

▶ RAZMATRA SE INVESTICIJA U KAŽNJAVANJE

KAMERE SNIMAJU POJAS I TELEFON



AMCC

glasilo za članove
Auto-moto saveza Srbije

ISSN 1451-0529



Srbija 119 din, Crna Gora 1,50 Eur, BiH 3,00 KM, Makedonija 70 den, Hrvatska 12 kn, Slovenija 1,50 Eur, Grčka 2 Eur

cena:
119,00



broj 424
god. XVII, 13. jul 2017.
u partnerstvu sa **QUATTORUOTE**

**SAMO
UZ REVIJU
SAT PLUS
BESPLATNA
POMOĆ
NA PUTU!**

Polisa osiguranja
za celu Evropu



U CENTRU NAVAK
PROTIV ŠTOPERICE
**Seat Leon
Cup Racer**

DETALJI PUTA

HERCEG NOVI

**PATROLA DO
CRNE GORE
PREKO BIH**



VOZILI SMO
**Mercedes-Benz
E-klasse Cabrio**



VOZILI SMO
**NOVI NISSAN
QASHQAI**

▶ **LOŠI REZULTATI OBUKE OTVARAJU PITANJE IZMENE PROPISA
DA LI SE UKIDA PRVA POMOĆ?**



**Tehnički podaci
Golf 1.6 TDI**

• **Motor:** zapremina 1.598 cm³ – 4 cilindra, redno – maksimalna snaga 85 kW (115 KS) pri 4.000 o/min – maksimalni obrtni moment 250 Nm od 1.500 do 3.000 o/min • **Prenos:** prednji pogon – manualni menjač sa 5 stepeni prenosa • **Dimenzije i masa:** međuosovinski razmak 262 cm – dužina 426 cm – širina 179 cm – visina 149 cm – masa 1.301 kg

1.6 TDI

□ 4 cilindra, dizel □ 1.598 cm³
□ 85 kW (115 KS) □ 250 Nm pri 1.500–3.000 o/min.

*fabrički podaci

1.0 TSI

□ 3 cilindra, benzin □ 999 cm³
□ 81 kW (110 KS) □ 200 Nm pri 2.000–3.500 o/min.

*fabrički podaci

**Tehnički podaci
Golf 1.0 TSI**

• **Motor:** zapremina 999 cm³ – 3 cilindra, redno – maksimalna snaga 81 kW (110 KS) pri 5.000 o/min – maksimalni obrtni moment 200 Nm od 2.000 do 3.500 o/min • **Prenos:** prednji pogon – manualni menjač sa 6 stepeni prenosa • **Dimenzije i masa:** međuosovinski razmak 262 cm – dužina 426 cm – širina 179 cm – visina 149 cm – masa 1.237 kg



VOLKSWAGEN GOLF

KOME JOŠ TREBA DIZELAŠ?

Uz prezentaciju novog izdanja "golfa", Folksvagen ističe da je trocilindraš zapremine 1.0 litara sa motorom od 1,6 litara. Da li to znači da je najmanji motor u "golfovoj" ponudi postigao nešto bismo saznali odgovor na to pitanje, za redizajniranu sedmu generaciju "golfa" smo organizovali



□ HVALIMO +

• Tih i miran rad trocilindarskog benzina.
• Putnici u zadnjem delu kabine imaju svoje zasebne ventilacione otvore.



□ ZAMERAMO -

• Na zadnjoj klupi nema mesta za tri osobe zbog izrazito velikog centralnog grebena.
• Veliki broj sitnih dugmića na volanu ume da zbuni vozača tokom vožnje.

izuzetno mali potrošač, da je veoma elastičan i da osetno smanjuje masu vozila u odnosu na dizelaš što je donedavno bilo nezamislivo, pa učinio da mnogim vozačima uopšte ne treba dizelaš? Kako specijalni test potrošnje

