



| Volkswagen Golf 2.0 TDI (125 kW) GTD

predsodkov, mora priznati, da daje ta avtomobil odličen občutek od začetka do konca (torej od prvega trenutka sedenja do vožnje na meji) in da se v njem počuti v vsakem trenutku vsaj zelo dobro.

Opisovati ga s tehničnega stališča ni težko. Predstavljajte si Golfa GTI z dobrim, zmogljivim turbodizlom.

dnjih motornih vrtljajih. In to je GTD.

Motor pravzaprav nima slabe strani. Steče hitro (zlasti pohvalno hitro pri zelo nizkih zunanjih temperaturah), ne utruja s turboluknjo (oziroma je ta nezaznavna ali v najslabšem primeru nemoteča) in se pri pospeševanju do četrte prestave zavrti do rdečega polja pri številki 5.200. Pri tem



“GTD je TDI, a tesno vstric z Getejem.”



DILEMA

GTD ali GTI?
To je zdaj vprašanje.

besedilo: Vinko Kernc • foto: Saša Kapetanovič

► Recimo kako o splošnem slovenskem gledanju na Volkswagone. Da se izognemo za tale spis nepomembnim ugotovitvam, poenostavimo: če Volkswagen, potem Golf, in če Golf, potem TDI. GTI pa so sanje.

In se pojavi GTD, hibrid med Golfoma TDI in GTI. Pravi predhodnik je sicer Golf (IV) GTI TDI izpred slabega desetletja, saj je tisti pod motornim pokrovom skrival v tistem hipu najzmogljivejši stroj TDI te takrat najbolj priljubljene prostornine (1,9 litra), imel pa je (skoraj) vse druge odlike različice GTI. Če pa gledamo samo ime, sega predhodnik daleč nazaj, tja do druge generacije

Golfa, ko so že ponujali različico z enakim imenom. A ni bila v tolikšni meri športna, kot je danes.

Od tod dilema. GTD je TDI, a tesno vstric z Getejem. Zdaj se nenadoma pojavij križanje kupcev: zanj se ogrevajo tisti, ki so doslej kupovali različice TDI (in to tiste močnejše), pa tudi tisti, ki so se stegnili do različice GTI. Oboji so torej pred dilemo – že iz teorije, a še zlasti, ko sedejo v ta avtomobil. Tu takoj začutiš večino bistvenih prednosti tega avtomobila na splošno: zelo dober položaj za volanom, oprijemljiv, čvrst sedež (vključno z odličnim bočnim oprijemom), majhen in odlično oprijemljiv volanski obroč (čeprav nisem povsem prepričan, da je njegov 'poravnan' spodnji del resnjen), šest prestav v ročnem menjalniku, tako podvozje, zmogljiv motor. Kdor nima

