zatakniti v ozek stranski predač, pločevinke pa raje ne kupujte, ker osnovni Golf nima varnega mesta, kamor bi jo odložili.

V vožnji se Golf z motorjem SDI izkaže zadovoljivo za nezahtevne voznike, ki znajo na avtocesti držati umirjen tempo zakonsko predpisane hitrosti. Vsi, ki bi raje poskočen avtomobil,

ki po potrebi brez težav položene tudi do 190 km/h, pa raje razmislite o motorju 1.9 TDi. Zgolj za primerjavo: najbolj oskubljeni »Basis« stane nekaj več kot 3,8 milijona.

Če vas bolj zanima najcenejši Volkswagnov dizel, lahko povemo, da je sodobni motor TDi v največji prednosti pravzaprav le na avtocesti. V mestu ali na regionalnih cestah je skromnih 68 konjskih moči, kolikor jih zmore SDI, popolnoma ►►

Motorji in menjalniki v novem Golfu

Motorna paleta novega Golfa bo zelo obširna. Izbira bo namreč obsegala kar 7 bencinskih motorjev in štiri dizelske.

Bencinska ponudba

- 1.4 16V (55 kW/75 KM); 5-stopenjski ročni menjalnik
- 1.6 16V (77 kW/105 KM); 5-stopenjski ročni menjalnik / DSG
- 1.6 FSI (85 kW/116 KM); 6-stopenjski ročni menjalnik / Tiptronic / DSG
- 2.0 FSI (110 kW/150 KM); 6-stopenjski ročni menjalnik / Tiptronic / DSG

- 2.5 R5 (132 kW/180 KM); 6-stopenjski ročni menjalnik / Tiptronic / DSG
- 2.0 FSI Turbo (147 kW/200 KM); 6-stopenjski ročni menjalnik / Tiptronic / DSG
- 3.2 VR6 (184 kW/250 KM); 6-stopenjski ročni menjalnik / DSG

Dizelska ponudba

- 2.0 SDI (pribl. 52 kW/70 KM); 5-stopenjski menjalnik
- 1.9 TDI (74 kW/101 KM); 6-stopenjski menjalnik / DSG
- 2.0 TDI (100 kW/136 KM); 6-stopenjski

menjalnik / DSG

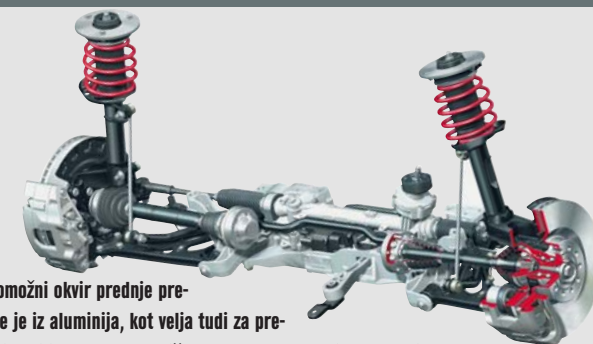
- 2.0 TDI (prek 118 kW/160 KM); 6-stopenjski menjalnik / DSG

Le najšibkejši motorji (1.4 16V, 1.6 16V in 2.0 FSI) bodo imeli 5-stopenjske menjalnike. Prednost tehnološko naprednejših motorjev bodo dopolnjevali ravno tako napredni šeststopenjski menjalniki. Pri menjalnikih bosta za doplačilo na razpolago tako samodejni menjalnik Tiptronic s 6 prestavami kot tudi menjalnik DSG (6-stopenjski robotizirani mehanski menjalnik z dvema sklopkama).

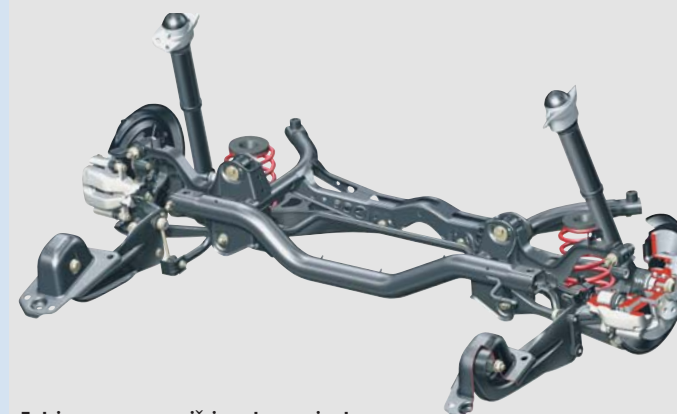


Novi Golf bo znotraj izgledal podobno kot Touran.

