

*Vozili smo v
Hannovru:
VW GOLF
VARIANT
in GOLF
ECOMATIC*

Včasih se meja med evolucijo in revolucijo lahko povsem nehote zabiše. To mirne duše zapišem za tokratno novost Volkswagna, ki je poleg golfa varianta predstavil posebneža, katerega lahko names-to ecomatic poimenujemo tudi revolucija!

Volkswagen doslej v "golf-ovem razredu" ni imel kombi-jevske različice, kljub konkurenci, ki je tovrstne avtomobile ponujala skozi vsa leta. In ker bo zaradi rasti tovrstnega trenda prihodnje leto prav leto kombijev, so se na-posed odločili ponuditi tudi evrop-ski avtomobil številka 1 v kombi-jevski podobi.

V primerjavi z navadnimi petratnimi golfi se novi golf variant loči le po spremenjenem (kombi-jevskem) zadku in po tretjem bočnem oknu. Zadek je skladno oblikovan, z velikimi lučmi in petmi vrati, ki se odpirajo vse do odbijača za lažji dostop v bogato obložen prtjažni prostor, katerega je moč zakriti z roletto. Variant je od navadnega golfa daljši za 32 cm, s čimer se je prostornina prtjažnika povečala za 41 odstot-kov, s pomočjo deljive zadnje klopi pa je tako moč dobiti od 466 do 1425 litrov prostornine za največ 500 kg težak tovor. Tem zahtevam so snovalci prilagodili nosilnost zadnje preme (po vzoru večjega passata variant), drugi deli pod-vozja pa so v primerjavi z navad-

nim golfom ostali nespremenjeni. Zadnji premi so dodali močnejše blažilnike, jih pod drugačnim kotom vpeli v karoserijo (tako lahko vozite do meter širok tovor), pre-mo so podložili z gumastimi "le-žaji", ki zaradi prožnosti okrepijo tudi zeleno smer zadnjih koles v hitro voženih ovinkih. Glede op-reme, reciklaži namenjenih delov in motorjev, se ta golfova različica ne razlikuje od drugih. Na voljo je v treh različicah glede opreme (CL, GL in GT), veliko dodatkov pa lahko kupci tudi dokupijo. Za pogon golfa varianta služi sedem motorjev: štiri bencinski in trije dizelski štirivaljniki. Med bencin-skimi motorji so na voljo 1,4-litrski motor z močjo 44 kW (60 KM), 1,8-litrski z močjo 55 kW (75 KM), 1,8-litrski z močjo 66 kW (90 KM) in 2,0-litrski agregat z močjo 85 kW (115 KM). Kot alternativa služijo trije 1,9-litrski dizelski motorji, in sicer navadni (sesalni princip) z močjo 47 kW (64 KM), turbodizel z močjo 55 kW (75 KM) in zmogljivi motor (TDI) z direktnim vbrizga-vanjem goriva in turbinskim pol-nilnikom ter z močjo 66 kW (90

KM). S temi motorji doseže golf variant največje hitrosti od 154 do 195 km na uro. Na cesti najbolj prepričata 2,0-litrski bencinski mo-tor in 1,9-litrski turbodizel TDI, slednji še zlasti navduši zaradi pov-sem "bencinskih" zmogljivosti. Namesto ročnega si lahko kupec

pri bencinskih motorjih z močmi nad 75 KM, dokupi tudi samodejni štiristopenjski menjalnik.

Druga, pomembnejša Volks-wagnova novost, pa je golf eco-matic. To je revolucionarna zlo-ženka besed economy in automa-tic, ki pri tem golfu označuje varč-



EVOLUCIJA ALI



Kombijevski zadek ponuja tudi večje notranje mere



City-Kurier



VW golf ecomatic je povsem preprost za uporabo



Vklop in izklop sistema ecomatic se upravlja s stikalom na obvolanski ročici

REVOLUCIJA!?

nost in polavtomatski menjalnik. Za kaj gre? Zаметke tega golfovega motorja in motorja TDI kaže iskati v letu 1978, ko so ju začeli razvijati. In če pustimo ob strani motor TDI, je motor v ecomaticu zasnovan z novo miselnostjo, ki je nastala zaradi vedno gostejšega prometa in vedno večjega onesnaževanja okolja. Tehniki so namreč zasnovali motor, zrel za serijsko proizvodnjo, ki pri mestni vožnji porabi v povprečju le 4,6 litra goriva na 100 km in je ekološko čistejši od drugih za tretjino vseh strupenih snovi, hkrati pa preprost za uporabo in dovolj zmogljiv!

