

Merilna palica

besedilo: Vinko Kernc foto: Saša Kapetanovič, Aleš Pavletič

Nemci rečejo 'Maßstab'. Tista palica (v prenesenem pomenu besede), ki jo imajo drugi (torej tekmeči) za zgled. Slovenci temu rečemo merilo, standard, kaliber. Tako pač je.

| Volkswagen Golf 2.0 TDI (81 kW) DPF Comfortline (5 vrat)

►► Po eni strani je že prav, da obstaja avtomobil, ki postavlja merila, ki vleče tekmece za seboj. Po drugi strani je takšen avtomobil izvir frustracij: inženirjev in strategov pri tekmečih pa tudi ljudi na splošno, ki se za avtomobile zanimajo ali jih celo kupujejo. In pri tej izredno široki populaciji lahko prej ali slej pride celo do osovraženega odnosa. Če smemo dati 'človeški' primer: spomnite se Schumacherja, ki je zaradi svoje odličnosti in popolnosti postajal vse bolj neprijubljen.

Ja, Schumacher se je umaknil, Golf pa se ni in se v bližnji prihodnosti zelo verjetno tudi ne bo. Če se spomnite našega nedavno objavljenega primerjalnega testa avtomobilov spodnjega srednjega razreda, se zagotovo spomnite tudi to, da je zmagal – Golf. A to je bil Golf prejšnje, torej pete generacije, in to med avtomobili, ki so še kolikor toliko sveži na trgu. Kaj je bilo torej treba Volkswagnu predstaviti novo generacijo?

Uh, razlogov je več in vsaj dva sta zelo 'težka'. Prvič, ljudje, kupci, se po nekaj letih naveličajo določene oblike, naj bo še tako posrečena. Drugič, strategji v Wolfsburgu so ugotovili, da je Golf 5 med procesom izdelave predrag (ali z drugimi besedami – da bi lahko bil cenejši), pa so poslali inženirje nazaj v klopi, da 'popravijo' svoje delo.

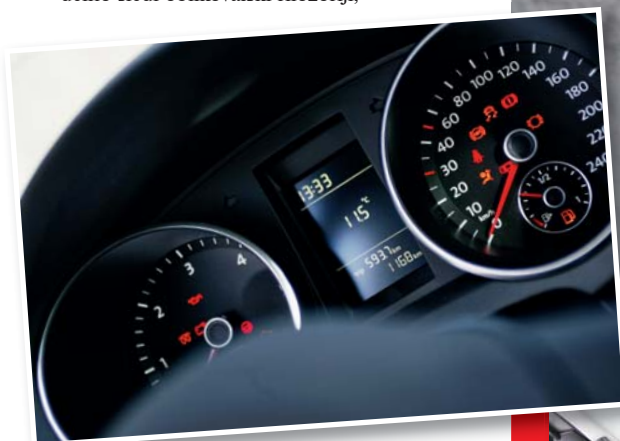
Prvemu razlogu ne bi bilo težko zadostiti – avtomobilska (in še katera) industrija je že davno iznašla 'facelift', pomladitev po domače, in to umetnost dobro izpilila. Če sledite dogajanju v avtomobilizmu, vam je to domače vsaj že 30 let. Toda le pomladitev vidnih delov Golfa 5 je bila odgovornim na severu Nemčije očitno premalo, saj so navsezadnje finance (in v pravem trenutku se tole dogaja) najpomembnejši del vsakega posla za prodajalca.

Golf 6 je zato Golf nove generacije, a takoj pri tem razvname razpravo, kdaj 'sme' biti neki avto-

mobil označen kot nov in ne le kot pomlajen. To pravico si povsem upravičeno jemljejo kar proizvajalci, pa si mislite, kar si hočete. Seveda se potem kupci in vsi drugi, ki to tematiko spremljajo, odločijo, ali bodo to sprejeli ali ne.

Da preskočimo k bistvu: Golf 6 je, če se izrazimo po strojniško, optimiran Golf 5. Malce drugačnega videza in tehnično dodelan tako, da je (verjetno) cenejši v proizvodnji (česar kupec ne 'čuti') in hkrati nekoliko boljši na vseh (ali vsaj na večini) vozniških in potnikom zaznavnih področjih.

O videzu bo spet tekla težka in nikoli končana debata na raznih spletnih forumih in za točilnimi pulti. Je pač tipičen Golf, in če pogledate dobro, se zadnje tri generacije med seboj (in vsaj bolj od daleč) razlikujejo bolj ali manj le po obliki svetil. Spredaj Šestica delno sledi oblikovalski filozofiji,



ki jo je zakoličil Scirocco, zadaj skuša biti z 'neokroglimi' žarometi zrejšega videza, njegov bok pa je (če voznik pogleda v zunanji ogledali) – kako ironično – zaradi karoserijskega robu pod spodnjim robom šip in oblike ukrivljenosti pločevine okrog tega predela nekoliko podoben – Stilójevemu.

Približno toliko drugačen kot zunaj je tudi znotraj. Šestica je manj podobna prejšnji generaciji in bolj podobna drugim Volkswagnum novejšega datuma (predstavite), vsaj ko gre za armaturno ploščo. Noben element na njej, razen merilnikov, ki so veliki, pregledni in čedni, ne pritegne pogleda. Stvari (gumbi in stikala klimatskega dela in avdiosistema) so sicer ergonomsko učinkovite, niso pa kak poseben oblikovalski dosežek. Pri Volkswagnumu se spomnili, da bi informacijo o spremembi na klimatskem delu kratkotrajno objavili na zaslonu avdiosistema, kar je učinkovita in pohvalna novost. Manj pohvalna je osvetlitev na armaturni

“Golf 6 je, če se izrazimo po strojniško, optimiran Golf 5.”



