

Vedno

boljši!

avto
magazin

SUPERTEST

Volkswagen Golf
2.0 TDI Sportline

LJ A3-55Y

Skozi približno dveletno druženje s tem lani z naslovom 'Slovenski avto leta' okitenim avtomobilom smo ga res dobro spoznali. Postalo je jasno, katere zamere z začetka so le stvar okusa, in katere so

Kozarec je poln! Vanj smo zlili 100 tisoč kilometrov in zaokrožili naš razširjeni prekus v Sloveniji verjetno najbolj priljubljenega avtomobila. Saj veste: Golfa TDI.

Verjetno ni težko verjeti, da je 100 tisoč kilometrov težko preživeti znotraj meja naše države, zato je jasno, da je videl velik del (celinske) Evrope: Avstrijo, Nemčijo, Beneluks, Francijo, Italijo, Španijo, Hrvaško in še kaj. Pokazalo se je,



▲ Obisk najbolj znane kneževine, kjer smo poskušali izboljšati najhitrejši čas F1.

tiste, ki so trajale do konca. V začetku smo recimo zlasti ponoči tarnali nad utripalkami v zunanjih ogledalih (še posebej nad levo, ki da je motila voznika med utripanjem), a smo proti koncu na to pozabili. Nismo pa pozabili predolgega giba stopalke za sklopko. A kljub vsem podobnim zameram smo se ga navadili in ga vzeli za svojega.



▲ Po poti 2. svetovne vojne: Golf na Normandiji.

da idealnega avtomobila ni; medtem ko smo njegova športna sedeža zvečine hvalili, se je našlo nekaj voznikov, ki so iz njiju vstajali utrujeni. A je obveljala ocena, da sta sedeža odličen kompromis med športnostjo in udobjem - ker zelo dobro držita telo in ker (večine) na daljši poti ne utrudita. Podobni izdelki so v avtomobilski industriji zelo redki, kar je med drugim pokazal tudi naš



besedilo: **Vinko Kernc** • foto: **Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič, Vinko Kernc, Peter Humar, Mitja Reven, Bor Dobrin, Matevž Korošec**



13.11.2004

V tem avtu pa res sedim dobro –
tako sedišče bi imel tudi v
drušini sobi ☺ Sicer pa avto dela
kot pravišča ruda, le parote pri
mehnejšem posvetenju pa malce
mehkejši. Kdo ga je tako xšal?

AM

kratek preskus Recarovega sedeža, ki se - čeprav sicer odlični - ni pokazal kot bistveno boljši od serijskega iz paketa Sportline.

Če bi izbirali še enkrat, bi izbrali prav takšnega: s tem motorjem in s tem paketom opreme, le da bi dodali še nekaj malenkosti: najmanj tempomat in volanske komande za avdiosistem, kar smo oboje močno pogrešali, verjetno pa tudi parkirni pripomoček (vsaj zadaj), saj smo ga nekajkrat med vzvratno vožnjo naslonili na kakšno oviro in naredili delo kleparski delavnici. Zagotovo bi se prepirali le okrog barve.

Nekaj poškodb smo staknili tudi brez naše krivde. Trikrat smo izpod koles spredaj vozečega vozila ujeli dovolj oster kamenček z dovolj veliko



Naš Golf je šarmiral tudi v Parizu.

Supertest | Volkswagen Golf 2.0 TDI Sportline - 100.000 km

Iz oči v oči



Znamka Volkswagen in še bolj sam Golf sta daleč od mojih želja, ampak rezultati, zapisani v tem poročilu, kot tudi osebne izkušnje z njim me prepričujejo o nasprotnem.

Avtomobil, v katerega sedež in brez kakršnihkoli predpriprav in bojzani z lahkoto odpelješ dva tisoč kilometrov v eno stran, a med tem ne trpiš in na trenutke celo uživaš, je brez dvoma vreden razmisleka. Še posebej, ker to ni cenovni razred Beemvejeve Sedmice, čeprav je spet res, da ni poceni. Ampak kateri tako velik in zmogljiv pa je sploh še poceni?

