

DOBER, TODA DRAG!

Čeprav volkswagen golf J izdelujejo v TAS že od začetka 1977 in ga, resda s precejšnjimi zamudami, dobavljajo prvim kupcem, nismo dobili od tovarne novega vozila domače proizvodnje, da bi ga

Kaj smo odkrili na poskusni vožnji od Beograda do Kotorja (600 km) – Udobna vožnja ob mali porabi goriva – Zasenčene luči boljše od dolgih! – Kdor čaka (predolgo), dočaka! – Ali tovarni TAS reklama res ni potrebna?



predstavili našim bralcem z običajnim testom. Razlog je naslednji:

»Kakor vam je znano, smo že konec lanskega leta prodali celotno proizvodnjo vozil golf J za leto 1977.

Tako smo se lahko odpovedali kakršnikoli reklamami za letos . . . » so nam 26. aprila 1977 sporočili iz Tovarne avtomobilov Sarajevo TAS.

Toda pri ineksu, ki prodaja volkswagen golfe J v Beogradu, smo dobili novo domače vozilo za nekaj dni na preizkušnjo. Tako imamo kljub vsemu možnost, da ga prikazemo in opozorimo na njegove odlike, a tudi pomanjkljivosti, kolikor smo jih ugotovili, ko smo se z njim peljali iz Beograda v Kotor in nazaj in prevozili 1500 km.

NEZNANI ZNANEC

Jugoslovani so se lahko s volkswagenom golf J prvič seznanili na beograjskem avto-

mobilskem salonu 1976, prodajati pa so ga začeli jeseni in razprodali vnaprej 15.000 vozil – kar »na slepo«. Vse, kar so naši državljani o tem avtomobilu vedeli, je bilo, da so ga specializirani novinarji v naši državi razglasili za »avto leta 1975«, ko ga je bilo mogoče kupiti samo iz konsignacijskega skladišča, njegova cena pa je bila tako zasoljena, da so prodali samo okoli 100 vozil. Torej je ta avto še danes bolj ali manj neznan večini Jugoslovancev, celo večini tistih, ki so ga kupili, ker ga bodo čakali nekateri celo do zadnjega decembra.

Če sedete v domači golf, je prvi vtis zelo prijeten, celo boljši, kot smo ga dobili, ko smo na preskusni progi tovarne v Wolfsburgu nekoč sedli v »originalni« standardni model. Oprema v golfu J, ki ima na nosu že oznako TAS, je namreč bogatejša.

Vrata so znotraj tapacirana s plastično oblogo, za zadnjim sedežem je polica za odlaganje, trikotno okence je dvakrat zatesnjeno, kar je jamstvo, da voda tudi pri največji hitrosti ne prodre noter, na bokih so vzdolž cele karoserije okrasne letve, ki vozilo varujejo pred rahlimi praskami, zlasti med



parkiranjem, ob zadnjem desnem sedežu pa je pepelnik.

Vsega tega v nemškem standardnem modelu ni; to so namreč v glavnem detajli iz opreme de luxe, ki je TAS v svojem proizvodnem programu ni predvidel, se je pa že s tem vsaj rahlo oddolžil kupcem za razmeroma visoko ceno.

VELIKO DOBRIH LASTNOSTI

Volkswagnov golf J, ki smo ga vozili, ima motor s 1093 kubiki, pri 6000 vrtljajih v minuti pa doseže največjo moč 50 KM (DIN). Motor je spredaj, prečno postavljen, vodno hlajen in poganja prednji kolesi. Odmična gred je v glavi motorja. Sprednja sedeža sta enostavna, vendar zelo dobro oblikovana, tako da sedite zelo trdno, ko naravnate nagib naslonjala, pa tudi udobno. Zadnja sedeža sta manj udobna, čeprav je za noge precej prostora, glede na to da je vozilo dolgo komaj 3,71 metra. Če sprednja sedeža pomaknete povsem nazaj, potnikom zadaj zmanjka prostora za noge.

Motor vžiga brez težave in zanesljivo, razen kadar je močno ogret. Takrat se včasih skuja, tako da je treba poskusiti dvakrat ali celo trikrat, nikoli pa se ni zgodilo, da bi vžig odpovedal. Vožnja je lahkotna, ker je volan pripraven in lahek. Motor je dovolj poskočen od starta pa skoraj do največje hitrosti. Ko se na to navadi voznik, ki je prej vozil VW hrošča, mu bo takoj jasno, koliko je njegov naslednik glede tega



HVALIMO: Sprejemljiva poraba – Motor zelo prožen in učinkovit – Dobra lega na cesti – Dobra vidljivost naprej – Sedeži dosti boljši kot pri prejšnjih volkswagenih – Menjalnik zanesljiv in lahkoten.

GRAJAMO: Blažilniki bi morali biti boljši – Dolgi žarometi nezadovoljivi – Odbijači imajo samo estetsko vlogo – Rezervno kolo nepriročno spravljeno.



pridobil. Še lepše mnenje je dobil o golfu J, ko bo izvedel prvo prehitavanje.

V prospektu piše, da golf J pospeši od 0 do 100 km na uro v 16,5 sekunde (preverili nismo), kar je celo malo bolje kot pri zastavi 101, ki ima motor z močjo 55 km in doseže 100 km po 17 sekundah.

