

*V zdajšnjih časih
samoljubnih gesel je
priložnost kot na dlani.
Le v žep morate seči, po
približno 30.000
nemških mark (za
tovarniško ceno) pa po
razliko za neurejene
državne dajatve, in že
lahko zakličete: VW
golf, moja dežela!
Dokaz, da ne
pretiravate, je tudi nekaj
podeželja, slikovito
narisane na golfova
vrata.*

To seveda ne pomeni, da so se volkswagenovci začeli ukvarjati s slikarstvom. Mini hribovje na obeh bokih je tam zgolj simbolično: da človek laže ugane, kaj s tem golfom hočejo.

Že ko sem za country urejal začasne uvozne carinske formalnosti, se je nekdo obregnil: Ste ga sami predelali? In v naslednjih štirinajstih testnih dneh sem moral vsaj še stokrat zagotoviti, da ne. Ljudje so golf country povsod in takoj opazili, pa še vseč jim je bil. Le od prej poznali ga še niso.

Možnosti sta dve: da ne berejo naše revije ali da jih spomin prehitro zapuša. Kajti o tem avtomobilu smo (s sliko) poročali že pred dvema letoma po ženevskem salonu, kjer je zdajšnji country nastopal še kot prototip montana. A že nekaj dni pozneje je stekla serijska proizvodnja: 4000 vozil na leto. Wolfsburg načrte (Volkswagen) uresničujejo v Grazu (Steyr-Daimler-Puch), kjer se odlično spoznajo na terenske lastnosti vozil, pa tudi na Volkswagnovo zasnovo syncro.

A golf country sploh noče biti terenec. Tovarna ga oznanja kot »golf za vse primere« in ga priporoča za slabša vozišča ter zoper zimske tegobe. Da pa se country – vsaj za oči – zgleduje pri zrelejših terenskih avtomobilih, ni dvoma. Zaradi daljših vzmetnih nog in večjih (petnajst-colskih) platišč je za šest centimetrov višje od tal kot običajen golf syncro, zaradi dodatnih pomožnih okvirov med podvozjem in karoserijo (ti so v prid večji čvrstosti vozila) pa je v celoti višji za osemnajst centimetrov. Povrh tega so nos obdali z jeklenimi cevmi in zaščitno ploščo, ki sega pod prednjo premo, zadek

pa s »stopnicami« ob odbijaču in z nosilcem rezervnega kolesa. Pri tem so polkrožne gibe nosilca varno ublažili s teleskopsko ročico, kolo pa prekrili s ponjavo, značilno za »nahrbtnike« te vrste.

Vseeno: gume na kolesih so nizkopresečne in široke ter zato prav nič terenske, notranjosti niso spreminjali, pet običajnih vrat jamči za kombijevsko-limuzinsko uporabnost, sedanje v avto pa je zaradi nove višine lagodnejše kot pri drugih golfih.

Nekaj podobnega bi verjetno nastalo, če bi želva zaljubljeno prespala z majskih hroščem, Mitsubishijev pajero pa z alfo 33.

Običajno tovarniško knjižico z navodili za uporabo vozila so obogatili z dodatkom za uporabo dodatkov na vozilu. Tako se človek nauči odmikati polkni izpred glavnih žarometov, kadar ju želi očistiti (saj brizgalk zanju niso pristeli k opremi), in snemati mrežico z meglenk in dodatnih dolgih luči. Krepi prste, ko odpira pokrov nad motorjem, saj je zdaj zatič zanj, zaradi cevi na nosu, dosti teže dosegljiv. Spoznava zapletenost nosilca na zadku in snemljive vlečne kljuge pod njim ter hvali domiselnost, ko gre za peto kolo. Temu so namenili dva položaja: nižji je v prid boljši vidljivosti skozi zadnje okno, višji pa prostoru, ki ga zahteva nameščena vlečna kljuka z rudom prikolice vred.

In tako dalje. Malce umazanije, ki pri takšnihle na pol terenih že praviloma ne sme manjkati, in kakšen zlomljen noht naj vam ne vzameta veselje. Golf country hoče biti poseben avtomobil za posebne ljudi.

Toda s povsem običajno notranjostjo! Prav takšen je kot pri vseh drugih golfih, vključno s plitkim prtljažnikom, ki mu štirikolesni pogon (syncro) ne dopušča globljega dna. Niso pa prezrli izpraznjene vdolbine za rezervno kolo, kamor so zdaj namestili dvigalko, nekaj malega orodja, delovne rokavice in vlečno kljuko, kadar je sneta. Sicer pa se da prtljažnik ob deljivi zadnji klopi povečati.

Da je country višji od večine drugih osebnih avtomobilov, je opaziti tudi s sedežev. Razlika pa ni tolikšna, da bi zaradi vrtočlavice ne sedali vanj. Kvečjemu strah pred prevračanjem bi utegnil zgrabiti prenežne sopotniške duše, a je tudi ta odveč. Country je dovolj skrbno uravnotežen, karoserija je dvakrat stabilizirana, vzmetenje in blaženje pa sta po volji ne le udobnemu prestrežanju sunkov s tal, ampak tudi



SKOK



Nos: zaščita pred okoljem



Zadek: pod krinko terenca



Blatnik: prostor za snežne verige



Potniški prostor: kot v drugih golfih

V VIŠINO

povsem nenevarnim vzdolžnim in prečnim karoserijskim pokimavanjem. Prednja sedeža sta – za povrh – športno trda in obrobjena, ročaji na stropu so za vsak primer, drugih podeželskih znamenj pa v tem avtu ni. Sčasoma od znotraj navzven tudi višine ni več opaziti in le še pogledi mimo vozečih vas spominja- ▶



Prtljažnik: zaradi »syncra« plitek



Pod prtljažnikom: mini skladišče



Motor: globoko v nosu



Zaščita (zadnjega) diferenciala: tudi opora vlečni kljuki

jo na to, da ste v golfu, ki je drugačen od drugih.