Vinko Kernc



Z njim sem prevozil vsega skupaj okoli 10.000 kilometrov. Osebo se mi zdi vsekakor eden boljših avtomobilov med sebi enakimi, ki mu resnično težko najdem omembe vredno grajo. Moti me le delovanje prednjih brisalnikov, ki po splakovanju nesnage prednjo šipo brišeta še 'petnajst' minut in s tem razmazeta, kar jima je pred tem uspelo počistiti. Tudi zvočna izolacija motornega prostora bi lahko bila pri turbodizelskih Golfih malo boljša. Športno podvozje kot del paketa opreme Sportline pa mi je rahlo načelo živce samo na daljših poteh, kjer bi si želel malo manj togosti vzmetenja, to pa je tudi vse. Preostalo bi na Golfu 2.0 TDI pustil točno tako, kot je ... odlično!

Peter Humar



Hmm ... Ne spomnim se, da bi se v redakciji kdaj tepili za ključne supertestnega Golfa - a je kilometre nabiral tako hitro, da je merilnik prevoženih kilometrov komaj sledil. Daljša pot? Golf. Čez vikend na dirko formule 1? Golf. Le na obisk k našim bosanskim kolegom se z njim raje nismo vozili - sami lahko uganete, zakaj. Tako ni čudno, da našega supertestnega Golfa nisem vozil mesece in mesece. Pravzaprav ima, če se prav spomnim, luknjo nekje med 50 tisoč in dobrimi 90 tisoč kilometri. In ko sem se po nekaj mesecih ponovno usedel vanj, bi me lahko (če bi ga odpeljali na podrobno čiščenje notranjosti in zunanosti) mirno prepričali, da je skoraj nov. Zamere? Le dve: črček v armaturni plošči in nadležni brisalniki, ki so po vsakem pranju prednjo šipo obrisali, počakali nekaj sekund in jo obrisali še enkrat - ravno prav, da so razmazali tisto, kar se je v tem času nabralo na njej. Nadležno in nepotrebno.

Dušan Lukič



Če povem po pravici, sem od vseh supertestnih avtomobilov, ki so se v novejši zgodovini znašli v naši redakciji, s tem Golfom naredil daleč najmanj kilometrov. Pa veste, zakaj? Zato ker skoraj nikoli ni bil na voljo. Še sreča, da so meritve testnih avtomobilov moja domena, če ne jih še toliko ne bi. OK, šalo na stran, tako hudo vseeno ni bilo. Res pa je, da sem se vsakokrat, ko sem sedel vanj, lahko prepričal, da ta generacija Golfa nikakor več ne ustreza mitu o 'ljudskem' avtu. Z 2,0-litrskim TDI-jem v nosu in opremo Sportline je srednje veliki Volkswagen postal preprosto predober, da bi lahko veljal za povprečen avto. In na koncu sploh ni čudno, da zamer, ki bi mu jih lahko pripisali, skoraj ne najdem. Avto si v svojem razredu zasluži najvišje ocene in če vas že zanima, vam z veseljem odgovorim; da, imel bi ga.

Matevž Korošec



Na poti v Imolo smo občudovali notranjost in uživali v dobrih sedežih, čeprav smo vozniškega vmes tudi zamenjali (tuning).

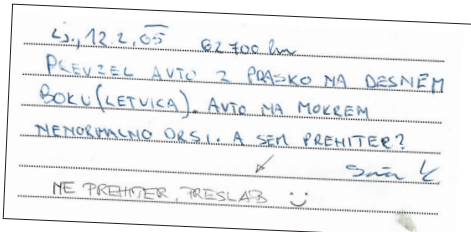
▼ 100.000 prevoženih kilometrov. Že?

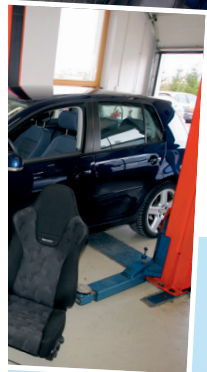


hitrostjo, da je pustil posledice na prednji šipi, a smo jih uspešno odstranili pri Carglasu. In nekaj odrgnin spredaj in na bokih smo brez dvomov pripisali 'prijaznim' voznikom na parkiriščih.

