

Golf naš vsakdanji?

Vrednote, ki si jih je postavil skozi uspešne štiri generacije, zavezujejo. Golf pete generacije se jih drži in jih - času primerno - nadgrajuje. Ampak vse te vrednote stanejo ...

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič

V erjetno je vsaka nova generacija Golfa avtomobil, ki ga slehernik starega sveta najbolj željno pričakuje; kakšen bo? Golf pa vsakokrat, zdaj že četrtič zapored, odgovori enako: je le rahlo drugačen od prejšnjega, a hkrati tudi boljši od njega.

Rahlo drugačen? No, že, po dva para pokritih okroglih luči

spredaj in zadaj sta morda res opazna novost, ampak spomnite se, kako drugačen je novi Mégane od starega, Stilo od Brava, 307 od 306 in tako naprej. Golfova silhueta ostaja skoraj ves čas enaka in vse od druge generacije naprej z nežno zalikanimi robovi. Vse podrobnosti znotraj siluete so le variacije na znano temo. Opazili

boste le dvoje večjih novosti: da je čeden velik znak zdaj tudi kljuka za zadnja vrata (v umazanem vremenu vedno umazana) in da se bo treba ponoči navaditi na utripanje zunanega ogledala, kamor so pospravili bočne utripalke.

Notranjost je drugo poglavje, tu je odklon oblike veliko bolj opazen. Seveda: notranji videz

mora biti všečen, a tudi v službi ergonomije, se pravi v službi prijetnega upravljanja posameznih elementov vozila. Golf se sam sebi ni izneveril; sedenje v njem, še posebej za volanskim obročem, je tipično (Golfovo, Volkswagnovo in koncernsko), kar za voznika pomeni zelo dober položaj za volanom, (pre)dolg gib stopalke

sklopke, dober položaj prestavnice, odlično nastavljivost sedeža ter volanskega obroča in visoko postavljeno armaturno ploščo. Ta je sedaj bolj »napihnjena«, z bolj vodoravnim zgornjim delom, pa z osrednjim delom, zaokroženim v velikem polmeru. Merilniki so tudi tu veliki in pregledni ter s številnimi (koristni-

mi) informacijami, levo pa je oblikovno ločen del, namenjen upravljanju klimatske naprave in avdiosistema. Oba zaslužita izključno pohvale, od načina (preprostosti) upravljanja do učinkovitosti delovanja. Radijski sprejemnik s predvajalnikom zgoščenk ima malo gumbov, ki so prijazno veliki (a je žal še vedno



Drugo mnenje

Matevž Korošec Oblikovno me ne pritegne. Pa ne zaradi linij, bolj moti dejstvo, da se v primerjavi s predhodnikom ni veliko spremenil. Zato pa me je navdušilo vse, kar ima v notranjosti in pod motornim pokrovom. Toda ne za ceno, ki jo zahtevajo.



Dušan Lukič Tisto, kar me je najbolj zanimalo: Golf je še vedno Golf. Z vsemi svojimi dobrimi in slabimi lastnostmi. Še bolj zanimivo: cena. Na prvi pogled (in tudi na drugega) se zdi zelo, zelo drag. Ampak preračunajte si ceno v evre in jo primerjajte s ceno v evrih



pri njegovih predhodnikih, Trojki in Štirici. Glede na motorizacijo so rezultati predvidljivo različni, ampak načeloma je novi Golf (z več opreme) malo dražji. Oziroma: s primerljivo opremo (ki je takrat še ni bilo mogoče dobiti), je cena v evrih zelo podobna. Da so naše plače v evrih vedno manjše, pa ni kriv VW, mar ne?



Zelo dobre zmogljivosti, nekoliko tudi po zaslugi dobro izračunanega 6-stopenjskega menjalnika: motor.

brez volanskih gumbov!), klimatski del pa v večini (tudi neprijetnih) vremenskih pogojev ne zahteva pogostega poseganja v njegovo delovanje.

