

Volkswagen golf GTI 16 V in scirocco GTX 16 V

Šestnajst ventilov

Enkrat za dvakrat: 139 KM

Kaj se pripravlja, je bilo jasno že predlani, na frankfurtskem avtomobilskem salonu. Tam so Volkswagenovci postavili na ogled štirivaljni s po štirimi ventili za vsak valj. Torej: 16 V! Na primer za golf ali scirocco. Volkswagnoma s takšnim motorjem v nosu smo zadnjič nazdravili za krst in ju takoj preskusili; oba: golf in scirocco!

In tako, vidite, se je ta wolfsburški par, s svojima različicama 16 V uvrstil med prestižne avtomobile – po moči in zmogljivostih. S filigranskim delom v motorni glavi so nadomestili zadnja leta pogostejši, modni, a v celem dražji dodatek – turbinski polnilnik na izpušne pline – in postregli z agregatom, ki ni le visoko zmogljiv, ampak tudi uglasen in varčen.

Za ta poseg so uporabili že sedemnajstmilijonkrat izdelani motor s tovarniško oznako EA 827, ki ga poznamo, na račun audija 80, že od leta 1972. Ves ta čas je bil na voljo z različnimi zalogami moči in z različnimi vrstama polnjenja: s pomočjo uplinjačev ali z vbrizgavanjem goriva. Za šestnajstventilski izdelek so uporabili zadnjo različico tega štirivaljnika: z vrtino 81 mm, z gibom 86,4 mm in z gibno prostornino 1781 kubikov.

Doslej najmočnejšo izpeljanko tega motorja, s 112 KM, poznamo iz golfa GTI in scirocca GTX. Šestnajst ventilov je pripeljalo k večji moči, k odločno ugodnejšemu navoru, k očitnejši kultiviranosti in – kot uporabni rezultat – k pravcatim športnim lastnostim in k prožnosti v spodnjem območju motornih vrtiljav. Za vse to so tudi od frankfurtske predstavitve sem še marsikaj izboljšali. Povečali so največji navor, zobnika ob odmičnih gredeh pa so zamenjali z verigo, da se zdaj sučeta v isti smeri. Obenem so poskrbeli zas ugodnejši »prepih« v sesalnem sistemu in pri tem upoštevali marsikaj takšnega, kar se za uporabno izkaže pri dirkalnih motorjih.

Motorna glava je iz lahke litine, sedeži ventilov pa so iz posebnih kovin, dovolj odpornih tudi za uporabo goriva brez svinca. Pri tem so skrbno dogrnali izgorevalne prostore in izogrevanje nasploh, tudi na račun tako nameščenih svečic, da je pot ognja v valjih kar se le da kratka.

Štirje ventili za vsak valj, vodeni hidravlično, omogočajo



manjše ventilske mase, ugodnejše turbulence in približno za petino ugodnejši pretok. Seveda pa so ob tako dognani glavi segli tudi v spodnji del motorja, predvsem zaradi boljšega mazanja, pa so pritaknili tudi moč-

nejšo oljno črpalko, sposojeno pri dizelskem motorju.

Polnjenje goriva opravlja mehanska naprava za vbrizgavanje (bosch KA-jetronic), opremljena z nadzorom prostega teka in samodejnim čokom. Kataliza-

torski različici, namenjeni uporabi brezsvinčenega bencina, so vgradili KE-jetronic, pri čemer pomeni črka E najmodernejšo vžigalno elektroniko, ki upošteva signale s sonde lambda, sledi pa tudi ukazom senzorja klenkanja in se tako samodejno prilagaja vsem nastalim okoliščinam.

Medtem ko je največja moč osnovnega šestnajstventilskega motorja 102 kW (139 KM) pri 6100 vrtljajih v minuti, streže katalizatorska različica tega agregata s 95 kW (129 KM) pri 6000 vrtljajih v minuti.

Seveda so – novemu motorju na ljubo – prilagodili tudi njegovi »okolici«. Golf GTI 16 V je za 10 milimetrov nižji od navadnega FTI, torej kar za 20 milimetrov nižji od preprostejših različic, obenem pa so obema, golfu 16 V in sciroccu 16 V okreplili ter malce otrdili podvozje, povečali zavorne moči na kolutih in ju opremili s širšimi lahkimi platišči ter nizkopresečnimi gumami. Hkrati pa tudi s športnimi sedeži in drugimi deli notranjosti, s stereo radijskim



Golf GTI V 16: tudi za odločne družinske vožnje

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna in gib $81,0 \times 86,4$ mm gibna prostornina 1781 kubičkov – kompresija 10,0:1 – največja moč 102 kW (139 KM) pri 6100/min – največji navor 168 Nm pri 4600/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – po 4 ventili za vsak valj – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch KA-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 770 W – elektronski vžig

