

Največji in najbolj praktični golf

Domača predstavitev Volkswagnov golf plus je postal sportsvan

Slabi dve leti po predstavitvi golfa sedme generacije je na-počil čas za uradno zamenjavo devet let starega golf plus.

BRUNO KUZMIN,
besedilo in foto

Med klasičnega golfa in večjega tourana umešeni sportsvan nadgrajuje 13 centimetrov krajšega in 90 kilogramov težjega predhodnika v več pogledih. Razlike so opazne na vseh področjih, naj gre za obliko, izrabo prostora, kakovost izdelave, do 20 odstotkov bolj gospodarne motorje ali množico elektronskih varnostnih sistemov. Sportsvan je hkrati bolj usmerjen in natančno definiran, saj cilja na mlajše družine in seniorje. Takšne kupce bi lahko kompaktni enoprostorec v primerjavi z 12,6 centimetra nižjim golfom pritegnil s poudarjeno prostorsko kombinatoriko in bivalnim udobjem.

Arhitekturni maneuver se najbolj pozna na zadnji klopi. Prostor nad glavami in v predelu kolen je salonsko veličasten. Razen na pomanjšanjem sredinskem delu zadnje klopi sedi udobno in sproščeno vsaj do višine 190 centimetrov. Sedežna gimnastika se nadaljuje s sediščem, deljivim v razmerju 60/40, ki ga lahko ločeno vzdolžno pomikaš za 18 centimetrov, in naslonom, v razmerju 40/20/40 prilagodljivim po naklonu. Vsi trije deli so zložljivi,



Sportsvan je zamenjava za nekdanjega golfa plus, ki je bil v primerjavi z novincem filozofsko in uporabniško v marsičem bolj nedefiniran in nedorečen.

vi, tako da je 500 litrov prtljaznika mogoče povečati na 590 litrov, ko je zadnja klop pomaknjena povsem naprej, in na 1520-litrski prostor z ravnim dnom, ko je v celoti zložena. Za prevoz do 2,4 metra dolgih pred-

metov lahko naprej zložiš še naslon sovoznikovega sedeža, k uporabnosti pa prispeva tudi dvojno prtljažno dno s spremenljivo globino, ki jo lahko zasedata dodatno ozvočenje ali klasično rezervno kolo.

V primerjavi s trenutnim golfom ni nobene revolucije pri motorjih s serijskim polnjenjem akumulatorja z izkoriščanjem zavorne energije in napravo start-stop. V slovenski ponudbi je pet prisilno polnjenih stro-

jev, trije bencinski in dva dizelska. Podobnosti z golfom se nadaljujejo pri bolj ali manj doplačilni elektronski pameti, z aktivnim radarskim tempomatom in sistemom za preprečevanje naleta med mestno vožnjo s samodejnim zaviranjem vred. Dodaten denar prinese tudi elektronsko krmiljene blažilnike DCC, napravo za dinamični nadzor svetlobnega snopa žarometov s kamero na vetrobranskem steklu, prepoznavanje utrujenosti voznika, funkcijo za ohranjanje smeri znotraj voznega pasu in recimo tipalo za mrtvi kot z asistenco za varnejši vzvratni pomik s parkirnega mesta. Sportsvan, ki je v primerjavi z izhodiščnim golfom dražji za 900 do 1600 evrov, začena slovensko prodajno pot v teh dneh. Za najcenejšega z 1,2-litrskim bencinskim motorjem TSI je po ceniku treba odšteti 18 tisoč evrov, za dizelskega vsaj dobrih 20 tisoč evrov. Po prvih napovedih Porscheja Slovenija bi lahko do konca leta v promet spravili približno 500 teh največjih golfov.



Armaturna plošča nadgrajuje iz golfa uveljavljeno arhitekturo z večjim sredinskim odlagalističem in manjšimi dodelavami v prid priročnosti.



Eno ključnih vlog igra deljiva, vzdolžno pomična in po naklonu nastavljava klop, na kateri udobno sedijo celo dolgini.

Kia sportage 1.7 CRDi urban

Test Tudi po prenovi uspešnica?

Sportage je bil gotovo eden tistih Kiinih avtomobilov, ki so znamki prinesli preboj in uspeh. Model druge generacije je bil nedavno prenovljen. Bo z rahlimi popravki še naprej močan tekmeč na slovenskem trgu?

GAŠPER BONCELJ,
besedilo in foto

O zunanjem videzu avtomobila tudi po blagi prenovi zapišemo, da utegne še naprej ugajati in da se sportageu resnična starost ne bo poznala, saj je bil že v izhodišču oblikovan zelo privlačno. Je pa deloma tudi talec svoje zunanje pojave, saj je zaradi zajetnih zadnjih stebričkov in nizkih šip v zadnjih vratih preglednost nazaj okrnjena. Tudi prtljažnik ni ravno ekstremno prostoren.

