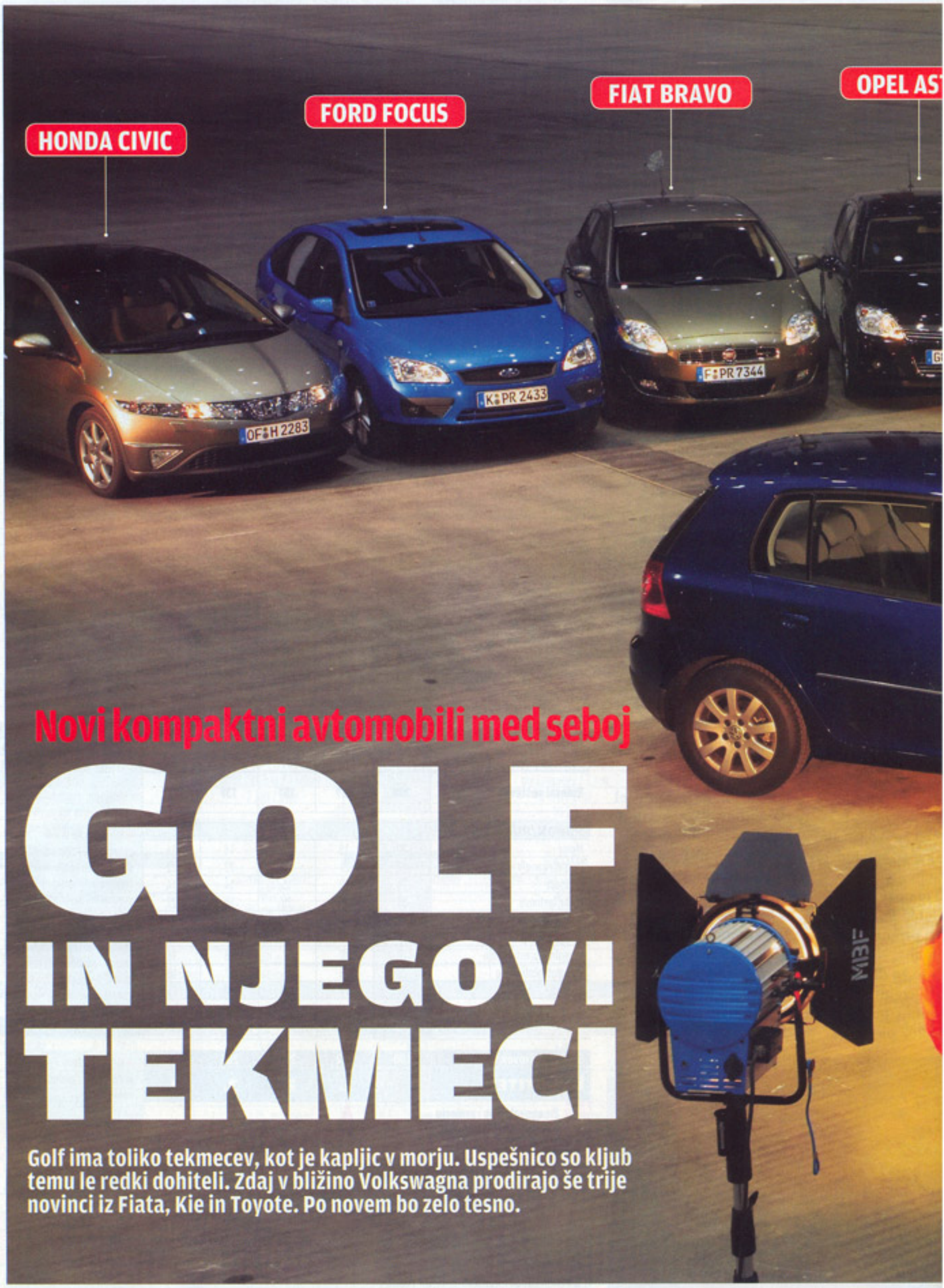


Novi kompaktni avtomobili med seboj

GOLF IN NJEGOVI TEKMECI

Golf ima toliko tekmecev, kot je kapljic v morju. Uspešnico so kljub temu le redki dohiteli. Zdaj v bližino Volkswagna prodirajo še trije novinci iz Fiata, Kie in Toyote. Po novem bo zelo tesno.



Golf se je proti svojim tekmecem postavil s 140-konjskim dizelskim motorjem TDI. Med njimi so trije novinci: pravkar prispela Toyota Auris je podobno motorizirana precej cenejša, Kia cee'd pa kot prva v tem razredu ponuja petletno splošno jamstvo. Fiat Bravo ugaja s svojo obliko.