Podkožna tehnika



Pomočni okvir prednje preme je iz aluminija, kot velja tudi za prečni vodil. Rezultat: manjša skupna masa, manj nevzmetnih mas in boljše udobje v vožnji. Elektromotor servovolana deluje neposredno na zobato letev.



Zadnja prema s posamičnimi obesami in skupno petimi vodili (eno vzdolžno in štiri prečna) bo nadomestila cenovno ugodnejšo poltogo premo. Pglavitna prednost nove preme sta poleg ločitve prečnih in vzdolžnih sil tudi natančnejše vodenje koles in povečano udobje vožnje. Dodatni plus predstavlja možnost prigraditve štirikolesnega pogona, ne da bi pri tem morali žrtvovati prtljažnikov prostor.

posledično več povratnega občutka o dogajanju pod kolesi. Za boljši stik s podlago skrbijo štiri posamično vpete obese, ki so spredaj še vedno vodene s trikrakimi prečnimi vodili, toda te so zdaj iz aluminija, zadaj pa so vodenje prevzela po eno vzdolžno vodilo in štiri prečna vodila na kolo. Rezultat: stabilnejša vožnja z izboljšano lego in še učinkovitejše prestrezanje cestnih neravnin. Izvrstnost novega podvozja za odtenek »poslabša« samo električen servovolana. Njegov elektromotor deluje neposredno na zobato letev, kar se v 99 odstotkih situacij izkaže za zelo dobro rešitev. Tisti manjkajoči odstotek predstavlja vožnja na meji, kjer pogrešamo malo več komunikativnosti hidravlične izvedbe servovolana. V kritičnih razmerah bo za varno ustavljanje poskrbel zavorni sistem s serijsko vgrajenim sistemom ABS, zaradi vgrajenih večjih koles pa so zrasli tudi zavorni koluti, ki omogočajo učinkovitejše ustavljanje. Na drugi strani športnega preganjanja in sproščanja adrenalina je seveda umirjenost, udobnost in lahkotnost vožnje. Tudi pri tem je novinec pridobil, saj po zaslugi odlične uravnoteženosti vzmetenja in večje medosne razdalje (manjša občutljivost na dolge prečne cestne gube) še bolje prestreza cestne neravnine.

Za poskočnost vožnje skrbijo oziroma bodo skrbeli številni motorji, med katerimi je kar 7 bencinskih in štirje (turbo)dizli. Napredek Golfa se kaže tudi v nadgradnji nekaterih bencinskih motorjev s tehniko neposrednega vbrizga goriva FSI ter v njihovi povezavi motorjev s šeststopenjskimi menjalniki, ki zagotavljajo boljši izkoristek motornega navora in moči ter posledično tudi manjšo porabo goriva.

Za vse tiste, ki jim vrhunec odličnosti avtomobila predstavlja možnost izbiranja med doplačili z bogato založenega spiska dodatne opreme, je Volkswagen ravno tako dobro poskrbel. Tako bodo slednji lahko izbirali med biksenonskima žarometoma, gretjem sedežev spredaj in zadaj, dvopodročno samodejno klimatsko napravo, sistemom nadzora tlaka v gumah, ESP-jem (pri šibkejših različicah), šeststopenjskim samodejnim menjalnikom ali robotiziranim mehanskim menjalnikom z dvema sklopkama (obakrat le pri močnejših različicah) in še kaj se bo našlo.

Golf je torej v odhajanju, a že je na obzorju novi Golf. Boljši, prostornejši in tehnično naprednejši ter (na papirju) ustrezno dražji prihaja k nam konec tega leta. Takrat se bo njegova cena začela pri približno 14.500 evrih, kar bo nekaj sto evrov več, kot znaša cena osnovnega modela zdaj, a bo tudi serijska opremljenost novince ustrezno (predvsem s stališča varnosti) bogatejša od obstoječega modela.

