

VW golf LS



Volkswagen po imenu, audi po srcu

VW golf LS: naslednik hrošča



VW hrošč in bivši VW šef Leiding sta se poslovila skoraj hkrati. Hrošča je spodrinil golf, novi volkswagen, ki je igro dobil, direktorja pa hišni kolonializem, zaradi katerega je herr Leiding igro izgubil. Volkswagnu je ostalo 600 milijonov mark izgube, golf pa naj bi povrnil blaginjo.

Volkswagnov hrošč je od vojne sem sodil med čudeže. Blagoslovil ga je Hitler, potem pa še vsi tisti, ki so menili, da pod značko VW ne more biti avta, ki bi ne imel v zadku bokser z zračnim hlajenjem. Prodajna številka je usekala čez vse verjetne plafone: prodali so več kot 18 milijonov hroščev. Toda zanka se je vseeno zadrignila: vrednost marke je zrasla, proizvodni stroški pa tudi. Pred dragim in ostarelim hroščem je zaprla vrata najprej Amerika, nato še Evropa. Tradicija je šla po gobe. Direktor Leiding se je lotil izkoriščanja znotraj velike hiše: „kradel“ je audije, jih prodajal kot volkswagne in zabredel — v izgubo. Časniki so oznanili: Kriza koncerna VW!

Novo upanje — golf

Razen bahavih načrtov, ki jih imajo tovarniški prodajni stratezi, VW golf nima nič skupnega s

snobovsko igro na travi. Res pa je, da je že v prvih treh mesecih (od junija do septembra 1974) poskrbel za obliž: prodaja volkswagnov je poskočila za 12 odstotkov; dovolj za govorice, da je mlada generacija iz Wolfsburga na pravi poti. Pri tem velja povedati, da golfova vloga ni prav nič zavidljiva: kupce mora prepričati, da je boljši od legendarnega hrošča.

Poleg passata, scirocca, najnovjšega pola in (že skoraj pozabljenega) K 70 je tudi golf zasnovan po formuli: vse v nosu. Nastal je kot limuzina, ki sodi k sciroccu, kupeju. To pomeni, da sta si po podvožju in motorjih podobna, družijo pa ju tudi stilistične podrobnosti. Obe karoseriji sta delo italijanskega mojstra za oblike Giorgietta Giugiarja. Ko smo vozili scirocco, smo zapisali: „Ta avto je nova poteza v odnosih med wolfsburško tovarno in Audijem, iz katerih naj bi se izcimil sit volk, cela koza pa najbrž ne

več.“ Zdjaj stoji golf tesno ob boku scirocca, toda volk je kljub kozi še lačen.

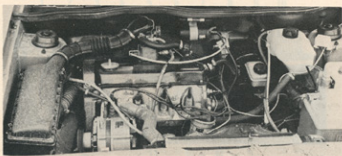
Limuzina za dve osebi

Za primerjavo s VW 1303: golf je 40,5 cm krajši, 2,5 cm širši in 9 cm nižji. Kljub temu, da je njegova medosna razdalja 2 cm krajša kot pri hrošču, je golfova notranja dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) približno 10 cm večja. Giugiaro je podobno kot pri sciroccu tudi golfu močno zašilil prednji del, s tem pa optično privzdignil boke. Nos in zadek sta strmo odsekana, preprosta, brez odvečnih okrasov. Za skladen videz skrita nežna odbijača, zavita v plastiko in gumo, spredaj z vtisnjenima utripalkama. Spojler pod nosom in platišča, ki silijo izpod izbuljenih blatnikov, dišijo po športu. Črna plastična ščitnika na zadnjih blatnikih nista v okras, pač pa

Od zgoraj navzdol:

Celoten pogonski agregat, s poprek postavljenim motorjem, je spretno „stlačen“ v nos vozila in s prednjih sedežev omogoča razkošje za noge.

Zadnja vrata, zaradi katerih je golf kombi-limuzina, so oprta na teleskopski nosilec in so gibljivo povezana s polico nad prtlačnim prostorom.



