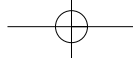


Drugi v vrsti

Novo Jetto so začeli prodajati v ZDA že v začetku prejšnjega leta, najpomembnejši trgi stare celine pa so prišli na vrsto šele pol leta kasneje. Ali je Jetta res tako pisana na kožo Američanom, da smo Evropejci šele drugi v vrsti?





Test | Volkswagen Jetta 2.0 TDi Sportline

Iz oči v oči



Osebo sicer nisem pristaš limuzin, sploh v tem avtomobilskem razredu ne, ampak če bi se kdaj v življenju moral odločiti za kaj podobnega, bi tale Jetta verjetno prišla v najožji izbor. Najprej zato, ker je občutek za volanom enak kot v Golfu, pa tudi zato, ker s svojo obliko deluje bolj odraslo kot večina tekmecev. Da sta zato kriva zadek, sposojen pri Passatu, in kromirana prednja maska, verjetno ni treba posebej razlagati.

Matevž Korošec



Še enkrat enako mnenje, kot že prej za Jetto, Venta in Boro: ta avto bi bil nesramno nevarna konkurenca kar samemu Golfu, če bi mu pokrov prtljažnika potegnili prek zadnje šipe in tako naredili tam peta vrata. Ima vse, kar ima Golf (mehnika!), ima boljše aerodinamiko, ima resnejši videz ('limuzina'), se morda le malce slabše pelje (daljši previs nad zadnjimi kolesi) in je povsem dostojnega videza. Pa še dobro je narejen.

Vinko Kernc



Ne, pravijo pri Volkswagnu, vendar ob tem ponosno pristavijo, da je VW Jetta v ZDA najbolje prodajani avtomobil evropskega izdelovalca avtomobilov. Zato je skoraj logično, da so peto generacijo tega avtomobila, ki se je vmes imenoval tudi Vento (od leta 1991 do 1998) in Bora (od 1998 do 2005), z vsem pompom začeli prodajati 'čez lužo' takoj po lanskem salonu v Detroitu.

Čeprav je Jetta tehnično osnova na Golfu, česar mu v nobenem primeru ne moremo šteti kot slabost, je dovolj samosvoje oblikovana, da bi lahko pridobila kakšno simpatijo med očeti, ki jim prostor v limuzinski obliki veliko pomeni. Jetta je namreč od Bore zrasla kar za 17,8 centimetra (dolžina), 11,3 centimetra (višina) in 4,6 centimetra (širina), še celo medosna razdalja se je raztegnila za 6,5 centimetra. Največ so zaradi tega pridobili potniki na zadnji klopi (kjer se lahko udobno peljejo tudi višji potniki) in prtljažnik, ki je od Borinega večji za kar 72 litrov. Jetta ima kar 527-litrski osnovni prtljažnik (zgolj za primerjavo naj povejmo, da ima Golf Plus le 395 litrov!), kar pomeni, da je naše testne kovčke zlahka pogoltnil, je pa tudi res, da je vstopnina v prtljažnik

manjša. Če vaš kos prtljage zmore skozi ozko grlo ožjega vhoda, ste lahko prepričani, da ga bo zlahka pogoltnila tudi črna luknja.

Oblikovno je Jetta resda samosvoj avtomobil, saj mu dodatki kroma na maski dodajo pridih ekskluzivnosti, a pogosto so na njem uporabili že uporabljene tehnične rešitve. Recimo zadnje luči, pri katerih so uporabili diode LED (Light Emitting Diodes), ki smo jih že videli na Phaetonu, Golfu Plusu in Passatu. Prednosti teh diod so boljša svetilnost, hitrejši odziv, porabijo manj energije, so odpornejše in nasploh manj občutljive na tresljaje. Zelo domače se bodo počutili vozniki drugih Volkswagenovih modelov v notranjosti, saj sta oblika in namestitve stikal na las podobna Golfovi. Zato lahko znova potrdimo že stare resnice (ki jih lahko preberete tudi na drugih straneh te revije v zaključku našega supertesta): sedi se odlično, saj je ergonomija voznikovega delovnega prostora več kot dobra (hja, če ne štejemo dolgega giba sklopke), opremljenost solidna (testna Jetta je imela poleg osnovne opreme še doplačljivo stikalo za dnevne luči, samodejno klimatsko napravo, kovinski lesk v barvi, boljši radio in tako imenovan komfortni paket, ki vključuje parkirna tipala,