Razlika je opazna, tudi če odprete pokrov za njegovem nosu. Motor je videti, kot bi se vdrl »v zemljo«. Jasno: karoserijo so privzdignili odločneje kot drobovje, ki sodi k njej. Zato so





Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,0 x 86,4 mm - gibna prostornina 1781 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 72 kW (98 KM) pri 5400/min - največji navor 143 Nm pri 3000/min - ročna gred v 5 ležajih - admična gred v glavi (zoboti jermen) - glava iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (VW digitant) - vodno hlajenje - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 910 W - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) - prestavna razmerja: I. 3,460; II. 1,940; III. 1,290; IV. 0,910; V. 0,750; vzvratna 3,170; diferencial 4,860 - prilagodljiva porazdelitev motorne navora s pomočjo viskozne sklopke (syncro) - samodejni prosti tek zadnjih koles - platišča 6J x 15 - gume 195/65 R 15

Voz in obese: kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj vzmetni nogi, poševna vodila, stabilizator - dvokračne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,25 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,255 - širina 1,705 m - višina 1,555 m - medosna razdalja 2,480 m - kolotek spredaj 1,435 m, zadaj 1,443 m - rajdni krog 10,5 m - teža praznega vozila 1245 kg - dovoljena skupna teža 1610 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 560 kg - prtljajnik (normno) 230/1030 litrov - posada za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 155 km na uro - pospešek 0-100 km na uro: 12,3 s - poraba goriva (ECE): 8,5/11,4/11,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

blatniki visoko med kolesi, motor pa je - skupaj s prenosom moči - ostal nizko pri tleh. To je sicer povsem običajni Volkswagnov štirivaljni z 1,8 litra gibne prostornine, z digitantom za vbrizgavanje goriva in vžig ter z rahlo zadržano največjo močjo 72 kW/98 KM pri 5400 vrtljajih v minuti, tem motornim lastnostim in načrtovanim željam celotnega vozila pa so prilagodili tudi prestavna razmerja med pogonskim agregatom in (povečanimi) kolesi. Je pa jasno: tako kot cel avtomobil je tudi njegova pogonska mehanika namenjena še uporabnim voziščem, ne pa brezpotjem. Štirikolesni pogon ohranja že od prej znano tehniko: z viskozno sklopko ter s prilagodljivo porazdelitvijo motorne navora tudi k zadnjemu kolesnemu paru, s samodejnim prostim tekom zadnjih koles, pa brez dodatnih diferencialnih zapor ali celo terenskega prenosa moči (reduktorja). Tako po tej plati golf country v ničimer ne prekaša golf syncro: razen z višino vozila od tal.

Med našimi meritvami smo upoštevali označbe na merilniku vrtljajev in pretikali pri 6800 vrtljajih v minuti, pri tem pa z mesta do posamičnih hitrosti pospeševali takole: do hitrosti 60 km na uro v 4,9 s, do hitrosti 80 km na uro v 8,4 s, do hitrosti 100 km na uro v 12,5 s, do hitrosti 120 km na uro v 19,9 s in do hitrosti 140 km na uro v 32,2 s. Testni avtomobil je dosegel največjo hitrost 162 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva pa je znašala 10,3 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Večino voženj smo

opravili po čisto običajnih cestah, najostreje med njimi pa na peščenih in poljskih poteh. Zimsko vreme nam je med testom prizanašalo s težavami, spolzke mokrote pa je bilo le za vzorec.

Golf country je zlahka dokazal, da je zanesljivi legi dobro kos, da je s syncrom zelo dolgo nevtralen, da zahteva na hitrih ovinkih vožnjo po še zaznavnih pravih prednjega pogona in da bi bil pri zaviranjih z ABS verjetno uspešnejši. Vozniku so v pomoč golfove dobro odmerjene razdalje med volanskim obročem, pedali in prestavno ročico, dovolj hitro in natančno pretikanje, servoojačevalnik volana in pripravnih 3,25 zavrtljaja od ene do druge skrajne volanske točke, dobra vidljivost in dobri žarometi. Zvišano težišče avtomobila ne moti: seveda v razumnih mejah tistega, kar je od tako zamišljenega in zasnovanega avtomobila še pametno zahtevati. In slabim voziščem je ta golf v resnici kos: nanje se odziva s pokimavanji in zibanji, a s sprotnim temeljitim blaženjem in brez tveganj, da bi nevarno izgubil tla pod kolesi.

Tudi skočiti je mogoče z njim. Tako postane golf country pravcati Volkswagnov skok v višino. S povsem jasnim ciljem: ugajati ljudem, ki ljubijo drugačnost. Ne glede na to, kje je njihova dežela.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*