Primerjavo začnimo s preprostim, a čedalje bolj aktualnim vprašanjem: Koliko ogljikovega dioksida povprečno izpuščajo v ozračje novi kompaktni avtomobili, ki smo jih nanizali na veliki sliki? Odgovor se glasi: 144 gramov na 100 kilometrov (navedbe proizvajalcev). Slišati je veliko, vendar pa ni daleč od 130 gramov, ki bodo začeli veljati z letom 2012. In to pri avtomobilih, ki sploh ne dišijo po odpovedovanju! Torej je tu še kaj drugega.

Razred kakovostnih tekmecev

Ali obstaja boljši dokaz za to, kako aktualen je Golfov razred? Kompaktni avtomobili so varčni, vsestranski in sodobni – avtomobili v zlatem rezu med stroški in znanjem.

V tem uspešnem segmentu se dogaja zares veliko. Kdor je mislil, da se je zgodilo že prav vse, bo presenečen. Toyota Auris igra kopijo Golfa uspešneje od kogarkoli drugega, tudi zaradi bojevite cene. Še bolj agresivna se zdi Kia cee'd s petimi leti splošne garancije – to je prav tista ugodnost, ki smo si jo kot kupci tega avtomobilskega razreda vedno želeli. Morda pa nam je manjkala doza italijanske elegance? Fiat Bravo se je s svojim novim formatom rahlo dvignil nad Golfa.

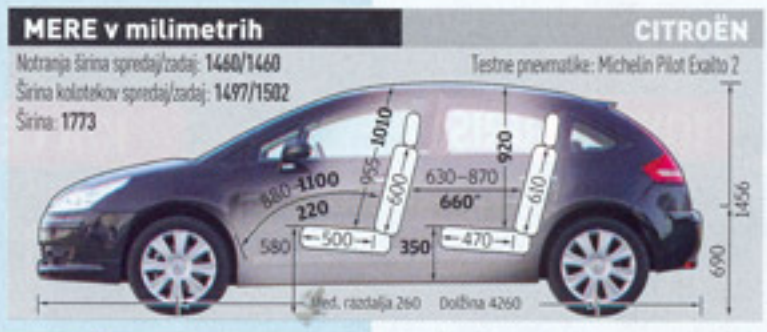
Huda konkurenca prinaša kupcem večjo izbiro! Da bi imeli boljši pregled nad njo, smo preskusili devet najboljših kompaktnih limuzin z močnimi dizelskimi motorji. Se Golf v avtomobilski pomladi 2007 še vedno pelje povsem spredaj? V prvem delu našega velikega primerjalnega testa smo ocenjevali karoserijo, kot bi si jo kupec lahko ogledal v razstavnem salonu. Drugi del z motorji, izmerjenimi vrednostmi in stroški bo sledil v prihodnji številki revije.

CITROËN C4





Želite si jo pobožati, njene lepe zadnje luči in okrogli zadek. Vendar pa se lepa oblika pozna pri prostoru v zadnjem delu.



* Velja pri 1 m prostora za noge spredaj.



Pesto je trdno, suče pa se le volanski obroč. Komur to ni všeč, presodi: nepraktično. Vendar pa njegova ocena ne drži.



Kot taksi C4 ni veliko vreden: potniki višje rasti zadaj sežejo do stropa, kolena pa potiskajo v naslonjala prednjih sedežev.

Citroën C4 se ne pelje, ampak plava. Utelešal naj bi slogan »Status s pomočjo elegance«, kar se sliši lepo in zahtevno. A ne vedno praktično … Na zadnji klopi sedijo odrasli, stisnjeni pod padajočo streho, voznik pa ima slab pregled nazaj. Ali imamo radi merilnik hitrosti na sredi armaturne plošče ali volanski obroč z nepremičnim pestom, zaradi katerega gumbi vedno ostanejo na istem mestu? To je drugačnost, nekateri pravijo, da gre za francoski pridih. Kakovost se je izboljšala, varnostni paket pa je zdaj popoln. Ravno prav velik prtljažnik (320 litrov) postane nepraktičen šele takrat, ko ga napolnite do strehe. Tudi to je pogojeno z lepim zadkom in tudi takšno ceno morajo plačati ljubitelji nekoliko posebnega C4. To pa radi storijo.

FIAT BRAVO







Najlepša stran novega Brava: ali nima imenitnih ustnic? Sredinska konzola je pomaknjena k vozniku. Vrata prtljažnika se odprejo s pritiskom na gumb, manjka pa ročaj.





Pri Fiatovem prtljažniku motita visok nakladalni rob in majhna stopnička pri zloženih naslonjalih. Površine prednjih sedežev nekoliko drsijo, trdno oblazinjenje pa nima dobrega oprijema.