V prvi polovici naše preizkušnje so se v supertestni knjigi pogosto vrstile opombe, da je motor preveč požrešen - ko gre za motorno olje. In kot po čudežu se je žeja v drugi polovici zmanjšala kar sama od sebe; še vedno smo sicer olje pridno dolivali, a opazno manj. To je očitno ena od lastnosti Volkswagnovih (štirivaljnih) motorjev TDI. Izkazalo pa se je, da je poraba goriva skozi celotno preizkušnjo ostala približno enaka oziroma natančneje: v drugi polovici se je povečala le za 0,03 litra na 100 kilometrov. Možnih je več vzrokov. V drugi polovici smo motor opremili z dvema elektronskima napravama za povečanje moči, kar bi lahko bil vzrok za povečanje porabe, pa vendar je izračun pokazal, da je poraba tudi v tem času ostajala v enakih okvirih. Druga možnost je, da je postal motor po toliko urah delovanja nekoliko bolj požrešen. Toda glede na to, da gre le za neznatno povečanje porabe, je natančno 'krivdo' težko pripisati le enemu vzro-

ku. Možno je tudi, da je bil le ritem vožnje voznikov za spoznanje povečan. Vsekakor pa izračunana poraba kaže, da je, kljub temu da smo se peljali v širokem intervalu - od nežne do zelo zahtevne vožnje - poraba ostala skoraj skozi celoten supertest enaka (z zelo majhnimi odstopanji od povprečja navzgor in navzdol), kar spet dokazuje, da so vse izmišljotine o fantastični varčnosti motorjev TDI bolj ali manj res le izmišljotine. Tudi ko smo se preoblekli v najbolj tipičnega Gorenjca, nam je ni uspelo spraviti pod 5,2 litra na 100 kilometrov. Morda pomemben ali vsaj zanimiv je tudi podatek o porabi na avtomobilskih cestah pri hitrostih do 150 kilometrov na uro; z nežnim pospeševanjem in manj zaviranja je znašala okrog 7, ob normalni vožnji pa okrog 7,5 litra na 100 kilometrov. Zdaj upamo, da smo vsaj v nekem krogu dokončno





Najznamenitejši ovinek na dirkališču Spa.

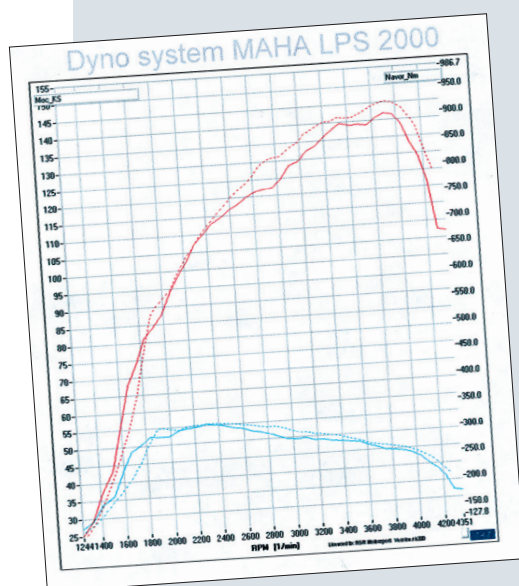


postavili piko na koncu debate o porabi Volkswagnovih Tedejjev. Ne glede na to, ali je služil na kratkih, mestnih vožnjah ali pa je moral odpeljati nekajtisočkilometrsko pot po Evropi, se je izkazal za ravno prav velik avtomobil; večji so v mestih okornejši, manjši so na daljših poteh znotraj premajhni. Ta avtomobilski razred je skupaj z Golfom očitno zrasel na mere, ki so najsmotrnejši merski kompromis. In ko smo že pri kompromisih: do konca smo ostali prepričani, da je športno podvozje v tem Golfu odličen kompromis med uspešnostjo blaženja udarcev izpod koles in med nenagibanjem karoserije v vožnji. Ampak tudi tu velja pravilo o osebnih okusih, čeprav se - presenetljivo - v supertestni knjigi ni pojavil noben zapis o neudobju tega avtomobila. Tudi o odlični legi na cesti ne.

Težko je oceniti, koliko ur je deloval motor in koliko ur se je tale Golf vozil, tako da edina

Naše meritve moči

Po začetnem utekanju mehanike in ob koncu super-testa smo Golfa zapeljali na meritve moči na valjih v podjetje RSR Motorsport (www.rsrmotorsport.com). Čeprav je končna meritev pokazala nekaj manj moči in navora, gre le za malenkostna odstopanja, v obeh primerih pa je moč celo nekoliko večja od tovarniško obljubljenih. O slednjem bi sicer na akademski ravni še lahko razglabljali, nedvomno pa drži sama primerjava pri meritvah na začetku in na koncu supertesta.



