

Pri Volkswagnu skoraj po pravilu prehitijo kolesarje: pozno poletje, takojči po dopustu, izkoristijo za predstavitev avtomobilov z letnico, ki šele prihaja. Še posebej pohitijo, če je pred durmi frankfurtski avtomobilski salon.

Zato smo volkswagenje, namenjene prihajajoči prodajni sezoni, videli in na kratko vozili že pred njihovimi odrskimi nastopi. Skoraj vsem modelom po vrsti so prizdignili novo ponujane opreme. Ali natancneje: marsikaj od tistega, kar je bilo doslej potrebno dokupiti, je po novem všteto v osnovno ceno. Spisek novosti v celiem je pa precej dolg. Zato omenim najprej splošnejše od njih.

Polo, na primer, je zdaj v številnejših razlicicah opremljen s servoovačevalniki, zavor, na novo pa so zanj razvili 1,3-litrski motor z vibriravjanjem goriva in elektronsko digifant, ter z uravnanim katalizatorjem, kar daje v celiem največjo moč 55 kW (75 KM).

Golfu in jetti so na novo oblikovali odbijače, ki so pri boljših razlicicah enakih barv kot karoserije, hkrati pa so – spet glede na razlicice – ponudbo oplemenili s serijskimi dodatki kot na primer desno zunanje ogledalo, osrednja ključavnica, protitoplotsko steklo, širša ter nižja kolesna obutev in tako dalje. Vsi hkrati so dobili še električni sistem sposojen pri passatu, kar zagotavlja več avtomatike in temeljitejše spoje, golfov s samo dvojimi bočnimi vrti pa so namenili tudi na novo zasnovano nastavljanje prednjih sedežnih naslonjal.

Passati z bencinskimi motorji so odslej vsi in serijsko opremljeni z uravnanimi katalizatorji, večina od passatov v celiem pa tudi z volanskimi servoovačevalniki.

Pri corrudu so nekaj opreme dodali, iz osnovne ponudbe pa so vzeli radio gamma, ki se z jakostjo zvoka samodejno prilagaja hitrosti vozila (oziroma trušču v zvezi z njo). Ugotovili so namreč, da si športni

vozniki radijske sprejemnike najraje uravnavaajo sami.

Poleg corrada ostaja v programu tudi scirocco in sicer kot scirocco GT II s poboliš-



Volkswagen golf, jetta, passat

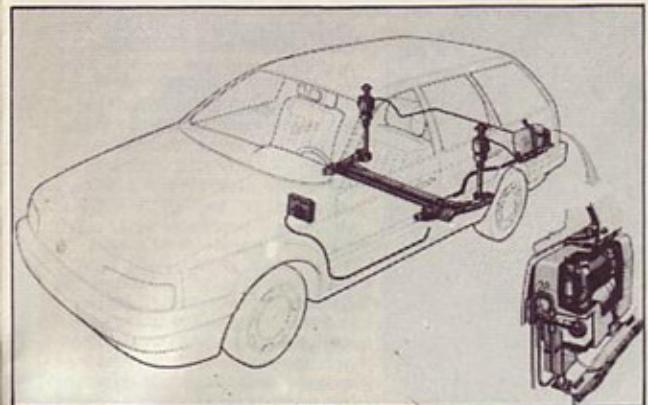
# LETNIK 1990

Ekologija, varčnost, zmogljivosti



nim zunanjim videzom, z več opreme in s tremi različnimi motorji (od 72 do 95 KM) ter kot scirocco scala, ki je glede opreme še posebej ekskluziven.

In še golf cabrio: zanj si je po novem in za doplačilo mogoče zaželeti električno-hidravlični mehanizem za odpiranje in zapiranje zložljive strehe. Vozniku je ta namen na voljo



Dodatek k passatu: nivojna regulacija ob zadnji premi



le stikalo, a tudi celotno ročno delo, če bi mehanizem slučajno zatajil.