Odrazali smo u vremenima kada su pojmovi „golf“ i 1.9 TDI bili neraskidivo vezani. Na stranu to što ova analogija samo pokazuje da odavno nismo mladi, ni mi ni „golf“, ali veza između ovog modela i dizel-motora bila je toliko jaka da smo negde podsvesno kao mladi mislili da postoje samo dve varijante „golfa“ – dizelaš i GTI verzija. Koja druga? Potom su došla vremena

u kojima je 1.9 TDI zamenjen 2.0 TDI motorom koji je od „golfovih“ dizelaša napravio skoro religiozne simbole Folksvagen. U međuvremenu mnogo toga se dogodilo i na globalnom planu, ali i sa samom kompanijom, koja sada pravi veliki zaokret. Taj zaokret najbolje pokazuje novo izdanje „golfa“. Ovo je redizajnirana verzija sedme generacije, koja, čim je počela svoj tržišni na-

stup, u našu redakciju je na ozbiljan test stigla kao električni automobil. Dakle, ne samo da nam novi „golf“, kao godinama unazad, nije došao najpre kao dizelaš, već smo prvi test radili sa vozilom koje uopšte nema motor sa unutrašnjim sagorevanjem. Kao da taj šok sam po sebi već nije dovoljan, na novom testu redizajniranog „golfa“ ispitivali smo verziju opremljenu trocilindarskim

jednolitarskim benzinskim motorom za koji Folksvagen tvrdi da će kod mnogih vozača zameniti potrebu za dizelašem. Kako je moguće da „folciki“ dizelaš više nije važan? Odgovor je da sa malo manjom masom u odnosu na dizelaš, a sa motorom od 110 KS, koji je uparen sa šestostepenim manualnim menjačem, „golf 1.0 TSI“ je pokazao da u najčešćim situacijama većini vozača nije potreban dizelaš sa malo većom masom, nešto manje „konja“ i petostepenim manualnim menjačem. Štaviše, pokazao je da nam nisu neophodna čak ni četiri cilindra.

Ruta puna izazova

A šta je sa potrošnjom? Odgovor na ovo pitanje pronašli smo u specijalnom testu u kome smo zamislili malo duži put oko

Beograda i kroz gužve glavnog grada, pa u svakom krugu prevezli nekoliko desetina kilometara. Tačnije, za volanom dva „golfa“, jednog opremljenog trocilindarskim 1.0 TSI benzincem i drugom sa 1,6 TDI dizelašem, krenuli smo od redakcije na Novom Beogradu, odmah se uputili ka autoputu koji nas je vodio ka kraju grada, odnosno ka obilaznici iza aerodroma. Na autoputu smo

vozili 120 km/h, a na obilaznici 100 km/h. Potom smo se popeli na Avalu, pa sa nje sišli ka Banjici i dalje se uputili ka centru grada – usred radnog dana. Usput smo mogli da se uverimo da je gradska vožnja „golfa 1.0“ u gustom saobraćaju podjednako laka i prijatna, kao i kod dizelaša. Tačnije, prijatna je na niskom broju obrtaja. Manualni menjač sa šest stepeni prenosa pruža ja-

(Ne)očekivan rezultat

Probijajući se kroz gužvu, stigli smo natrag u redakciju. Na ovaj način napravili smo krug od nepunih 75 kilometara koji je sadržavao i brzu vožnju i uspone i nizbrdice, kao i stani-kreni

► str. 32

Ne samo da je "golf" sa jednolitarskim trocilindrašem zabavan u vožnji, već mu je prosečna potrošnja niska – toliko da zaista može ozbiljno da zabrine dizelaše iz svoje porodice

Bez skrivenih razlika

Po potrošnji i performansama mali benzinac je dostojna zamena za dizelaša, pa se za nekoga ko razmišlja o kupovini nameće još i pitanje da li pri svakodnevnoj upotrebi ima još neke razlike koja je u vezi sa gorivom. U Srbiji je cena benzina nešto niža nego za dizel pa je u tom pogledu TSI u blagoj prednosti. Naravno, oba goriva su jednako zastupljena na pumpama, a i njihov kvalitet i poreklo se jednako kontrolišu kroz markiranje i monitoring kvaliteta.

situacije u gradskim gužvama. Kada smo izvezli jedan krug, napravili smo presek stanja, zabeležili prosečnu potrošnju, pa zamenili vozače. Onaj koji je vozio benzinac, seo je za volan dizelaša i obrnuto. Na ovaj način smo sprečili da na rezultate utiču njihovi različiti stilovi vožnje. Drugim rečima, ako je neko bio malo agresivniji na gasu u jednom vozilu, onda je takav bio i u drugom.