Na videz se golf ecomatic od bratov ne loči v ničemer, razen po napisu na zadku. Zaradi polavtomatskega menjalnika tudi nima pedala sklopke (vendar ima običajno prestavno ročico z znano golfovo prestavno shemo), armaturna plošča pa je bogatejša le za tri kontrolne lučke: rdečo, ki opozarja na izklopljen sistem ecomatic, oranžno, ki vzniku prek elektroneke sporoča najugodnejši trenutek za pretikanje, in zeleno, ki gori, dokler se motor ne ogreje

na delovno temperaturo in je tako celoten sistem pripravljen za uporabo. Revolucionarnost se skriva pod motornim pokrovom. Snovalci so obudili nekdanjo Porschejevo zasnovano in razvili motor po principu vožnje s kolesom. Da, prav ste prebrali. A kako povezati ti dve zamisli? No, pri Volkswagnu so razmišljali nekako tako: ko vozite kolo, poganjate le toliko, kolikor je potrebno za zagon, nato pa prenehate vrteti pedala in se vozite na račun "minulega dela". To zamisel so zaradi hitrega razvoja elektronike in pocenitve nekaterih komponent "utelesili" v navadnem Volkswagnovem 1,9-litrskem dizelskem motorju z močjo 47 kW (64 KM). Motorju, za zdaj zaradi primernega navora le dizelskemu, so dodali zapleten elektronski sistem, ki ukazuje polavtomatskemu menjalniku in posebnemu stikalu. Ob popolnoma odvzetem plinu se po petih sekundah (zaradi morebitnega pretikanja v vzvratno prestavo, če se ustavimo) motor izklopi, ne da bi pri tem uporabljali ključ! Tako se energija rabi le tedaj, ko je to res potrebno. Ko pre-

taknete v prvo prestavo in ponovno rahlo dodate plin, s tem ponovno poženete motor in ob dodajanju plina speljete ter nadaljujete vožnjo. Polavtomatski menjalnik omogoča navadno pretikanje, a brez pedala sklopke. Tako se vožnja s tem avtomobilom spremeni v nenehno vklapljanje in izklapljanje motorja: pred semaforji z rdečo lučko, pred prehodi za pešce in v mestnih zastojih. S preskusi so dokazali, da tovrsten način vožnje zmanjša efektivno uporabo motorja tudi do 60 odstotkov, kar se nazorno kaže pri porabi goriva.

In kaj je s porabniki električne energije, medtem ko je motor izklopljen (luči, gretje) ter s servo-ojačevalnikoma zavor in volana? Problem so volkswagnovci rešili s tem, da so motorju poleg močnega alternatorja in akumulatorja dodali še manjši akumulator, ki pomaga večjemu pri vsakokratnem zagonu motorja in pri polnjenju, volanskemu servo-ojačevalniku pa so namenili novo posodo za olje in dodali električno črpalko, ki ni odvisna od delovanja motorja. Podobno delujeta dodatna

električna vodna črpalka, ki zagotavlja nemoteno gretje, in vakuumna električna črpalka, ki upravlja zavorni servo-ojačevalnik in menjalnik, vklopi pa se samodejno takrat, ko to zahteva delovanje porabnika. Menjalnik izklopi posamično prestavo šele takrat, ko v celoti popustimo pedal plina, ker pa motor ob vklopljenem sistemu ne zavira, je moč sistem izklopiti s pomočjo stikala na desni obvolanski ročici (prižge se rdeča kontrolna lučka) in tedaj motor (spust po klancu) zavira ter se ob popuščnem plinu ne izklopi. Dodati moram še to, da tudi pri večjih hitrostih ob vnovičnem zagonu motorja ni čutiti, kdaj motor ponovno ujame pravišnje vrtljaje za trenutno prestavo, sistem pa je moč izklapljeti ali vklapljeti kadarkoli med vožnjo. Le-ta se, ob vsakokratnem zagonu motorja s ključem, tudi samodejno vklopi.

Od ideje do uresničitve je minilo petnajst let, Volkswagen pa je tako prvi izdelovalec na svetu, ki mu je ta sistem v celoti uspelo uresničiti tudi v serijski proizvodnji. Revolucionarnega novince bodo izdelovali v tovarni Mosel v Nemčiji, kjer bodo od oktobra naprej na leto prodali okoli 10.000 ecomaticov s tovarniško ceno okoli 28.000 DEM. Začnite varčevati!

BORIS SAMBOLEC