“Avtomobil, ki postavlja merila, ki vleče tekmece za seboj, je izvir frustracij.”

plošči: merilniki so pretežno beli z nekaj rdeče, klimatski del je pretežno rdeč z nekaj rumene, avdiozaslon pa je moder in s svojo velikostjo in močjo osvetlitve močno preglašila druga svetila, kar je ponoči moteče, če že ne tudi barvno neusklajeno.

V splošnem je notranjost (vsakega) Golfa resnično za zgled. Če sodimo po testnem Golfu, ki je bil dokaj skromno opremljen (in kot takšen zelo blizu najbolj priljubljene prodajne različice), je vseeno stregel s prijetnimi malenkostmi: z učinkovito (hitro) nastavitvijo sedežev v ledvenem delu (kar je pri tekmečkih prej izjema kot pravilo), s predalom pred

sovoznikom s ključavnico, osvetlitvijo in klimatsko 'luknjo', z dvema samodejno osvetljenima ogledalcema v senčnikih, predvsem pa z dobrimi predali. Dobrimi? Prvič jih je dovolj, drugič pa so učinkoviti in pripravi. Med drugim je v tem Golfu šest mest za plastenke, od katerih sta dve (v prednjih vratih) dovolj veliki tudi za 1,5-litrsko, in pod voznikovim sedežem je velik ter uporaben predal, katerega plastično dno je oblaženo. Tekmeci naj se zgledujejo.

V merilnikih je tudi – kot smo vajeni – obsežen informacijski sistem (potovalni računalnik), ki je po novem še obsežnejši (tudi podatek tempomata in opozorilnika za prekoračeno nastavljeno hitrost) in zato morda že nekoliko nepregleden, a pri njem zmoti dvoje: da je podatek o zunanji temperaturi znotraj podatkov potovalnega računalnika in da je ura vidna le vozniku.

Klimatska naprava v testnem Golfu je bila samodejna in deljiva; delovala je dobro, samodejnost je terjala le dokaj pogosto poseganje v nastavitve temperature, vse od 18 pa do 22 stopinj Celzija. Upravljanje drugotnih funkcij je v splošnem pohvalno, le za avdio-sistem bi si želeli komande na volanskem obroču. Oprema, kot rečeno, ni bila posebej bogata; od nenujnih dodatkov je imel le tempomat in samodejno pomičnost vseh bočnih šip v obeh smereh (kar kljub temu pohvalimo), res pa je, da bi k temu lahko dodali vsaj še parkirni pripomoček zadaj. Če ga takole opremljenega jemljete kot 'vstopno ponudbo', je opreme v njem dovolj.

Sedeži dajejo vtis športnosti, saj imajo izrazito bočno oporo, so pa mehkejši, kot smo bili doslej vajeni pri Golfih, kar je verjetno razlog za nekoliko večjo utrujenost po daljšem sedenju. Z voznikovega sedeža bi si zaželeli nekoliko večji zunanji ogledali, predvsem pa – znova ali še vedno – krajši gib stopalke sklopke. To je zagotovo še dediščina pete generacije, tako kot povečljivost prtljažnika, ki se niti za liter ni spremenil in ima enak način povečevanja (tretjinsko preključljivo naslonjalo, fiksna klop) in enako neljubo neravno nastalo površino (naslonjalo se ne spusti povsem) ter nekaj centimetrsko stopnico na mestu povečanja.

Tako kot paket opreme je tudi motor tiste

Iz oči v oči



Saša Kapetanovič

» Dejstvo je, da gre za najmanjšo revolucijo Golfa v celotni zgodovini te znamke. Toda ali mu lahko to zamerimo? Je vreden oznake Mk6? Znano je, da Golfa prilagajajo čim širši množici. Predvsem se pri oblikovanju držijo nekega 'voznega pasu'. In tudi pri šestici je tako. Popravili so nekatere stvari, ki smo jih zamerili petici, in ga malce kozmetično predelali. Še vedno pa čakam dan, ko bo prišla generacija Golfa, ki bo imela krajši gib sklopke. «



Dušan Lukič

» Ne le enkrat sem slišal mnenje, da v resnici ne gre za Golfa 6, temveč Golfa 5,5. Drži? Po eni strani da – a le, dokler gledamo na avto kot na seznam tehničnih podatkov in sliko na papirju. V resnici pa je novi Golf resnično celo generacijo pred starim. Novi, dvolitrski turbodizel s skupnim vodom, kakršen je v tem testnem Golfu, je za svetlobna leta boljši od arhivskega 1.9 TDI. Avto je (tudi v kombinaciji z drugimi motorji) znotraj veliko tišji, zvok pa prijetnejši. Podvozje je udobnejše, a hkrati manj majavo kot pri predhodnikih (kar je bila ena mojih večjih zamer prejšnjemu Golfu), cena pa se kljub dovolj bogati varnostni opremljenosti (serijski ESP!) ni povzpela v nedosegljive višave. Skratka: ponovno Golf, ki nikjer zares ne izstopa, po drugi strani pa je vsepovsod dober. In to je tisto, kar njegovi kupci cenijo. «



Mitja Reven

» Tako majhnega preskoka, kot je opazen pri Golfu V in VI, Golfova generacija še ni beležila. Če bi vozniku Petice zavezali oči, ga posadili v Šestico, bi razen boljše zvočne izolacije težko zaznal kakšno spremembo. V osnovi je Golf 6 torej 5,5, po napredku na področju materialov (v primerjavi s konkurenco) pa recimo 6, kar se opazi že, ko primeš za (zunanjo) vratno kljuko. Se splača preskočiti iz 5 v 6? Če ste zadovoljni s Petico, bi na vašem mestu dvakrat premislili. «

