

Ubijalec dizlov

Tokrat so Volkswagnovci prekosili sami sebe. Motorček, ki se skriva v nosu tega Golfa, je stvar, o kateri ste ves čas sanjali.

Vem, kaj vas bega; to, da je najmanjši v paleti. Pa še bencinski povrhu.

Kombinacija, ki v današnjem času ne obeta prav veliko, kajne? Ne nazadnje to dokazuje tudi Golfov cenik. Osnovnega motorja s 55 kilovati (75 KM) v njem sploh ni. In kako je lahko nekaj, narejeno na enaki osnovi, naenkrat zanimivo? Pa ne samo zanimivo, vrhunsko!

No ja, zadeva vseeno ni tako preprosta, kot se zdi. Res je, da sta oba motorja prostorninsko enaka. In res je tudi, da imata oba enako razmerje med vrtino in gibom (76,5 x 75,6 milimetra), ampak popolnoma enaka nista. Kvečjemu podobna. Da so pri Volkswagnu lahko predstavili

tem, ki poganja Golfa GTI in nosi oznako TFSI. Zadeva se je obnesla! Tehnologija FSI in turbopuhalo sta dala pričakovane rezultate. Nastopila je tretja faza. V roke so vzeli osnovni motor iz palete, ga dodelali, mu nadelali že preizkušeno tehnologijo ter ga okrepili z mehanskim kompresorjem. In zdaj pozor - ta 'mali' motor pri komaj 1.250 vrtljajih v minuti postreže z 200 Nm navora, 250 vrtljajev višje kompresor in turbopuhalo dosežeta največji tlak (2,5 bara) in pri 1.750 vrtljajev je že na voljo vsa količina navora (240 Nm), ki v ravni črti vztraja vse do številke 4.500. Osupljivo!

Še toliko bolj, če vemo, kaj se medtem dogaja pod motornim

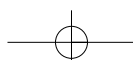
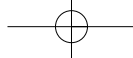
pokrovom. Kompresor in turbopuhalo imata točno določeni nalogi. Prvi skrbi za odzivnost v spodnjem delovnem območju in drugi v zgornjem. Da to deluje, so ju postavili zaporedno. Toda največji izziv je inženirje šele čakal. Delovanje obeh so morali še uglasiti. Kompresorju v spodnjem območju turbopuhalo pomaga le znatno. Pri 2.400 vrtljajih vlogi obrneta, od 3.500 vrtljajev pa je polnjenje v celoti prepuščeno turbopuhalu. Vendar delo kompresorja s tem ni končano. Če vrtljaji padejo pod številko 3.500, priskoči na pomoč in poskrbi, da agregat ponovno zadihaja s polno sapo. To mu omogočata elektromagnetna sklopka znotraj vodne črpalke, ki nadzoruje njegovo



»Ta 'mali' motor pri komaj 1.250 vrtljajih v minuti postreže z 200 Nm navora.«

prostorninsko majhen motor s tako ogromno zalogo moči - na liter prostornine TSI zmore 90 kilovатов (122 KM) - se je moralo najprej zgoditi nekaj povsem drugega. Razviti so morali tehnologijo neposrednega vbrizga bencina (FSI), ki ločuje sesanje zraka od vbrizgavanja goriva. Tako so lahko izpolnili vedno strožje predpise glede obremenjevanja okolja. Nato je nastopila druga faza. Neposredni vbrizg goriva so združili s sistemom prisilnega polnjenja. To so storili pri večjem 2,0-litrskem štirivaljniku, tis-





Test | Volkswagen Golf 1.4 TSI GT



delovanje, in poseben ventil, ki z odpiranjem in zapiranjem lopute usmerja dotok svežega zraka. Enkrat h kompresorju in drugič neposredno k turbopuhalu.

Stvar v praksi torej sploh ni preprosta, najbolj presenetljivo pri vsem tem pa je, da se motor, razen v izjemnih trenutkih, vede prav tako kot atmosfersko polnjeni. Kaj se v resnici dogaja pod motornim pokrovom, voznik sploh ne sluti. Motor skozi celotno delovno območje vleče agresivno, pri 6.000 vrtljajih doseže svojo največjo moč (125 kW/170 KM) in se, če je potrebno, brez težav zavrti do številke 7.000, kjer elektronika prekine vžig.

Kaj to pomeni v praksi, je z besedami težje opisati. Tudi številke o zmogljivostih, ki, mimogrede, povsem držijo (mi smo izmerili celo za desetinko sekunde boljši pospešek z mesta do 100 kilometrov na uro) verjetno niso dovolj, da bi dobili pravo predstavlo. Še najnazorneje vse skupaj opiše gumb, ki ga najdemo na sredinskem grebenu in na katerem je izpisan znak W. Pri starejših modelih samodejnih menjalnikov so ta znak uporabljali za zimski (winter) program, ki je lahko zmanjšal motorni navor na pogonskih kolesih, toda pri avtomobilih z ročnimi menjalniki tega še nikoli nismo videli. Do zdaj!