RSR
motorsport

Iz oči v oči



Mislil, da je naš supertestni Golf odličen kompromis med športnostjo (športno podvozje, motor, menjalnik) in družinsko naravnostjo (poraba goriva, tudi dovolj prostornosti na zadnjih sedežih in v prtljžniku). Še pred nekaj leti bi lahko le sanjali, da se lahko sami peljete z avtomobilom dopoldne tako hitro po stari cesti na morje, popoldne pa z družino porabite tako malo goriva med nedeljsko vožnjo po avtocesti nazaj v prestolnico. Pri supertestnem Golfu sta me motila le prevelika poraba motornega olja in dolg gib stopalke za sklopko, vse drugo (zmogljivosti, voznikova ergonomija, počutje, kakovost izdelave) pa je na zelo visoki ravni. *Aljoša Mrak*



Supertestnega Golfa si bom med drugim zapomnil po tem, da bi zelo težko našel večjo napako, kar potrjuje le, da je tudi ta VW ljudski (za ceno se ne strinjam, da je ljudska). Peta Golfova generacija ima dovolj dober videz, izdelava je vzorna, njegov motor bi si želel v svoji garaži vsak ljubitelj turbodizlov. Tudi počutje v notranjosti in za volanom bi zlahka označil za dobro. Golf je na cesti prepoznaven, kar tudi šteje. Edino, kar sem pri testnem Golfu pogrešal, je bil tempomat. A to je že del dodatne opreme. Pomanjkljivosti? Rahli tresljaji med delovanjem motorja v prostem teku in žeja motorja po motornem olju. Supertestni VW je upravičil ime 'Golfov razred'. *Mitja Reven*



Premalo prostora so mi namenili, da bi ga lahko v celoti prehvalil. Dejansko je ni stvari, ki bi jo spremenil, če bi se sam spravljal delat avto tega razreda. No ja, precej konzervativni obliki bi dodal kakšno krivuljo. Poskočen po mestu, hiter med ovinki in udoben na hitri cesti. Med opremo sem pogrešal tempomat, motilo pa me je nerodno delovanje brisalnikov. Povem vam, ključev tega avtomobila ni bilo nikoli v uredništvu. Priznam, pogrešal ga bom. *Saša Kapetanovič*



Že prvi stik s tem avtomobilom je bil zelo pozitiven. Prva daljša pot v Italijo po zavitih toskanskih in umbrskih cestah je bila udobna in zabavna. Golf me je navdušil z odlično lego na cesti in natančnim volanom, motor pa s svojo močjo. Če me je že kaj motilo, je bila to turboluknja med 1.000 in 2.000 vrtljaji, kar pomeni, da se Golf najbolje razume z voznikom, ki od njega hoče dinamično vožnjo. V vseh naslednjih družjenjih mi je avto potrdil, da se nisem zmotil ob najinem prvem srečanju. S svojim velikim prtljžnikom, z zgledno prostornostjo v notranjosti in športnim, a udobnim sedenjem me je vsakič znova razvajal. Ko je bilo treba na daljšo pot, je bila prva misel: Ali je supertestni Golf prost ali se je že kateri od mojih kolegov v redakciji 'zagrebel' zanj? Poleg vsega tega pa ne morem mimo še ene pomembne lastnosti, ki jo ima supertestni Golf. Kljub kilometrom, številnim voznikom (torej različnim uporabnikom), ki so se zamenjali za volanom, je tudi danes tak kot takrat, ko je prvič zapeljal v našo garažo. Leta in kilometri se mu ne poznajo, in to tako znotraj kot zunaj. Če bi iskal zase družinski avto, s katerim pa lahko tudi uživam, ko sem za volanom sam in se peljem daleč v tujino, ali še bolje, ko je cesta pravišnje zavita, ne bi gledal dosti dlje. *Peter Kavčič*

Supertest | Volkswagen Golf 2.0 TDI Sportline - 100.000 km



Obisk Sarajeva, čeprav smo zaradi Golfa slabo spali (beri območje tatvin).

opora o trajanju ostaja prevožena pot. Vseeno in kljub pregovorni nemški natančnosti pa se je nabralo nekaj majhnih 'sitnosti': iz merilnikov se je pri približno 2.000 motornih vrtljajih pričel oglašati črček in stropni predalček za očala se je zataknil, da ga nismo mogli več odpreti. Sem ter tja smo izpod armaturne plošče zaslišali sicer tih zvok, kot bi se oglašal kak mehanizem samodejne klimatske naprave, a je ta ves čas delovala brezhibno. Le na daljših vožnjah je bilo treba proti koncu precej dvigniti zahtevano temperaturo, kar

pa je lahko tudi rezultat utrujenosti voznika in potnikov.

