

# Wars, of Verwater?

Oor die vorige vier bladsye het jy gelees wat die reklame-mense oor die Volkswagen Golf 6 sê, en wil hê jy as potensiële koper moet weet. Maar die vraag is: Hoe voel hy in alledaagse gebruik – in draaie en pylreguit strekke, in buurte, verkeer en parkeerterreine. Dus van A na B met 'n ompad of drie tussenin... Ons toets eksklusief 'n 1,4 TSI op plaaslike bodem om uit te vind.



Foto's: Marc Bow

Ons eerste kennismaking met Volkswagen se toonaangewende 1,4 TSI-enjins was in die Tiguan (WIEL, September 2008). In daardie geval was dit die 1,4 twincharger, met beide 'n turbo en 'n drukaanjaer om 110 kW en 240 Nm op te wek.

Tóe was die WIEL-span van mening dat die enjin swaar trek aan die relatiewe groot, swaar bak van die Tiguan, boonop met alwiel-aandrywing, en dat die bestuurder hard moet werk om momentum gladweg te handhaaf. Dit

het ook 'n verbruikpremie tot gevolg gehad. Ons het dus uitgesien na die koms van die Golf 6 met dieselfde tegnologie, Volkswagen se poging om voldoende krag te verseker maar met laer verbruiksyfers, en – belangriker – lae CO<sub>2</sub>-uitlate om aan omgewingsreëls te voldoen. Hierdie twincharger-enjin is beskikbaar op die Golf 6 in die vorm van die 1,4 TSI Highline (R272 900), maar met kraglewering opgestoot na 118 kW/240 Nm. Dieselfde basiese enjin, slegs met turbo en met tussenkoeler, word in die 90 kW/200 Nm

1,4 TSI Trendline en Comfortline Golfs ingespan en sal straks die volume-modelle in die reeks word. Hul pryse is onderskeidelik R227 900 en R238 400.

Dieselfde enjins word in etlike Audi A3-modelle gebruik, maar in daardie uitvoering is die kraglewering 92 kW.

Gemeen aan die Golf se direkte mededinger op meganiese gebied, die Fiat Bravo met 1,4 liter T-Jet turbo-vierslinder (R224 000), blyk dit duur, veral omdat die Fiat oor effe meer standaard-kenmerke beskik. Soos in die



Bravo ingespan, ontwikkel Fiat se klein-maar-kragtige kragbron 110 kW/240 Nm, meer in die lyn met die twincharger se kraglewering.

Maar as die Tiguan swaar trek, sou die enkelturbo-1,4 genoeg wees vir die Golf 6, wat lankal nie meer 'n ligte motor is nie gegewe sy omvattende toerusting- en veiligheidsvlak?

Tog op papier beloof als goed. Maar werk dit in die praktyk? Skep die feit dat daar 'n turbo is, 'n onredelike verrigtingsverwagting? Met die 1,4 TSI se kragisyfers egter 14 kW en 52 Nm meer as die 1,6 liter se 75 kW/148 Nm, klink laasgenoemde maar papperig en wonder jy onvermydelik of daar nog plek in die reeks is vir die 1,6. Wie sou dit wou koop, al kos hy R214 000?

Met syfers van 6,2 l/100 km en 144 g/km het VW minstens geslaag in sy doel om onderskeidelik verbruik en uitlate in toom te hou – mits jy katvoet ry. Ten einde die maksimum 90 kW op te wek, moet die toere tot 5 000 r/min opgestoot word, hoewel dit onder gewone gebruik nie werklik nodig is nie omdat goeie rybaarheid verseker word deurdat die 200 Nm maksimum draaimoment reeds tussen 1 500 en 4 000 r/min ontwikkel word. Aldus VW is 80% van die draaimoment reeds van net bo luierspoed beskikbaar.

BlitsGids	Volkswagen Golf 1,4 TSI	Fiat Bravo 1,4 T-Jet
Enjintipe:	Gelid-4, turbopetrol	Gelid-4, turbopetrol
Verplasing:	1 390 cm <sup>3</sup>	1 368 cm <sup>3</sup>
Kragisyfers:	90 kW/200 Nm	110 kW/230 Nm
0-100 km/h:	10,13 sek.	8,86 sek.
Topsnelheid:	200 km/h*	212 km/h
Verbruik:	6,2 l/100 km*	8,6 l/100 km*
CO <sub>2</sub> -uitlate:	144 g/km*	200 g/km*
Basisprys:	R238 400	R224 000
Internet:	www.vw.co.za	www.fiat.co.za



\*Vervaardiger

Boonop bied die 1,4 TSI een van die hoogste draaimoment-syfers vir sy verplasingkapasiteit – 144 Nm/liter – en bied die turbo-aandrywing die bykomende voordeel dat kopers van die Golf op groot hoogtes bo seevlak nie veel aan enjinkrag verloor vergeleke met kusbewoners nie.

