

V deželi, kjer domuje, je VW golf pravčata uspešnica: »številka ena« na seznamu najbolje prodajanih avtomobilov. Brezrazredni avtomobil – mu pravijo – ki je všeč »millionarjem« in »revežem«. Tudi pri naših jugoslovenskih kupcih je ta avtomobil opazno v časteh.

Za prodajno sezono 1988 so golfe (in ostale volkswagene) pripravili že ob frankfurtskem avtomobilskem salonu, septembra lani. Od takrat dalje je maska na nosu markantnejša – zaradi manj in hkrati širih motno črnih reber ter večjega znaka VW v krogu. Takšen znak je zdaj tudi na zadku, pod spodnjim robom vrat, natančno na sredini. Zato pa so zbrisali napis »volkswagen« na levi strani golfovega »repa«. Plastični obrobi na bokih sta po novem širši, volanski obroč z dvema prečkama je prijetnejši za oprijem in lepsi kot prej, stikalne ročice ob njem so oblejše in reže za zračenje ter gretje so izdatnejše. Temeljitejši sta tudi brizgalki za vodo na prednjo šipo, zdaleč najrazveseljivejša pa je prenestitev zunanjega ogledala (oziroma zunanjih ogledal, če si ju kupec zaželi na obeh straneh) vzdolž spodnjega okenskega robu prav do prednjega strešnega opornika, torej tja, kamor pravzaprav sodi(ta). Obenem so odstranili prednjo okensko oporo v vratih, torej imajo prednja vrata zdaj le po eno šipo, ki se tudi v celiem odpira. In vozniki so končno dočakali: vzvratna ogledala lahko uporabljajo, ne da bi si krivili vratove z gleda-



Volkswagen golf CL

SKRBNO URAVNANO!

Letnik 1988: z drobnimi, a vseeno dobro vidnimi popravki

njem močno vstran, kjer so bila ogledala do zdaj zorno preblizu nameščena. Če piše na golfu, da je različica CL, pomeni to – v sklopu pomla-

ditvenih dodatkov – tudi večje predale znotraj vrat.

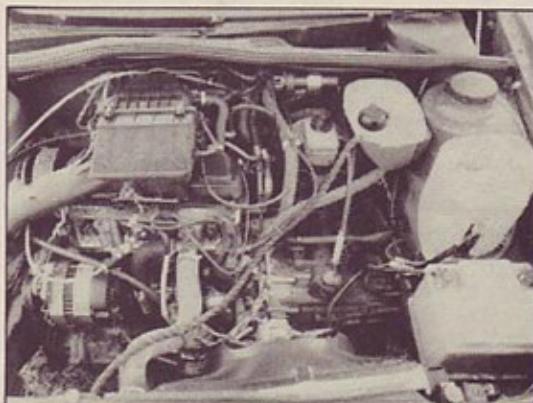
Testni avto je bil golf CL. To je, šteto od spodaj navzgor, drugi možni paket opreme. Od

osnovnega se loči po kako-vostnejših sedežnih prevlekah, po že omenjenih predalih za drobnjarije (na vratih), po od znotraj nastavljivem zunanjem ogledalu, po sredinski konzoli in po športno-oblečeni prestavnici ročic.

K serijski opremi sodijo še brisalnik zadnje šipe s preki-



Nova, boljša namestitev zunanjega ogledala



Nezahteven in »čist« motor



njevalnikom teka ter brizgalko za vodo, gretje zadnje šipe, zadnja meglinka, zglavnika na prednjih naslonjalih, avtomatski varnostni pasovi, vžigalnik ter – poleg merilnika hitrosti z dvema kilometrskima števcema ter ure – merilnika goriva in temperature hladilne tekočine. Testni avtomobil je bil bogatejši za desno zunanje ogledalo, merilnik motornih vrtlajev, električno nastavljivo višino žarometnih snopov, deljivo zadnjo klop, radio in lahka platišča, ampak vse to sodi, ko gre za paket CL, v rubriko »dodatana oprema«. K doplačilom, torej!