Nekaj gibov — in golf se v hipu spremeni v poltovornjak. Zadnje klopi je moč prekucniti tik za prednja sedeža, da odstopi prostor tovoru. Škoda, da je rezervno kolo v dnu prtlačnika.

kjubujeta kamenju izpod prednjih koles.

Poprek nameščen motor tik pred prednjo premo, pod njim pa menjalnik in diferencial, so povsem v nasprotju s slavo zapoljenega zadka, ki so jo kovali starejši volkswagni. Spretno izkoriščen prostor pod prednjim pokrovom pa daje veliko praznine pred prednjima sedežema — da voznik in sopotnik udobno stegneta noge. Prednja sedeža v zadnji legi — in golf postane limuzina za dve osebi ali štirioglat kupe. Na zadnji klopi je resda prostor za tri ljudi vstrijc, ostane pa vprašanje: kam z nogami? Če bi bil golf za peden daljši, ne bi bil nič slabši, toda mogoče uporabnejši. Zadnji klopi ostane ena sama lepa lastnost: da se v nekaj gibih zgane in ponudi 520 dm³ uporabne prostornine. Preskušali smo avto z dvojimi vrati, kupec lahko dobi tudi štiri. V obeh primerih so vrata tudi v nosu zadku, da je golf praprava kombi-limuzina.

Kadar je klop v normalni legi, je prtlačnik precej manjši, pokrit s polico, ki se dvigne obenem s pokrovom. Motor golfa slovi, da je mehanikom pri roki, zato so rezervno kolo namestili v dno prtlačnika: na jezo voznikov, ki v deževnem naliwu razkladajo kovčke.

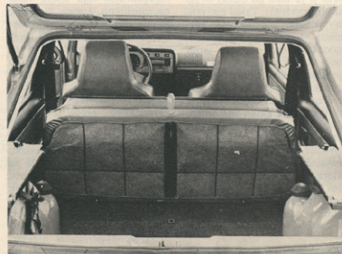


bila avtomatika kriva, da je hladen motor pred krizišči ugašal, vročega pa smo le stežka spravljali k življenju. Zaradi sodobne gradnje so motorju dovoljeni visoki vrtljaji. Tudi pospeški so boljši, če voznik malce zamuja s pretikanjem v višje prestave. Oznake na merilniku hitrosti ukazujejo pretikanje pri 48, 82 in 122 km na uro, kar je dovolj za zmerno hitro vožnjo in poprečnega voznika. Toda motor se tekoče zavrti tudi preko 6500 vrtljajev v minuti (pri tej številki smo pretikali med meritvami pospeškov), pa tudi menjalnik je prirejen razmeroma visokim hitrostim v posameznih prestavah. Dolga četrt prestava omogoča dolgotrajno drvenje z največjo hitrostjo (158 km na uro), prav nič pa ne pomaga skromnemu navoru — da bi bil motor prožnejši. Ker premaguje razmeroma majhno težo vozila (12,2 kg na KM, kadar je v avtu samo voznik), je motor dovolj močan, da sodi golf med živahnije avtomobile. Edina spretnost, ki jo pri ostrmem pospejevanju zahteva od voznika, je obvladanje pedala za sklopko: 13-colska kolesa zelo rada zdrsnejo in moč gre (s cviljenjem) v izgubo.

Motor je sicer prirejen navadnemu, 91-oktanskemu bencinu, toda slabšega ne mara, zato smo točili super. Ni pa požeruh. Med testom je večkrat okusil težko kot lahko nogo na plinu, pa smo ob koncu vseeno izračunali zmerno povprečje 10,8 litra na 100 km.