In zdaj k pomembnejšim novostim! Prva od njih je katalizirani dizelski motor za golf in jetto. Ta motor, ki je nastal na osnovi že znanega 1,6-litrskega hišnega dizla, so pred nekaj meseci predstavili kot prototip z oznako UD (=Umwelt-Diesel-, torej dizel, naklonjen čistemu okolju). Zdaj je ta motor že serijski izdelek, opremljen s turbinskim polnilnikom na izpušne pline, ki skrbi za zadostno količino tlačenega zraka, hkrati pa tudi za večjo moč, in z oksidacijskim katali-

zatorjem, zoper saje v izpuhu. Ker zgori v katalizatorju več kot polovica ogljikovodikov, je tudi izpušni smrad tega motorja odločno zmanjšan. In še njegova tretja odlika: ugodno nizka specifična poraba goriva. Motor zmora največjo moč 44 kW (60 KM) pri 4500 vrtljajih v minutih, največji navor 110 Nm pri 2400-2600 vrtljajih v minutih to pa pomeni pri golfu največjo hitrost 151 km na uro ter pospešek 0-100 km na uro v 16,9 sekunde, pri jetti pa največjo hitrost 149 km na uro ter pospešek 0-100 km na uro v 17,1 sekunde. Normalni porabi goriva sta skorajda dvakrat enaki: pri golfu 4,6/6, 6/6,5, pri

jetti pa 4,6/6, 8/6,5 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Ne glede na ta, okolju naklonjeni premierni »kat-diesel«, ostajata v programu tudi golf in jetta z enako velikim turbodizlom brez katalizatorja v izpušnem sistemu, a po novem s hladilnikom polnilnega zraka (takšnim kot je bil doslej na voljo v passatu z enakim motorjem). Tako dopolnjen motor z največjo močjo 59 kW (80 KM) pri 4500 vrtljajih v minutih se izkazuje z zelo lahkonim in uglajeno tihim tekom, pa tudi z dobrimi zmogljivostmi (golf: 169 km na uro, 0-100 km na uro v 13,2 s; jetta: 167 km na uro, 0-100 km na uro v 13,7 s in zmerno porabo goriva.

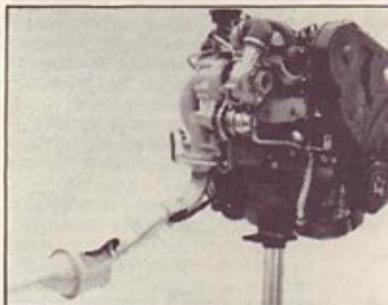
Da se hočejo v Wolfsburgu odločno zoperstaviti zmanjšanemu zanimanju za dizle, ki je v zadnjem času prevzelo zahodnovenropsko tržišče, dokazuje tudi novi 1,9-litrski dizelski štirivaljnik (50 kW, oziroma 68 KM), ki so ga namenili passatu. Njegove odlike so: čistost (čeprav brez katalizatorja), nmiren tek, ugodna prožnost in zmerna žeja po gorivu (v povprečju 6,1 litra na 100 km). Mirovna teka so pridobili s spremenjenimi vbrizgovalnimi lastnostmi, zvočno ugodnost pa s temeljito izolacijo motornega pokrova in kartanja.

Druga passatova novost, ko gre za motorje, je različica GT syncro G60. To pomeni, da so v passatovi karoseriji združili štirikolesni pogon syncro in motor s polnilnikom G, ki smo ga spoznali v corrudu. Oboje zagotavljajo športne lastnosti in zmogljivosti: največjo hitrost 215 km na uro in pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 9,6 sekundah. Če gre za karoserijsko možnost variant (kombi), sta oba rezultata le malenkostno slabša.

In še: passat je odslej mogoče kupiti tudi s štiristopenjsko avtomatiko v menjalniku. Njena posebnost je v tem, da ji namesto hidravlike ukazuje elektronika, kar jamči večjo sprotnost in natančnost pretikanja glede na trenutne potrebe. Za samodejne menjalnike značilno zvišano porabo goriva pa so omilili z delno oziroma popolno izključitvijo regulatorja v menjalniku – ob četrti in peti prestavi. Novo avtomatiko ponujajo za začetek le ob 2,0-litrskem šestnajstventilskem motorju (136 KM).



Štiristopenjski samodejni menjalnik: elektronsko uravnavan in z dvema možnostima: »sport« in »ekonomičnost«.



Premierna novost: dizelski motor z oksidacijskim katalizatorjem

2,0-litrskem šestnajstventilskem motorju (136 KM).

Ne glede na to, ali je passat limuzina ali kombi (variant), pa so med doplačila zaradi tudi nastavljanje višine zadnjega dela vozila od tal. Tej ponudbi na ljubo so jeklene vzmeti zamenjali z zračnimi ter dodali kompresor in elektroniko, ki mu ukazuje.

• • •

Leto 1990 se je pri Volkswagenu torej ravnikar začelo. Uradno so ga oznanili te dni v Frankfurtu, pa v isti sapi že tudi čez svojo prodajno mrežo. Se pač mudi, saj časa v resnicni sploh ni mogoče prehiteti.

MARTIN ČESENJ