Pač pa je imel testni avtomobil le troja vrata, kar pomeni premikanje prednjih sedež-



Zrela notranjost

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 81,0 x 77,4 mm – gibna prostornina 1576 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 51 kW (70 KM) pri 5200/min – največji navor 118 Nm pri 2700/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – elektronski padotični registrski uplinjač, s samodejnim čokom – vodno hlajenje – elektronski vžig – uravnavan katalizator

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi – enoko-

lutna suha sklopka – petstopenjski (4+E) sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,46; II. 1,94; III. 1,29; IV. 0,91; V. (E): 0,75; vzvratna 3,17; diferencial 3,94 – platišča 5 1/2 J x 13 gumme 175/70 SR 13 (pirelli)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 3 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesih, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila – zadaj poštoga prema, vzmetni nogi, poševna vodila – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, prestava

19,06:1, 3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,985 m – širina 1,665 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,475 m – kolotek spredaj 1,427 m, zadaj 1,422 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 880 kg – dovoljena skupna teža 1400 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavor 470 kg – prtljažnik (normno) 345/1145 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 162 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 13,8 s – poraba goriva (ECE): 5,8/7,9/9,4 litra neosvinčenega bencina na 100 km

žev, če mora biti pot k zadnji klopi prosta. Tam je – če niste pretirano razvajeni! – dovolj »družinskega« prostora, če pa klop ostaja prazna, jo je moč zvrniti, na račun povečanega prtljažnega prostora. Normno zapisano je v golfu tak 345 do 1145 litrov prtljažne praznine. S prostornostjo je golf ugodno radodaren tudi na prednjih sedežih. Njuni sedalni površini sta sicer razmeroma kratki, ampak naslonjala sta dovolj čvrsti, da sta telesoma v oporu na ostro voženih ovinkih, izdatno nastavljuja pa sta tudi zglavnika na njih. Nastavljujti sta tudi zgornji oprijemališči varnostnih pasov. In nastavljuj – po višini, ampak le s premikom zadnjega dela, je bil pri testnem avtu tudi voznik sedež.

Golfova armaturna plošča je človeku všeč zato, ker je redoljubno zasnovana, merilniki so pregledni in še zadovoljivo zasenčeni, vsa najpotrebnejša stikala pa so razvrščena delno ob volanu, delno pa na obeh straneh oglatega merilniškega ohišja. Zelo pri roki so tudi radijski sprejemnik in ročice za zračenje ter gretje pod njim.

Sredinska konzola pomeni dodatno odlagališče za drobnarje, nov volanski obroč, s stikalom za trobljo na sredini, pa prispeva k vsem lepšem videzu voznikovega neposrednega okolja.

Motor v nosu testnega avtomobila je bil že znani 1576-kubični štirivalnjnik z odmično gredjo v lahki glavi in z zoba-





tim jermenom zanjo. Seveda sodi tudi ta motor v Volkswagenovo »čisto« ponudbo in sicer v njen temeljitejši del, s čimer izpoljuje tudi tovrstne stroge ameriške zahteve. Izpušni sistem je opremljen z tristežnim uravnavanim katalizatorjem (s sondno lambda), elektronsko uravnavana pa sta tudi padotični registrski uplinjač in vžig motorja. Zahtevano gorivo mora biti, jasno, brez svinca!

Ob kompresiji 9,0:1 zmore motor 51 kW oziroma 70 KM pri 5200 vrtljajih v minutu, njegov največji navor pa znaša 118 Nm pri 2700 vrtljajih v minutu. Pripadajoči menjalnik je naklonjen varčevanju z gorivom in z motorjem samim po sebi, zato je pet prestava označena s črko E (= ekonomičnost). Pa je temu primerno »dolgo« izračunana. To je tudi vzrok, da doseže golf CL največjo hitrost v četrti prestavi (med našimi meritvami: 162 kilometrov na uro), medtem ko v peti prestavi hitrost rahlo upahne, znatno upahnejo pa tudi motorni vrtljaji. Motor se sam po sebi sicer rad vrti in brez težav preseže številko 6300, pri kateri se na merilniku začne opozorilno črtkano polje, od 6750 vrtljajev dalje pa prepovedano rdeče območje. Ampak za tekočo vsakdanjo vožnjo je tudi dovolj prožen, da zmore – družno z menjalnikom – teči brez dirkaškega pretikanja. Toda: za pospeške s polno sapo hoče tudi polno moč. Zato smo ga med našimi meritvami gnali do rdeče črte na merilniku in zabeležili naslednje pospeške: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 9,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 14,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 21,2 sekunde do hitrosti 140 km na uro v 36,0 sekunde.