Hišni motor

V golfe vgrajujejo dva, različno velika (1093 in 1471 kubikov) in različno močna (50 in 70 KM) motorja, oznaka LS pa pomeni, da pogarja avto — ob največji možni porciji serijske opreme — močnejši motor. Ta je prav takšen kot pri sciroocu in passatu, torej je Audijev. To pa pomeni: sodobna zasnovana, z odlično gradnjo v glavi in z zobatim jermenom, s petkrat vlečajno glavno gredjo, z vodnim hlajenjem in s startno avtomatiko. Pa smo si med preskusom bolj želeli ročni čok, ker je



Na čvrstih nogah

Vsa štiri kolesa se opirajo na vzmetne noge. Tudi pri prednji premi so, kot pri vseh novejših volkswagnih in audijih, uporabili negativni polmer vodenja prednjih koles, ki se upira vsem stranskim silam, in skrbi, da avto zelo dobro drži smer. Za zadnjo premo smo pri tehniških

...na noge...
...vzdržljivost...
...oblasti...
...vzdržljivost...
...oblasti...
...vzdržljivost...
...oblasti...

podatkih zapisali: poltoga. Zdjaj razložimo: vzdolžni vodili sta med seboj povezani z vzvojnjo oporo, ki je prevzela tudi vlogo prečnega stabilizatorja. Oznába „poltoga“ je torej kompromis za premo, pri kateri kolesi nista posamično obeseni, pa tudi ne povsem toga speti, kot smo vajeni pri večini avtomobilov s prednjim pogonom.

Kaže, da so hoteli z vzmetenjem v eni sapi ustreči dobremu počutju potnikov in športnim željam voznika. Ni se jim posrečilo. Med hitrim vijuganjem se golf, čeprav brez nevarnosti za dobro lego, preveč nagiba, rebrastim cestam pa vzmeti kljub temu niso kos in vožnja postane utrudljiva. Toda, prednji pogon in zelo dobro vodena zadnja prema sta zanesljiva poroka za varno vožnjo, tudi če je za volanom cestni dirkač.

Na testni avto so nataknili pasaste michelin ZX, ki sodijo k serijski opremi. Kdor je voljan doplačati, dobi gume z jeklenim kordom in nizkim presekom.

Na makadamski cesti postane vožnja zoprna, ker se tresljaji prenašajo preko volana, toda na gladkem cestnišču je VW golf mojster za ovinke. Precej posreden volan prizanaša vozniku s pretiranim sukanjem, je pa vseeno dovolj natančen, da ne povzroča slabe volje. V hitrih ovinkih je treba volan dodajati, avto pa je enakomerno in nenevarno odgovori na odzemanje plina. Z nekaj vaje ga je po vijugah moč voditi z drsenjem, kdor pa hoče, si lahko pomaga še z ročno zavoro na zadnjih kolesih.

Na skrajni meji avto dvigne „tačko“ (tako pravimo, kadar privzdigne zadnje notranje kolo), toda ne da bi strahljivi voznika, spretni pa si z ročno zavoro in lahkim zadkom mimogrede privoči obračanje na mestu.

Kljub teži v nosu je golf še zmeraj tako lahek, da je pretirano občutljiv na cestne luže. Za



aquaplaning obsojamo tudi majhna in razmeroma široka kolesa, ki zdrsnejo že ob prvem dotiku z vodno plastjo, poteri: je pa vrsta na vozniku, da reši, kar se da. Zavoram, kolutnim na prednjih kolesih (privilegij golfa z močnejšim motorjem) in bobnastim na zadnjih, ni kaj očitati. Prijemajo učinkovito, enakomerno in se ne pregrevajo. Toda

Kaj pravi ona?

Avto ji je všeč po obliki in po barvi (oranžna). Takoj pohvali, da na prednjih sedežih zelo dobro sedi in se za volanom udobno počuti. Če so samo dvojna vrata, je plezanje na zadnjo klop podvig. Hvali vsa tisto opremo, ki je za doplačilo, ob ceni se pa zgrozi. Golf se ji ne zdi tako kompakten kot hrošč, uživa pa med parkiranjem — toda šele potem, ko se je privadila navpično odsekanega zadka. Zgibanja zadnje klopi ne zmore brez moške pomoči pa tudi kontrole olja v motorju ne more opraviti sama. Merilna palčica je preveč trdno vtisnjena v ohišje.

servo naprava je tako slabotna, da je voznik skoraj ne občuti: s precejšnjo močjo mora pritiskaati na zavorni pedal.