»Oblika notranjosti in namestitve stikal je na las podobna Golfovi.«



Test | Volkswagen Jetta 2.0 TDi Sportline

tempomat in nadzor tlaka v pnevmatikah), le hrup, ki prihaja izpod motornega prostora je bil skoraj preveč moteč. Po naših meritvah sicer pride do potnikov največ 66 dB (četrta prestava, 130 km/h), kar je povsem sprejemljivo, a zjutraj bodo vsi sosede vedeli, kdaj odhajate v službo. Torej dobra izolacija potniške kabine, vendar nekaj slabe volje v vaši ulici zaradi motenja javnega miru. V teh zadnjih besedah je sicer malce šale, a kot pravijo pametni, v vsaki šali je tudi nekaj resnice ... Turbodizelski motor je seveda že stari znanec, ki iz dveh litrov prostornine in s pomočjo neposrednega vbrizga, štiriventilske tehnike in dveh odmičnih gredih v glavi postreže s kar 140 KM. Razen večje hrupnosti smo mu namenili le pozitivne ocene, od obilice navora v nižjih vrtiljajih do poskočnosti v višjih ob skromni porabi goriva. Kot zanimivost lahko pove-
mo, da je enak motor deloval v

»527-litrski prtljajnik je od Borinega večji za kar 72 litrov. Zgolj za informacijo: Golf Plus ima le 395 litrov!«



supertestnem Golfu že skoraj kot športen agregat, v Passatu (ki smo ga v prvi letošnji številki primerjali s tekmeci) pa občutno bolj anemičen, slabokrven. Krivec za to je seveda masa, saj je Passatova osnovna teža večja od Golfove za slabih 140 kg, Jetta pa je z malo praznega vozila 1454 kilogramov nekje v zlati sredini med obema.

Ker je pod karoserijo le predelani Golf, je seveda tudi podvozje enako, torej posamične obese spredaj in večvodilna prema zadaj. Različica Sportline ima za 15 milimetrov nižano podvozje, kar v kombinaciji s 16-palčnimi aluminijastimi platišči z dobrimi gumami pripomore k boljši legi na cesti med dinamično vožnjo. Ščepec športnega počutja seveda doda tudi trikraki športni volanski obroč, športni sedeži in imitacija brušenega aluminija (vse sodi k opremljenosti Sportline), ki razbije sicer oblikovno konzervativno armaturno ploščo. Ko potem izza volana poho-

dite plin, zbudite vseh 140 konjčev in se z njimi igrate prek dobrega šeststopenjskega menjalnika, vam bo marsikateri voznik na cesti zavidal. Poskočnost, varčnost in dobra cena kot rabljen avtomobil so dejstva, ki jih cenimo vsi vozniki, kajne?

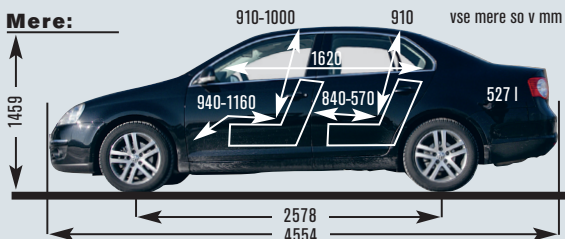
A Jetta ne bo imela lahkega življenja, saj je prišla v družino (beri konkurenca Volkswagen), kjer je že tako gneča. Če na hitro pomislimo, je Jetta nekje med Golfom in Passatom, saj je tehniko pobrala od malega brata, oblikovno pa kar malce sili v naročje večjega. A prav tam je gneča, saj že Volkswagen ponuja Golfa Plusa, da o družinsko usmerjenem Touranu sploh ne govorimo. Ali bo Jetta dovolj komolčarska, da si bo izborila del prodajne pogače že med brati, kaj šele med tekmeci? Na koncu namreč sploh ni več pomembno, ali so bili Američani pred ali za nami, temveč da bo le vrsta čakajočih kupcev dolga. Na obeh celinah, seveda. ■