Važno je da su oba test-vozača imala zadatak da voze onako kako bi to činili u uobičajenoj svakodnevnoj vožnji. Dakle, niti da jure rekord niske potrošnje, ali i da ne podležu izazovima i provokacijama agresivnih vozača, odnosno da ne kreću sa semafora kao na trkama niti da bez razloga voze žustro. Sa druge strane, uvek su vozili maksimalno dozvoljenom brzinom, 50 km/h u gradu, a 120 km/h na autoputu. U oba vozila je klima-uređaj bio sve vreme uključen na automatski rad, sa zadatkom da održava temperaturu od 21°C. Oba test-vozača su kao prijatno iznenađenje isticala elastičnost trocilindraša, kao i to da im se dopalo što na autoputu mogu da izaberu šesti stepen prenosa, a ne samo peti, kao kod dizelaša. Na stranu njihovi utisci, ali šta kažu rezultati potrošnje? Na kraju, kada smo sabrali rezultate, odnosno ono što smo izmerili u dva naša kruga oko Beograda, jedan sa jednim test-vozačem, a drugi sa drugim, pokazalo se da je mali benzinac bio štedljiv poput dizelaša. Naime, razlika posle dva puta po 75 kilometara bila je samo 0,05 l/100 km u korist dizelaša. Da li je ovaj test pokazao da niko ne može da troši manje od dizelaša? Odgovor je da jeste. Ali, da li je trocilindarski jednolitarski benzinac dostojna zamena? Apsolutno jeste. ■ Test-ekipa revije SAT Plus

GOLF 1.0 TSI

Nenapadno drugačiji

Kako promeniti svuda pomaćo da bi sveukupan utisak bio mnogo bolji? Odgovor na to daje novo izdanje "golfa", koji je naizgled samo redizajniran, ali u stvari predstavlja potpun zaokret u kome će sve manje mesta biti za dizel-motore – nekada neraskidivo imidžom vezane za ovaj model. Prava je šteta što skromne spoljašnje izmene kriju da je reč o, praktično, potpuno novom proizvodu



Ovo nam je treći susret sa redizajniranim „golfom“. Kratko smo ga vozili na domaćoj prezentaciji čim je stigao na naše tržište, potom smo na dug test stavili električnu verziju, usput joj mereći i realnu autonomiju, ali se i igrali sa multimedijalnim sistemom koji dozvoljava da se neki elementi podešavaju prostim pokretom ruke. S obzirom na to da prepoznaje komande gestikulacijom ruke, u vožnji smo se sa „golfom“ igrali pantomime, a on je lako pogadao željenu radio-stanicu.

Iz tog razloga na novom druženju najveća pažnja nam je bila usmerena na mali motor. Kada mali benzinac radi na minimalnom broju obrtaja, utisak je kao da je ugašen. Nema nikakvih vibracija, a zvučna izolacija je sjajna. Kada start-stop sistem ugasi rad motora na semaforu, recimo, pa ga po stiskanju kvačila ponovo startuje, tek pri novom buđenju cilindra se oseći da ih je svega tri. Ako to zanemarimo, utisak je sjajan čim se premaši 1.500 obrtaja. Uz to, maksimalni obrtni moment od 200 Nm je rano dostu-

pan, pa je motor i iznenađujuće elastičan.

Tih i miran rad

Vožnja i u najvećim gužvama uopšte nije naporna – motor je elastičan kao da je dizelaš, a „brzine“ su izuzetno dobro raspoređene, pa na najbolji način naglašavaju elastičnost motora. Tačnije, nismo imali potrebe da često posežemo za ručicom menjača, jer je obrtni moment dobro raspoređen i u stanju da „podrži“ i najniže režime obrtaja u turističkom načinu vožnje. Recimo, kada smo na stazi vozi-