Obrabi je bil podvržen tudi ključ. Tisti, katerega kovinski del se zloži v plastičen nosilec, v katerem je tudi daljinski prožilnik ključavnic. Sam ključ se namreč ni več zataknil do konca, ampak je rahlo štrlel iz okvira; to je brez dvoma posledica tega, da smo ga odprli in zaprli tolikokrat, kolikor je bilo pač treba, pa še kdovekolikokrat kar tako, ker smo se z njim igrali. Pravzaprav jo je še dobro odnesel.

avto magazin **TEST TEST TEST****OPOMBE**

!!! OBVEZNO vpiši datum, kilometre, opombo in svoje ime !!!

16.9.05 982XX, PRVA AVTO Z RUKO NA DK.
ZAD. VRTIH, OKOLI 100 KMH VOJA TRATE, NAD 130
JE OK, REVEN
1.10.05 100.000. JUBILEJNE KT. GOLF DOSEGEL
NA POTI IL HVARA V MULJAVI. POTOČ. MALO
GOLJ GUSJE KOT JE BIL, PRUVIDENI DA "CE JE"
PMSKA, NA DOLJEN DEBU ZA ODRJICA "PRIMEKALA"
NA BORATV (VODU TRAVT) PREKLETO.
DRUGACE DOBRI VTI, VOPLJIVOIT, POČUTJE, KSE OK.
REVEN

Tudi po končani preizkušnji lahko z gotovostjo trdimo, da ostaja stopalka zavore premehka (da bi lahko dozirali potrebno silo v spolzskem), da je občutek na ročici menjalnika med pretikanjem slabo poven (na koncu giba zahteva precej odločnejši potisk), da so tudi znotraj v prostem teku

Cena vozila in dodatne opreme

	2004	2006
Volkswagen Golf 2.0 TDI Sportline	5.056.000 SIT	5.177.000 SIT
5-vratna izvedba	187.100 SIT	196.400 SIT
Samodejna klimatska naprava Climatronic	37.100 SIT	39.000 SIT
Paket luči in vidljivost	42.600 SIT	44.800 SIT
Prednji meglenki	38.300 SIT	0 SIT
Kovinska barva	97.700 SIT	102.500 SIT
Lahka platišča Zandvoort 7J x 17	93.900 SIT	98.800 SIT
Tekstilni predpražniki spredaj in zadaj	24.400 SIT	25.500 SIT
Sredinski naslon za roko spredaj	41.900 SIT	44.000 SIT
Cena testnega vozila	5.619.000 SIT	5.728.000 SIT

»vrednost vozila po opravljenem supertestu (eurotax)« **3.900.000 SIT**

Zavarovanja

Obvezno zavarovanje	194.560 SIT
Kasko zavarovanje (1 % odbitne franšize)	146.600 SIT

Gorivo

Povprečna poraba goriva	7,5 l/100 km
Najmanjša poraba goriva	5,2 l/100 km
Največja poraba goriva	12,1 l/100 km
Prevoženo število kilometrov	100.167 km
Količina porabljenega goriva	7499,31 l
Cena goriva na dan zaključka redakcije	220,8 SIT/l
Skupni stroški goriva	1.655.848 SIT

Skupni stroški

Stroški goriva	1.655.848 SIT
Stroški servisov	690.273 SIT
Obvezno zavarovanje (2 leti)	389.120 SIT
Kasko zavarovanje (2 leti)	293.200 SIT
Skupaj	3.028.441 SIT
Stroški nenačrtovanih popravil	96.713 SIT
Skupaj	3.125.154 SIT
Strošek na prevoženi kilometer	31,25 SIT

Obraba mehanike

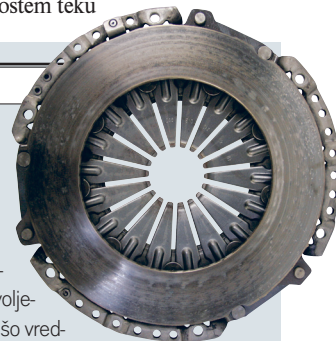
V času trajanja supertesta smo imeli le eno večjo nenačrtovano mehansko okvaro. Zamenjati je bilo namreč treba (pri 40.184 kilometrih) sklopko, vendar je težko oceniti, ali gre za napako v izdelku ali za posledico naporov, ki smo ji jih zadali v času trajanja preskusa. Zamenjati smo morali tudi nekaj žarnic prednjih žarometov.