Povprečna poraba celotnega testa je bila, navkljub veči-

noma ostrom vožnjam, zmerna: natanko 8,0 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Torej je tudi razmerje med motorno žeko in zmogljivostmi primerno uravnan.

Uravnano pa je tudi golfovovo podvozje. Vzmetne noge in dovolj natančno voden zadnjega prema prispevajo k veliki zanesljivosti ne glede na to, ali zahtevate od njega vožnjo narančost, ostro in naglo vijuganje, ali stabilnost na hitrih, a dolgih ovinkih. Vzmetenje se zdi preroboto le na zelo kratkih cestnih gubah, v vseh ostalih okoliščinah pa enako dobro streže udobju in čvrsti legi na vozišču. Jasno: če voznik pretirava, mora računati z značilnostmi prednjega pogona, te pa se pri golfu kažejo z odločnimi dodajanjem volana, če je ovinkarjenje preostro, in s povsem nenevarnimi spodnjašnji zadka, če sredi ovinka odvzamete plin. Dviganje »tačke« kot pravimo navadi, da se zadnje notranje kolo dvigne od tal, sodi pač k takšni zasnovi vozila, škode pa ne povzroča.

Že omenjenim zmogljivostim vozila so kos tudi zavore, sprejed bobnaste, zadaj kolutne, in gume na – v tem primeru – lahkih platiščih.

• • •

Ker volkswagen golf CL ne sili med prestižnike, ampak skuša zadovoljevati vsakdanje avtomobilskih uporabnikov, mu je potrebno priznati: to je spretno in skrbno uravnavan avtomobil: najsi gre za počutje, za zmogljivosti, za porabo goriva, ali za čisto okolje. Ker seže z gibno prostornino pod 1,6 litra, pa je uravnavan tudi na naše davčne omejitve. Seveda – kot morebitno konsignacijsko blago.

MARTIN ČESENJ

Foto: SRDJAN ŽIVULOVIC

Citroën C 25 D – mini-bus

VZPOREDNA PROGA

Drugi od treh: s Citroënovim znakom in dizlom

Fiat ducato, citroën C 25 in peugeot J5 so trojčki: plod kapitalističnega združenega dela, ki zna varčevati in služiti hkrati. Zato sta zasnova in oblika trikrat enaki, le motorji in razlike v podrobnostih gredo na račun treh različnih avtomobilskih znakov. Fiat ducato smo preskusili lani (18/1987); citroën C 25 D mini-bus je na vrsti zdaj; enako potniški peugeot J5 pa mogoče še bo!

Testni avtomobil pravzaprav ni bil testni avtomobil, ker Cimos, ki je jugoslovanski podaljšek Citroena, nima testnih avtomobilov. Tale C 25 D so vzeли iz avtomobilске izposojevalnice, zato tudi piše »Kompass-Hertz« na njem. To, da smo na takšen test sploh prisuli, pa je mogoče po jugoslovansko razložiti z »našo praviljenostjo sprotnega razu-

mevanja značilnosti in okoliščin, v katerih živimo«.

Ampak življenje s tem minibusom ni slabo. Imenitnejša izvedba pomeni imenitnejši zunanjji videz: kovinsko barvo in zatemnjene šipe. Vse drugo je tako kot pri fiat ducatu: do milimetra enake zunanje mere, enaka kolesa, enaka oblika v celiem. Nos je drugačen le zaradi drugačnega tovarniškega znaka, ki je pri citroenu nameščen nesimetrično – v kotu maske pred hladišnjikom. Pa tudi namestitev žarometov in utripalki je drugačna kot pri ducatu: C 25 ima namreč prednji utripalki nad žarometoma, pri ducatu pa je ravno narobe.

Oblika je moderno »kombijevska«: z rahlo štrlečim in povsem navpično odrezanim nosom, z zmerno položeno prednjo šipo s komaj opazno izbočeno in rebrasto ojačano steho, na kateri je predviden tudi prostor za izrez dvižnega okna

