



VW golf JGL

# J – kot jugoslovanski!

Za volkswagen golf vemo (skoraj) vsi: da je v Woburgu spodrinil znamenitega hrošča in tednjega direktorja Leidinga; da je bil ena izmed prvih sodobnih kombi-limuzinic, ki imajo vse v nosu in vrata na zadku; da je bil novo Volkswagovo upanje za boljše in donosnejše čase. In da je – s črko J na zadku – še vedno sen mnogih Jugoslovanov, čeprav je čakanje nanj zdaj dosti krajše od dveh let.

Dočakali smo ga tudi pri "Avto-magazinu", zaradi tega. Vse od tedaj, ko so v Sarajevu hrošča zamenjali z golfom, se na naše predloge, da

**Sedem let po rojstvu je ta avtomobil še vedno prijetno družinsko prevozno sredstvo – Ni pa več mladenič!**

bi to vozilo preskusili, niso niti nasmehnili. Zdj, ko je gneča kupcev znatno manjša, smo prišli na vrsto. Da je avtomobil zares Tasov, je pisalo tudi na vratih, obenem pa so nam omejili število prevoženih kilometrov (oziroma porabljeno gorivo), kar sicer pri tem delu ni v navadi. Vseeno smo – zaradi zanimanja med bralci – kratko preskušnjo povzeli v celoten test.

## GOLF DE LUXE

Originalna ponudba golfov je pestra. Kupci lahko izbirajo med šestimi paketi opreme in med petimi motorji, od 1,1 do 1,6 litra, z dizlom vred. Pri Ta-

su je izbira dosti manjša, ta hip celo zelo pičila. Na voljo je le različica JGL, kar pomeni 1,3 litrski bencinski motor, malce več opreme kot pri nekdanjih goljih J in JL, pa samo dvoje vrat ob straneh. Zakaj so nehali vgrajevati zelo varčne dizelske motorje, niso nikoli dovolj natančno pojasnili.

Sedem let življenja se golfu pozna. Mnoge od tistih tovarn,

ki so zapeljale po Volkswagovih sledeh (pomislite le na Talbotov horizon, Oplov kadett, Fordov escort in podobne kombi-limuzine spodnjega srednjega razreda), so odpravile poglavitno napako: za nekaj centimetrov propadlo dolžino karoserije, zaradi katere je na zadnji klopi sicer dovolj prostora v širino, pa skoraj nič za kolena. VW golf, naj bo nemški ali naš, je le za dva odrasla – seveda če govorimo o količkah udobni vožnji. Ker pa so avtomobilske cene pri nas temeljito skregane s po-

**CENA (z davkom, v Ljubljani, brez transporta)**  
**VW golf JGL (tri vrata) :**  
**225.887,45 dinarja**  
**Proizvajalec: TAS, Vo-**  
**gošča, Sarajevo**





**Golf JGL: plastična odbijača, večje zadnje luči**

trebami in okusi kupcev, velja golf še vedno za solidno in dovolj veliko družinsko limuzino!

Čeprav so v Wolfsburgu golf ves čas po malem dopolnjevali, so njegove glavne poteze vseh sedem let iste. Italijanski stilist Giugiaro si je tedaj zamislil zašiljen nos in takšnega je pred dvema leti podedovala tudi jetta, ki je golf z »nahrbtnikom« oziroma z običajnim prtlačnikom v zadku. Razmema novo pri jugoslovanski ponudbi sta plastična odbijača pa dvojna armaturna plošča z merilnikom hitrosti in uro ter večje zadnje luči. V isti paket dodatkov – zaradi katerih je golf JL postal golf JGL – sodi tudi 1,3-litrski motor, ki zmora 44 kW (60 KM) pri 5600 vrtljajih v minuti.

Zal je v golfu preveč trde plastike, da bi bil počutje v njem udobno. Je pač še iz tistih časov, ko manjšim avtomobilom niso dodajali luksuznega šarma. Pa je, v primerjavi z njim, lancia delta skoraj rolls royce v malem, čeprav njena motorja tudi ne sodita v višji razred.

Odbijajoče puščobna sta tudi volanski obroč in prestavna ročica, ob pritisku na opletajoče pedale pa človek nehoti podvomiti v nekdanjo tako slavno Volkswagnovno kakovost.

Seveda vsem, tudi najdrobnejšim občutkom, ne gre takojci zaupati, pa tudi izkušnje številnih lastnikov kažejo, da je kakovost sarajevskih golfov nad povprečjem te industrijske panoge pri nas. Zal je črka

G v oznaki pri nas manj vredna od nemške, pa so preproge borme, in tudi nasploh je v golfu J oprema redkejša kot pri njegovem originalnem bratu.

