



## A 30 milliomodik Golf

Történelmi esemény, hogy a 30 milliomodik Golf legördült a Volkswagen wolfsburgi gyárának szerelőszalagjáról, ami új rekord minden idők legsikeresebb európai autója történetében. Az „ős-Golf” gyártása 1974 tavaszán vette kezdetét, s azóta az elmúlt 39 esztendő minden egyes napján átlagosan több mint kétezer Golf talált gazdára. A 30 milliomodik példány egy Golf TDI BlueMotion; melynek átlagfogyasztása mindössze 3,2 liter 100 kilométerenként, s ezzel az eddig valaha készült legtakarékosabb Golf is egyben.

Prof. Dr. Martin Winterkorn, a Volkswagen AG igazgatótanácsának elnöke, hivatalosan is átvette az aktuális Golf 2013-as „Év Autója” („Car of the Year 2013”) kitüntetését a tekintélyes szervezet 60 tagú nemzetközi zsűrijétől. Mint Martin Winterkorn a két eseménnyel kapcsolatban kiemelte: „A Golf története az autók fejlődésének története is egyben. Olyan technikáival, mint az egyes Golf biztonságos fronthajtása, a hármas Golfban bemutatkozott TDI, a négyes Golfnál indult elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESP) és kettős tengelykapcsolós sebességváltó vagy éppen a legújabb generáció szériában kínált másodlagos ütközésvédelme, ez az autó min-

dig is 'demokratizálta' a műszaki fejlődést. Az optimális biztonság és kényelem, valamint az élvezetes vezetés a Golfnak köszönhetően már nem pénz kérdése. 'Bestsellerünk' ezzel hű maradt nevéhez, a Volkswagenhez.” A Golf mind a hét generációja történelmet írt.

**Golf I (1974–1983):** „Valóságos forradalommal kezdődött 1974-ben” – emlékszik Klaus Bischoff, a Volkswagen márka vezető formatervezője: „A Bogártól a Golfig vezető út valóban forradalminak számított, a lég-hűtésű farmotorról a vízhűtésű orrmotorra, illetve a hátsókerék-hajtásról a fronthajtásra való átállás egészen újszerű alapkoncepciót jelentett. A Volkswagen formatervezői eközben – Giorgio Giugiaro legendás terve alapján – a kerekről a szögletes formákra váltottak.”

**Golf II (1983–1991)** – A Golf, amelyben a Volkswagen olyan technikákat indított újtukra, mint a szabályozott katalizátor (1984), a blokkolásgátló (ABS) (1986) és az összkerék-hajtás (1986). E generációjával a modellsorozat végérvényesen legendává avanszolt: „A Golf történetének egyik legfontosabb pillanata volt, amikor a vezetőség az egyes Golf formáinak továbbfejlesztése, s e gének alapján a Golf II megalkotása mellett döntött” – hangsúlyozta Marc Lichte, a Volkswagen első számú karosszéria-formatervezője. „Ezzel kezdődött minden, így teremtette meg a Volkswagen a modellsorozatot folyamatos fejlesztésének alapjait.”

**Golf III (1991–1997)** – A harmadik generációval a Volkswagen 1991-ben a biztonság terén nyitott új korszakot. A Golf III volt ugyanis a modellsorozat 1992-től úttörőként első légzsákokkal kínált tagja, másrészt a karosszériaépítés jelentős fejlődése az ütközésvédelmi tulajdonságai tekintélyes javulásához is vezetett. E nemzedék során jelent meg a TDI-motor is a Golf kínálatában (1993).

**Golf IV (1997–2003)** – A Volkswagen-csoport akkori vezető formatervezője, Hartmut Warkuß idejében kristályosodott ki az a nagy pontosságú dizájn, amely vé-



gül a feltörekvő Volkswagen jövője felé mutatta az utat. Napjainkban a Golf IV stílusikonként, s a teljes modellsorozat szempontjából is iránymutató modellként szerepel a szakemberek körében. Ez a Golf azonban olyan fejlett technikáival, mint az elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC) (1998) vagy a kettős tengelykapcsolós sebességváltó (2002) miatt is jövőbe mutatónak bizonyult.

**Golf V (2003–2008)** – A Golf, amely kényelmével, dinamikájával és mindenekelőtt minőségével jó néhány középkategóriájú modellt is maga mögé utasított. Hatásosan igazolta a lézerhegesztéssel készült karosszéria szilárdságát a 2003-ban bemutatott Golf V 35 százalékkal megnövelt torziós merevsége. Az első Golf BlueMotion (4,5 l/100 km) 2007-ben ugyancsak a Golf V alapjain született meg.

