



Test:
VOLKSWAGEN GOLF VR6

Ne povejte policajem: iz Ljubljane v München sem pripeljal precej prej kot v treh urah! Pa ne s porschejem, s ferrarijem ali z Lotusovo omego, temveč z golfom VR6. Če doslej niste hoteli verjeti, da je ta volkswagen predstavnik povsem novega avtomobilskega razreda, je zdaj čas, da si nehate zatiskati oči!

IGRA ŠESTIH



Prašnič se ne velja zanašati na odločitev »golf je bil, golf naj ostane« (glejte tudi Vozili smo novi VW golf, AM-19/1991), ki veje iz zdaj že devet mesecev starih podatkov: da golfu niso spremenili ne imena ne jedra njegove karoserijske in pogonske zasnove. Tudi vi najbrž ne bi pulili perja kokoši, ki bi vam nesla zlata jajca. In skoraj trinajst milijonov kupcev, ki so doslej segli po volkswagenu z imenom aristokratske igre, je več vrednih od zlata.

Zato je novi golf pač takšen, kakršen je: v nadrobnih zunanjih merah rahlo, v notranjosti pa vidno večji od prejšnjega, a še zmeraj kombi-limuzina s tremi ali petimi vrati, v osnovi s prednjim pogonom ter s širokima zadnjima strešnima opornikoma, ki sta za golf že povsem značilna. Novinec je postavnejši tudi zato, ker se zdi očem – predvsem zaradi razširjenih bokov – temeljiteje posajen na vozišče, lepsi pa zato, ker je sodobno oblejši kot prej.

Še modernejše je tisto, kar bi pokazal rentgen: domiselná zas-

nova golfovega nosu, ki ni le zelo dostopen za mehanike in kleparje, ampak je tudi varno odporen proti dokaj močnim čelnim trčenjem. Hkrati pa so vsem golfovom po vrsti privzidignili gibne prostornine motorjev, nivo notranje opreme in kakovost končne obdelave.

Golf je torej, še vedno golf, le »igrišče je lepše in temeljiteje urejeno«. Da so avtomobili tudi igrake, ne le dolgočasna prevozna sredstva, pa ve vsak vanje količaj zanjubljeni zanesenjak.

In natanko to vedo tudi pri Volkswagnu. Zato je zamisel postala resničnost: razmeroma velik prostor v razmeroma majhnem avtomobilu. Ali dobesedno: že od prej znani motor VR6 v novem VW golfu. Sožite je takoj uspelo: predvsem zato, ker VR6 vsemu navkljub ni prevelik motor in ker novi golf kljub vsemu ni premajhen avtomobil. Posrečeno razmerje pa obeta tudi lepo prihodnost.

Motor VR6 je šestvaljni mešanc med vrstnim motorjem in

motorjem V-oblike. Po trije in trije valji so razkrečeni le za 15-stopinski kot, to pa omogoča eno samo glavo. Motor je ob sicer izdatni 2,8-litrski gibni prostornini dovolj majhen tudi zato, ker se namišljene osi valjev stikajo precej niže (od ročične gredi), kot je sicer pri šestvaljnikih v navadi. In povrh tega so skladno in smotorno namestili tudi vse obrobne aggregate. Ročična gred se suče v sedmih ležajih, odmični gredi v lahki glavi sta dve, z verigama (navadna in duplex). Za polnjenje z gorivom in njegov vžig skribi Boschev motronic, selektivno za vsako vrsto valjev posebej pa je oboje: vbrizgavanje in nadzor klenkanja. Nad vsakim valjem sta samo po dva ventila, ampak to vas lahko – tudi ob zdajšnji štiriventilski maniji – takoj neha skribeti. Motor ima dovolj kubikov, dovolj dolge batne gibe ter dovolj ugodni krivulji moći in navora, da ga velja spoštovati. Golf VR6 sicer ni pretiran lahek avtomobil (1180 kg »prazne« teže), ampak tudi 128 kW oziroma 174 KM pri 5800 vrtljajih v minutu nista majhni številki. Največjega

navora je za 235 Nm pri 4200 vrtljajih v minutni, prav ti vrtljaji pa so glavna sočnost tega agregata. VR6 vžiga gladko, steče kot dobro naučena pesmica iz šolarjevih ust in mu je precej vseeno, kaj zahtevate od njega. Vrti se – če že hočete tako – dokler mu tega ne prepove omejevalnik vrtljajev, ki se sproži malce nad 6600 vrtljajih v minutni. Ampak le zakaj bi ga priganjali do tam? Ta motor je predvsem prožen in se zna zelo lepo obnašati. Po gladkosti teka je tipičen šestvaljnik, po polnosti zvoka (s športnim pridihom, zaradi dvojne izpušne cevi) bi bil lahko tudi zelo kultiviran štirivaljnik. Na kratko rečeno: čisto nič ni narobe z njim. In golfovemu okolju se odlično poda: prvič zaradi velike rezerve moči, ki jo razdaja; drugič zaradi uglajenih zmogljivosti v celotnem delovnem območju; in tretjič zaradi tistega, zaradi česar v golfovem nosu sploh je: da je golf VR6 več kot samo gol. To je torej tisti novi avtomobilski razred!

Kaj pa nekoč tako zelo proslavljeni golf GTI, bo zdaj kdo rekel. Nein, danke – pravim jaz. Golfu VR6 ne seže do pasu!

Poglejte številke: testni avtomobil je z mesta do hitrosti 60 km na uro pospešil v 3,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 7,6 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 10,3 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 13,7 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 19,0 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 26,6 sekunde. Največja hitrost: 225 kilometrov na uro. Povprečna poraba goriva med celotnim testom je bila 11,4 litra neosvinčenega bencina super na 100 kilometrov, kar je pomenilo približen razpon od devetih do štirinajstih litrov na 100 kilometrov, odvisno pač od tega, kako ostro voženi so bili posamični cestni odseki. In ko gre za ostro vožnjo, to pri VR6 še vedno ne pomeni do kraja naprezanega motorja: tudi tisto pot do Münchenja sem opravil ob dovolj zmernih vrtljajih za vsako prestavo po sebi.

Prestav v menjalniku je pet, pretikanje pa je prijetno ravno zato, ker ni treba, da je dirkaško. Takšno bi tudi težko bilo: pletenici, s katerima je prestavna ročica povezana z menjalnikom, sta premalo »hitri« in premalo natanci za zares brezhibno delo z njima.

Vse drugo v tem golfu je voznikovemu počutju v prid: prilagodljivo in tudi zato dobro sedenje, nastavljen in za oprijem pripraven volanski obroč, še znosna oddaljenost zavornega pedala in pedala za plin, v celoti lichen delovno okolje, dobra vidljivost (upoštevaje elektrificirani ogledali, temeljite brisalnike, na predno tehnologijo žarometov in manj moteča zadnja strešna opornika, kot bi človek od zunaj presodil) in skrbno zasenčena ter značilno volkswagnovsko zaščitena armatura plošča (merilnika goriva hitrosti in vrtljajev, temperature hladilne tekočine in motornega olja, digitalna ura ter dvojni potovalni računalnik). Udobnejša kot kdajkoli prej je zdaj tudi zadnja klop, z deljivim naslonjalom – v korist povečljemu prtljažniku.

K serijski opremi te različice sodijo še megleanke, lahka kolesna platišča z nizkopresesčnimi gumami, osrednja ključavnica, štiri zglavniki, elektrificirane šipe v vratah, štiri nastavljivi var-

nostni pasovi, zavorni ABS in EDS, ki je kratica za elektronsko zaporo diferenciala.

Ta precej pomaga k prenosu moči od motorja na cesto. Pa tudi v celoti je podvozje golfa VR6 natanko uglašeno z motornimi zmogljivostmi. K temu poglavju sodijo: manjša razdalja vozila od tal, trša vzmetenje in blaženje in tako prilagojena geometrija prednjih koles, da je vpliv motorne moči nanju kar se le da neopazen. Volanski servojačevalnik omogoča gibkost, a hkrati tudi dovolj natančnosti ob vsakršnih voznih manevrih, štiri kolutne zavore so zmogljivostim vozila povsem kos in tudi poltoga zadnja prema celotnega vpisa prav nič ne kvari. Privzidnjene notranjega kolesa na ostrih ovinkih voznik ne »čuti«, nagibanje karoserije pa še zdaleč ni tolikšno, da bi strašilo sopotnike. Golf VR6 je zelo dolgo in prepričljivo neutralen avtomobil, ktor zna ravnati s plinom (in njegovim odvzemanjem ob pravem času) ter volanom, pa zna skozi ovinek tudi drseti. Golf VR6 je z vsem tem vnovič nekaj posebnega: noče biti izzivalen športni avtomobil, pa to delno vseeno je. Je pa tudi spremet odmerjena (kombi)-limuzina za čisto običajne, toda urne vsakdanje potrebe.

Ga sploh kaj kaz? Pravzaprav ne. Tistega, ki se spriznati z malce zatikajočo se prestavno ročico, bo motila kvečjemu še preveč ceneno svetlikajoča se plastika v podobi nekaterih notranjih oblog. Toda, navsezadnje je tudi ta golf – z okroglimi 40.000 markami nemške cene najdražji golf doslej – še vedno volkswagen. Ime ostaja, le imidž je drugačen!

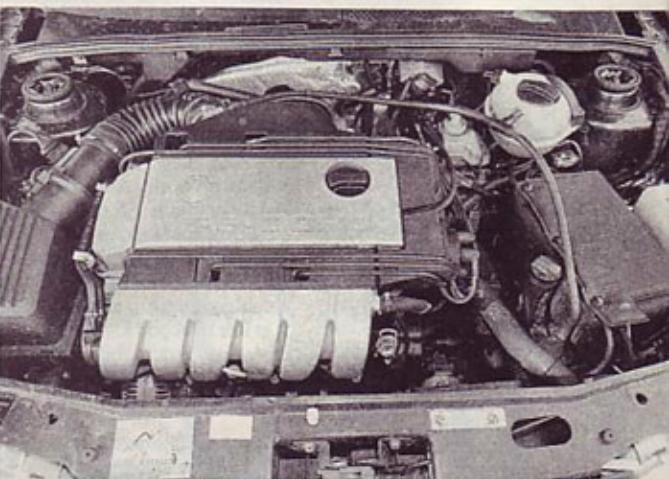
• • •



Povečljiv prtljažnik – z zaslinim rezervnim kolesom in vrati do tal



Motor VR6 – polnos dobrih zmogljivosti





Tretja generacija
– zrela notranjost



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V 15 74 – nameščen spredaj prečno – vrline in gib 81,0 x 90,3 mm – gib na prostornina 2792 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 128 kW (174 KM) pri 5800/min – največji navor 235 Nm pri 4200/min – ročična gred v 7 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vzg (bosch motronic 2.7) – vodno hlajenje

– akumulator 12 V, 54 Ah – alternator 1260 W – uravnavani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,300; II. 1,940; III. 1,310; IV. 1,030; V. 0,840; vzvratna 3,380; diferencial 3,390 – elektronska zapora diferenciala (EDS) – platičica 6 1/2J x 15 – gume 205/50 R 15 V (continental).

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna kar-

serija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga premo, vzdolžne nihajke, vijočne vzmeli, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvo-krožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,020 m – širina 1,710 m – višina 1,405 m – medenosna

razdalja 2,475 m – kolotek spredaj 1,450 m, zadaj 1,434 m – rajdnji krog 11,0 m – teža praznega vozila 1180 kg – dovoljena skupna teža 1680 kg – dovoljena teža pritlikice z zavoro 1200 kg, brez zavor 600 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 330/1162 litrov – posoda za gorivo 55 litrov!

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović