

Volkswagen golf

Po novem: večji, hitrejši, varčnejši!

Tisti majski dan leta 1974 je bil zgodovinski: pri Volkswagenu so znameniti hrošč zamenjali z golfom. Hroščev so v celem prodali 22 milijonov, golfov pa dostaj, torej v piclem desetletju, več kot 5 milijonov. Dokaz več, da je bila zamenjava pametne sorte domislisa.

Seveda so avtomobilski časi zdaj zahtevnejši, kot so bili včasih: konkurenca in kupci ne dajo razvojnim oddelkom niti sekunde miru. Za VW golf ni bilo več težko uganiti, da sodi med zastarelejše

primerke svojega razreda in svoje sorte. Če drugega ne, karoserijsko aerodinamiko ($CW=0,42$) je prehitel čas, za največje hitrosti in porabe goriva je postala neugodno nemoderna. Zato in zaradi dolge vrste bolj ali manj pomembnih reči so zadnjih pet let snovali novi golf. In ga – pred dnevi – krstili!

Novinec je za 17 centimetrov daljši, za 5,5 centimetra širši in ima za 7,5 centimetra večjo medosno razdaljo ter za 2,3 centimetra (spredaj), oziroma 5 centimetrov (zadaj) širša koloteka kot stari golf. Karoserija ima cel kup podobnosti z nedavno prenovljenim polom in je – na račun položnejše

prednje šipe, večjega prednjega spojlerja in natančnejših obdelav na robovih – odlično aerodinamičnejša z ugodnim količnikom zračnega upora $C_x=0,34$, kar je za ta avtomobilski razred zares vzpodbuden podatek.

Čeprav se očem ne zdi, je novi





golf povsem na novo zasnovan avtomobil: večje zunanje mere so omogočile več prostora za kolena in glave na zadnji klopi, pa tudi prostornejši prtljažnik z normnimi merami 336/1170 litrov, seveda ob prilagodljivi zadnji klopi z razpolovljivim naslonjalom.

Prednja prema z vzmetnima nogama je z daljšimi gibi vzmeti naklonjena udobju, novo zadnjo poltogo premo pa so si sposodili pri passatu. Prostor med njo in karoserijo so skoraj v celoti izpopolnili s spretno prilagojeno 55-litrsko plastično posodo za gorivo, vdrtno nad njo, torej v prtljažniku, pa z zasilnim rezervnim kolesom (kdor bo doplačal, bo lahko dobil tudi običajno rezervno kolo). Izboljšali so sedeže, vratne obloge in nekatere tiste elemente, ki v prostoru za potnike koristijo boljšemu počutju, polepšali in izpopolnili so pa armaturno ploščo ter volanski obroč. Čeprav je novi golf zdaj težji od starega, bo vožnja z njim varčnejša kot prej. Na voljo je s šestimi različno močnimi motorji: s štirimi bencinskimi in z dvema dizelskima.

Osnovna motorna različica zdaj ni več 1,1-litrski motor s 50 KM, ampak iz 1,05 litrskega motorja HCS (kratica za visoko kompresij-

sko oznako) razviti 1,3-litrski bencinski štirivaljnik, ki zmore 55 KM pri 5400 vrtljajih v minuti. Naslednja ponudba je 1,6-litrski motor s 75 KM pri 5000 vrtljajih v minuti, največji, 1,8-litrski štirivaljnik pa nastopa v dveh različicah: z uplinjačem in 90 KM v golfu GLX (kar pomeni tudi luksuznejšo opremo) in z vbrizgavanjem goriva ter 112 KM v golfu GTI, kateremu bodo za doplačila dodajali nizkopresečne gume na lahkih platiščih.

Običajni 1,6-litrski dizel zmore 54 KM pri 4800, različica s turbinskim polnilnikom pa 70 KM pri 4500 vrtljajih v minuti. Štiri in petstopenjski menjalniki so naravnani na varčevnaje – a kljub temu tudi na dovolj velike končne hitrosti. Tako zmorejo najnovejši golfi največje hitrosti od 151 do 191 km na uro, pospeške od 0 do 100 km na uro v 18,7 (dizel) do 9,7 (GTI) sekunde ter normne porabe goriva od 4,3/6,1/6,1 litra na 100 km (turbo-dizel), do 5,7/7,5/10,9 litra na 100 km (GTI).

Novi golf je za oči prijeten, na tržišču pa spet močno konkurenčen avtomobil. V Wolfsburgu, na spodnjem Saškem, kjer so ga naredili, pa si lahko oddahnejo: zdaj je tudi golf avtomobil za štiri ali pet ljudi!

M. ČESENJ