Za golf morate vedeti vnaprej: zato da bi pred zadnjo klopjo ohranili vsaj malo prostora, je pomik prednjih sedežev prepelčel, da bi bilo moč za volanom sedeti sproščeno, ne glede na voznikove mere. Sta pa prednja sedeža dovolj domišljeno oblikovana, ko gre za oporo telesu, recimo na ovinkih.

Zadek vozila s prtlačnikom vred je oblikovan tako kot pri večini majhnih kombi-limuzin. Vrata se odprejo visoko nad streho in povlečejo za seboj

## Kaj pravi ona?

*Notranjost je iz mode, pravi, barva bi bil črna, ko bi bila rdeča, po, pa pod zadnjimi vrati je samo v napoto. Vse, kar je na njej, se pa tako ali tako skotali na klop, ko se vrata dvignejo. Zoprno je tudi, da je kolo pod prtlačnikom in da se ob zatiku prednjega pokrova lomijo nohti. Vseeno bi golf rade volje kupila, če bi bil vsaj za polovico cenejši. Kako je s cenami pri nas, se pa ve!*

tudi zadnjo polico. V tem hipu je prtlačni prostor bolj skopih mer. Šele ob zvrnjeni zadnji klopi se golf spremeni v kombi z dovolj veliko nakladalno prostornino. Takšen je tudi pripravnejši kot limuzina. Saj je plezanje na zadnjo klop skozi samo dvojna vrata namejneno le športnikom!

## V NOSU: AUDI!

Ne, ni skrivnost: motorji, ki poganjajo moderne volkswagen, so zrasi na bratskem Audijevem željniku, saj so v Wolfsburgu predolgo prisegali na robate štirivaljne bokserje z zračnim hlajenjem.

Tudi golfov motor je modern, nameščen poprek nad prednjo premo, s štirimi valji in z lahko glavo, pa z odmično grednjo v njej in z zobatim jermenom. S 1272 kubiki gibne prostornine zmora dovolj moči za poskočnost (med meritvami pospeškov in največje hitrosti smo beležili boljše rezultate z varniških), z ugodnim razporedom v srednjem območju vrtljajev pa tudi z dovolj prožnosti za tekočo, a varčevalno vožnjo. Pri VW so se odrekli avtomatskemu čoku in ga zamenjali z ručnim, ki je v zvezi s tako kričče rumeno lučjo na armaturni plošči, da človek res ne more pozabiti



nanj. Motor vžge na mah in voznika uboga. Bliskovito reagira na ukaze s pedala za plin in se rad vrtil. Postaja pa z naraščanjem vrtljajev vse glasnejši, tako da se – tudi zaradi šuma vetra ob karoseriji – pri večjih hitrostih v golfu skorajda ni moč pogovarjati. Motor hladi voda s pomočjo termo-statskega ventilatorja, ki po VW-audijevskih navadah deluje tudi brez kontaktnega ključa. Tako temeljito ohladi tudi ustavljeni motor.

Zares varčni so šele novi volkswagni (tudi golf je med njimi) in audiji formule E (kar pomeni ekonomičnost). Vendar ta zadnji val novosti k nam še ni segel in za sarajevske golfe govorijo, da niso ravno namenjeni skopuhom. Vseeno: med približno 1200 kilometrov dolgo preskušnjo nismo vozilu in motorju kar nič prizanašali in smo ga gnali tudi krepko čez hitrostne omejitve (ker so bile tedaj kazni še milejše). Izračunano testno povprečje porabe znaša natančno 9 litrov bencina super na 100 kilometrov, zabeleženi razponi pa segajo od 7,6 do 10,8 litra na 100 kilometrov poti. Pri tem velja reči, da je golfov motor zasnovan za navadni, vendar 91-oktanski bencin. Ker je inozemski »navadni«  
kakovostnejši od našega, smo torej točili kar super.



### Hvalimo

- zasnova vozila
- okretnost
- lahkotno upravljanje

### Grajamo

- zavore brez ojačevalnika
- zadnja šipka brez brisalnika
- slabotne luči
- glasen motor
- utesnjenost na zadnji klopi
- skopa oprema

*Kombi-limuzina: pregibna zadnja klop s polico*

Poraba olja je bila na vsej naši poti zanemarljivo majhna.

Menjalnik se zdi motorju dobro prilagojen, je pa tudi natančen, tako da voznik nima skrbi zaradi pretikanja. »Formula E«  
streže sicer s podaljšano četrto prestavo, ki je na hitrostno neomejenih avtomobilskih cestah laže kos nižjim porabam goriva. Pri nas so nove prometne kazni enako krute kot bencinske cene, pa bo le malokdo še tvegat za sebne dirke. Pri zmernih hitrostih pa je golf že sam po sebi dovolj zmeren.