(Peter Humar, foto arhiv)



Ne vemo natančno, kako pri Volkswagnu vrednotijo dodatno opremo, ki je vgrajena v njihovem Golfu, a včasih nas ima, da bi malce popraskali plastiko, če se pod vrhnjim slojem morda ne skriva zlato!



Če vas zanima najcenejši dizel, lahko povemo, da je sodobni motor TDi v največji prednosti le na avtocesti. V mestu ali na regionalnih cestah je 68 konjskih moči, kolikor jih zmore SDI, popolnoma dovolj za potrebe povprečnega voznika.



►► dovolj za potrebe povprečnega voznika. Turbinski polnilnik, ki tako poživi motor 1.9 TDi, smo zares pogrešali šele nad 110 km/h.

Ker motor ni tiste vrste, ki bi ga bilo užitek priganjati (brez težav se zavrti do 5.000 vrtljajev v minuti), je zmerina tudi poraba. Na našem testu je Golf 1.9 SDI porabil 6,3 litra dizelskega goriva na

100 prevoženih kilometrov. Upoštevaje zasnovo motorja, ki se je v vseh letih obstoja dokazala z zanesljivostjo in s pregovorno vzdržljivostjo, je taka kombinacija primerna za tiste, ki se radi poceni vozijo s preizkušeno tehnologijo v nosu avtomobila. Res pa je, da je Volkswagen v tem avtomobilskem razredu ostal korak za konkuren-

co; ta je predstavila sodobnejše dizelske motorje z 1,4 ali 1,5 litra prostornine, ki postržejo s podobnimi zmogljivostmi, ki pa v nobenem primeru človeka ne ganejo kaj dosti. Če vam podatek, da Golf 1.9 SDI od 0 do 100 km/h pospeši v dobrih 17 sekundah, kaj pove, potem veste, da to ni hitro. Morda za malce lažjo predstavbo: enak

KOLIKO STANE	SIT
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	36.300
Prednja meglenka	12.300
Prednji odbijač	43.100
Okrasna maska z znakom	10.800
Prednja šipa	52.300
Znak	5.000
Prednji blatnik	27.300
Zadnji odbijač	50.600
Zunanje ogledalo	32.400
Kolesni pokrov	14.700

Tabela konkurence

Model	Volkswagen Golf 1.9 SDI Basis	Fiat Stilo 1.9 JTD (80) Active	Peugeot 307 1.4 HDi XR	Renault Mégane Coupe 1.5 dCi Authentique Pack
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1896	1910	1398	1461
največja moč (kW/KM pri 1/min)	50/68 pri 4200	59/80 pri 4000	50/68 pri 4000	60/82 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	133 pri 2200-2600	196 pri 1500	160 pri 1750	185 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	4149 × 1735 × 1444	4253 × 1756 × 1525	4202 × 1730 × 1510	4209 × 1777 × 1457
največja hitrost (km/h)	160	170	160	170
pospešek 0-100 km/h (s)	17,2	13,3	17,1	14,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,9/4,2/5,1	7,1/4,6/5,5	5,6/4,0/4,6	5,6/4,0/4,6
cena osnovnega modela (SIT)	3.194.191	3.171.493	3.039.000	3.278.000

Golf z motorjem 1.9 TDi in 90 KM pospeši do 100 km/h v nekaj več kot 12,5 sekunde. Sedaj pa na glas preštejte od ena do pet v sekundnih intervalih ... No, to je razlika do 100 km/h, naprej, proti končnim 164 km/h, pa se še povečuje.

A naj bo dovolj primerjav z zmogljivejšimi in dražjimi avtomobili. Kar bo lastniku najcenejšega dizelskega Golfa prineslo miren spanec in nasmešek na obrazu, niso pospeški, prav tako ne končna hitrost. To je znesek denarja, ki ga mu bo nekega dne kupec takrat že rab-

ljenega avtomobila odštel na mizo. Izguba vrednosti je pri osnovnem dizelskem Golfu majhna, za povrh vsega pa se ga še takoj znebiš. Če ima klimatsko napravo kot testni 1.9 SDI Basis, pa še toliko lažje.