(Do)plačaj in uživaj!

Prednja sedeža sta brez zamere: z dovolj dolgima sedežnima ploškama in z izbuljenim naslonjalom, ki kroti hrbenico, na ovinkih pa oprime telo. Vozniku je delovni prostor v veselje: z velikim sedežnim pomikom in s pomičnim naslonjalom najde najugodnejšo lego telesa, noge pa sproščeno izgane. Nerodno veliko razdaljo med pedaloma za plin in zavoro, ki jo je treba premagovati v hrošču, so tu odpravili. Prijeten je mehko obložen obroč volana, privaditi pa smo se morali kratke prestavne ročice na tleh, ki ima nezanesljivo zaporo vzvratne prestave in se rada zatika med pretikanjem v prvo prestavo. Giba za prvo in tretjo prestavo sta tako blizu skupaj, da se nevajen voznik kar naprej moti. Armatura plošča ni za vsak okus. Presadili so jo iz scirocca, torej je štiriogolna, ne preveč lepa, toda premišljeno strnjena in razen vžigalnika ni ničesar, česar naslonjen voznik ne bi

dosegel. Največkrat uporabljeni ročici (žarometi, svetlobni signal, brisalnik, pranje prednje šipe) sta ob volanu, žal pa črpalka, ki brizga vodo na steklo, ne vklopi brisalnikov. Graje mo še: črno položena polica pod prednjim oknom odseva v šipi, troblja je preslabotna, radio (za doplačilo) pa najslabše sorte. Ogrevanja v toplih spomladanskih dneh nismo imeli priložnosti do kraja preskusiti, toda zračenje je neučinkovito, ventilator v drugi hitrosti pa neznošno glasen.

Voznik zelo dobro vidi naprej in na obe strani, privaditi se mora le zadka. Široki zadnji opori strehe sta krivi za precejšnjo mrtva kota, ki motita predvsem pri parkiranju, nenehno umazani zadnji šipi pa bi bila kos le brisalnik in voda.

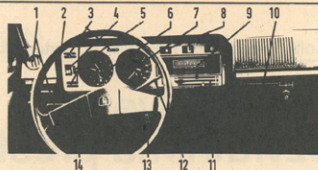
Testni avto je ugajal z bogato opremo, toda ko smo pozabili na vse, kar dobi kupec le za doplačilo, so ostali zunanje vzvratno ogledalo in varnostne utripalke. Za dodatne denarje pa tovarna ponuja: toga opornika za glavo na prednjih sedežih, avtomatske varnostne pasove, napravo za ogrevanje zadnje šipe, platišča iz lahke kovine, halogenske žaromete, meglenske in avtomatski menjalnik. K varnostnim pasovom sodi tudi papirnati listek (brezplačno!) z napotkom: Prosimo, privežite se!

Kdor bo za VW golf LS odštel le osnovno ceno (približno 90 tisočakov), se ne bo mogel privezati! Dobil bo sodobno zamijšljen avto, z varno grajeno karoserijo, s sposobnim motorjem in dobro lego na cesti, dobil pa bo tudi občutek, da se vozi v audiju. Golf ni čistokrvni volkswagen, je pa boljši od hroščal

VW golf je novo Volkswagnovno upanje.

„Golf bo ogrel kupce!“ je rekel novi direktor Schmuecker, s katerim se je okinčal VW koncern, gospodarski minister Friederichs pa (še) nič.

- 1 — reži za sveže zrak
- 2 — ročica utipkaj, kratkih in dolgih žarometov, svetlobnega signala
- 3 — kontrolne lučke vgraja, prirobnika, dolgih žarometov, utipkaj, zavorna sistema
- 4 — stikalo luči
- 5 — stikalo za nastavljen osvetlitve instrumentov
- 6 — ura, merilnika goriva in temperature hladilne tekočine
- 7 — merilnik hitrosti in števec (studi drevni) kilometrov



