

Kratek test

VW GOLF SYNCRO

Dobrih deset let je minilo od prvih volkswagnov, ki so se kitili z napisom na zadku in s štirikolesnim pogonom syncro. Najbolj znan iz preteklosti je bil zanimivi mešanec golf country, navaden golf syncro pa je zadnje čase nekoliko v senci golfa syncra VR 6, ki ima poleg tega pogona tudi povečan motor. Tip štirikolesnega pogona syncro je postal v tem obdobju že dobro znan.

Bistvena je lamelna viskozna sklopka, ki prenese moč motorja k zadnjemu paru koles takrat, ko zdrsne prvi par. Ta vklop je v testnem primeru zaznaven tudi kot sunek, pospremljen še z nekaj hrupa. To se zgodi sicer zelo nežno, vendar dovolj zaznavno, da prav vsak tudi zavezanih oči loči to vrsto štirikolesnega pogona od drugih tipov. Ena izmed nenapisanih resnic je, da golf zelo redko razočarajo in tudi testni golf se je pokazal v zelo dobri luči, predvsem zaradi kakovostne in natančne izdelave, kompaktnosti in občutka varnosti, ki ga daje vozniku. Žal v testnem avtomobilu ni niti ene same zračne vreče, a to ni preveč ogrozilo dobrega vtisa. Armatura plošča ni iz dragocenega materiala, je pa iz kakovostne plastike, estetsko oblikovana, funkcionalna glede na ergonomijo in velikost stikal in ročic ter barvno skladna z notranjimi oblogami in zunanjim barvo. Nič kaj volkswagnovsko ne



OBDOBJE

deluje ključavnica na zadnjem pokrovu, ki se kar preveč rada zatika, precej groba pa je tudi volanska ključavnica.

Navaden sedež v golfu se žal ne da spustiti tako nizko oziroma tako globoko kot športnejši, znan iz modelov

GTI in VR 6. To pa lahko pomeni, da vam kombinacija najnižjega položaja sedeža in najniže spuščenega volanskega obroča zakrije pogled na zgornji rob merilnikov. A hvala bogu nismo vsi enakih mer in gledamo na svet in tudi na merilnike

različno. Glede trdote sedežev, sedalnih površih in uporabnosti ter funkcionalnosti notranjosti golfa ni nobenih pripomb, vse je vzorno in zgledno.

Motor v nosu je pri Volkswagnu v uporabi še dalj kot pogon syncro. Gre za 1,8-litrski vrstni štirivaljnik, razvit iz znanega bloka 827. Premore po dva ventila na valj, vbrizg je enotočkovni, eno odmično gred v glavi pa krmili zobati jermen.

Zmogljivosti so povprečne, kljub priganjanju poraba goriva ni previšoka, nekaj zamere zasluži prevelika hrupnost motorja, ki se začne že v srednjem območju vrtlajev. Od navadnega golfa z enakim motorjem se

Ergonomija: golf





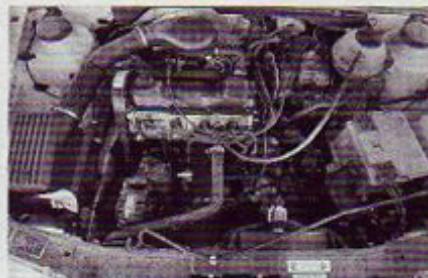
Nekaj manj prtljažnika na račun štirkolesnega pogona

syncro loči po nekoliko širših kolotekih in po spremenjenem prestavnem razmerju v diferencialu. To je nekoliko kraje in tako daje motorju, ki sicer ne ljubi visokih vrtljajev, nekaj več volje do vrtenja. Zato je motor znatno živahnejši kot pri navadnem golfu in to je zelo dobrodošla stvar. Vožnja z avtomobilom postane tudi zaradi tega pravi užitek, saj je avto bolj poskočen, kot bi pričakovali, vodljivost skozi kratke in daljše ovinke je več kot dobra, zanesljive zavore pa, tudi ob pomoči naprave ABS, zaokrožajo dober vtis.

Golf syncro kljub šibkejšemu motorju ne razočara, nekoliko razočara le cena, vendar zmeraj je bilo tako, da so dobre stvari ponavadi tudi drage.



Star in preskušen motor, glasen, vendar z ustreznim prenosom še zmeraj živahen



ANDRÉJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: Štirivaljni - štiritaktni - vrstni - gibna prostornina 1781 kubikov - kompresija 10:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min - največji momen 145 Nm pri 2500/min - ročična gred v petih ležajih - ena odprtina gred v glavi (zobati jermen) - dva ventila na vsaki valj - elektronski enočkovni vibrizig in elektronski vžig - vodno hlajenje 6,3 litra - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor - prednjem pogonu vsa štiri kolesa - petstopenjski ročni menjalnik - prestavnina razmerja: I. 3,78; II. 2,12; III. 1,36; IV. 0,97; V. 0,77 - vzvratna 3,60 diferencial 4,24 - gume 185/60 R14 H

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotno predno vodilo, stabilizator - zadaj poltopogna premre, vzdolžni nihajki, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, ABS - volan z zabolto levično, servo

Mere, zunanjje: dolžina 4020 mm - širina 1695 mm - višina 1425 mm - medosna razdalja 2475 mm - kololek spredaj 1664 mm, zadaj 1438 mm - rajdi krog 10,7 m - **notranje:** dolžina 1570 mm - širina 1420/1425 mm - višina 880-940/920 mm - vzdolžnica 900-1130; 810-590 mm - prijaznik (normalno) 330/1160 l - posoda za gorivo 55 l

Teža: prazno vozilo 1295 kg - dovoljena skupna teža 1700 kg - dovoljena teza prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 855 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (lovama): največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,3 s - poraba goriva (ECE): 6,3/8,2/11,1 litra neosvinčenega benzina super na 100 km.

Naše meritve:

Največja hitrost: 176 km/h [V. prestava]

Poseški:

0-60 km/h	5,0 s
0-80 km/h	7,8 s
0-100 km/h	12,3 s
0-120 km/h	17,9 s
0-140 km/h	26,5 s
1000 m z mesta	34,8 s (146 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	35,1 s (147 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	38,3 s (135 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	96,3 m
od 100 km/h	42,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kozolec na	resnično
60	58,7 km/h
80	78,2 km/h
100	97,1 km/h
120	115,2 km/h
140	138,1 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje 10,7 l na 100 km

Hvalimo:

- poraba goriva
- končna obdelava
- zanesljivost
- relativne zmogljivosti

Grajamo:

- nemestitev stikala za vse štiri utripalke
- zatikanje nekaterih ključavnic
- hrup v srednjih vrtljajih

Končna ocena:

Ceprav VW golf syncro ne daje včasa prevlečne motorizirnosti, je popolnoma dovolj močan za široko družinsko uporabnost, od vožnje na smučanje do velikih težkih prikolic. Izdelava zbrina zaupanje glede varnosti in avtomobil zelo hitro dokazuje, da je eden izmed temeljnih predstavnikov avtomobilskoga razreda, ki se imenuje po njem.