Fiat Bravo je skoraj kupe z južnjaškimi linijami, ki pa notranjost razporedijo nepravično. Spredaj gosposko kraljujeta voznik in sovoznik, zadaj pa je tesno. Klinasta oblika poleg tega zastira tudi pregled vstran in nazaj. Osnovni model je precej skromno opremljen. Česa ni? Radia ali klimatske naprave? Ročaj vrat prtljažnika so si povsem prihranili, zato se ne morete izogniti umazanim prstom. Razveseljiv je pogled na razburljiva merilnika hitrosti in motornih vrtljajev v njunih globokih luknjah ali pa končna izdelava brez sumljivih zvokov. Divjo mešanico plastike v notranjosti imenujmo preprosto »italijanski slog«. Bravo!



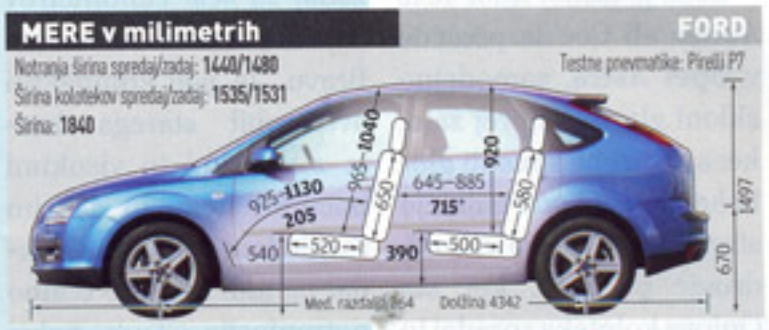
* Velja pri 1 m prostora za noge spredaj.

FORD FOCUS



Bravo po nemško: tako kot pri Fiatu prtljažna vrata zelo sežejo v streho, velika odprtina pa olajša nalaganje.





* Velja pri 1 m prostora za noge spredaj.



Strešno krilce kaže, da bi bil Focus po srcu rad športnik. K temu pristaja tudi trezni in funkcionalni kokpit, umetna masa pa je zelo penasta.





Sedalne površine zadnje klopi so dolge, naslonjalo pa izpade nekoliko nizko.

Je **Ford Focus** še vedno kompaktni avtomobil? S 4,34 metra dolžine je od Golfa daljši za 14 cm. Z repnim krilcem in visoko postavljenimi zadnjimi lučmi spominja na kupe. Pogled od zadaj nam razkriva sijajni mehko padajoči zadek, saj velika prtljažna vrata segajo prav v streho in olajšajo nalaganje prtljage v velik prtljažnik (385 litrov). Ford pa iz svoje dolžine izvleče premalo. Potniki večje rasti na zadnji klopi s koleni pritiskajo ob naslonjala prednjih sedežev. Sedeži sicer ugajajo s trdnim oblazinjenjem, na voljo pa je tudi veliko odlagalnih prostorov. Za sprostitev poskrbi samodejna klimatska naprava, ki jo izboljša še serijska razdelitev na dve coni. Kaj takšnega je v tej primerjavi na voljo le v Focusu.

KIA CEE'D







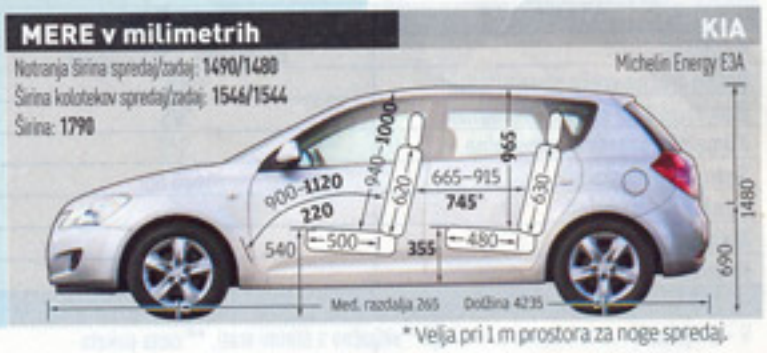
Tu Cee'd postaja vedno bolj simpatičen: spodoben prtljažnik, velika nakladalna odprtina in trdi sedeži spredaj. Vse solidno in brez ničvredne šare – pravi junak vsakdana.