Počutje v kabini je pač zelo prijetno. Armaturna plošča z izboljšanimi merilniki je prijetno oblikovan izdelek, gumbi in upravljalna so večinoma tam, kjer jih potrebujete, le tipka za potovalni računalnik bi bila lahko manj skrita. Spretna sedeža sta uživaško



Kiin zastavonoša sportage tudi po prenovi ohranja prepoznavno obliko, ki mu je precej pomagala do prvega uspeha.

široka, element ugodja je zdaj še poudarjen, saj je med vožnjo avtomobil bistveno bolj tih. Predvsem k temu pripomore izboljšano vzmetenje – kratke ostreje grbine vas ne bodo več zmotile.

Sportage se krmili solidno, dokaj dobro se obnese tudi njegov 1,7-li-

trski dizel z močjo 85 kW. Pogon je speljan le na sprednji kolesi, ne gre za kakršne koli resnejše terenske ambicije. Torej mestni »terenec«. Motor prijemlje že dovolj zgodaj in ima korektno zmogljivosti za voznika, ki noče biti povsod prvi. Pri speljevanju in počasni vožnji

je še slišen, pozneje hrupa skoraj ni. V mestu smo pogrešali sistem start-stop, poraba se je takrat po računalniku gibala med 6,5 in 7 litri. Kar navdušil pa je na umirjeni relaciji vožnji, ko povprečje 5,5 litra sploh ni bilo daleč niti od tovarniških podatkov.



V notranjosti se tudi po slabših podlagah zdaj pelje tišje. Sedi se fino, ergonomijo zmoti le kakšna nerodno postavljena tipka.



Zajetna zadnja stebrička in nizke šipe delujejo atraktivno, a krnijo preglednost nazaj in vstran.

OKTANSKI UTRINKI

Ograja

Zadnjič je moj novinarski kolega iz uredništva v uvodniku opozoril na nevarnost, ki se skriva v bleščečih se stebričkih iz nerjavnega jekla in preži na nič hudega sluteče kolesarje. Ironično, da naj bi taisti stebrički varovali kolesarje pred brezbržižnimi avtomobilisti, ki bi drugače svoje lepote parkirali na pločnikih in deloma zasedli kolesarsko stezo.

No, s podobno potencialno nevarnostjo ob cesti se srečujemo tudi motoristi. Govorim o varnostnih ograjah, ki, predvsem na ovinkih, preprečujejo, da bi nepazljiv avtomobilist zaradi prehitre vožnje in/ali izgube nadzora nad vozilom končal v

Bližnja srečanja s stebričkom iz dvojnega U-profila iz jekla so za motorista pogosto usodna.

na tleh. Če ima veliko smolo, ga fizikalni zakoni odnesejo naravnost proti ograji, ki pa ga zaradi neprijazne zasnove ne bo zadržala, ampak bo najverjetneje zdrsnil pod njo – v jarek ali pač prepad. Da se ta polet zanj ne bo končal dobro, nam je verjetno vsem jasno. Še slabše se lahko pripeti, če drseči motorist zadene nosilni stebriček ograje. Bližnja srečanja človeškega telesa s stebričkom iz dvojnega U-profila iz jekla, ki je menda kos celo tovarnjaku, niso prizanesljiva – pogosto so usodna.

Rešitev opisanega problema so do motoristov prijazne varnostne ograje, ki imajo namesto ene letve, odbojnika, spodaj še tako imenovano motoristično letev, zato ni možnosti, da bi motorist zdrsnil pod ograjo, ampak ga ta ustavi. Trk vanjo sicer ne mine brez posledic, a so te vseeno milejše. Da ne bo vse tako črno, naj zapišem, da so v zadnjih letih tudi pri nas začeli ograje dodatno opremljati, a so ti cestni odseki še vedno v manjšini. Na Portugalskem, kjer sem se mudil pred časom, so bile tako urejene vse ceste, po katerih sem se peljal – od glavnih do lokalnih.