»Sportline« med drugim pomeni tudi bolj športno oblikovana sedeža: ta sta zelo dobra, precej trda, z dolgim sedalnim delom, z zelo izrazitim bočnim oprijemom na sedalnem delu in na naslonjalu, le usločenost naslonjala bi smela biti opazno bolj izrazita za udobnejše preživljanje ur v avtomobilu; žal tudi nastavljiv ledveni del ni v veliko pomoč. Opazno bolje kot v prejšnjem Golfu se bo godilo potnikom

na zadnji klopi, saj je tam zdaj več prostora predvsem po zaslugi daljše medosne razdalje - in seveda spretnejše zasnove. Še vedno pa ostaja slabši del Golfovega uporabnega dela prostor za razne stvari; prav veliko mest za odlaganje drobnarij nima (še posebej če se spomnite radodarnega Tourana!), nič kaj bolj uporaben pa ni njegov prtljažnik. Ta je sicer vrhunsko obdelan in v osnovi pospravi lep del naših standardnih kovčkov (vse z izjemo enega manjšega, 68,5-litrskega), a šepa pri prilagodljivosti. Ker se sedalni del klopi ne prekucne, ostane po tem, ko prekucnete naslonjali,



Oblikovna sorodnost z drugimi avtomobili koncerna, vrhunska ergonomija: armaturna plošča. Pregledni podnevi in ponoči, vselej pa z veliko koristnimi informacijami: merilniki. Trda, odlično bočno oprijemljiva, a s premajhno usločenostjo sedalnega dela: sedeža.

Uporabniški kotiček



Odlagalnih mest ni prav veliko, so pa vsa zares uporabna. Predala med sedežema sta pokrita, pločevinko ali malo plastenko pa lahko pospravite tudi v predala v obeh vratih.

stopnica, naslonjali pa ostaneta v nepraktično položnem položaju. Lahko bi bil boljši!

Tako kot pristaše ima tudi nasprotnike. Ampak (spet) je treba prve razveseliti, druge pa (morda?) razočarati: Golf je dober! Potem ko se namestite za volanski obroč in si nastavite položaj, sledi spoznavanje vožnje. Kmalu lahko ugotovite, da je vidljivost naprej zelo dobra, nazaj pa nekaj manj (pretežno zaradi širokih stebričkov B in C, pa tudi zaradi nizke zadnje šipe), da je vidljivost ponoči dobra tudi s klasičnimi žarnicami in da je

vidljivost v dežju dobra zaradi dobrih brisalnikov. Toda tudi pri Golfu vsakokratni aerodinamični prijemi (skozi generacije) za malenkost zmanjšajo priročnost čiščenja snega, ki se med vožnjo nabere pod prednjima brisalnikoma.

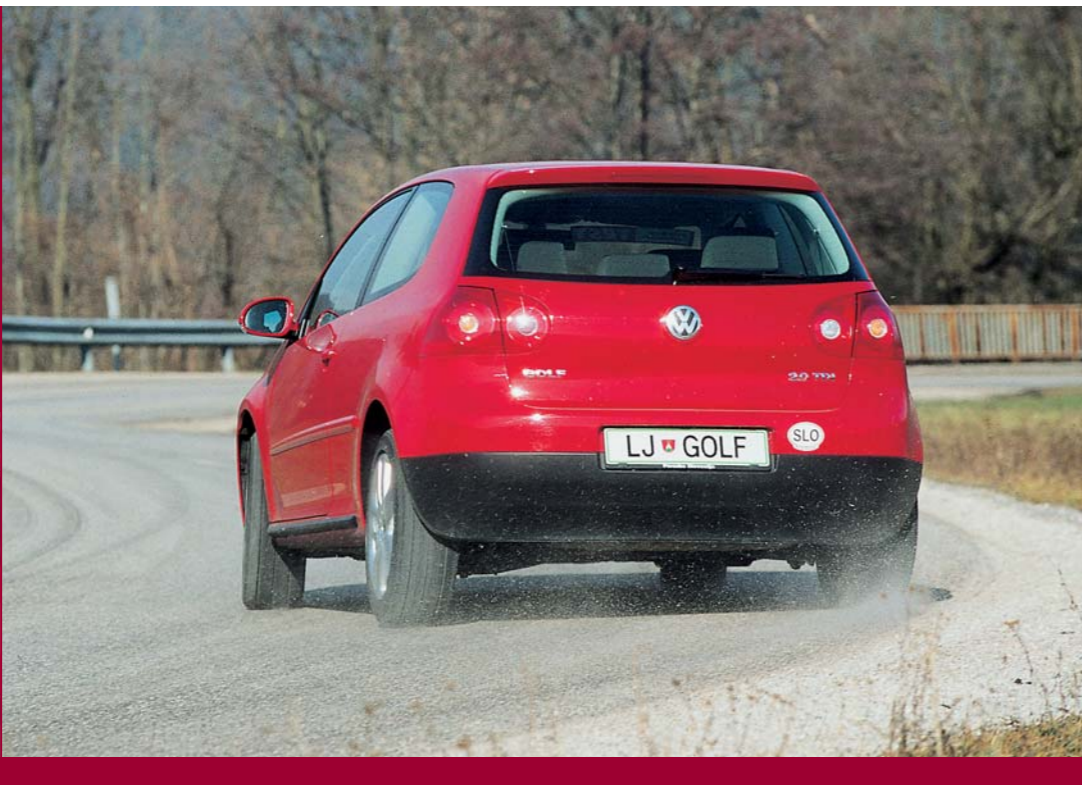
Vožnja? Elektromehanski volanski servo se zelo dobro izkaže, saj posreduje dobro informacijo o dogajanju pod prednjima kolesoma in le najboljši hidravlični (klasični) so od njega boljši. Ni sicer športno neposreden, a je tak (torej kompromis med športnimi zahtevami in udobjem) bolj prijazen širšemu

