

# Golf veliki



Voznikov delovni prostor: ergonomski perfekcionizem. Avdio-klimatski del: pregledno, uporabno. Predali: rekorder po številu in uporabnosti odlagalnih mest. Motor: zadnji dosežek tehnike - neposredni bencinski vbrizg.



CENA OSNOVNEGA MODELA: 4.610.000 SIT  
CENA TESTNEGA VOZILA: 4.880.000 SIT

## NAŠE MERITVE

<b>Pospeski</b>	
0-100 km/h:	12,0 s
402 m z mesta:	17,7 s (122 km/h)
1000 m z mesta:	32,9 s (155 km/h)

<b>Prožnost</b>	
50-90 km/h (V.):	17,5 s
80-120 km/h (VI.):	24,3 s

<b>Največja hitrost</b>	185 km/h (VI. prestava)
-------------------------	-------------------------

<b>Zavorna pot</b>	
od 100 km/h:	45,7 m (AM meja 42 m)

<b>Poraba goriva</b>	
skupno testno povprečje	10,2 l/100 km

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1598 cm<sup>3</sup> - največja moč 85 kW (116 KM) pri 5800/min - največji navor 155 Nm pri 4000/min.

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

**Masa:** prazno vozilo 1423 kg - dovoljena skupna masa 2090 kg.

**Mere:** dolžina 4391 mm - širina 1794 mm - višina 1635 mm - prtljažnik 695-1989 l - posoda za gorivo 60 l.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 186 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,9 s - poraba goriva (ECE) 9,5/6,2/7,4 l/100 km.

## HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost
- ▲ ergonomija
- ▲ predali, odlagalna mesta
- ▲ vzost

- ▼ plastičen volanski obroč
- ▼ preprosta zunanost
- ▼ visoko nameščen volanski obroč

Sedite vanj ali pogledjte le skozi ena od njegovih petih vrat; naj mu bo ime Touran, ampak (novi) Golf v njem je dobro opazen, prostora pa je znotraj znatno več.

No, tudi zunaj je večji ...

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič

**B**encinska motorizacija, še posebej tista z dna ponudbe, je od uvedbe izpušnih norm Euro4 še bolj dvomljiva; moči in navora je na papirju ponavadi dovolj, a je praksa bolj kruta. Avtomobili se zdijo ob pritisku na stopalko plina in ob reakciji motorja podhranjeni.

S takšnimi mislimi sem sedel v Tourana kljub trenutno najsodobnejši motorni tehniki - neposrednemu vbrizgu bencina v zgorevalne prostore valja. Kaj bo? Je 1.6 FSI le mlinček, ki nekako žene precejšnje karoserije? Bo razočaral? Ali bo - nasprotno - navdušil?

Praksa je nekje vmes in pomembno je, da se bojazen ni uresničila. Izza volanskega obroča seveda ni mogoče ugotoviti, kako oziroma na kakšen način se bencin pojavi v valju, jasno je le, da je motor bencinski. Takoj po zasuku ključa hladen ali ogret steče mirno in ti-

ho. Miren ostaja prek celotnega področja vrtljajev, vse do 6700 vrtljajev v minuti, ko elektronika nežno in nezaznavno prekine vžig, trušč pa seveda narašča in (tam nad 4500 vrtljaji v minuti) dobiva nekako bolj športnemu motorju značilno barvo. Po tistem, kar motor pokaže, bi v Polu morda zares deloval športno, v Touranu pa ima drugačno delo in drugo poslanstvo. Predvsem pa se upira večji masi in slabši aerodinamiki kot v Polu.

Skoraj tono in pol tehta prazen Touran in tudi to je vzrok, da se motor težko povzpne v velike vrtilne hitrosti. Šest prestav menjalnika je tam zaradi boljše izrabe krivulje navora in ne zaradi športnosti. Prva prestava je razmeroma kratka, zadnji dve pa dokaj dolgi, kar je pri takšnem tipu avtomobila (limuzinski kombi) že kar vsakdanje. Takšen Touran je tako namenjen zmerni, vendar to ne pomeni tu-

di počasni vožnji. Motor se najbolje počuti v srednjem področju vrtljajev, ko že nabere dovolj navora in moči za pogon tega sedemsedeznika, princip delovanja motorja pa se prav tu najbolj izkaže. Z neposrednim vbrizgom tehniki namreč (lahko) dosežejo delovanje v področju revne zmesi goriva, kar neposredno pomeni manjšo porabo goriva. Dokler boste tako motoriziranega Tourana vozili s tretjino plina v peti ali v šesti prestavi, bo tudi poraba manjša od devetih litrov na sto kilometrov. To pa pomeni tudi, da se v mestni vožnji ali pri priganjanju vse prednosti tehnike FSI razblinijo - in poraba lahko naraste tudi na 14 litrov na 100 kilometrov. Varčevati je torej treba znati.

Sicer pa tudi tako gnan Touran razveseljuje z zdaj že znanimi dejstvi: z notranjo prostornostjo, dovršenostjo izdelave, materiali, tremi (v drugi vrsti) posamično odstranljivimi se-

deži, dvema (v ravno dno potopljenima) sedezema v tretji vrsti, številnimi zares uporabnimi predali, številnimi mesti za pločevinke, dobro oprijemljivim volanskim obročem, učinkovito (v tem primeru polsamodejno) klimatsko napravo, velikimi in berljivimi merilniki, zelo dobro ergonomijo celotnega prostora ter še s čim. Ni (čisto) popoln, je pa zelo blizu. Volanski obroč je kljub dobri nastavljivosti še vedno vselej dokaj visoko nameščen, šipe se v vlažnem vremenu po zagonu hitro zarosijo (a k sreči tudi hitro odrosijo) in volanski obroč je plastičen. Ampak nič od tega ne vpliva na dobro počutje v njem.

Edina večja zamera je tista, ki je tehnika ne more izmeriti: Touran je posebej zunaj preveč preproste, racionalne oblike, manjka mu šarma. Golf veliki ne vzbuja čustev. Ampak: morda tega niti noče. ■