Anders as met die Tiguan hoef die lepel in die Golf glad nie dieper ingelê te word om die beste van die verrigtingspotensiaal te maak nie. Inteendeel, dit gaan versigtige bestuur kos om werklik ligte verbruiksyfers te haal tensy egalige oop pad-snelhede gehandhaaf word, aangesien die motor jou nogal nooi om hom te bestuúr. Dis nie 'n geval dat die turbo 'n verrigtingsverwagting skêp nie; die verrigting is daár.

Onder gewone gebruik bevredig die 90 kW-enjin dus heelwat, sodat die 118 kW-

Standaard-kenmerke	
Lugsakke	Voor, sykant, oorhoofs, knie
Veiligheid	ABS/EBD/ASR/ESP
Verkoeling	Lugversorger
Klankstelsel	Radio/CD/Aux
Sentrale sluiting	Ja
Alarm/immob	Ja
Togbebeer	Nee
Stuur-verstelling	Hoogte/diepte
Stipkeverstelling	Hand
Bekleding	Materiaal
Aantal sitplekke	5
Misligte	Agter
Sondak	Nee
Sensors	Geen
Parkeerhulp	Geen
Ligte	Halogeen met dagryligte
Isifix-hegpunte	Ja
Elektriese hulp	Spieëls/vensters

Volkswagen Golf 1,4 TSI

## SPESIFIKASIES VW Golf 6 1,4 TSI

ENJIN	
Silinders	Gelid-4, dwarsgemonteer
Brandstofvoevoer	Direkte elektroniese petrol-inspuiting, turbo, tussenkoeler
Boor x slag	76,5 mm x 75,6 mm
Verplasinginhoud	1 390 cm <sup>3</sup>
Drukverhouding	10 : 1
Kleppgang	DBNA, 4 kleppe per silinder
VERRIGTING	
Maks. drywing ISO (kW)	90 kW @ 5 000 r/min
Maks. wringkrag (Nm)	200 Nm @ 1 500 r/min
RATKAS	
Ratte vorentoe	Sesgang handrat
1ste rat	3,62 : 1
2de rat	1,96 : 1
3de rat	1,28 : 1
4de rat	0,97 : 1
5de rat	0,78 : 1
6de rat	0,64 : 1
Trurat	3,18 : 1
Finale aandrywing	4,06 : 1
Dryfwiele	Voorwiel-aandrywing
Hulpmiddels	Stabiliteits- en vasstrapbeheer
WIELE EN BANDE	
Padwiele	6,5J x 16 allooï
Handelsmerk	Michelin Energy Saver
Bandgrootte	205/55 R16 91V
Noodwiel	Volgrootte allooï
REMME	
Voor	288 mm geventileerde skywe
Agter	253 mm soliede skywe
Veiligheidsstelsels	Sluitveerremme met elektroniese remkragverspreiding en remhulp
STUUR	
Tipe	Tandstang en kleinrat met snelheid-sensitiewe elektriese kraghulp
Kant tot kant	3,0 draaie
Draaisirkel	10,9 m
VEERSTELSEL	
Voor	MacPherson-stutte, teenkantelstaaf
Agter	Veelskakel, krulvere, teenkantelstaaf
VERPLASINGSINHOUD	
Sitplekke	5
Brandstofenk	55 liter
Bagasieruim	256 – 1 080 dm <sup>3</sup>
WAARBORG EN DIENSINTERVALLE	
	3 jaar/120 000 km-waARBORG
	5 jaar/90 000 km-diensplan
	Dienste (km): 15 000



## Toetsnotas

TS: Hierdie voel soos 'n Golf 5, want dit is 'n Golf 5. As vorige eienaar van 'n 5 kan ek wel die vooruitgang waardeer wat Volkswagen in die gehalte van binne-ruim-materiale, verfyning en dinamika van die 6 gemaak het. En die enjin is 'n uitstekende voorbeeld van hoe afskaling goed kan werk, anders as met Toyota se Optimal Drive.



## Wat kan beter?

- Stilering kan meer gewaagd wees.
- 'n Meer mededingende prys?



Toetse uitgevoer met



**TOTAL**

You know where to turn



weergawe daarvan werklik goeie belofte toon. Hoewel ons nog hierdie kombinasie moet beproef, meen ons die R34 000 premie daarvoor (met meer geriefstoerusting) sal die moeite werd wees as bestuursbevrediging 'n prioriteit gaan wees – en as jy in ag neem dat 'n Golf 4 GTI tot nie lank gelede nie 110 kW ontwikkel het...

In die kajuit is die gevoel een van goeie vakmanskap en gehalte danksy die gebruik van instrumente en kontroles ontleen van die duurder Volkswagen CC, maar in ons rymotor het 'n paar panele nie ordentlik gepas nie en kan jy aan veral die deurbekleding en handvatsels sien VW het op produksiekoste probeer sny. Materiaal-bekleding is egter van 'n hoër gehalte, nou met sagter aanraak-gevoel.