### ŽIVLJENJE Z NJIM

Golf je bil sprva čisto nemiški avtomobil, načrtovan in iz-

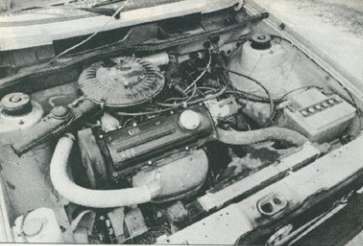
delan za Nemce. Potlej se je razlezel čez meje, na primer v Ameriko in k nam. Na tujem se je razpasla navada, da kupci izbirajo opremo, ki jo želijo doplačati in imeti, pri nas pa se moramo zadovoljiti s tistim, kar je vseh možem od Tasa. Zato ima golf JGL nekaj dobrih in slabih lastnosti.

Dobra je recimo ta, ki so mu jo vcepili že ob rojstvu: da je okreten in za voznika pregleden. Iz golfa se zelo dobro vidi na vse strani, tudi nazaj, le da se je odsekane zadka in njegovih (skromnih) mer potrebnosebej privaditi, da je parkiranje natančno. Je pa potem, ko ga ima voznik »v rokah«  
zelo pripraven tudi za mestno gnečo.

Slabih lastnosti, čeprav drobnejših, je nekaj več: da luči niso vredne počenega groša in da zaradi njih ponoči ni mogoče hitro voziti; da so v Sarajevu zavore oskubili za servo-ojačevalno napravo, pa mora človek z vso silo tiščati zavorni pedal in še se mu zdi, da golf ne bo nikoli obstal; da je zadnji brisalnik pol dobrega življenja v tem avtu, a ga tudi za doplačilo (razen na prvem servisu odstran avstrijske ali italijanske meje) ni moč dobiti. O glasnem motorju je bilo pa tako in tako že govora!

Potem ko se vrata preveč pločevinasto zaloputnejo za vami in ko motor na prvi mig ključa steče, imate v golfu dve možnosti: da ga vozite čuteče





Motor: modern, zmogljiv, zmeren, glasen

in pohlevno (kar vam bo verjetno dolga leta z ljubeznivo vračal) ali pa da ga poženete odločno in dirkaško, kar bo takoj povrnil s škripanjem prednjih gum na koleh.

Zadnja golfova prema je pol toga, kar pomeni, da je boljša od tuge in slabša od posamičnih obes. Opira se na vzdolžna vodila in na vzmetni nogi, kroti pa jo prečni oprnik – kot nekakšen stabilizator. Teža v nosu se golfu pozna, zato ga je potrebno v hitre ovinke malce siliti, odmikanju noge s plina pa se odzove s spodnašanjem zadka, ki ga je moč prav hitro ujeti, če je človek spreten. Igrivo ubogljiv je ta avtomobil tudi ob potechih ročne zavore, kdar pa ljubi vijugasto drvenje, bo kmalu zvedel, da se notranje zavore kolo privzdiguje. A brez nevarnosti za usodo ljudi v avtu!

Golfovi legji na cesti ni česa očitati, čeprav bi bila ob boljših gumah lahko še boljša. Predvsem na mokrem zahtevju Savine gume premišljevana voznik!

Z izjemo golfa GTI, ki je odločno športne sorte, so vsi golfi bolj mehkih nog – kot da bi bili namenjani samo Francozom. Zato se tudi JGL med vijuganjem pretirano nagiba in na kratkih kucjih preveč pokimava. In obložen zadek se rad pretirano povesi.

**Navsezadnje je nov golf v ZR Nemčiji na voljo že za pet ali šest povprečnih mesečnih zaslužkov, ne pa za skoraj trideset, tako kot pri nas! Torej je jasno, da golf ni mercedes. Pa tudi stari, dobri hrošč ne, saj se prehitro stara! Na pragu je sicer temeljitejša modifikacija te wolfsburške »novotarilje« – toda hroščev so prodali vsega skupaj kar osemnajst milijonov. Glavo stavim, da jim z golfom to ne bo uspelo!**

MARTIN ČESENJ  
foto: JANEZ ZRNEC



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi v cm: širina pri kromolih spredaj: 162, zadaj 106, širina prednjega sedeža 86, zadnje klopi 128; notranja dolžina od armature plašča do zadnjega nastavljanja pri 183, pomik prednjega sedeža 20; uporabna prostornina prtljajnika 220/320 dm<sup>3</sup>

## Tehniški podatki

Motor: štirivaljni – štirikaktni – vrstni – namočen poprak nad prednjo premo – vrtna in glb 75 x 72 mm – glbna prostornina 1272 kubccm – kompresija 8,2:1 – največja moč 44 kW (60 KM) pri 5800/min – največji navor 80 Nm (57 kgm) pri 3500/min – ročnica gred v 5 letih – odmerna gred v glavi (zobjati jermeni) – glava iz lahke litine – sacotčni uplinjak solex, z ročnim tokom – mazanje pod pritiskom, olje filter v glavnem ložu – mehanska oprema za gorivo – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorom – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 620 W – svečke bosch W 200 T ali savi 200/43A.

