



Volkswagen golf CL syncro

Volkswagen golf je eden izmed tistih dostopnejših avtomobilov, ki zmore ugajati zelo pestri paleti okusov. Saj je na voljo z dvojimi ali štirimi vrati ob straneh; pa z bencinskimi motorji od 1,3 do 1,8 litra, vključno različico s 16 ventili; pa s katalizatorji ali brez njih; pa z dizlom ali s turbo-dizlom; in, od lanskega februarja dalje, tudi s štirikolesnim pogonom. Če ste že obenem še alternativna oblika v podobi jette, potem se ta del Volkswagrove ponudbe, jasno, podovoj!

SOČASNOST

Stalni pogon na vsa štiri kolesa

ma špartansko opremljen, če seveda ne štejem doplačilnih dodatkov, kakršni so dvoje zunanjih ogledal (z ročnim nastavljanjem od znotraj), po višini nastavljen vozniški sedež, po tretjini deljivo zadnje nalonjalo, servoojačevalnik vo-

lana, zavorni dodatek ABS, ki ga je po želji mogoče izklopiti in tako dalje. Kdor hoče, si lahko zaželi tudi še imenitnejše dodatke, seveda za posebno doplačilo. Ampak v osnovi golf CL syncro ni takšen, da bi že od daleč vzbujal zavist.

Voznik na primer dobi čisto običajno golfovsko okolje, z udobnimi razdaljami med volanskim obročem, pedali in prestavno ročico, ter z za oči malce »stlačeno«, sicer pa zelo pripravno razporejeno armaturno ploščo, ki na majhnem prostoru dosegljivo združuje vse potrebne merilnike in stikala, z doplačanim radijskim sprejemnikom vred.

Testni syncro je ponujal le tri vrata, kar resda otežuje pristop k zadnji klopi, ne zmanjšuje pa njegove prostorske vrednosti nasploh. To pomeni, da je v njem dovolj srednjera-zrednega udobja za štiri ali pet oseb, malce manjši kot sicer pa je prtljažnik – seveda na račun tudi k zadnjima kolesoma speljane motorne moči.

Prav VW golf syncro, torej različica s štirikolesnim pogonom, je močno prispeval k sočasnosti celotne in tudi času primerne ponudbe. Kupcem pa omogočil, da se zaradi moderno zasnovanega štirikolesnega prenosa moči ni potrebno stegovati v višje vrednostne razrede.

Zato je golf syncro naprodaj le z neprezahtevnim, a še dovolj zmogljivim 1,8 litrskim štirivaljnikom, ki črpa gorivo s pomočjo uplinjača, in s samo z neprestičnimi paketi opreme.

Testni avtomobil je pomenil srednjo možnost, torej syncro CL, a je bil še vedno razmero-