Pri **Kii Cee'd** je zapleteno le ime. Cee'd (izgovorjeno kot siid) je preprost, prostoren in soliden kompaktni avtomobil, ki je narejen zelo po evropskem okusu. Kio sicer izdelujejo na Slovaškem. Njena oblika takoj pade v oči, zaupanje v kakovost pa okrepi obljubljena petletna splošna garancija. Glede prostornosti in preglednosti naokoli je Kia v samem vrhu. Žal so minili tudi časi daljnovzhodnih čudežev z opremo in v osnovnem dizelskem modelu (za sicer še vedno nedosegljivo ugodnih 14.990 evrov) manjkajo denimo prednji meglenki, električno upravljanje bočnih stekel zadaj in nastavitev osvetlitve armaturne plošče.

Oblika Kie ne vzbuja več občutkov cenenosti. Notranjost je lepa, ponoči pa se prikazovalniki in radio bleščijo v kričeči oranžni barvi. V osnovni različici ni električnega upravljanja vseh štirih stekel.







* Velja pri 1 m prostora za noge spredaj.

Po starem ukrojena Astra – Hondina sijajna vesoljska ladja

Kako je tesno! Kdor se iz Aurisa ali Cee'da presede v **Opel Astro**, samodejno skloni glavo. Najprej zato, ker se je treba spustiti globoko navzdol pod najnižjo streho (1,46 metra višine), drugič pa zato, ker sta Oplova koloteka spredaj in zadaj za šest centimetrov ožja kot denimo na novem Bravu. Je pač kompaktni avtomobil starega kroja z velikimi in visokimi bočnimi stekli in dobrim razgledom naokoli, vendar pa tudi turobno temno notranjostjo. Tudi nekaj aluminijastih vstavkov na rešetkah zračenja, ki naj bi po prenovi poskrbeli za nekoliko več bleska, je komaj kaj spremenilo.

Nad praktičnimi vsakdanjimi kakovostmi Opla se nasprotno ne moremo veliko pritoževati. Na tridih sedežih v velikim razponom nastavitev sedijo zelo dobro tudi veliki, v prtljažnik z ravnimi površinami (380 litrov) pa je mogoče veliko naložiti. Motijo le okorne obvolanske ročice in zamudno upravljanje sicer doplačilne klimatske naprave.

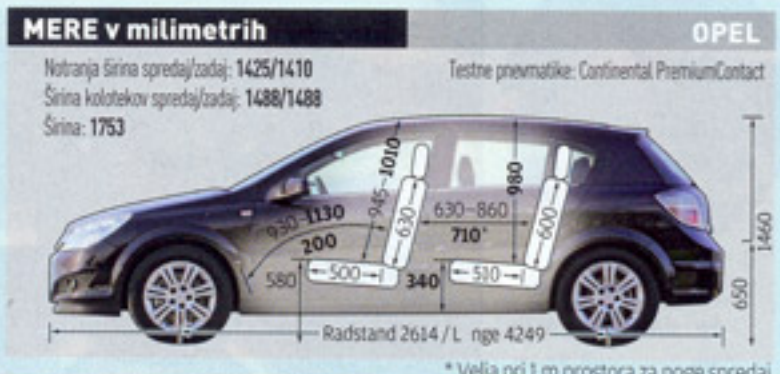
OPEL ASTRA



Visoki vzglavniki na zadnji klopi so nepotrebno široki. Pravo nadomestno kolo pod podom je treba posebej plačati.



Tu se sedi najbolje: dolge površine, visoka naslonjala, vsestranska nastavljivost. Nizka okenska linija omogoča dober pregled naokoli.



* Velja pri 1 m prostora za noge spredaj.



Klavirski lesk je na voljo le v boljših različicah, aluminijasti dodatki pa že v osnovni.



PODATKI O AVTOMOBILU	CITRÖEN	FIAT	FORD	HONDA
Motor	turbodizelski, 4-valjni, prečno spredaj	turbodizelski, 4-valjni, prečno spredaj	turbodizelski, 4-valjni, prečno spredaj	turbodizelski, 4-valjni, prečno spredaj
Ventili / Odmične gredi	4 na valj/2	2 na valj/1	4 na valj / 2	4 na valj / 2
Prenos odmične gredi	klinasti jermen, veriga	klinasti jermen	klinasti jermen, veriga	veriga
Delovna prostornina	1997 cm3	1910 cm3	1997 cm3	2204 cm3
kW (KM) pri min-1	100 (138) / 4000	88(120) / 4000	100 (136) / 4000	103 (140) / 4000
Nm pri min-1	320 / 2000	255 / 2000	320 / 2000	340 / 2000
Največja hitrost	207 km/h	194 km/h	203 km/h	205 km/h
Menjalnik	6-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni
Pogon	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi
Zavore spredaj / zadaj	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne
Gume na preskusnem avtomobilu	205/50 R17 W	205/55 R16 W	205/55 R16 V	225/45 R17 Y
Velikost platišč	6,5 x 17"	7 x 16"	6,5 x 16"	7 x 17"
Izpust CO2 - filter trdih delcev	142 g/km	139 g/km	148 g/km	140 g/km
Poraba goriva*	7,1/4,5/5,4 l	6,9/4,3/5,3 l	7,4/4,6/5,6 l	6,7/4,5/5,3 l
Posoda za gorivo/vrsta goriva	60 l/dizel	57 l/dizel	55 l/dizel	50 l/dizel
Hrup	75 dB (A)	74 dB (A)	72 dB (A)	71 dB (A)
Prikolica (zavirana/nezavirana)	1811/728 kg	1300/500 kg	1500/695 kg	1500/500 kg
Prtljažnik	320-1023 l	400-1175 l	385-1274 l	456-1352 l