spektrom voznikov. Zelo dober je tudi občutek na stopalki zavore, torej takrat, ko ne zavirate z vso močjo; nadziranje zavorne moči je zato lahkotno delo. Vsi nadaljnji občutki v vožnji pa so tesno povezani s pogonskim strojem, ki si ga izberete.

Menda je najbolj kulten TDI, torej turbodizel z neposrednim vbrizgom goriva. V testnem Golfu se je vrtil najsodobnejši med njimi, štirivaljni s 16-ventilsko tehniko in z dvema litroma prostornine. Ni sicer najmočnejši - v prejšnji generaciji ste si lahko omislili 1.9 TDI s 150 konjskimi močmi, ki je na voljo tudi v

drugih avtomobilih koncerna VAG. Ta jih ima 140, a tudi 320 njutonmetrov največjega navora od 1750 do 2500 vrtljajev v minuti. Ni treba prebrati teh vrstic, da bi to ugotovili, saj to pokaže njegov značaj skozi vožnjo. Od prostega teka pa do 1600 vrtljajev v minuti sicer vleče, a dokaj slabo. Potem se nenadoma zbudi in sunkovito vleče vse do slabih 4000 vrtljajev v minuti. Nad to vrednostjo se prične naraščanju vrtljajev vidno upirati, a je voznikovo siljenje tudi nesmiselno; skupaj s 6-stopenjskim (ročnim) menjalnikom ima motor namreč lepo lastnost, da sta ve-

Tako kot pristaše ima tudi nasprotnike. Ampak (spet) je treba prve razveseliti, druge pa (morda?) razočarati: Golf je dober!



likokrat (torej pri različnih hitrostih) na voljo dve prestavi, v katerih motor odlično potegne.

Že v začetku obljubi veliko: steče v trenutku (seveda po predgretju, ki je precej kratko) in ogret v notranjost ne pošilja neprijetnih tresljajev. Še bolj razveseljiva je njegova poraba: če smemo verjeti potovalnemu računalniku, bo pri 180 kilometrih na uro porabil 10, pri največji hitrosti pa (le) 13,3 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Praksa pokaže, da je ob zmerni vožnji zadovoljen z manj kot sedmimi, pri pospešenem tempu pa z devetimi litri na 100 kilometrov. Ob tistem, kar ponudi, zahteva zelo malo.

Šestih prestav v menjalniku se ni treba ustrašiti; pretikanje je lahko in z značilno povratno informacijo (če vozite Golfa četrte generacije, se boste v tem počutili zelo domače), pri bolj športnih zahtevah (hitrost pretikanja) pa je bolj poslušen, kot so bili Volkswagenovi menjalniki prej. Ostajajo pa dolga prestavna razmerja, značilna za (vse) dizle, kar pomeni, da se v šesti prestavi v prostem teku vozite skoraj s hitrostjo 50 kilometrov na uro! Vsekakor je menjalnik skupaj z diferencialom odlično izračunan glede na zmogljivosti motorja in omogoča tako lagodno kot športno (hitro) vožnjo.