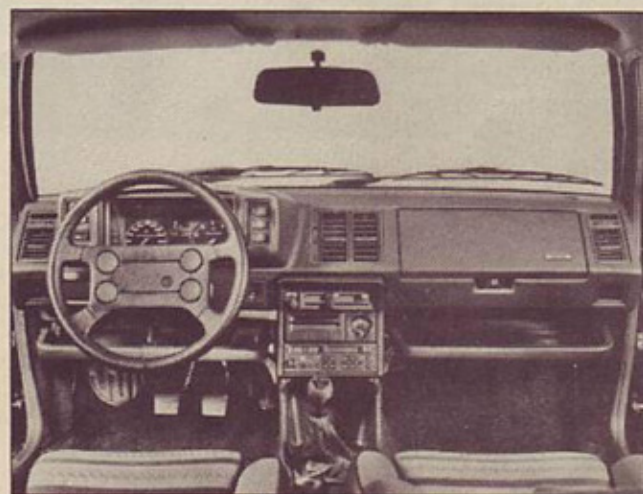
Prenos moči: motor sprejda pogonja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 6 Jx14 – gume 185/60 VR 14

Voz in obese: kombi-limuzina (kombi-kupe) za 5 oseb – 5(3) vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzmetni nogi, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj – volan z zobato letvijo

Mere in teže: golf GTI 16 V: dolžina 3,985 m – širina 1,680 m – višina 1,395 m – medosna razdalja 2,475 m – kolotek spredaj 1,427 m, zadaj 1,422 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 960/980 kg – dovoljena skupna teža 1430 kg – prtljažnik (normno) 345/1145 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

scirocco GTX 16 V dolžina 4,050 m – širina 1,645 m – višina 1,280 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj 1,404 m, zadaj 1,372 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 970 kg – dovoljena skupna teža 1320 kkg – prtljažnik (normno) 346/920 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna):
golf GTI 16 V: največja hitrost 208 km na uro – pospešek 0–100 km: 8,5 s – poraba goriva (ECE): 6,1/7,5/10,9 litra goriva super na 100 km
scirocco GTX 16 V: največja hitrost 208 km na uro – pospešek 0–100 km: 8,1 s – poraba goriva (ECE): 6,0/7,4/10,9 litra goriva super na 100 km



Golf scirocco GTX 16 V: pravo kupejevsko počutje

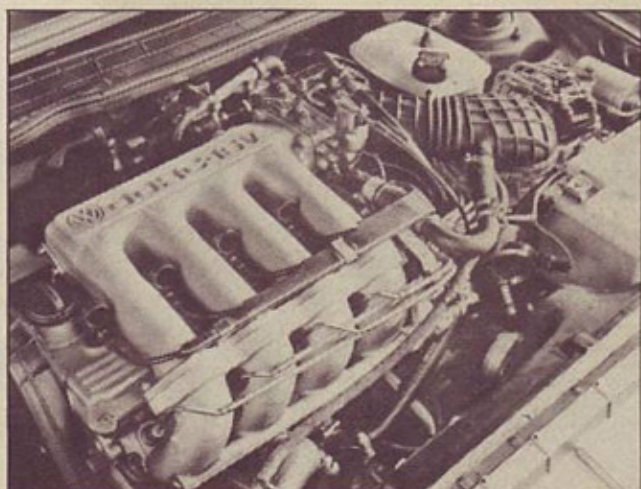
kasetofonom, s po štirimi zvočniki in z elektronsko anteno na zadnjem delu strehe.

Zaradi vsega skupaj je golf 16 V za 40 kilogramov težji od običajnega golia FTI, scirocco 16 V pa za 50 kilogramov od scirocca GTX. Zraven štejeta tudi spremenjena zadnja spojlerja, ki prispevata k še dovolj ugodnima količnikoma zračnega upora $C_w = 0,35$ (golf) in $C_w = 0,38$ (scirocco). Pa so ugodne tudi končne zmogljivosti: največja hitrost 208 kilometrov na uro in pospeška z mesta do hitrosti 100 km na uro v 8,5, oziroma 8,1 sekunde.

Navzven se oba šestnajstventilska volkswagna oznanjata še z rdečima napisoma 16 V na nosu in zadku, navznoter pa z močno športnim počutjem voznika in sopotnika. Sicer pa: v golfu je sedenje pač takšno, kakršno se kombi-limuzini (s 3 ali 5 vrati) poda; scirocco je pa kupe, pa je zato streha bližje glave, človek sedi močneje zleknen in prestavna ročica je zaradi tega upognjena.

Trimestna zaloga konjskih

moči v nosu, najsi gre za golf ali scirocco, je seveda tolikšna, to jo izza volana ni mogoče prezreti. Oba avtomobila sta tem vrhunskim zmogljivostim tudi zelo dobro kos, pa najsi gre za čisto divjaško speljevanje in



Prestizna reč: 4 valji, 16 ventilov, 139 KM

spravljanje moči na cesto, ali pa za dirkaško vožnjo, ne glede na zahtevnost ovinkov. Volan je športno neposreden in ga je v ovinkih zlahka mogoče po potrebi dodajati, se pa oba volkswagna spontano odzivata tudi na kratke odvzeme plina in se vsakič sproti sama poravnata v zamišljeno smer. Obenem ju je mogoče, malce z zavorami, malce z volanom, spravljati v bočno drsenje, ampak to meji že na užitek, posebej za tiste, ki znajo te reči ceniti. In takšnih, pravijo, bo ravno prav, da bo šla prodaja po načrtih.



Kajti, nova Volkswagna zmogljivostna paketa ne gre šteti za izzivanje tistih, ki se zavzemajo za manjše hitrosti in več čistega okolja, ampak za ponudbo tistim, ki so si hitrejša golf in scirocco že ves čas želeli. Zdaj ju imajo!

MARTIN ČESENJ