

Volkswagen golf GTI 16 V, skupina N

NORMALNA STVAR

Dirkalnik za osnovno ceno

Če se na poti iz Ljubljane v Postojno že odrečete moderni cesti, pa se Kačjim ridam (pod nekoč hudo strašljivo Ravbarkomando) zagotovo ne morete. »Kačje« so zaradi ovinkov, ki so kot nalašč za hitre dirkaške preskuse: dovolj ostri, da je vožnja zahtevna in obenem dovolj pregledni, da druga vozila, s tovornjaki vred, »ne padajo z neba«. Zelo bližnja in zelo hitra srečanja pa so to vseeno.

Hkrati so Kačje ride tudi razmerno blizu Rakeka, kjer domuje Slavko Dekleva, bivši kartist, potem voznik porscheja 911 SC (glejte Am, 12/1984), zdaj pa rallyst za volanom VW golfa GTI 16V, skupina N. Črka N oznanja tako rekoč normalno možnost: serijski avtomobil z zelo redkimi in nezahtevni spremembami. Vse hkrati je mogoče prešteti v eni sapi: cevna kletka za posadko, školjkasta prednja sedeža in »naramniška« varnostna pasova so v prid varnosti; odprtejša izpušna cev je v majčkeno korist motornim zmogljivostim; trši blažilniki (po Volkswagnovi formuli »rally sport«) in sproti prilagojevane dir-

kaške gume (med našo vožnjo je bil ta golf obut v običajne gume na običajnih platiščih) pa so tam za boljše lego na cesti.

Vse drugo je – če prezrem hrupnejši motor, izdelano notranjost ter z nalepkami obdano, po potrebi z dodatnimi lučmi oveseeno in zaradi minulega dela na več



Kokpit: »rally sport«



koncih obtočeno zunanjo pločevino – natanko tako kot pri vseh golfovih GTI 16V, ki jih Volkswagen prodaja. Prodaja pa jih malce dlje kot okrogla tri leta. O krstu nove pogonske rešitve za golf GTI in tedanji scirocco GTX smo pisali v 15. številki naše revije, letnik 1985. Jasno: oznaka 16V pomeni šestnajst ventilov, oziroma po štiri ventile za vsak valj že zdavnaj prej znanega motorja s tovarniško oznako 827. Štirivalnik sam po sebi je nastal leta 1972, ko so ga usadili v audi 80. Potem so ga ponujali v različnih izvedbah, z različnimi zalogami močmi, pa z uplinjači ali z vbrizgavanjem goriva. Nazadnje so – najzmogljivejšo možnost z Boschovim mehanskim vbrizgavanjem goriva – oplemenitili še s po dvema ventilkima paroma na valj. To pa je zahtevalo natančnejšo in vnovično obdelavo motorne glave, pa tudi ugodnejšemu »prepihu« prilagojena sesalni in izpušni sistem. Rešitev v celem je prinesla nekaj dirkalnim motorjem lastnih značilnosti, predvsem pa – ob 1,8 litra gibne prostornine – 139 živahnih in prožnih konjskih moči. Priložili so še petstopenjski menjalnik s praktično povsem direktno peto prestavo, kar je športnemu, pravzaprav že tudi dirkaškemu pospeševanju dodatno v korist. In tako je VW golf GTI 16V, na račun spretno dodelanega



Motor: preskušen in zmogljiv



motorja ter menjalnika ob njem, pa tudi na račun čvrstih obes (zadaj s poltogo premo), visokozmogljiva športna kombi-limuzina. In, če nekdo tako hoče, pri tem še malo pobrklija okrog njega, zna biti tudi čisto zaresen dirkalnik. Na primer takšen kot ta, od Dekleve.

Pravkar opisana teorija se v tem primeru in v praksi izkaže takole:



Prtljažnik: serijska klasika

Tehnični podatki

Motor: Štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 81,0x86,4 mm – gibna prostornina 1781 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 102 kW (139 KM) pri 6100/min – največji navor 168 Nm pri 4600/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava in lahke kovine – 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 spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 6 1/2 Jx14 – gume 18/56-14 (michelin)

Voz in obese: kombi-limuzina

voznik sede v globok, ne pretirano nizko naravnani, sicer pa dovolj daleč vzdolžno pomičen sedež, spne vse konce varnostnega pasu v sponi na trebuhu, vso čvrsto »pajčevino« temeljito zategne, da mu morajo potem drugi zaloputniti vrata, vžge motor in – čisto preprosto, tako rekoč po šolskih napotkih – spelje. Motorja ni moč siliti više od 7300 vrtljajev v minuti; pri tej številki ga omejevalnik vrtljajev pomaga ohraniti zdravega. Pri tem je vse, razen sedeža, pasov in kovinskih cevi tako kot v vseh takšnih golfih. Tudi zadnja klop je na svojem mestu in niti preproge ne manjkajo.

Trši blažilniki prispevajo k tršemu počutju. Pa tudi k še bolj zaupljivi legi na cesti. Kačje ride so sicer asfaltirane, ampak asfalt je ponekod že močno v letih. To pomeni kratke sunke vse do volanskega obroča. Drugega nič. Ta

golf je dolgo časa zelo ubogljiv avtomobil, tudi če je hitrost velika. Ostremu dodajanju volana se odzove z blagim dvigovanjem zadnjega (glede na ovinek) notranjega kolesa. Robotim odzemanjem plina, ali pa kratkim zaviranjem pa s precej zoprnim spodnašanjem zadka, zaradi česar mu je potrebno še isti hip in dovolj spretno odvzeti volan – podobno kot bi vozili kakšen slabo ukročen BMW.

S to lastnostjo si je moč – ko se je privadiš – prav dobro pomagati v bližnjico ovinka, žal pa so pedali tudi serijski (torej običajno majhni in razmaknjeni) pa je za desno nogo na zavorah in plinu hkrati precej zoprnega dela. Meritve smo opravili samo približno, obe izmerjeni številki pa se precej ujemata s tovarniško napovedjo. Največja hitrost seže preko 200 kilometrov na uro, pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro pa je z običajnimi gumami mogoče doseči v pičlih 8,5 sekunde, s pravnjo obutvijo pa ga bi bilo mogoče zagotovo skrajšati že za nekaj dobrodošlih desetink.

Vseeno: Slavko Dekleva sanja, ne – pravzaprav čisto resno razmišlja – o golfu, skupina A, seveda za prihodnjo sezono. Zamisel se zdi uresničljiva, če mu bodo sponzorji (logaška obrtna zadruga Notranjka, lukoviška restavracija Napoleon ter Avtokleparstvo-ličarstvo Kos-Škrij) ostali zvesti. In, če bo kaj primaknila tudi ljubljanska Avtoemona, ki od prodajanja (tudi) golfov živi.

Zmogljivejši avto – boljši obeti. Z njimi vred verjetno tudi odločnejši uspehi. Dekleva je prepričan v to. In v avtomobilskem rallyju so takšne želje ter upanja povsem normalna stvar.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC