

Kratek test

VOLKSWAGEN GOLF VR 6

Pred dobrima dvema desetletjema se je pri Volkswagnu rodil golf in upokojil hrošč. S srečno roko so ponovno ustvarili »bestseller«. Najverjetneje zato, ker znajo, manj zaradi ljudske naravnosti. Kmalu se je oblikoval avtomobilski razred, imenovan po golfu in v vseh teh letih do danes je golf prednjačil ali pa so ga nekoliko izpodrinili z vrha njemu podobni in po njegovem vzoru narejeni tekmeči.

PRVA LIGA

Pa kljub temu ostaja še zelo zelo pri vrhu, če ni že kar tam, kamor si želi. Za občutenje teh dejstev pri Volkswagnu priporočajo vožnjo z modelom VR 6. Že vedo, zakaj. Avto nižjega srednjega razreda, razmeroma kratek, ampak v mejah, izredno čvrsto grajen z všito pasivno varnostjo in z 2,8-litrskim šestvaljnikom v nosu. Po dva ventila na valj sta v tem primeru popolnoma zadostna in sploh ni potrebe ne povpraševanja po čudesih tehnikah. Ni ga sredstva, s katerim bi se dalo zamenjati udobje, ki ga ponuja motor z razmeroma veliko ali celo pretirano veliko prostornino, čeprav njegovo litrsko moč označuje skromen podatek (45 kW/liter prostornine).

S podobnim eksperimentiranjem imajo pri Volkswagnu že nekaj izkušenj. Recimo: pred leti so 1,8-litrskemu vrstnemu štirivaljniku zmanjšali moč z 90 na 75 konjskih moči in tako skušali doseči ta učinek, dosti bolj pa se je takšen poskus obnesel pred tremi desetletji, ko so zelo podobnemu 1,6-litrskemu boksterskemu motorju, znanemu iz porscheja 356, zmanjšali moč s 75 KM na 50 KM in tako dobili izjemno vzdržljive in trpežne motorje, ki so v njihovi zgodovini odigrali kar veliko vlogo (motorji type 1-4).

No, v glavnem ta prednost, tudi v primeru golfa VR 6, pomeni da se vam ne splača

naročiti avtomatskega menjalnika zanj. Če ste zadovoljni z največjo hitrostjo okoli 145 km/h, imejte prestavno ročico stalno v tretji prestavi in vse bo dobro. Motor in prenosni sklop se pri takšnem načinu vožnje sploh ne bosta pretirano razdajala. Seveda pri tem ne mislim speljevanja navkreber, ko greste s polno naloženim avtomobilom na družinski izlet. Motor VR 6 je že dobro znan, valji niso ne klasično v vrsti ne klasično na V, med tremi in tremi je kot

Moči je zmeraj dovolj, isto velja tudi za motorni navor v celotnem območju vrtljajev.



15 stopinj, vsi pa so pod isto »streho« - glavo. Res je, da so stroge nemške statistike dognale oziroma zaključile, da se ti motorji kvarijo hitreje kot drugi motorji iz iste hiše, vendar je to pač stvar analize. Moči je zmeraj dovolj, isto velja tudi za motorni navor v celotnem območju vrtiljajev.

Tudi polna moč, ki jo prenaša na cesto prednji kolesni par, ni prehuda obremenitev za volanski mehanizem, s tem tudi ne ogroža stabilnosti vozila in voznikovega počutja pri upravljanju avtomobila. Dober vtis o tem avtomobilu pri vožnji izboljšujeta tudi skoraj popolnoma športna sedeža, namenjena vozniku in sovozniku, izdelka znamenite italijanske tovarne Recaro. Armaturna plošča je ergonomsko zelo popolna, če odmislimo, da je stikalo za vse štiri utripalke nameščeno za volanom, da sta zaradi zračne vreče v volanu dve premajhni stikali za trobljo in da se mora sovoznik zaradi vreče pred sabo odpovedati uporabnemu predalu, prav tako pred sabo.

Lega na cesti je šolsko nadzirljiva, zavore se ne pregrejejo tako z lahkoto. Kako pa potekajo stvari z zasilnim rezervnim kolesom, smo na testu tudi preskusili.

Res, da voznika zamenjava zasilnega



Moč in prožnost v nosu vozila



Armaturna plošča: golfovska klasika



Napis, drugačna barvna stekla na lučeh, dvojna izpušna cev, drugačni spojlerji in gume

rezervnega kolesa kaj hitro odpelje k vulkanizerju in na ta način se odpravi možnost neenakomerne obrabe gum. Če pa v Sloveniji ni moč hitro dobiti gume dunlop SP sport 2000 ustreznih mer, se pač uporabi salomonska rešitev, najdena v paru zimskih gum. Neenakomerna obraba gum ostaja, majhno rezervno kolo pa roma nazaj v prtljažnik. Tudi tako je lahko z zasilnimi rezervnimi kolesi.

Vozilo je izdelano odlično in natančno, kar žal ne velja za kakovost volanske ključavnice, ki je nerazumljivo trda, vse drugo v tem avtomobilu pa deluje brezhibno. Vožnja z golfom VR 6 je zmeraj elegantno natančna, spremeni se v en sam užitek, ki pa je precej drag.

ANDREJ SUPÉ

Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - V 15 stopinj - gibna prostornina 2792 ccm - kompresija 10:1 - največja moč 128 kW (174 KM) pri 5800/min - največji navor 235 Nm pri 4200/min - ročni gred v sedmih ležajih - dve odmični gredi v glavi (veriga) - po dva ventila na vsak valj - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje 8,2 litra - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,30; II. 1,94; III. 1,31; IV. 1,03; V. 0,84; vzvratna 3,06, diferencial 3,39 - gume 205/50 R15

Voz in obese: - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj polloga prema, vzdolžni nihajki, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - dvokrožne zavore, kolutne na vsa štiri kolesa, spredaj prisilno hlajene, servo, ABS, EDS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4020 mm - širina 1695 mm - višina 1405 mm - medosna razdalja 2475 mm - kolotek spredaj 1450 mm, zadaj 1434 mm - rajčni krog 11 m - **notranje:** dolžina 1680 mm - širina 1435/1430 mm - višina 905-970 mm - vzdolžnica 850-1190; 870-640 mm - prtljažnik (normno) 330/1162 l - posoda za gorivo 65 l

Teže: prazno vozilo 1210 kg - dovoljena skupna teža 1685 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 224 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,8 s - poraba goriva (ECE): 7,3/9/12,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost: 211 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	3,9 s
0-80 km/h	5,7 s
0-100 km/h	7,9 s
0-120 km/h	11,2 s
0-140 km/h	15,1 s
1000 m z mesta	29,1 s (181 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	32 s (176 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	35,9 s (158 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	98,5 m
od 100 km/h	44,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično	
60	55,5 km/h
80	77,6 km/h
100	97,7 km/h
120	116,9 km/h
140	134,1 km/h
	37

Poraba goriva:

tesno povprečje	12,7 l na 100 km
-----------------	------------------

Hvalimo

Grajamo:

- motor
- zmogljivosti
- lega na cesti
- prednja sedeža
- izdelava
- menjalnik
- poraba goriva
- pretrde ključavnice
- zasilno rezervno kolo
- položaj stikala za vse štiri utripalke
- stikali troblje

Končna ocena:

Volkswagen golf VR 6 je avto, ki navdušuje z motornimi zmogljivostmi in natančno izdelavo. Od sebe da največ, kar lahko ponudi serijski golf, to pa je zelo veliko. Če ste za to pripravljeni tudi veliko plačati, izvolite, zagotovo vam ne bo žal.