Ons United-grys motor, met Comfortline-afwerking, se spesifikasievlak het ingesluit werklik gerieflike, ergonomiese sitplekke met goeie dy- en sisteun afgewerk in 'n koffie-beige Latte Macchiato Scout-materiaal, sowel as 16 duim Atlanta-allooiwiele – in kombinasie het dit saai vertoon en doen dit die Golf 6 se ontwerp glad nie gestand nie. (Trendline-modelle ry op 15" Wellingtons en die Highline op 17" Porto-allooiwiele). Opsies op ons motor was 'n multifunksie-stuurwiel en navigasie.

Wat opgeval het, was die stilte binne die motor teen snelheid – dis duidelik VW se klankdempings-maatreëls werp vrugte af – danksy die isolerings-voorrui, dubbele seëls en dikker isolasie om die modderskerms, voetholtes, middeltonnel, om die lugversorger en verhitter, en om die kattebak. Hoewel die enjin hoorbaar werk teen hoër enjinsnelhede, voel dit verwyderd van die kajuit.

Konsessies tot gerief sluit in 'n stuur wat vir hoogte en diepte verstel kan word, sowel as voorsitplekke wat 310 mm kan skuif en 60 mm vir hoogte verstel kan word. Dis maklik om 'n goeie bestuursposisie te vind.

Stuurgevoel is direk en pad-gestamp word nie maklik deurgevoer nie. Dieselfde geld die algemene ritgehalte, met goeie veerdemping wat 'n gesonde balans tussen goeie padgedrag en 'n gemaklik rit handhaaf.

## Gevolgtrekking

In die Golf 6 het ons nie 'n geheel nuwe motor verwag nie, eerder 'n ingrypend-verfynde Golf 5, en dis wat ons gekry het. Diegene bekend met Golf 5 sal gou die verskil in uitvoering agterkom wanneer ritgehalte, algemene dinamika en veiligheidsvlakke ter sprake kom.

Indien dit 'n eerste kennismaking met 'n Golf is, sal

## TOETS-UITSLAE

## VW Golf 6 1,4 TSI

SNELHEID (km/h)				
*Maksimum	200 @ 4 500 r/min			
Toerelimiër	6 000 r/min			
Snelheidsmeter	60 80 100 120			
Ware snelheid	55 73 92 111			
VERSNELLING (sekondes)				
0-40	2,41			
0-60	4,38			
0-80	6,67			
0-100	10,13			
0-120	14,19			
0-140	20,49			
1 km naellopie	31,52			
Eindsnelheid	165,4 km/h			
VERBYSTEK-VERSNELLING (sekondes)				
3de	4de	5de	6de	
40-60	3,06	4,29	6,07	10,45
60-80	3,09	4,21	5,41	7,06
80-100	3,27	4,34	5,93	7,65
100-120	4,02	4,77	6,38	8,79
120-140	6,19	5,73	7,76	10,61
VERBRUIK (EU-voorskrifte)				
Stad	8,2 l/100 km			
Hoofweg	5,1 l/100 km			
Gekombineerd	6,2 l/100 km			
Geskatte reikafstand	739 km			
CO <sub>2</sub> -uitlatings	145 g/km			
REMTOETSE				
100-0 (sek.)	2,77/2,95 (beste/swakste)			
Gemiddeld van 10	2,82 (baie goed)			
<small>(Gemeen in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n goeie teeroppevlak)</small>				
GERAASVLAKKE (dBA)				
Luier	34			
60 km/h	54			
120 km/h	61			
VERRIGTINGSFAKTORE				
Drywing/massa (W/kg)	68			
Drywing/liter (kW/liter)	65			
Wringkrag/liter (Nm/liter)	144			
Vooroppervlak (m <sup>2</sup> )	2,64			
Sleuroëffisiënt (Cd)	0,31			
Massa soos getoets (kg)	1 314			
Gewigsverspreiding v/a (%)	60,9/39,1			
<small>(Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kragleweringsyfers)</small>				
TOETSOMSTANDIGHEDE				
Hoogte	Seevlak			
Weer	Helder, matig, ligte bries			
Odolering	2 670 km			

16/20

die bougehalte (hoewel jy hier en daar kan sien dinge kon, wat afwerking betref, bietjie beter gedoen word) en gevoel van weelde en voorkoms geval. Die binne-ruim vertoon netjies, en die leen van onderdele by die duurder modelle in die stal is geen slegte ding nie. Dis wat nodig is as die Golf die standaard in sy segment wil bly.

Wat ons betref, is die Golf dus steeds die motor waaraan ander gemeet kan word. Ons is net bekommerd oor die feit dat 'n Audi A3 met dieselfde enjin as hierdie TSI vir R20 000 meer aangeskaf kan word. Die prestige-waarde van die vier ringe tel vir baie, al is daar 'n toerusting-verskil.

'n Laaste gedagte: met daardie Touareg-agterkant en voorkant haas identies aan die 2010 Polo, meen ons die altyd-herkenbare Golf het in 'n mate sy identiteit verloor. Die WIEL-span is gewoon daaraan dat mense stilhou en staar wanneer ons met 'n heel nuwe motor die rondtes doen. Miskien was dit die anonieme grys van ons TSI, maar hierdie keer het niemand eens twee keer gekyk nie... ■