Torej, vam je postalo jasno, kaj so v svet poslali Volkswagnovci? S čim podobnim niso okitili niti svojih naj-

bolj navitih dizlov. Zanje pa vemo, da so zaradi svoje zasno-ve 'navorsko' zmogljivejši. Toda, razlog za to moramo iskati drugje. Vzemimo za primer motorja, ki sta po moči povsem primerljiva: bencinskega 1.4 TSI in dizelskega 2.0 TDI. Oba dosežeta največji navor pri 1.750 vrtljajih v minuti. Pri enem to pomeni 240 in pri drugem 350 Nm. Toda pri TDI-ju začne navor, zatem ko doseže vrh, padati, največjo moč pa motor doseže že pri 4.200 vrtljajih v minuti. Tam, kjer bencinar še vedno ohranja nespremenjeno količino navora in kjer njegova moč sploh še ne stopi v ospredje. Delovno območje največje moči je tako veliko širše, to pa na spolzkih podlagah lahko pomeni veliko več dela z obvladovanjem vozila. Kako velike so pri TSI-ju obremenitve, ne nazadnje priča podatek, da so morali blok motorja in vitalne dele iz lahkih litin nadomestiti z novimi iz trdnega jekla, maso motorju pa so po drugi strani zmanjšali z aluminijasto glavo.

Ni dvomov, veliko užitek, kot jih pričara ta Golf, boste našli le v redkih avtomobilih tega razreda. K temu pripomorejo tudi nižje podvozje (15 milimetrov), večja kolesa (17 palcev), širše gume (225/45 ZR 17), športni sedeži in šest-stopenjski menjalnik, ki sodijo v paket opreme GT, ampak glavino užitek še vedno lahko pripišemo motorju. Motorju, ki bo v prihodnosti skoraj zagotovo pokopal dizle. ■

Volkswagen Golf 1.4 TSI GT

CENA: (Porsche Slovenija)
Osnovni model: 5.395.000 SIT
Testno vozilo: 5.617.000 SIT

Moč: 125 kW / (170 KM)
Pospešek: 7,8 s
Največja hitrost: 220 km/h
Povpr. poraba: 10,0 l/100 km

**avto
magazin**

NAŠE MERITVE

(T=17 °C / p= 1020 mbar / rel. vl.: 49 % / Gume: 225/45 ZR 17 W (Dunlop SP Sport 01 A) / Stanje km števca: 5004 km)

Vozne lastnosti

Pospeški s
0-100 km/h: 7,8
402 m z mesta: 15,6
(146 km/h)
1000 m z mesta: 28,5
(184 km/h)

Prožnost

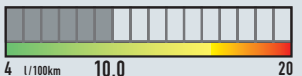
s
50-90 km/h (IV/V): 6,0/8,0
80-120 km/h (V/VI): 8,1/10,2

Največja hitrost

220 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km
najmanjše povprečje 9,2
največje povprečje 12,4
skupno testno povprečje 10,0

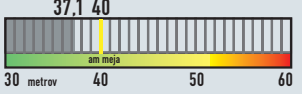


Trušč v notranjosti

dB
Prestava III. IV. V. VI.
50 km/h 57 56 55 55
90 km/h 66 65 64 63
130 km/h 71 68 67 66
Prosti tek 37

Zavorna pot

m
od 100 km/h: 37,1
(AM meja 40 m)



Napake med testom

- brez napak

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ široko delovno območje motorja
- ▲ sinhronizacija delovanja kompresorja in turbopuhala (ni turbo luknje)
- ▲ napredna tehnologija
- ▲ užitek v vožnji

- ▼ neuporaben merilnik polnilega tlaka
- ▼ ni merilnika za temperaturo hladilne tekočine in olja

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski tlačno polnjen s turbinskim in mehanskim puhalom - gibna prostornina 1390 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 6000/min - največji navor 240 Nm pri 1750-4500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 ZR 17 W (Dunlop SP Sport 01 A).

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, štiri prečna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 10,9 m.

Mase: prazno vozilo 1271 kg - dovoljena skupna masa 1850 kg.

Mere: dolžina 4204 mm - širina 1759 mm - višina 1485 mm - prtljajnik 350-1305 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,9 s - poraba goriva (ECE) 9,6/5,9/7,2 l/100 km.

DIAGRAM MENJALNIKA:

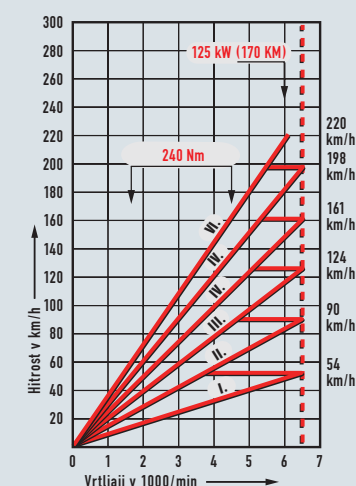
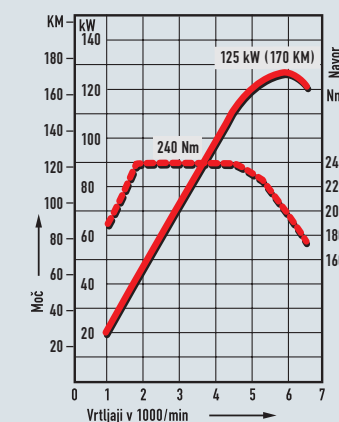


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Ah, kaj bi govorili. To, kar v sebi skriva ta Golf, boste drugje le stežka našli. 90 kilovatov (122 KM) na liter prostornine. Je treba sploh še kaj dodati?

Končna ocena

Ne primerjajte cene in prostornine motorja, ker se vam račun ne bo izšel. Raje primerjajte ceno in zmogljivosti tega motorja. Golfa 1.4 TSI GT boste našli skoraj povsem v vrhu - tik pod Golfom GTI. In še nekaj: motor, ki se skriva v nosu, je v tem trenutku tehnološko daleč najnaprednejši bencinski motor. To pa tudi nekaj pomeni, kajne?