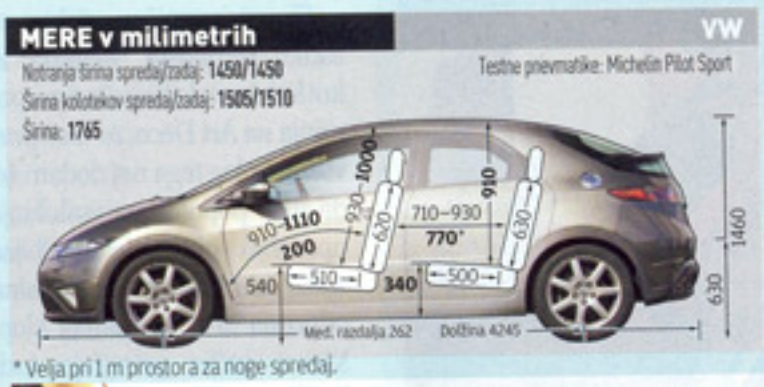
* v naselju/izven naselja/povprečno na 100 km

CENE/OPREMA	CITRÖEN	FIAT	FORD	HONDA
Različica	C4 2,0 HDi 138 Exclusive	Bravo 1,9 Multijet 8V Emotion	Focus 2,0 TDCi Ghia	Civic 2,2 i-CDTi Sport
Bočne zračne vreče spredaj/zadaj	S/S	S/S	S/S	S/S
Električni dvig stekel spredaj/zadaj	S/S	S/S	S/S	S/S
Klimatska naprava/samodejna	S/S	S/S	S/S	S/S
Samodejni menjalnik	1620 eur	-	1384 eur	-
Potovalni računalnik	S	S	S	S
Kovinska barva	375 eur	320 eur	375,67 eur	450 eur
Radio/CD	S/S	S/S	S/S	S/S
Osnovna cena	**23.300 €**	**17.920 €**	**20.600 €**	**23.330 €**

S – serijsko, N – s to opremo ni na voljo * vključno s štirimi vrati, ** cena paketa

Kdo je dejal, da kompaktni avtomobili ponujajo le navadnost? **Honda Civic** je videti, kot da bi se ravnokar vrnila z Marsa. Z veliko vogali, vesoljsko, drugače. Izpušne cevi so trikotne, ročaji vrat pa zašiljeni kot kopje. Vesoljski videz se nadaljuje tudi v notranjosti. Zmede že futuristična podoba kokpita, prav tako pa tudi pogled čez ramo med parkiranjem. Skoraj ničesar namreč ne vidite! Široki stebriček C in guba na zadnjem steklu lahko skrijeta celo kolo. Ob tem se pod prismuknjenim ohišjem skriva popolna oprema (edina s samodejno klimatsko napravo, radiem s CD-predvajalnikom in električnim upravljanjem vseh štirih bočnih stekel). Civic je tudi talent za vsakdanjo uporabnost. Honda je imela namreč največji prtljažnik (456 litrov), najnižji nakladalni rob in je edina razpolagala s posebnim zlaganjem zadnje klopi, ki ji je prineslo nekaj dodatnih točk za prilagodljivost. V njej lahko namreč sedalne površine zložite navzdol in dobite ravno dno povečanega prtljažnika, v katerega gre celo kolo. Kako praktičen »marsmobil«!