Raztegovanje medosne razdalje ne pomeni le več notranjega prostora in večje karoserije, ampak vpliva tudi na smerno stabilnost. Takšen Golf se lahko pelje 200 kilometrov na uro in pri tem ne kaže znakov nemirnosti, na kar pa vpliva tudi njegovo podvozje. Golfi so bili vedno »trdi« in tudi pri tem je podvozje precej togo (a vseeno udobno), koloteka pa sta široka prek poldruga metra. Zdaj ima namesto poltoge preme (Golf 4) posamične obese, kar pomeni nekaj več udobja predvsem na zadnji klopi pa tudi natančnejše vodenje koles in s tem nekoliko boljše lego na cesti. Še vedno pa jasno izraža pogonsko zasnovo: po dolgi

nevtralnosti karoserije prične v skrajnih pogojih (velika hitrost v ovinku) siliti z nosom iz ovinka, proti čemur zelo dobro pomaga odvzemanje plina. Pri tem (manj izrazito kot pri prejšnji generaciji, a še vedno opazno) rahlo odnese zadek, kar utegne presenetiti le na zasneženih cestah, pa še takrat lahko za dobrim volanom hitro popravite smer gibanja vozila.

Če vam je všeč ali ne, ima Golf danes močan imidž - kar seveda ni nujno dobro. Ena (in zelo pomembna) slaba stran (če izvezmete dovtetnost za krajo) je nedvomno cena, saj imidž stane. S tem pa postaja vse manj »naš vsakdanji« ...

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
ESP	146.555
Klimatska naprava	275.824
Samodejna klimatska naprava	312.651
Biksenonska žaromet	274.321
Prednji meglenki	37.954
Sistem za pomoč pri parkiranju	102.213
Izmenjevalnik CD-jev	111.232
Tempomat	44.718
5-vratna izvedba	185.637
Kovinska barva	96.952
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	43.200
Prednji smernik	5.900
Prednja meglenka	18.700
Prednji odbijač	56.000
Okrasna maska	22.100
Prednja šipa	52.300

Tabela konkurence				
Model	Volkswagen Golf	Alfa Romeo Alfa 147	Audi A3	Renault Megane Coupe
motor (zasnova)	Volkswagen Golf 2.0 TDI Comfortline	Alfa Romeo Alfa 147 1.9 16V JTD Distinctive	Audi A3 2.0 TDI Attraction	Renault Megane Coupe 1.9 dCi Auth. Con.
gibna prostornina (cm³)	1968	1910	1968	1753
največja moč (kW/KM pri 1/min)	103/140 pri 4000	103/140 pri 4000	103/140 pri 4000	88/120 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 1750-2500	305 pri 2000	320 pri 1750-2500	270 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	4204 × 1759 × 1485	4170 × 1745 × 1415	4203 × 1765 × 1421	4209 × 1777 × 1457
največja hitrost (km/h)	203	206	207	196
pospešek 0-100 km/h (s)	9,3	9,1	9,5	10,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,1/4,5/5,4	8,0/4,7/5,9	7,2/4,5/5,5	7,2/4,4/5,4
cena osnovnega modela (SIT)	5.019.030	5.078.000	5.305.000	4.108.000

CENA: [Porsche Slovenija]
OSNOVNI MODEL: 5.019.000 SIT
TESTNO VOZILO: 5.804.000 SIT
Moč: 103 kW (140 KM)
Pospešek: 9,9 s
Največja hitrost: 203 km/h
Povpr. poraba: 8,6 l/100 km

Garancija:
2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavljenje, 3 leta garancije za lak, mobilna garancija.
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 30.000 km
sistematični pregled na 30.000 km
Ali glede na servisne intervale po servisnem računalniku

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	38.300	obvezno zavarovanje (2):	711.000
material:	109.150	kasko zavarovanje (2):	863.500
gorivo	1.411.260		
gume (1):	844.800	Skupaj:	7.168.010
izguba vrednosti po 5 letih:	3.190.000	Strošek za prevoženi km:	71,7 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE
Vozne lastnosti

Pospeški s

0-100 km/h:	9,9
402 m z mesta:	17,2 (134 km/h)
1000 m z mesta:	31,1 (169 km/h)

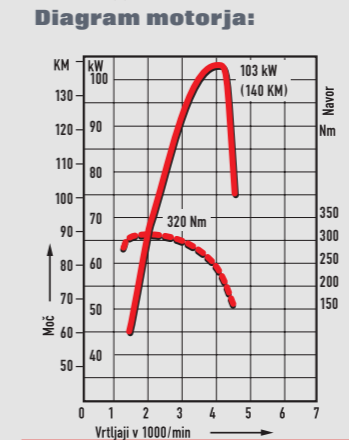
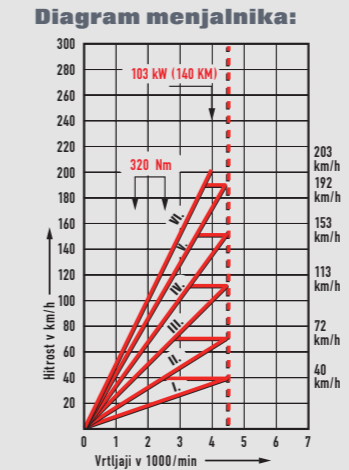
Prožnost s