- 8 — stikala za ogrevanje zadnje šipe, vrstnostnih utipkaj in merilnik (skupaj s kontrolnimi lučkami)
- 9 — radio
- 10 — papetnik
- 11 — ročica za nastavljanje ogrevanja in zračenja, ročica dvostranskega ventilatorja
- 12 — ročica brisalnic in črpalke za vodo na prednjo šipo
- 13 — stikalo vžiga, ključavnica volana
- 14 — trobilja

Tehniški podatki

Motor: štirivaljni — štiristaktni — vrstni — namenjen poprek pred prednjo premo, nagnjen za 15° nazaj — vrtna in g.b. 75,5 x 80 mm — glava prostornina 1471 kubikov — kompresija 8,2 : 1 — največja moč 70 KM (DIN) pri 5600 vrtljajih v minuti — iztrajna moč 47,6 KM (DIN) na liter — največji navor 11,4 km (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti — ročica gred v 5 zžajih — odmerna gred v glavi (zobni menjalnik) — višječli ventil — glavni izloček iskre — enojni padotočni uplinjač solex 35 — s samodejnim čiščenjem, mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavni toku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in električnim ventilatorjem, zaprt hladilni sistem — akumulator 12 voltov 36 amperih ur — alternator 420 volt — svečke bosch 175 T 30 ali beru 175/F4/3 A ali champion N 7 Y

Prenos moči: motor sprejeda pogonja priročje, avtomobilska siva sklopka — štiristopinski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: 3,45; 1,96; 1,37; 0,97; zavrtna 3,17 — diferencial s štirinastim ozobljenjem, prestavno razmerje 3,90 : 1

Kolesa: platišča 5 J x 13, jeklena prešana — gume 15S SR13 (michelin ZX) — pritisek spredaj 1,8, zadaj 1,8 atm

Voz in obesa: limuzina za 4/5 oseb — voljo (ali pet) vrat — samonosa karoserija — prednja kolesa na posamičnih obesah, prednja vodila, vzmetne noge (negativni polmer vodenja) — zadaj (polgiba prema, vzdolžna vodila, vzmetne noge, vzvodna prednja opora (kot stabilizator))

Zavore: spredaj kolturne, zadaj bobnaste — dvokrojni zavorni sistem — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

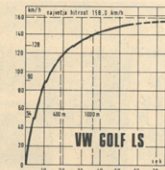
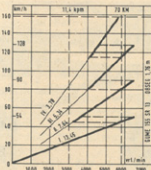
Volan: prenos z zobato letvico — tridelni drog volana — radijski krog 10,1 m (v levo) oziroma 10,8 m (v desno) — 3,5 zavrtinja od ene do druge skrajne točke

Oprema: brisalnici na dve hitrosti — električna črpalka za pranje prednje šipe — luči za vzvratno vožnjo — varnostne utipkaje — zunanje vzvratno ogledalo — notranje ogledalo dan-noč — vžigalnik — zaščita podvozia

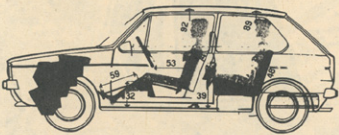
Mere in teža: dolžina 3,723 m — širina 1,610 m — teža na 1,410 m — medosna razdalja 2,400 m — kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,385 m — najmanjša razdalja od tla 0,16 m — prostornina pripriznika 350/700 litrov (uporabna prostornina 190/320 dm³) — teža praznega vozila 780 kg, opremljenega 820 kg — dovoljena skupna teža 1210 kg — priključak z zavoro 1000 kg, brez zavore 400 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 45 litrov — karter (5 litrom) 3,5 litra, menjava na 7500 km — menjalnik in diferencial 12,5 litra, menjava na 30.000 km — mazak povodnje nima — hladilni sistem 5,5 litra (z grelcem)

Zmogljivosti: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrtljajih v minuti: 27,6 km na uro — moč na tono praznega vozila (+ volnik 75 kg) 81,8 KM (DIN), teža na KM: 12,2 kg — moč na tono polnopravne voznice avta 57,6 KM (DIN), teža na KM: 17,26 kg — največja hitrost 150 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: 12,5 sek (tovarna) — norma poraba goriva po km: 8,5 litra na 100 km.