HONDA CIVIC

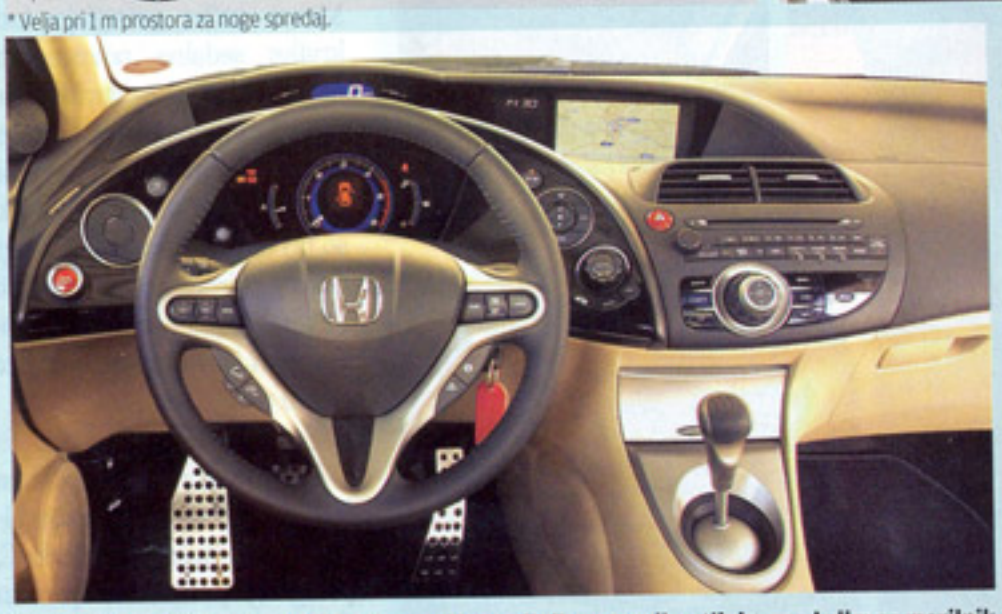


* Velja pri 1 m prostora za noge spredaj.



Vesoljska ladja Civic: nobeden drug nima večjega prtljažnika (456-1352 litrov)





Kokpit ali lepa komandna plošča? Na sredi je merilnik motornih vrtljajev, nad njim pa merilnik hitrosti. Bleščeča plastika je dovzetna za praske.



Jasno, da je pri takšnem zadku pogled nazaj moten. Kljuka zadnjih vrat tiči v vogalu stekla (enako kot pri Alfi).

KIA	OPEL	RENAULT	TOYOTA	VW
turbodizelski, 4-valjni, prečno spredaj	turbodizelski, 4-valjni, prečno spredaj	turbodizelski, 4-valjni, prečno spredaj	turbodizelski, 4-valjni, prečno spredaj	turbodizelski, 4-valjni, prečno spredaj
4 na valj/2	2 na valj/1	2 na valj/1	4 na valj/2	2 na valj/1
veriga	klinasti jermen	klinasti jermen	veriga	klinasti jermen
1582 cm3	1910 cm3	1998 cm3	1998 cm3	1968 cm3
85 (115) /4000	88 (120) / 3500	96(130) / 4000	93 (126) / 3600	103 (140) / 4000
255 / 1900	280 / 2000	300 / 2000	300 / 1800	320 / 1750
188 km/h	194 km/h	200 km/h	195 km/h	205 km/h
5-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni
na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi
kolutne/kolutne	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne
205/55 R16 V	205/55 R16 V	205/55 R16 H	205/55 R16 V	195/65 R15 V
6 X 16"	6,5 x 16"	6,5 x 16"	6,5 x 16"	6,5 x 15"
126 g/km	157 g/km	148 g/km	151 g/km	145 g/km
5,7/4,2/4,7 l	7,4/4,9/5,8 l	7,1/4,8/5,6 l	7,2/4,9/5,7 l	6,9/4,7/5,5 l
53 l/dizel	52 l/dizel	60 l/dizel	55 l/dizel	55 l/dizel
72 dB (A)	74 dB (A)	71 dB (A)	68 dB (A)	73 dB (A)
1400/550 kg	1500/680 kg	1300/650 kg	1500/450 kg	1500/670 kg
340-1300 l	380-1295 l	330-1190 l	354-1335 l	350-1305 l