tov (vse v zadnji četrtini preskusa, kar kaže na pričakovano izrabo žarnice) in pošteno smo obdelali nekaj gum ter zavornih ploščic. Presenetljivi pa so bili rezultati meritev motorja: valj in bat sta imela nespremenjeno vrednost, ovalnosti nismo izmerili (ostali so celo vidni sledovi obdelave valja pred sestavljanjem motorja!) in zgorevalni prostor je bil v celoti, vključno z ventili, pričakovano 'čist', brez saj, ki bi nakazovale nepravilno ali poslabšano stanje motorja. Drugi kolut sklopke smo v 60.000 kilometrih stanjšali za 1,1 milimetra, kar pomeni, da je bil nekje na polovici svoje življenjske dobe, potisna plošča pa je bila (v drugo) nepoškodovana. Zavorni strokovnjaki so ocenili tudi življenjsko dobo zavornih kolutov: po njihovih trditvah naj bi zdržali vsaj še 50 tisoč kilo-

metrov.

Prednja koluta, na primer, sta bila še dva milimetra nad dovoljeno najmanjšo vrednostjo debeline. Izmerjene vrednosti kažejo, da je mehanika izdelana tako, da preživi avtomobil - pod pogojem seveda, da jo redno vzdržujete (predpisani servisi) in da z njo ravirate kot dober gospodar. Izjema so le potrošni kosi (kolut sklopke, zavorne obloge), ki zdržijo različ-



no, odvisno spet od voznika. Supertestnemu Golfu smo na podlagi pregleda pripisali še povsem 'mirnih' 100 tisoč kilometrov ali več.

Supertest | Volkswagen Golf 2.0 TDI Sportline - 100.000 km



▲ Za 4.500 km mušic.



Golf je bil tudi romantičen - Mont Saint Michele.

dobro občutni (vzdolžni) tresljaji motorja, da je motor še vedno dokaj glasen, da je peta generacija Golfa znotraj (po občutku in po izmerjenih merah) zelo prostorna, da je položaj za volanom odlično nastavljen, da je potovalni računalnik še vedno najboljši med tekmeci, da je vožnja lahka, da so zmogljivosti zelo dobre, da brisalniki zelo dobro brišejo vodo, a da umazanijo slabše spirajo, in da so notranji materiali odlični ter na

Končno stanje vozila

Ne da bi ga prej odpeljali na (pooblaščen) servis, smo supertestnega Golfa po 100 tisoč kilometrih odpeljali na tehnični pregled. Tako splošen pregled kot poseben pregled blažilnikov in čistosti izpuha sta pokazala, da je Golf v brezhibnem stanju ter takšen primeren in varen za vožnjo v prometu.

Stroški rednega vzdrževanja

Opis	Strošek (SIT)	Stanje števca (km)
Redni servis (15.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, drobni material	28.162 SIT	13.402
Redni servis (30.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, filter za polnilni zrak, dolivanje hladilne tekočine (0,2 l), drobni material	43.880 SIT	32.056
Premontaža pnevmatik + nove zimske pnevmatike	227.099 SIT	40.180
Redni servis (45.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, drobni material	33.331 SIT	45.205
Redni servis (60.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, filter polnilnega zraka, filter zraka klimatske naprave, dolivanje hladilne tekočine (0,2 l), kontrola zavornega učinka, drobni material	57.595 SIT	62.750
Premontaža pnevmatik + nove letne pnevmatike	227.651 SIT	71.943
Redni servis (75.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, drobni material	29.472 SIT	78.021
Redni servis (90.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, filter polnilnega zraka, kontrola zavornega učinka, drobni material	43.083 SIT	92.674
Skupaj	690.273 SIT	