Med meritvami pospeškov smo prekorčili oznake na merilniku hitrosti in pretikali pri 6500 vrtljajih v minuti, to je pri naslednjih resničnih hitrostih: 51, 90 in 128 km na uro. Ša pri tej meji motorju še ne pouda sapa, torej je rezerva vrtljajev zadovoljivo velika. Za običajno, tekočo vožnjo je pretiravanje čez 5000 vrtljajev odveč, toda za dolgotrajne odlašanje pri pretikanju v nižje prestave je motor premalno grozn. Četrta prestava je prirejena tako, da doseže avto največjo hitrost 156 km na uro je pri 5600 vrtljajih v minuti, kar pomeni, da lahko brez škode dolgo časa črta. Motor je sodno zasnovan, poskočen in razmeroma varčen.



Notranje mere (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri kolenih spredaj 102, zadaj 106, širina prednjega sedeža 55, zadaj klopi 126, notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjala približno 163, pomik sedežnega sedela 21, odprina vrat (visina/širina) 95/103, uporabna prostornina pripriznika 190/320 dm³ (merjeno s kockami)

Cena: 6556 DM in 38.194,45 dinarjev
Osnova za izračun rep. in obd. davka: 63.402,50
Zavarovanje: obvezno: 1113 dinarjev
kasko brez franšize: 7084 dinarjev
kasko s franšizo 4000 din: 870 dinarjev
Cestnina: 1000 dinarjev

Proizvajalec: Volkswagenwerk AG, Wolfsburg, ZR Nemčija
Generalni zastopnik in prodajalec: TAS, Sarajevo — podružnice v republičkih sedežih in v Nišu, Opatici, Mariboru, Splitu in Dubrovniku

Naše meritve

Testni avto je pred meritvami prevozil 10.500 km. Meritve z dvema osobama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 158,0 km na uro (zalež 3 km, poprečje štirih meritv)

Pospeški:
0 — 40 km na uro: 3,1 sek
0 — 60 km na uro: 5,4 sek
0 — 80 km na uro: 8,5 sek
0 — 100 km na uro: 13,1 sek
0 — 120 km na uro: 20,1 sek
0 — 140 km na uro: 35,2 sek

400 m brez zaleta: 18,9 sek (končna hitrost 117 km na uro)
1000 m brez zaleta: 36,0 sek (končna hitrost 138 km na uro)

Pročnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV prestavi — **38,5 sek** (končna hitrost 133 km na uro)

Poraba goriva:
Po običajnih cestah najmanj 8,9 litra na 100 km (zmerno, nikdar preko 100 km na uro), največ 12,6 litra na 100 km (castra vožnja)

Na avtomobilski cesti: 8,9 litra na 100 km (poprečje 100 km na uro), oziroma 12,5 litra na 100 km (poprečje 130 km na uro).
Po mestu: 9,0 do 12,4 litra na 100 km
Poprečna poraba na testu: 10,8 litra na 100 km
Poraba oja: 9,4 litra na 1000 km

Natancno merilnika hitrosti:
kazalec na 40, resnična hitrost 36 km na uro
kazalec na 60, resnična hitrost 56 km na uro
kazalec na 80, resnična hitrost 77 km na uro
kazalec na 100, resnična hitrost 96 km na uro
kazalec na 120, resnična hitrost 115 km na uro
kazalec na 140, resnična hitrost 134 km na uro

Hvalimo

kombi-limuzina, s prilagodljivim priključkom in z vrati na zadnjem lahkotno upravljanje, priročna stikala in ročice
udobje na prednjih sedežih
žvahan in varčen motor
spretno nameščen pogonski agregat
dobra lega na (suhih) cesti

Grajamo

piclo odmerjen prostor pred zadnjo klopjo
neredna zvrtna prestava, slabotna zapora
slaba preglednost nazaj, zadnja šipa se male
neučinkovito zračenje, menjalni ventilator
vzmetenje ni kos slabim cestam
končna izdelava sestajaje za VW hroščem
prospeka serijska oprema