Razlog, da pri nas nevarni odseki niso vsi ustrezno opremljeni, je najverjetneje v denarju, ki ga v teh časih ni na pretek – vsaj ne za ceste, čeprav infrastrukturni minister v odstopu v zadnjih dneh obljublja drugače, češ denar za obnovo cest in železnic bo. Bomo videli, vsekakor pa bi kakšna finančna injekcija za obnovo slovenskega cestnega omrežja prišla prav, saj je vedno več cest, ki si tega imena skoraj ne zaslužijo več. Morda pa bi nekaj deset davkoplačevalskih milijonov, ki bodo slej ko prej spet končali v dokapitalizacijskem breznju bank, raje namenili za popravilo cest – najraje z javnimi deli, da bi vrnili dostojanstvo gradbenim delavcem, ki so zaradi privatizacijskih mahinacij in slabih poslovnih potez lastnikov končali na cesti. Zagotovo se bo potem našel še kak evro tudi za montažo motorističnih letev na cestne ograje, ki preprečujejo zdrs pod njimi.

Porsche 928

Novodobne legende Preveč drugačen, da bi spodnesel 911

Po več letih inženirskega in filozofskega modrovanja, ki je vključevalo koncept motorja z desetimi valji, je bil leta 1977 predstavljen prvi porsche s spredaj nameščenim osemvaljnikom, ki je bil zamišljen tudi kot zamenjava za prodajno in evolucijsko upehani 911.

BRUNO KUZMIN

Najbolj luksuzni porsche razreda GT ni bil le izjemno zmogljiv, natančno vodljiv in hiter – 928 je bil hkrati limuzinsko razkošen, udoben ter oblikovno in tehnično daleč pred časom. Kot tak bi bil lahko pravišnja zamenjava za kompaktni in srboriti 911, za katerega se je zdelo, da prehaja v zadnji del življenjske poti. Inženirje in tržnike iz Stuttgarta so strašili vse zahtevnejši ameriški emisijski standardi, ki so jih avtomobili z zadaj vgrajenim motorjem in krajšim izpušnim sistemom dosegali le na tehnično in ekonomsko neugoden način.

Razvoj modela 928, ki velja za enega najdražjih v zgodovini avtomobilizma, je težil k najboljši močji kombinaciji športnosti in limuzinskih vrlin. Za pogon so izbrali bencinski osemvaljnik, čeprav se je Ferdinand Piëch zavzel za 4,6-litrski V10, izdelan iz dveh Audijevih petvaljnikov. Na začetku je 928 poganjal 4,5-litrski stroj z dvema ventiloma na valj in



Za porscheja 928 je treba danes odšteti od nekaj tisoč do več kot 30 tisoč evrov, kadar gre za najmočnejšo izvedbo GTS. FOTO PORSCHE

180 kW. Prodaja je bila razmeroma slaba. Avtomobil je bil dražji od 911 in je stežka prepračil njegove goreče vermike. Si je pa z leti ustvaril krog kupcev, ki so prisegali na valine GT in mogočen zvok motorja, s katerim se bolj vreščeti šestvaljniki iz 911 še danes težko primerjajo. Sledila je motorna evolucija. Osemvaljniku so dvignili moč na 221 kW. Stroj z mehanskim vbrizgom goriva je dobil elektronski vbrizg, motorni glavi z dvema odmičnima gredema in po štirimi ventili na valj ter večjo prostornino – v izvedbi GTS je znašala 5,4 litra. To je bil hkrati najmočnejši 928 z 257 kW, ki je bil tako kot predhodniki opremljen s petstopenjskim ročnim menjalnikom s prvo prestavo v slogu tako imenovane pasje tace (bila je tam, kjer je sicer druga) oziroma pri Mercedesu izposojeno avtomatiko.

Porsche 928 je bil v primerjavi z 911 med vožnjo bolj prijeten in umirjen. Kljub večji masi je bil zaradi močnejšega motorja in polovične delitve mase med prednjima in zadnjima kolesoma na večini dirkališč prav tako hiter. Izjemna je bila zadnja prema weissach s pasivnim vodenjem koles. Slednji sta se ob zaviranju sredi zavoja pod vplivom bočnih sil pomaknili v smer vožnje in povečali stabilnost. 928 je bil z zasnovo 2+2 vse prej kot neprilagodljiv. Zadaj sta kar spodobno sedela dva otroka, naslonjali sedežev sta bili zaradi možnosti povečanja prtljaznika zložljivi.

Porsche 928 je bil v proizvodnji 18 let, izdelali so jih 61 tisoč; danes so najbolj zanimivi lepo ohranjeni prvi primerki in tisti iz obdobja med letoma 1992 in 1995 z oznako GTS.



Izberite svoj sanjski avto in na enem mestu hitro uredite še vse ostalo, kar sodi zraven: financiranje, zavarovanje in registracijo - enostavno ter prilagojeno vašim željam in možnostim.

Več na spletni strani:
www.summit-leasing.si
ali brezplačno tel. št.
080 1339

Vzemi si ga na lizing!



Summit leasing & credit
Sumitomo Corporation Group