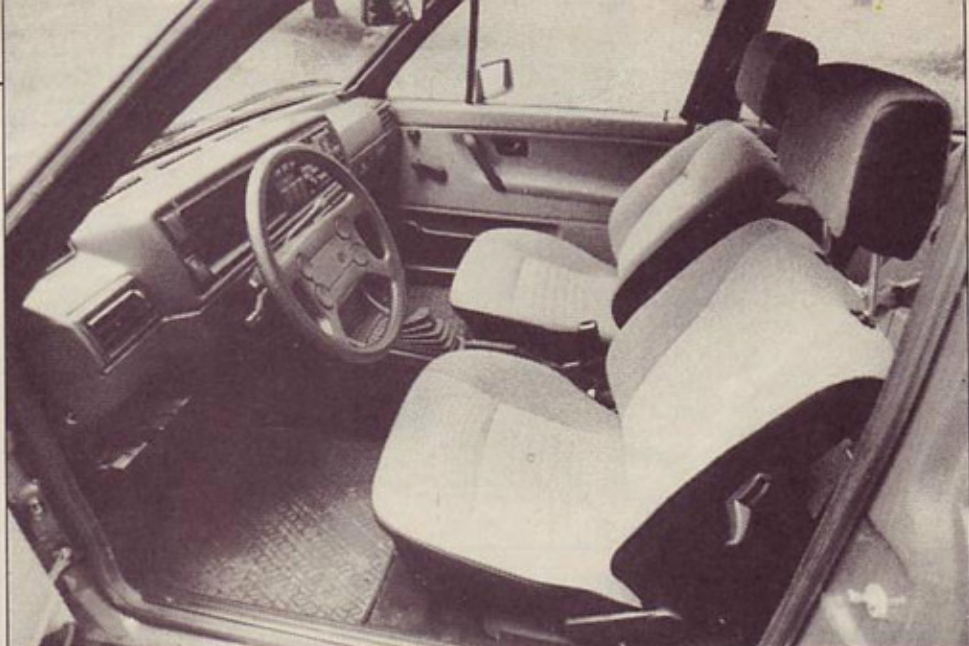
Kokpit: čisto vsakdanje okolje

In že smo pri bistvu tega vozila: syncro pomeni sočasnost predvsem pri pogonski zasnovi, ne glede na to, da sodi ta zasnova med preprostejše, a zelo učinkovite in sproti se prilagajajoče trenutnim okoliščinam pod kolesi. Pogled k vznožju tega golfa razkrije: prečno nameščeni prednji diferencial z za 90 stopinj zasukanim izhodom proti tridelni kardanski gredi; blok med zadnjima kolesoma, ki vsebuje viskozno sklopko, prosti tek, in zadnji diferencial; pa seveda zadnji pogonski polosi, na novo obdelani zadnji del karoserijskega dna, na novo obli-

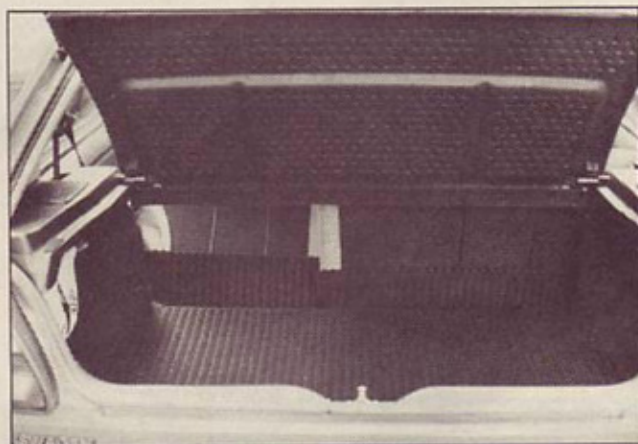
kovano zadnjo premo (s posebnimi vodili kot pri passatu syncru), pa tudi novo posodo za gorivo, večje zavorne bobne ter trše vzmeti in stabilizatorja. Poleg napisov »syncro« spredaj in zadaj, oznanjajo ta avtomobil tudi obrobljeni blatniki in prednji spojler (tako kot pri golfu GTI).

Srž delovanja štirikolesnega pogona je v viskozni sklopki. Kadar imata prednji kolesi povsem zanesljiv stik s tlemi, je njena vloga minimalna in največji del motornega navora ostaja v nosu vozila – tako kot je pri golfih na splošno v veljavi. Vsakršno poslabšanje kolesnega oprijema na tleh pa sproži viskozno sklopko. Na zelo drsni podlagi se to lahko zgodi do povsem sklenjene porazdelitve moči v razmerju 50:50 med obema osema. Za vse vmesne in sproti prilagajoče se možnosti pa skrbijo v vrsto zložene lamele v tej sklopki in lastnosti silikonskega olja med njimi.

In tako, vidite se VW golf syncro sproti ter zelo urno spreminja iz avtomobila s skorajda prednjim pogonom v zmogljiv štirikolesnik v pravem pomenu besede, ki zna biti zelo dolgo in zelo prepričljivo kos tudi zelo slabim kolesnim podlagam, naj si gre za spolzek asfalt, za pesek ali za snežno-ledene težave. No, za sneg in led med našim testom ni bilo priložnosti (zato



Notranjost: izdatno udobje srednjega razreda



Kombi-limuzina: odmična polica, deljivo zadnje naslonjalo

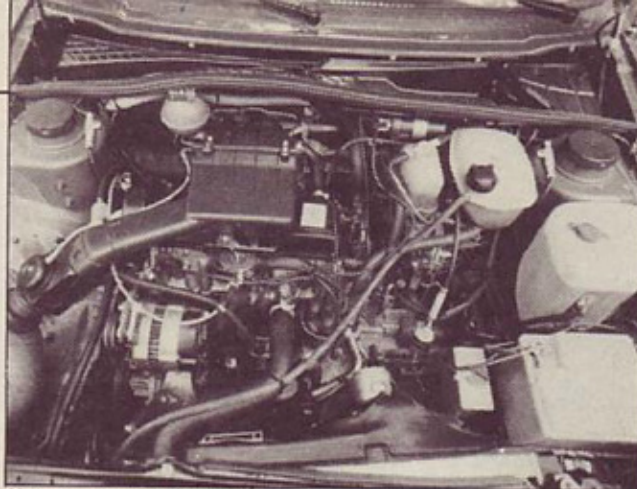
glede teh okoliščin verjame-mo tovarniškemu preskusom), pač pa smo golf syncro veliko in brez prizanašanja vozili po makadamskih tleh. In zdaj dobro vemo: syncro streže z rahlim priokusom prednega pogona, kar pomeni, da mu je volan – na večjem delu ovin-kov – potrebno dodajati. Le, kadar se prenos moči zelo odločno prevesi tudi k zadnjima kolesoma, postane avtomobil povsem nevtralen, pa ga je tako dovolj zlahka mogoče iz-veleči tudi iz navidez že skoraj