50-90 km/h (V.):	11,8
80-120 km/h (VI.):	12,0

Največja hitrost 203 km/h (VI. prestava)

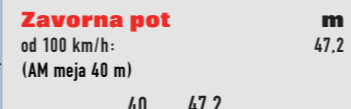
Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje	6,7
največje povprečje	10,1
skupno testno povprečje	8,6



Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	60	59	58	58
90 km/h	68	65	64	64
130 km/h	70	69	68	68
Prosti tek				42



Užitek v vožnji:

Vse je v redu in takle Golf je tehnično odlična. Ni, da bi trpel, in ni, da ponudi ne bi spal. Neka lepa, zlata sredina. Razen če ljubite zavistne poglede mimoidočih ...

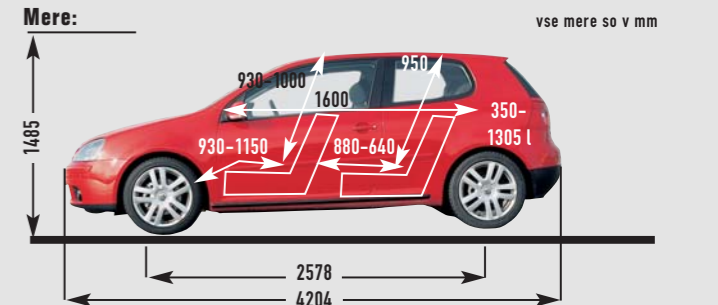
Napake med testom brez napak

ocena

Zunanost (15)	14	Videzu ne moremo ničesar očitati in izdelava je brez napak. Le nobene izvornosti oblikovalci niso pokazali.
Notranost (140)	115	Zelo dobra klimatska naprava, z redkimi izjemami tudi vrhunska ergonomija. Natančno izdelan in zelo prostren. Slabo prilagodljiv prtljajnik.
Motor, menjalnik (40)	39	Motor je s svojim značajem odličan za ta avtomobil, odlično so izračunana prestavna razmerja. Tehnika z zelo malo pripombami.
Vozne lastnosti (95)	82	Zelo dober električni volanski servo, podvozje in občutek pri zaviranju. Le povprečne stopalke, predvsem za sklopko.
Zmogljivosti (35)	30	Odlična prožnost je delno tudi posledica šestih prestav v menjalniku. Pospešuje nekaj slabše, kot obljublja tovarna.
Varnost (45)	36	Kljub zimskim gumam je zavorna pot predolga. Pri pasivni in aktivni varnosti je odlična.
Gospodarnost (50)	37	Le cena ga vleče navzdol, porabi malo, garancija je zelo ugodna, pri izgubi vrednosti pa postavlja zgornjo mejo.
Skupaj	353	Štirica, a tik pod petico. Trivratni in Sportline je namenjen bolj športno usmerjenim voznikom, še posebej rdeč. Je pa znotraj navdušujoče prostren in motor zadovolji vse vrste voznikov. Če bi imel bolj prilagodljiv prtljajnik, bi bila celotna slika še boljša. Izstopajo materiali (velika večina), izdelava in ergonomija.

OCENA avto magazin **1 2 3 4 5**

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



Zunanje mere: širina vozila 1759 mm - kolotek spredaj 1539 mm - zadaj 1528 mm - rajdni krog 10,9 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1460 mm, zadaj 1490 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klopa 470 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 55 l.

Prostornina prtljajnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju - ASR - servo volan - 5 vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - električni pomik šip - električno ogrevani in pomični zunanji vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljava voznikov in sovoznikov sedež.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ izdelava, materiali
- ▲ vodljivost, voznost
- ▲ prostornost, položaj za volanom
- ▲ ergonomija
- ▲ motor, menjalnik
- ▲ imidž
- ▼ cena
- ▼ dolg gib stopalke sklopke
- ▼ »mrtev« motor do 1600 vrtljajev v minuti
- ▼ odpiranje pokrova prtljajnika v »umazanem vremenu«
- ▼ ni volanski ročic za avdiosistem
- ▼ slaba prilagodljivost prtljajnika