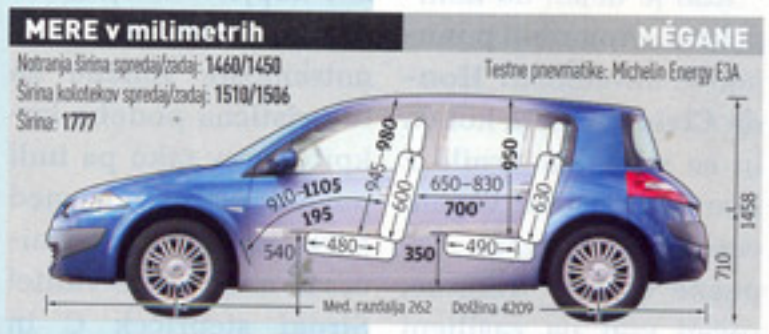
KIA	OPEL	RENAULT	TOYOTA	VW
Cee'd 1,6 CRDi EX Dynamic	Astra 1,9 CDTI Enjoy	Mégane 1,9 dCi Dynamique	Auris 2,0 D-4D Luna	Golf 2,0 TDI Comfortline
S/S	S/S	S/270 eur	S/S	S/289,29 eur
S/S	S/255 eur	S/S	S/S	S/835,35 eur
S/S	S/220 eur	S/620 eur (paket)	S/S	S/S
-	-	1150 eur	800 eur	1740,66 eur
S	155 eur	S	S	583,45 eur (paket)
350 eur	300 eur	430 eur	380 eur	437,18 eur
S/N	S/S	S/620 eur (paket)	S/S	S/S
15.890 €	**19.010 €**	**20.000 €**	**19.220 €**	**21.962 €**

RENAULT MÉGANE



Guba na zadku je prijetna, med nalaganjem pa si na odbijaču umažete hlače.





* Velja pri 1 m prostora za noge spredaj.

Renault serijsko ponuja klimatsko napravo, radio in električno upravljanje vseh štirih stekel, pri merilnikih pa so varčevali. Dizelski avtomobil mora preživeti z merilnikom vrtljajev iz bencinskega, poleg tega pa na njem ni rdečega polja.





Visoka streha ima prednosti. Veliko prostora za telo zadaj, dobra pa je tudi preglednost nazaj.

Skoraj navpična stekla na zadku **Renaulta Mégana**, ki kot kakšna izložba v Parizu spominja na Art Déco, ni všeč prav vsem. Poleg tega naj dodam še, da niso popolnoma vsakdanje uporabni niti štrleči odbijač zadaj niti majhna nakladalna odprtina in tesna zadnja klop. Minus točke prinašajo tudi kratke sedalne površine in drobnjakarska nastavitev naslonjala. Francozi so ob tem svoj kompaktni avtomobil do vrha naložili z dodatki za udobje, ki so pri konkurenci precej dragi. Gre na primer za avtomobilski računalnik, električno upravljanje vseh štirih stekel, tipala za dež in meglenke …

TOYOTA AURIS







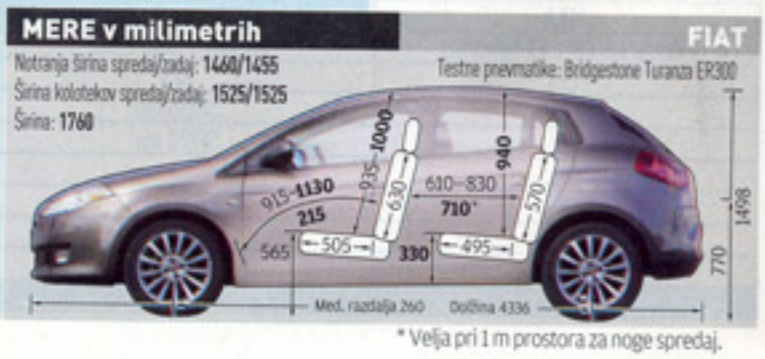
Majhno trikotno steklo spredaj komajda izboljša preglednost. Visoka osrednja konzola sega proti prestavni ročici, odlagalna površina pod njo pa je skrita kot tajni predal.





Naslon zadnje klopi omogoča nastavitev dveh naklonov. Za nastavitev zadostuje le ročaj – imenitno! V Aurisu se spredaj sedi pet centimetrov više kot v Golfu – tega ne marajo le starejši vozniki.

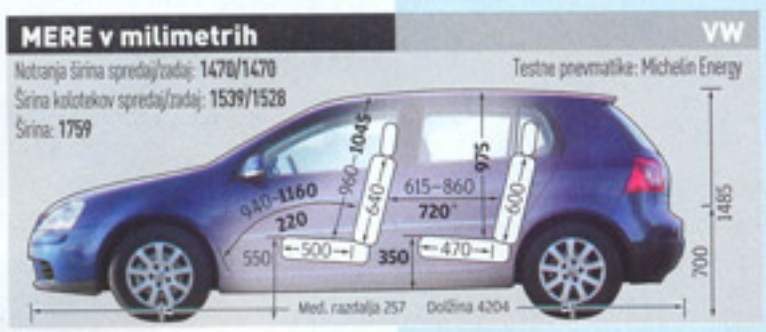
Novi **Auris** je Golfu podoben kot jajce jajcu: nič kaj razburljiva oblika, čokat stebriček C, poleg tega pa ima skoraj enako dolžino in medosno razdaljo. Pomembna razlika: v Aurisu se sedi višje kot v Golfu, lažji pa je tudi vstop pod višjo streho. Več prostora v notranjosti pa kljub temu ni. Tudi domislica z visoko sredinsko konzolo, ki se izteguje proti prestavni ročici, se v vsakdanu izkaže za neuporabno. Izgubljen je le prostor za odlaganje predmetov, predalček pod njo pa je nepregleden. Naslonjalo zadnje klopi je mogoče nastaviti v dveh stopnjah, da je bolj strmo ali položno – ljubše bi nam bilo nekoliko več serijske opreme. Auris je namreč ravno tako skopo opremljen kot Golf, japonsko varčevanje pa zasledimo tudi pri podrobni oceni kakovosti.