Pravna moč: motor sprejema pogonja prednji koleci – enokolinska suha splojčka – štirikolinski avtomatizirani menjalnik, prestavna ročica na leih – prestavna razmerja: 3,45; 2,09; 1,35; 0,98; vzvratna 3,38; prestava v diferencialu 4,287:1

Kolesa: jeklena pršana platišča, 5J x 13 – gume 155 SR 13 (sava)

Voz in obese: kombi-limuzina – tri vrata – pri sedežih – samonosa karoserija – prednji koleci na posamičnih obesih, trislojna prana vodila, vzmetni nogi, negativni polmer vodila – zadnja poltoga prema, vzdolžna vodila, vzmetni nogi, spretna opora

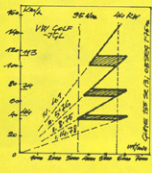
Zavore: dvokrožne, spredaj koluzne, zadaj bobnaste – mehanska ročna zavora na zadnji koleci, ročica med sedežema

Volen: pravo z zobato letvijo – 3,75 zavrtja od ene do druge skrajne točka – rajski krog 16,3 m

Oprema: merilniki hitrosti, temperature hladilne tekočine in goriva – ura – tristopanjski ventilator – dvosopratni brisačnik z električno brizgalico za vodo – ogrevena zadnja šipa, zunanje ogledalo – zgoljnica in avtomatska varnostna pasova za prednja sedeža – blago na sedežih – preproge – luči za vzvratno vožnjo

Mere in teže: dolžina 3,815 m – širina 1,610 m – višina 1,410 m – medosna razdalja 2,400 m – koleski spredaj 1,398 m, zadaj 1,360 m

Med meritvami pospeškov smo prekratkali oznake na merilniku hitrosti in praktični pri reančnih hitrostih 44, 74 in 113 km na uro, kar za motor pomeni 6200 vrtinjav v minuti. Motor je sodobne vrste in se rad vrti, pa mu tudi na tej meji še ne pohaja sapo, tods za vsakdanjo in predvsem varnejšo vožnjo je tudi dovolj prosten, da ga ni potrebno siliti čez 5000 vrtinjav v minuti. Največji hitrosti doseže pri 5650 vrtinjav (v četrni prestavi), kar pomeni, da jo zmore tudi dejti časa.



teža praznega vozila 750 kg – dovoljena obtežba 490 kg – dovoljena skupna teža 1240 kg – prtljajnik 200/670 litrov (dovarna) – dovoljena teža prtljaloa z zavoro 300 kg, brez zavore 400 kg – obtežba straha 75 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 40 litrov – karter s filterom 3 litre – hladilni sistem z grelecem 5,5 litra

Zmogljivosti: teoretična hitrost v 4. prestavi 206 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 17,0 kg/kW (12,5 kg/KM), polno obremenjeno vozilo 28,2 kg/kW (20,6 kg/KM) – največja hitrost (dovarna) 150 km na uro (stavarna) 14,8 s – poraba goriva pri ECE: 6,7/9,8/10,1 litra na 100 km

## Naše meritve

Testni avtomobil je pred meritvami prevozi 4100 km. Meritve z dvema osebamama in polno posodo goriva.

Največji hitrost: 152 km na uro

- Pospešek:
- 0 – 40 km na uro: 3,4 s
  - 0 – 60 km na uro: 5,1 s
  - 0 – 80 km na uro: 6,8 s
  - 0 – 100 km na uro: 13,8 s
  - 0 – 120 km na uro: 21,1 s
  - 0 – 140 km na uro: 37,4 s

400 m brez zaleta: 18,3 s (končna hitrost 113 km na uro)

1000 m brez zaleta: 35,8 s (končna hitrost 139 km na uro)

Prehodni kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 40,1 s (končna hitrost 143 km na uro)

Poraba goriva – povprečno na težo: 9,0 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 80, resnična hitrost 87 km na uro  
kazalec na 80, resnična hitrost 78 km na uro  
kazalec na 100, resnična hitrost 98 km na uro