**Golf VI (2008–2012)** – A szintén lézerhegesztésű karosszéria olyan biztonságosnak bizonyult, hogy a maximális, vagyis az ötcsil-

lagos minősítést szerezte meg az EuroNCAP töréstesztjein. A TSI-motorok megjelenése és a turbódízelről (TDI) a common rail rendszerekre való áttérés fokozott menetdinamikai képességek mellett eredményezett alacsonyabb üzemanyag-fogyasztást. Pozitív értelemben számított éllóvasnak e téren a második Golf BlueMotion, ez esetben már csupán 3,8 literes átlagfogyasztással 100 kilométerenként.

**Golf VII (2012 óta)** – A hetedik Golf akár 100 kilogrammal is könnyebb lehet elődjénél. Motorváltozattól függően tüzelőanyag-fogyasztása akár bő 23 százalékkal is az előző nemzedéké alatt alakulhat. E folyamat bajnoka a 30 milliódodik példányként a szerelőszalagról legördülő Golf TDI BlueMotion, 100 kilométerenként mindössze 3,2 literes átlagos üzemanyag-fogyasztással. A Golf VII minden bizonnyal olyan alsó-középkategóriájú autóként vonulhat majd be a történelembe, amelyben új vezetői segédrendszerek egész serege mutatkozott be.



Ilyen például a proaktív utasvédelem és a balesetet követő másodlagos ütközéseket megelőző funkció. Ezek olyan technikák, amelyek korábban sokkal inkább a felső-, semmint az alsó-középkategóriájú modellek kiváltságai lehettek. Ez pedig megint csak nem más, mint a műszaki fejlődés „demokratizálása”.

## Újautó-értékesítés 2013. május

A JATO Dynamics újautó-forgalombahelyezési összesítése szerint 2013. május hónapban összesen 5034 darab új személygépkocsi, valamint 799 darab 3,5 tonna össztömeget nem meghaladó kishaszongépjármű került forgalomba. Az év első öt hónapjában összesen 22 318 új személyautó és 3796 új kishaszongépjármű került a magyar utakra.

A személygépjárművek esetén ez a forgalomba helyezési mennyiség a tavaly májusi számoknál 9%-kal nagyobb. Az első öt hónap összesítésében 3%-kal kevesebb autó került forgalomba, mint a megelőző év azonos időszakában. A kishaszongépjárművek esetén

	Top 10	Május	Cég	Magán-személy
1	Ford	669	84%	16%
2	Volkswagen	585	73%	27%
3	Skoda	526	85%	15%
4	Opel	512	63%	37%
5	Fiat	361	91%	9%
6	Dacia	331	54%	46%
7	Renault	323	61%	39%
8	Peugeot	306	83%	17%
9	Toyota	391	49%	51%
10	Nissan	260	77%	23%

**A céges-magán eladások megoszlása a következőképpen alakult a 10 legeredményesebb márka esetén**

az előző év májusi eredményeihez képest 4%-os visszaesés történt, az első öt hónapot figyelembe véve a számok 13%-kal kisebbek.

Májusban a legsikeresebb autómárka (személyautó és összes haszongépjármű) a Ford volt, 669 darabszámmal, a 2013-as évben május hónappal bezárólag is a Ford került ki győztesen 2930 db-os össz forgalomba helyezéssel, mellyel a hazai piac 11%-át sikerült lefednie a márkának.

Modellszinten a legtöbb Skoda Octaviából kelt el májusban (265 darab), az éves modellranglistát is az Octavia vezeti 1,161 db-os eladással.

A magyar gépjárműpiac céges és magáneladások tekintetében továbbra sem mutat számottevő változást. Az újautó-forgalombahelyezések többsége, 73% céges, míg a magáneladások a piac 27%-át teszik csak ki.

Összehasonlítás végett a válság előtti 2008-as év májusi eredménye a 2013-as év azonos időszakának 250%-a volt, tehát 14 942 db személyautó és haszongépjármű talált gazdára.

A 2013-as év hátralevő 7 hónapja azonban nem kecsegtet nagy reményekkel, ugyanis a potenciális magánvásárlók azon része, akik a 2008-ig tartó hiteldömping során adósdottak el, még sokáig nem várhatók vissza a szalonokba, valamint a jelenleg is aránytalanul túlsúlyban lévő céges és flottavásárlások területén sem várható kiemelkedő volumennövekedés. Rövid távon sem kecsegtetőek a kilátások, ugyanis az elkövetkező 3 nyári hónapban sem a magán-, sem a flottavásárlóktól nem várható kiemelkedő aktivitás az újautó-vásárlás terén.

További információ:  
hungary.enquiries@jato.com