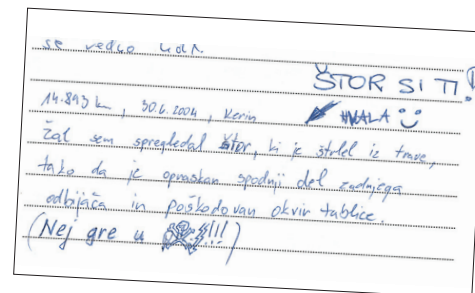
Napake in popravila

Opis	Strošek (SIT)	Stanje števca (km)
Dotočen 1 liter motornega olja	4.512 SIT	8.460
Dotočenih 0,6 litra motornega olja	2.707 SIT	20.563
Dotočenih 0,6 litra motornega olja	2.707 SIT	29.500
Dotočenih 0,4 litra motornega olja	1.805 SIT	31.000
Dotočena 2 litra letnega čistila za šipe	580 SIT	32.056
Dotočenih 0,8 litra motornega olja	3.610 SIT	39.000
»Preventivna zamenjava sklopke v sklopu garancije med rednim servisnim pregledom (zamenjava vztrajnika, celotne sklopke in potisnega ležaja)«	307.081,14 SIT (1)	45.205
Dotočenih 0,5 litra motornega olja		
»nastavitev šob za spiranje stekla, menjava leve metlice prednjih brisalnikov, drobni material«	2.256 SIT	41.120
»Črčček v oblogi ob merilnikih (zamenjava obloge pod merilniki okoli volanskega droga, črčček po popravilu ni bil odpravljen)«	6.810 SIT	51.900
»Popravilo napake v električni napeljavi (iskanje napake in odprava napake - privitje ozemljitve akumulatorja)«	18.640 SIT (1)	52.016
Dotočen 1 liter motornega olja	0 (1)	52.016
Dotočeni 4 litri letnega čistila za šipe	4.512 SIT	56.400
Dotočenih 0,5 litra motornega olja	1.996 SIT	62.750
Dotočenih 0,5 litra motornega olja	2.256 SIT	69.800
»Dotočena 2 litra letnega čistila za šipe + zamenjava prednjih in zadnjih zavornih ploščic + zamenjava žarnice H7 v prednjem žarometu«	50.943 SIT	78.021
Dotočen 1 liter motornega olja	4.512 SIT	85.950
Dotočen 1 liter motornega olja	4.512 SIT	91.501
Dotočen 1 liter letnega čistila za šipe + zamenjana ena žarnica v prednjem žarometu	739 SIT	92.674
Skupaj	96.713 SIT	

Opomba (1) - strošek popravila je krija garancija



Žeja na poti v Hockenheim.



nekaterih mestih celo na otip boljši kot v novejšem Passatu. Pokazalo se je tudi, da je lahko moteče najmanj trikratno utripanje smernikov in da je dodaten gib brisalnikov po nekajsekundni prekinutvi pri pranju šipe povsem odveč.

Ob vsem naštetem pa je verjetno njegova najlepša lastnost ta, da tudi po naših 100 tisoč kilometrih (in ob dejstvu, da je vajeti v njem držalo več kot dvajset različnih voznikov) znotraj ni videti večjih sledov obrabe. Ko se je števec prevoženih kilometrov na poti s Hvara v Muljavi obrnil na šestmestno cifro in ko smo ga nato odpeljali na temeljito čiščenje, bi ga menda mirno lahko prodajali za najmanj pol manjšo kilometrino.

Verjetno marsikomu to ne bo všeč, a tako je. Le tisti, ki verjame v svoj izdelek, si upa dati v takšno preizkušnjo svoj avtomobil. 'Naš' Golf jo je z lahkoto odlično preстал. In to je še eden od zelo dobrih argumentov za nakup. ■

Volkswagen Golf 2.0 TDI Sportline - 100.000 km

CENA: (Porsche Slovenija)

Osnovni model: 5.619.000 SIT **Moč:** 103 kW /140 KM

Največja hitrost: 205 km/h

Testno vozilo: 5.728.000 SIT **Pospšek:** 10,1 s

Povpr. poraba: 7,5 l/100 km

NAŠE MERITVE

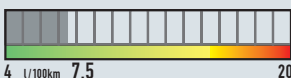
(T=16 °C / p= 1020 mbar / rel. vl.: 58 % / Gume: 225/45 R 17 H
(Bridgestone Blizzak LM-25) / Stanje km števca: 101719 km)

Vozne lastnosti

Pospški	s
0-100 km/h:	10,1
402 m z mesta:	17,3
	(132 km/h)
1000 m z mesta:	31,4
	(169 km/h)

Največja hitrost 205 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	5,2
največje povprečje	12,1
skupno testno povprečje	7,5

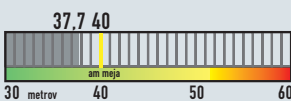


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	58	57	56	56
90 km/h	64	63	62	61
130 km/h		67	66	65
Prosti tek				39

Zavorna pot

	m
od 100 km/h:	37,7
od 130 km/h:	61,8
(AM meja 40 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

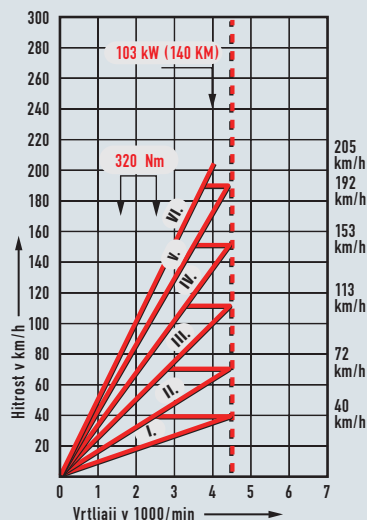
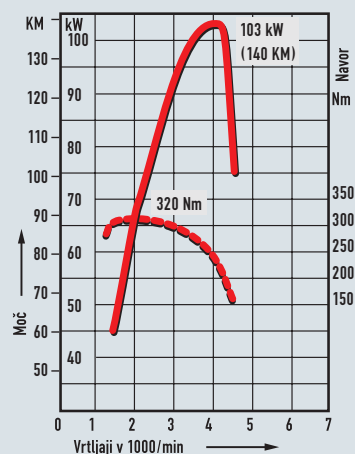


DIAGRAM MOTORJA:

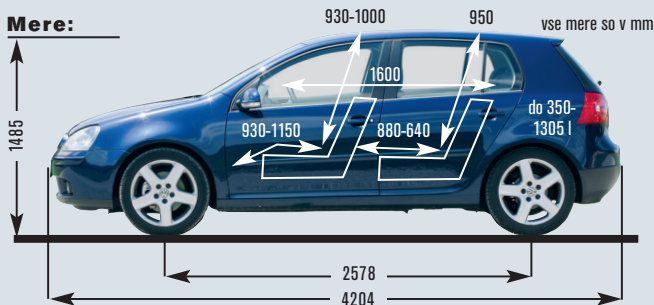


TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 81,0 × 95,5 mm - gibna prostornina 1968 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 52,3 kW/l (71,2 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 1750-2500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu tlačilka-šoba - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - šeststopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,770; II. 2,090; III. 1,320; IV. 0,980; V. 0,780; VI. 0,650; vzvratna 3,640 - diferencial 3,450 - platišča 7J × 17 - gume 225/45 R 17 W, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 51,2 km/h. **Voz in obese:** kombibilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, štiri prečna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1318 kg - dovoljena skupna masa 1910 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavoro 670 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg.

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 203 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva [ECE] 7,1/4,5/5,4 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1759 mm - kolotek spredaj 1539 mm - zadaj 1528 mm - rajdni krog 10,9 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1470 mm, zadaj 1470 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klopa 470 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 55 l.

Primerjalna tabela rezultatov meritev:

Stanje kilometrskega števca	5.723 km [0 km]	49.223 km [50.000 km]	101.719 km [100.000 km]
Pospšek 0-100 km/h [s]	9,7	9,8	10,1
Prožnost 402 m z mesta	17,0 s [134 km/h]	17,1 s [134 km/h]	17,3 s [132 km/h]
Prožnost 1000 m z mesta	31,0 s [170 km/h]	31,0 s [171 km/h]	31,4 s [169 km/h]
Največja hitrost (km/h)	203 km/h	202 km/h	205 km/h
Poraba goriva (l/100 km)	7,4	7,5	7,5
Zavorna pot 130-0 km/h [m]	67,9	73,2	61,8
Zavorna pot 100-0 km/h [m]	39,4	42,4	37,7
Okoliščine meritev	20 °C/1010 mbar/74 %	2 °C/1015 mbar/60 %	16 °C/1020 mbar/59 %
Pnevmatike	225/45 R 17 W (Bridgestone Potenza RE050)	225/45 R 17 H (Dunlop SP WinterSport M2M+S)	225/45 R 17 H (Bridgestone Blizzak LM-25)

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ notranja prostornost
- ▲ položaj za volanom
- ▲ zmogljivosti
- ▲ ergonomija
- ▲ notranji materiali
- ▲ potovalni računalnik
- ▲ podvožje
- ▼ dolg gib stopalke sklopke
- ▼ občutek na ročici menjalnika
- ▼ umazana kljuka za odpiranje pokrova prtljažnika
- ▼ prepoznaven motorni trušč in tresljaji v notranjosti
- ▼ ni tempomata
- ▼ motorne zmogljivosti v nižjih vrtljajih