Od tod malce nenavaden naslov v uvodu. Osnovni Golf je torej dobra naložba, če ste pripravljeni ob nakupu odšteti največ denarja v tem avtomobilskem razredu. Na koncu, ko boste po nekaj letih potegnili črto in avto prodali, pa se lahko zgodi, da boste izgubili najmanj denarja. ■

Volkswagen Golf 1.9 SDI Basis edition

avto
magazin

CENA: [Porsche Slovenija]
OSNOVNI MODEL: 3.194.191 SIT
TESTNO VOZILO: 3.705.571 SIT

Moč: 50 kW (68 KM)
Pospešek: 17,1 s
Največja hitrost: 164 km/h
Povpr. poraba: 6,3 l/100 km

Garancija:
2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prrjavjenje

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški s
0-80 km/h: 11,2
0-100 km/h: 17,1
0-120 km/h: 26,5
1000 m z mesta: 37,8
(133 km/h)

Prožnost s
50-90 km/h (IV.): 13,8
80-120 km/h (V.): 23,3

Največja hitrost 164 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 6,2
največje povprečje 6,4
skupno testno povprečje 6,3

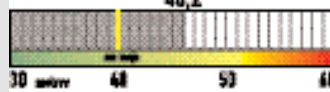


Trušč v notranjosti

Prestava dBS
III. IV. V.
50 km/h 61 61 60
90 km/h 68 65 64
130 km/h 70 68
Prosti tek 52

Zavorna pot

od 100 km/h: 46,2
(AM meja 40 m)



Napake med testom

brez napak

Zmogljivosti:

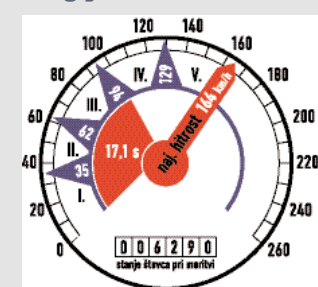
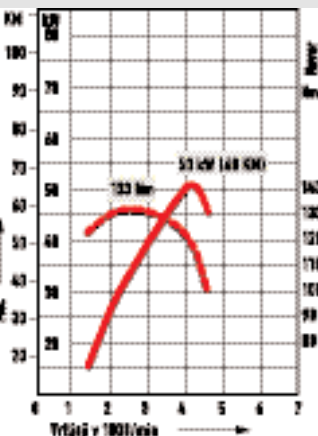


Diagram motorja:



Užitek v vožnji:

☺ ☺ ☺ ☺ ☺
Dokler ne zapeljete na avtocesto, ni opaziti, da mu primanjkuje moči, predvsem pa hitrosti. Zato o užitku v vožnji lahko govorimo le, ko se pripeljete na dvorišče. Sosed vam bo zavidal, saj smo Slovenci, mar ne?!

Podrobnosti meritev: T = -1 °C / p = 1010 mbar / rel. vl. = 67 % / Gume: Dunlop SP WinterSport M2 M+S

ocena

Zunanost (15)	13	Izdelava je nemiško natančna, oblika vsečna.
Notranjost (140)	103	Za dobro počutje v notranjosti poskrbi oprema Basis edition.
Motor, menjalnik (40)	29	Preizkušen delovni stroj porabi malo goriva.
Vozne lastnosti (95)	78	Zanesljiva lega na cesti je adut, ki prepiha.
Zmogljivosti (35)	23	Motor je sicer zelo prožen in v mestni ter primestni vožnji dovolj poskočen, le na avtocesti mu zmanjka tisto, kar imajo motorji TDi.
Varnost (45)	34	Golf je varen avto, vendar se mu pozna skopa opremljenost in zadržanost v primerjavi s konkurenco.
Gospodarnost (50)	37	Začetna cena je sicer visoka, a poraba goriva in odlično ohranjanje vrednosti odtehtata začetno naložbo.

Skupaj 317

OCENA avto
magazin **4**

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5