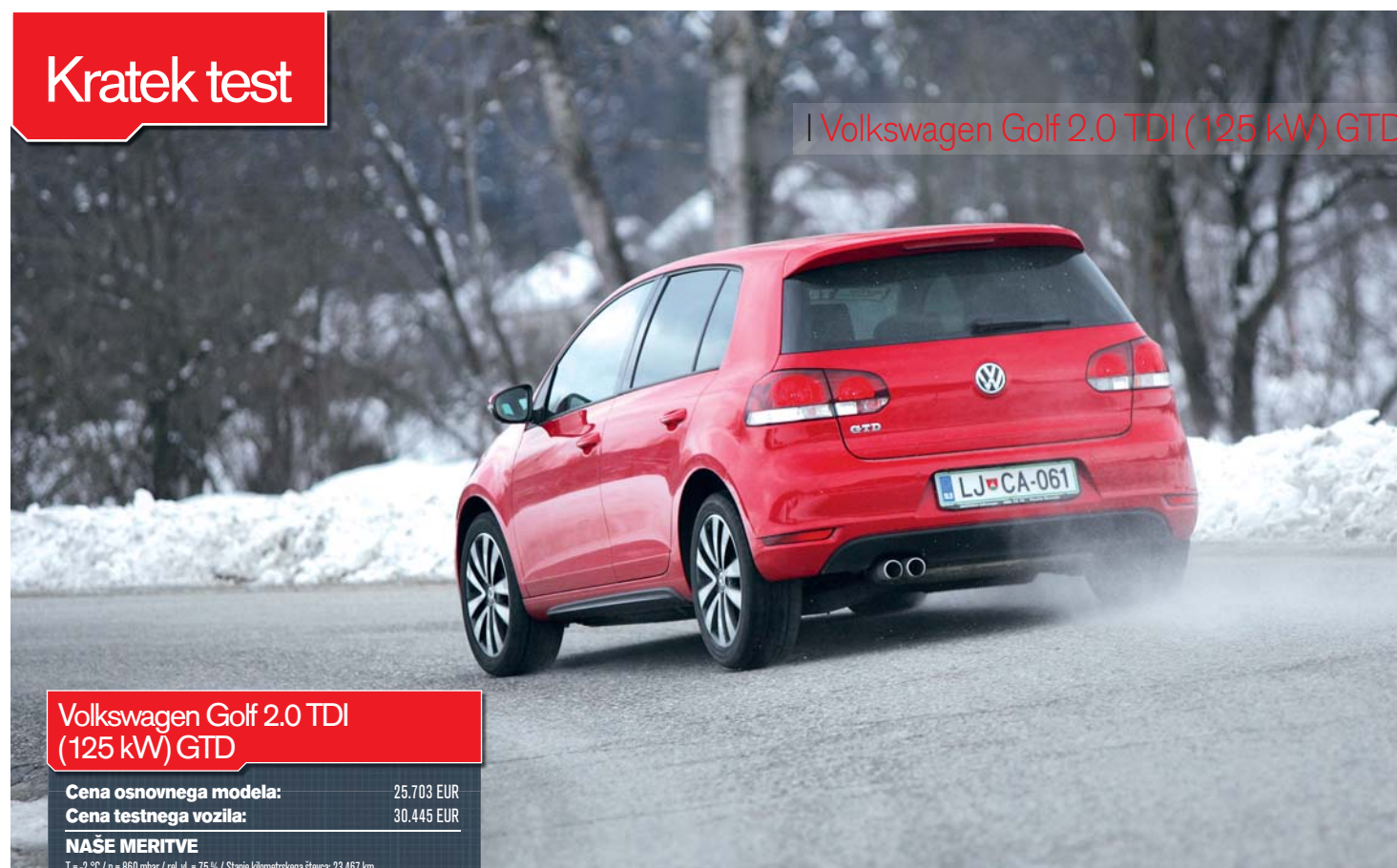
To je to. Nihče ne skriva (oziroma pri Volkswagnu bi celo radi, da to takoj opazite), da je to športen avtomobil, a se prav tu lahko mnenja razhajajo. Če je športnost določena po starih merilih, torej (med drugim) velika moč pri visokih motornih vrtljajih, potem to ni športen avtomobil. Če pa jo gledate bolj po današnjih merilih (ali po starih ameriških), potem to je: zadnja leta se namreč med športne avtomobile vpisujejo tudi tisti, ki sicer imajo veliko moč, a bolj kot s tem navdušujejo z odličnim navorom pri nižjih in sre-

sicer daje občutek, da gre do 4.000 rad, naprej pa ne preveč, zanimivo pa je, da ta občutek potem v peti in šesti prestavi ni več opazen. V peti prestavi se brez vtisa upiranja zavrti do 4.900, ko merilnik hitrosti pokaže slabih 230 kilometrov na uro, pa tudi šesta prestava po tem ne ostane čisto brez sapa, saj narahlo dvigne hitrost do 240 (po merilniku) pri 4.400 vrtljajih. Zdaj pa recite, da tole ni športen avtomobil.

V primerjavi s 'čistokrvnim' Getejem pa je opazno skromnejši. Na dvournem preizusu po vseh mogo-

Kratek test

| Volkswagen Golf 2.0 TDI (125 kW) GTD



Volkswagen Golf 2.0 TDI (125 kW) GTD

Cena osnovnega modela: 25.703 EUR
Cena testnega vozila: 30.445 EUR

NAŠE MERITVE

T = -2 °C / p = 880 mbar / rel. vl. = 75 % / Stanje kilometrskega števca: 23.467 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 8,4 s
402 m z mesta: 16,2 s [145 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h [IV./V.]: 6,0/10,4 s
80-120 km/h [VI./VII.]: 7,6/9,6 s

NAJVEČJA HITROST

222 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.968 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 4.200/min - največji navor 350 Nm pri 1.750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 V (Goodyear Ultragrip Performance M+S).

Masa: prazno vozilo 1.304 kg - dovoljena skupna masa 1.880 kg.