* Velja pri 1 m prostora za noge spredaj.



VW GOLF



* Velja pri 1 m prostora za noge spredaj.



Elegantna rešitev: vrata se odpirajo s Volkswagnovim znakom.





Edina pomanjkljivost: svetla osrednja konzola odseva v vetrobranskem steklu.



Veliko prostora na zadnji klopi. Odprtine zračenja so zadaj le v Golfu, v nekaterih različicah z doplačilom.



Zdaj pa pridemo do merila za ta avtomobilski razred, vsaj kar se tiče notranje velikosti in precejšnje razširjenosti na cestah. Čeprav **VW Golfa** na cestah pogosto zasledimo, je vendarle presenetljivo, da se ljudje ne zasitijo teh brezčasnih avtomobilov za vsakogar. Kako ljudem v Wolfsburgu uspe, da se njegova oblika stara tako počasi? Njegovi tekmeci so zrasli v višino (Auris) ali dolžino (Focus, Bravo), vendar pa glede na velikost nobeden od njih ne ponuja več prostora.

V njem se odlično sedi, okolica prestavne ročice pa je tevtonsko premišljena. In ko odhajate na počitnice, lahko Volkswagna popolnoma otovorite (530 kg). Kaj vendar manjka? Morda sedma (kolenska) zračna vreča iz mlajše Toyote, za kanček večji prtljažnik in seveda več avta za odšteti denar. VW namreč spet ponuja le najnujnejše, v osnovni dizelski različici za precejšnjih 16.066 evrov manjka celo radio. Zmage Golfa v prvem delu – skupaj s Kio – to dejstvo vendarle ni preveč omajalo.

Motorji, stroški, zmagovalec: drugi del lahko preberete v prihodnji številki.

VREDNOST

	Največ točk	VW	KIA	OPEL	HONDA	FORD	TOYOTA	RENAULT	CITROËN	FIAT
KAROSERIJA										
Prostornost	30	26	25	21	23	23	24	20	18	22
Prtljažnik/prilagodljivost	20	12	12	13	19	12	13	10	7	14
Nosilnost (+ prikolica)	20	19	13	16	14	14	14	12	12	9
Sedeži/položaj sedenja	30	26	25	25	25	26	25	24	24	24
Občutek prostornosti/preglednost	20	15	15	13	11	15	13	14	14	12
Oprema/priročnost	30	19	26	25	23	24	19	25	23	18
Varnostna oprema	30	19	22	23	20	20	21	22	20	19
Vtis o kakovosti izdelave/materiali	20	17	15	16	16	16	16	16	16	15
Vmesni seštevek	**200**	**153**	**153**	**152**	**151**	**150**	**145**	**143**	**134**	**133**
UVRSTITEV		**1.**	**1.**	**3.**	**4.**	**5.**	**6.**	**7.**	**8.**	**9.**

Kako točkuje AUTO BILD

◀ V prvem delu smo razdelili 200 točk v poglavju Karoserija. Varnost, sedeži in kakovost - pri teh so si kompaktni avtomobili zelo blizu. Večje razlike so pri prostornosti, kjer so zelo močni Cee'd, Auris in Golf. Honda je prejela dodatne točke za prilagodljivo zadnjo klop, Mégane pa za precejšnjo serijsko opremljenost. Bravo je v tem poglavju razočaral, Citroëna C4 pa je prav lepa oblika stala pomembnih točk.



POD ČRTO

■ Po prvem delu imamo znano sliko: Golf je spredaj, predvsem po zaslugi nosilnosti in preglednosti. Prvo mesto si presenetljivo deli s Kio Cee'd. Z le eno točko razlike jima sledijo trezno solidni Opel Astra, prilagodljiva Honda Civic in Ford Focus s poševnim zadkom. Na sredi je varna Toyota Auris pred Renaultom Méganom z dobro opremo. Zadaj sta se po prvem delu znašla Citroën C4 in Fiat Bravo, ki je za prva mesta preveč skopo opremljen. **JS/non**