li 130 km/h, što je brzina kojom vozači najčešće voze na autoputu (iako je to malo iznad dozvoljenog), motor je radio na 2.850 o/min, što je za tri cilindra zaista nizak režim rada. Skoro svi drugi modeli sa tri cilindra koje smo vozili u ovim situacijama su uveliko premašivali 3.000 o/min. A kakav je u žustroj vožnji po stazi? Odgovor je, veoma dobar. U stanju je da se „zavrti“ do 6.400 obrtaja. U krivinama je okretan, ali je najvažniji utisak taj da je veoma intuitivan za vožnju. Za to zaslužuje i upravljač sa dobro po-

gođenom osetljivošću i pravilnim opterećenjem koji je uz to još i progresivan. Na kraju, celokupnu sliku automobila koji se precizno i lako vozi zaokružuje to što je „golf“ snižen za 15 mm.

Za svakog vozača

Nema neprijatnih iznenađenja, pa mu je glavna osobina to što je uravnotežen. To je u skladu sa imidžom koji generacijama neguje, da bude automobil „zamišljen“ za najširu moguću klimu. I zbog toga mnogi, bez potrebe da išta drugo objašnjavaju, kažu „golf je golf“. ■ R.S.P.

Na estetskom nivou, osim blago izmenjenog prednjeg dela gde se novine prepoznaju u drugačijim otvorima za vazduh i svetlima za maglu, sada se i na zadnjem delu nalazi LE osvetljenje

PERFORMANSE Živahni benzinac

Mali benzinac ima pet „konja“ manje od dizelaša i slabiji maksimalni obrtni moment, pa opet je osećaj u vožnji takav da se čini da je mnogo živahniji. Pravo objašnjenje za živahnost se pronalazi tokom brze vožnje na stazi, kada se prepoznaje da je šest stepeni manualnog menjača savršeno raspoređeno, mnogo bolje nego kod dizelaša koji ima ručni menjač sa jednim stepenom manje. Uz to, benzinac je za preko 60 kg lakši, pa se u oštrim krivinama i to oseća. Jedina prednost, doduše velika, koju ostvaruje dizelaš je u meduubrzanju u najvećem stepenu prenosa, odnosno u simulaciji situacije kada se tokom preticanja zaboravi menjač u najvećoj „brzini“. Tada je jedan stepen manje prednost, pa je dizelaš elastičniji.

PERFORMANSE izmerene na stazi VAIRANO kraj Milana

UBRZANJA		
0-60 km/h	0-100 km/h	0-130 km/h
4,80 s	10,50 s	17,60 s
400 m iz mirovanja (s)	17,40	
brzina pri izlasku (km/h)	129,40	
1 km iz mirovanja (s)	31,90	
brzina pri izlasku (km/h)	162,60	
ELASTIČNOST u VI		
70-90 km/h	70-120 km/h	70-140 km/h
7,60 s	18,30 s	27,20 s



ENTERIJER Komande pokretom

Kod ristajlinga „golfa“ naročito naglasak je stavljen na intervencije na multimedijalnom planu. Osim obnavljanja čitave game, novitet predstavlja komanda pokretom. To je možda očekivano za neki duplo skuplji premium automobil, ali je potpuna novost u „golfovom“ segmentu. Pokretom ruke u pravcu ekrana može da se aktivira čitav niz različitih funkcija – da se povlače horizontalno ispisni sa menija, da se menjaju stanice radija (one koje su već izabrane kao omiljene) ili pojedinačne pesme sa plej-liste, i tako redom. Kabina mu nije najveća u kategoriji, ali je u njoj, po već ustaljenim običajima auto-kuće, prostor na najbolji mogući način iskorišćen. Sprema postoji dosta dobra margina, čak i po visini, dok je klupa pozadi više zadovoljavajuća za samo dve osobe koje tu mogu da računaju i na okretno usmeravajuće otvore za klimu i ventilaciju.

Dizelaš je na testu pokazao neznatnu prednost u potrošnji, toliko malu da se opravdano dovodi u sumnju njegova isplativost



Potrošnja goriva na testu (l/100 km)

	prvi krug	drugi krug	prosečna potrošnja
benzin	5,50	5,60	5,55
dizel	5,60	5,40	5,50

Legenda

- vožnja autoputem brzinom 100-120 km/h
- vožnja regionalnim putem brzinom 60-100 km/h
- gradska vožnja brzinom od 50 km/h