Mere: dolžina 4.199 mm - širina 1.779 mm - višina 1.479 mm - prtljažnik 350-1.305 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivost: največja hitrost 222 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,1 s - poraba goriva (ECE) 7,0/4,3/5,3 l/100 km, izpust CO: 139 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ položaj za volanom
- ▲ sedeža
- ▲ volanski obroč, volan
- ▲ menjalnik
- ▲ podvozje
- ▲ motor, poraba
- ▲ PDC spredaj in zadaj plus slikovni prikaz
- ▲ umirjeno športna notranjost
- ▲ izklopljiv ESP

- ▼ petsmerna gumba na volanskem obroču
- ▼ majhna stikala klimatske naprave
- ▼ trda tipka troblje
- ▼ zložljiv le sedalni del zadnje klopi
- ▼ visoko postavljena zaponka varnostnega pasu sprednjih sedežev
- ▼ nima pomoči za speljevanje v klanec

Končna ocena

Golf GTD je lahko merilo za športen (turbo)dizelski avtomobil za vsakdan. Ker je, če ga ocenjujemo po posameznih postavkah, najmanj dober pa vse do odlične. Jasno pa je, da lahko koga dovolj moti to, da je pač Volkswagen.

“Kdor nima predsodkov, mora priznati, da daje ta avtomobil odličen občutek.”

čih cestah zunaj naselij (ravne, zavite, navkreber, navzdol ...) in povsem brez usmiljenja desne noge je za 100 kilometrov zahteval le 8,5 litra goriva. GTI je hotel skoraj dvakrat toliko, pa dvomim, da je bil veliko hitrejši, če sploh. Sicer pa smo ob pomoči tempomata in potovalnega računalnika zabeležili naslednje vrednosti: pri 100 kilometrih na uro v četrti prestavi 4,4 litra na 100 kilometrov, v peti 3,6 in v šesti 3,4. Za 130 kilometrov na uro je zahteval 6,3, 4,8 in 4,2 litra, za 160 pa 8,2, 7,1 in 6,8 litra na 100 kilometrov. Kul.

Dobro je, da je motor skromen kljub dokaj kratkemu menjalniku. Prva prestava je namenjena bolj ali manj le speljevanju, saj je v trenutku na merilniku 4.000 vrtljajev, kar posredno pomeni tudi, da je pretikanje iz druge v prvo prestavo pogosto v praksi nepotrebno. Menjalnik krasno pretika, celo v najbolj kritičnih primerih, ko želi voznik na polno pospeševati v ovinek in pri tem pretakniti iz prve v drugo prestavo. Brez pripomb! DSG? Ja, zakaj ne, ampak tale brez dvoma zahteva precej več voznikove vpletenosti v upravljanje. Kar od športnega avtomobila tudi zahtevamo, kajne?

Sicer pa o Golfu z voznikovega stališča ni več kaj dosti novega povedati. V marsičem je podoben Škodinemu Yetiju (to omenjam, ker ste najverjetneje prebrali naš test v prejšnji številki Avto magazina). Avdiosistem ima podoben videz in način upravljanja, klimatski del prav tako (vključno z miniaturnimi gumbi in simboli na njih), merilniki so tule čednejši, volanski obroč boljši (za oprijem), gumbi na njem so slabši (na prečkah sta petsmerna gumba, ki sta manj pripravna kot Yetijeva vrtljiva valjčka), potovalni računalnik (z dodatnim prikazom temperature motornega olja) pa boljši. Tudi v tem Golfu lahko žuli (v bok) visoko nameščena zaponka varnostnega pasu, tipka troblje je kar moteče trda, znotraj prevladujeta črnina (tudi strop!) in temna sivina (kar ga jasno ločuje od z rdečo podčrtanega Geteija) in v nasprotju od praviloma sivih testnih avtomobilov, kjer to ni opazno, je tale Golf z lepo, umirjeno rdečo barvo karoserije kazal to pločevino tudi znotraj - na stiku vrat in njihovih okvirjev.

Vse skupaj je zapakirano (v primeru testnega vozila) v ceno dobrih 30 tisoč evrov, kar je skoraj pet tisoč več kot osnovna različica GTD, razlika pa gre seveda na račun dodatne opreme. Če vzamemo današnje cene avtomobilov za normalen pojav, potem je tole povsem sprejemljiva številka. Dilema pa kljub temu še vedno ostaja ... ❄❄