Posebej všeč nam je bila četrta prestava. Ko smo zapeljali na vzpon s 8 promilami s hitrostjo približno 80 km na uro, smo večkrat doživeli, da se je hitrost povečala celo do 95 km na uro! To je res vredno pohvale. Ravno tako dobra je lega vozila na cesti.

PRAKTIČEN KOČ Z101

Po praktičnosti je golf J resen tekmeč zastave 101. Če zadnje sedeže sklopite, dobite zelo velik prtljajnik. Toda če arto obremenite s štirimi potniki ali s prtljago na največje mere, se zadnji del tako povese, da začnejo žarometi svetiti previsoko. Toda obremenitev ne vpliva na stabilnost in lego vozila na cesti.

Voznja od Beograda do Kotora je bila z golfom J udobna, čeprav smo vozili precej hitro; za 600 km smo porabili 8 ur in pol. To hitrost (povprečje okoli



70 km/h) smo dosegli, ne da bi se bili pregrešili čez omejitve, razen nekajkrat ob prehitavanju, ko smo potegnili malo čez 100 km na uro. Največ časa smo »prihranili« na vzponih, kjer je naš golf J dajal v koš tudi

vozila, ki imajo za 20 KM močnejše motorje. Poraba je bila prav zmerna, saj nam je zadoščalo povprečno 8,7 litra super bencina na 100 km. Če bi vozili nekoliko manj forsirano, tako da bi potrebovali devet do deset ur in pol do Kotora, bi bila poraba gotovo nižja od 8 litrov (upajmo, da bomo to lahko preverili kdaj drugič!)

Menjalnik je zelo dober in čeprav je še nekoliko trd, saj smo avto dobili, ko je bilo na števku šele nekaj nad 1000 km, ni bilo problemov s pretakanjem. Ventilacija je dobra. Ventilator ima tri hitrosti, toda srednja in najhitrejša sta preglasni: najpočasnejša je tako tiha, da jo komaj slišite. Tudi motor je pri več kot 4000 vrtljajih čedalje glasnejši, tako da ovira pogovor in poslušanje radija. Kljub temu je v primerjavi s starim hroščem celo največji hrup motorja prava »tišina«.

Gume sava so ojačane z jeklenimi vlakni. Blažilniki in obese so izvrstni na asfaltu, žal pa so preobčutljivi za neravnine na cesti, na tlaku in makadamu sta premetavanje in hrup neprijetna. To je gotovo največja napaka tega sicer zelo dobrega vozila.

Vidljivost naprej je odlična. Notranje in zunanje vzvratno ogledalo sta odlični. Slika je jasna, ostra in se ne trese, opa-

zovani modeli pa so večji kot v drugih ogledalih. Toda ko gledate nazaj, med parkiranjem ali manevriranjem, zelo slabo vidite zadnji levi in desni konec avta, ker vam pogled zastira široki zadnji nosilec strehe. Vidljivost je zmanjšana tudi zato, ker je zadnji del vozila kratak in prisekan, tako da se lahko zadnja vrata odpirajo s šipo vred.

Zare so nas razočarale dolge luči. Na odprti cesti, zlasti pri hitrosti nad 60 km na uro, so preslabotne. Sežejo sicer dovolj daleč, toda ceste premaloo svetljujejo, bolje se vidi pri kratkih žarometih. Mogoče bi se dalo vse skupaj popraviti, če bi poskrbeli za boljše uravnavanje snopa žarkov skozi rebra na steklih.

Zarevo so spredaj kolutne, zadaj bobnaste. Opazili smo, da se med vožnjo navzdol močno ogrejejo, zato je bolje zavirat z motorjem, tako da vozite v nižji prestavi.

Splošni vtis je, da je avto zelo dober in da se je z njim na našem trgu lepo izboljšala izbira v najbolj iskani kategoriji vozil okoli 1100 kubikov. Toda njegova cena je zdaj zares na dobri sprejemljivega, ki jo tudi z mero opramo in poskočnim motorjem ni mogoče opravičiti.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen prečno pred prednjo premo – vrtna in gib 69,5 x 72 mm – gibna prostornina 1093 kubikov – kompresija 8,0 : 1 (gorivo 91 ROŠ) – največja moč 50 KM (37 kW) pri 6000/min – največji navor 7,9 kpm (77,5 Nm) pri 3000/min. – ročnična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – enojni padočni uplinjač s samodejnim čokom – vodno hlajenje, električni ventilator s termostatskim vklopom – alternator 420 W – akumulator 12 V, 36 Ah.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – prtljajča 4 1/2 J – gume 145 SR 13.

Voz in obese: limuzina za pet oseb, 3 (ali 5) vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj pralna vodila, vzmetne noge – zadaj vzdolžna vodila vezana s prečnim vzvojnim nosilecem, vzmetne noge – dvokrožne zavore, spredaj kolutne zadaj bobnaste – mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeži – volan na zobato letev, rajdni krog 10,3 metra, 35 obrata volana.

Mere in teže: dožilina 3,705 m – širina 1,610 m – višina 1,410 m – medosna razdalja 2,40 m – kolotek spredaj/zadaj 1,39/1,35 m – teža praznega vozila (na tri vrata) 750 kg – dovoljena obtežba 450 kg – prtljajnik 350 do 1100 dm³ (tovarna) – posoda za gorivo 45 ltr.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 140 km/h – pospeški 0–100 km/h v 16,5 sek. – pralaba goriva 8,3 litra na 100 km (po DIN).