Volkswagen Jetta 2.0 TDI Sportline

CENA:	(Porsche Slovenija)
Osnovni model:	5.569.000 SIT
Testno vozilo:	5.910.000 SIT
Moč:	103 kW / 140 KM
Pospešek:	9,7 s
Največja hitrost:	207 km/h
Povpr. poraba:	8,2 l/100 km

Mere:



NAŠE MERITVE

(T=3 °C / p= 1016 mbar / rel. vl.: 67 % / Gume: 205/55 R 16 H (Dunlop SP WinterSport M3 M+S) / Stanje km števec: 848 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	9,7
402 m z mesta:	17,3
	(137 km/h)
1000 m z mesta:	31,0
	(174 km/h)

Prožnost

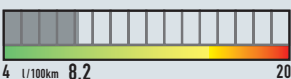
50-90 km/h (IV./V.):	7,4/11,7
80-120 km/h (V./VI.):	9,9/11,6

Največja hitrost

207 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	7,8
največje povprečje	8,5
skupno testno povprečje	8,2

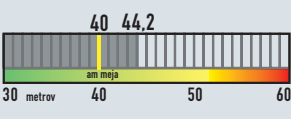


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.
Prestava	56	55	54	53
50 km/h	64	62	61	60
90 km/h	66	65	64	63
Prosti tek				38

Zavorna pot

od 100 km/h:	44,2
(AM meja 40 m)	



Napake med testom

- zadnja leva vrata so se slabo zapirala

DIAGRAM MENJALNIKA:

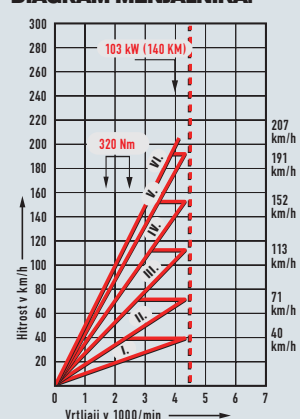
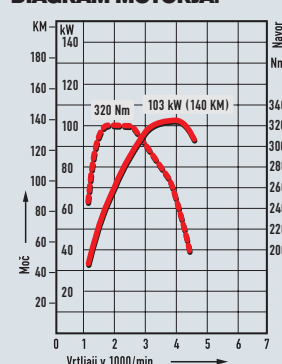


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊😊
Dvolitrski turbodizelski poskočnejš s 140 KM in šeststopenjski ročni menjalnik prineseta veliko veselja, a je Jetta že v osnovi bolj namenjena družinskemu potovanjem kot samo voznikovu uživanju.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750-2500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Dunlop SP WinterSport M3 M+S).

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, poševni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 10,9 m - posoda za gorivo 55 l.

Mase: prazno vozilo 1454 kg - dovoljena skupna masa 1990 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 207 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 6,9/4,7/5,5 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).



Ocena		
Zunanost (15)	13	Ni kaj, lep in skladno oblikovan avtomobil.
Notranost (140)	117	Dobra ergonomija, odlični materiali, velik prtljajnik, bogata oprema.
Motor, menjalnik (40)	39	Le ena točka manj od idealnega dosežka pove vse.
Vozne lastnosti (95)	82	Zaradi bolj športnega podvožja ni najudobnejši, je pa zato stabilnejši in bolj uživaški med ovinki.
Zmogljivosti (35)	30	Za družinsko limuzino je precej poskočen.
Varnost (45)	38	Aktivno in pasivno varnost ima Jetta vsito v genih.
Gospodarnost (50)	35	Ugodna poraba goriva, malce višja cena pri nabavi novega in rabljenega avtomobila.

Skupaj 354

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Le nekaj točk mu je zmanjkalo do petice, čeprav je, resnici na ljubo, le predelan Golf. Čeprav je le predelan Golf. Kombinacija dvolitrskega turbodizla in šeststopenjskega ročnega menjalnika pa je tako najboljša. No, pravzaprav druga najboljša, takoj za DSG-jem.

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

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ položaj za volanom
- ▲ velik prtljajnik
- ▲ 6-stopenjski ročni menjalnik
- ▲ poraba goriva

- ▼ hrupnost motorja (predvsem zunaj potniške kabine)
- ▼ dolg gib sklopke
- ▼ skromen dostop (majhna luknja) do prtljavnika