»odpisanih« položajev. Malce nenavadne so okoliščine le te da, ko se znajde na nezanesljivih tleh samo ena od vzdolžno gledanih polovic vozila, torej obe kolesi z iste strani avta. V takšnih razmerah je »sinhronizacija« malce v zamudi, pa utegne nevesčega in na to nepripravljenega voznika zmešati. Neobvladljiv pa syncro tudi takrat ni.

Je pa res: kdor je do syncra zelo zahteven, si želi močnejši



Motor: povprečne lastnosti

motor. Zdajšnji 1,9-litrski agregat z registrskim uplinjačem in 66 kW (90) KM pri 5200 vrtljajh v minuti (štirikolesna pogonska razdelitev moč na kolesih rahlo zmanjša) ni niti dovolj »eksploziven« niti prepričljivo kultiviran in varčen, je pa povsem zadovoljiv za naloge, ki jim je syncro v bistvu namenjen. Te zanesljivo niso cestno-dirkaške, ampak vsakdanje prevoznike, kar pomeni, da ste avtu in cesti kos – ne glede na vreme in razmere tam okoli.

Med našimi meritvami – z dvema osebama v avtu, s polno posodo goriva in na suhih ter asfaltnih tleh – smo pospeševali takole: z mesta do hitrosti 80 km na uro v 7,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,3 sekunde (kar je enako tovarniškemu podatku), do hitrosti 120 km na uro v 17,5 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 26,8 sekunde. Naša največja izmerjena hitrost je znašala 174 kilometrov na uro, kar je za 4 km na uro manj od tovarniške obljube. Med pospeševanjem smo gnali motor do začetka rdečega polja na merilniku vrtljajev (pri številki 6650), medtem ko se opozorilno polje začne pri številki 6300. Največjo hitrost pa je syncro dosegel pri 5400 motornih vrtljajih in v peti prestavi. Ta se nam je zdela v celem predolgo izračunana, da bi bila še zares v korist ugodnim velikim hitrostim in skromni porabi goriva obenem. Med našo preskušnjo smo v celem izmerili povprečno žejo okroglih 11 litrov bencina super na 100 kilometrov, to je pa veliko in malo obenem. Veliko, če na ta golf gledate kot se pri nas običajno gleda na golfe. In malo, če obenem veste, kako odločno – pa tudi dovolj živahno in hitro – se je z njim mogoče voziti.



Sočasnost pri VW golfu syncru je torej večkratna: ne le, ko gre za pogon vseh štirih koles, tudi ko gre za popolnost golfovske ponudbe in za modernost zasnove v celem. Če sta ob tem sočasni tudi kupčeva želja po takšnem vozilu in njegova finančna sposobnost, je sinhronizacija popolna. Vsaj glede golfa syncra, se razume!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirikratni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 81,0x86,4 mm – gibna prostornina 1760 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 66 kw (90 KM) pri 5200/min – največji navor 145 Nm pri 3300/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – padotočni registrski uplinjač, s samodejnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – prilagodljiva porazdelitev motornega navora s pomočjo viskozne sklopke, zadnji diferencial s pro-

stim tekem – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,46; II. 1,94; III. 1,29; IV. 0,91; V. 0,75; vzvratna 3,17; diferencial spredaj 4,47, zadaj 1,00 – platišča 5 1/2 J x 13 – gume 175/70 R 13 H (continental)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 3 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijajčne vzmeti, poševna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema)

– volan z zobato letvijo, servo, prestava 17,5:1, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,985 m – širina 1,680 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,475 m – kolotek spredaj 1,427 m, zadaj 1,432 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1050 kg – dovoljena skupna teža 1540 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 570 kg – prtljažnik (normno) 230/1030 litrov – posoda za gorivo 55 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 178 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 11,3 s – poraba goriva (ECE): 6,2/8,2/9,9 litra bencina super na 100 km

