

Vozili smo: (NOVI)

VOLKSWAGEN

GOLF

Gospod Herbert Schäfer se je udobno zleknil v naslonjač in sklenil roki na tilniku. Pa ne le zaradi slike v reviji Auto, Motor und Sport, tudi zaradi samega sebe: mož, ki je bil dvajset let glavni Volkswagnov oblikovalec, gre v pokoj. Novi golf je bil njegovo zadnje službeno delo. Dobro opravljeno delo!



ZA GOLFOM—GOLF!

Golf pa ostaja! Nič več takšen kot je bil doslej, ampak vseeno: volkswagen golf! Še vedno kombi limuzina, še vedno s širokima zadnjima strešnim opornikoma, a večji, lepši, zmogljivejši, udobnejši in dražji kot kdajkoli doslej.

Tako je prav: receptu, ki ga je doslej kupilo 12,7 milijona ljudi, ne zamenjaš imena. Golf ostaja v igri. Golf je igra. Je pa tudi avtomobil, ki podpira nemško gospodarstvo. Ta avtomobil je od leta 1974 številka 1 med nemškimi ku-

pci; in od leta 1983 dalje številka 1 (tudi) med evropskimi kupci. Volkswagen (ljudsko vozilo) je njegovo osnovno ime!

Zdaj je na vrsti format A 3. Ta kratka tovarniška oznaka je pripadala njegovemu nastanku in pomeni golfovo tretjo generacijo.

Novi golf je (malenkostno) daljši, širši in višji od prejšnjega. Tudi njegovi medosna razdalja in koluteka so (malenkostno) večji kot prej. Njegova karoserija je bolj zaobljena, na posamičnih koncih

izrazitejša, v celoti pa za desetino bolj aerodinamična ($C_w = 0,30/0,32$, odvisno od različice), kot je bila doslej.

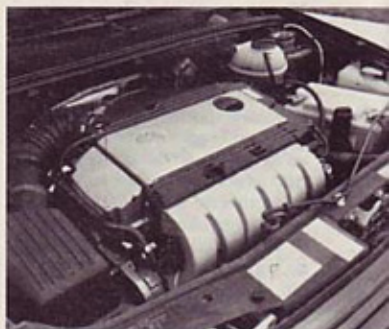
Nosu vozila so vtisnili hišni pečat, zato spominja na corrado in celo na passat, če zelo hočete. Zarometa sta zdaj nepravilne ovalne oblike, da je v njiju prostor tudi za dvojne luči in za najsodobnejšo svetilno tehniko. Nos je v celem bolj klinast kot prej, prednja šipa je izraziteje obrobljena, zunanji ogle-dali sta skladneje staknjeni s karo-

serijo in streha seže daleč čez zadnjo klop. Pri tem se streha proti zadku blago »spušča«, bočni liniji (v podobi ozkostopničastih robov) pa vzraščata. Rezultat sta močno trapezoidni zadnji bočni okni, ne glede na to, ali gre za različico z dvema ali s štirimi bočnimi vrati.

Vrata na zadku se odpirajo povsem do zadnjega odbijalca, a hkrati premalo visoko, da bi bilo seganje v prtljažnik povsem nenevarno za glavo. Prtljažnik (in posoda za gorivo) sta enako velika kot prej.



Sedeža: oprijemljiva in temeljito nastavljiva



Motor VR 6: gneča v golfovem nosu

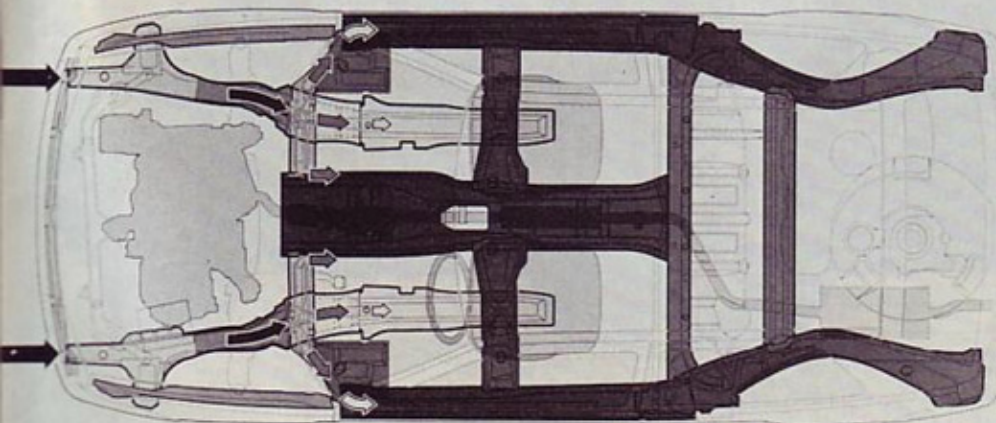
zadnja klop pa je (tudi deljivo) zlozljiva.

Kljub širokima zadnjima strešnima opornikoma znaša vidno (voznikovo) polje še vedno 83 odstotkov celotnega kroga, k dobri vidljivosti (predvsem pred vozilo) pa pripomore tudi v osnovi visoko naravnani voznikov sedež, ki je zdaj po višini povsem nastavljiv.

Ohišje armaturne plošče je izraziteje namenjeno vozniku, merilniki so – zoper svetlobne odboje – pogreznjeni globoko vanj, vsa stikala (z izjemo tistih ob volanskem drogu) pa so okroglih oblik. Volanski obroč je po višini nastavljiv, spretnejša notranja arhitektura omogoča za debelih dvajset centimetrov večjo notranjo širino, vsi varnostni pasovi so na zgornjih oprijemališčih nastavljivi, zračenje in grejte sta za četrtino učinkovitejša, zaželeli pa si je moč tudi klimatsko napravo.

Ne smemo prezreti podkožne strukture! Karoserija je – varnosti na ljubo – čvrstejša (približno za tretjino), pri čemer največ štejejo na novo zasnovana vzdolžna, upognjena in zamaknjeno varjena nosilca (zvara na premišljeno prerezanih mestih zagotavljata pravilne zmečkanine ob udarcih) v nosu vozila, prečna ojačitve v višini armaturne plošče in vzdolžne ojačitve v bočnih vratih (zoper udarce do 54 km na uro), vozniku pa so namenili tudi dodatno vzmeteno navitje varnostnega pasu.

Celotna paleta novih golfov je sestavljena iz skupkov opreme in motorjev, ki so na voljo. Osnovno zalogo opreme so označili s črka CL, naslednja stopnja »muzike« za več denarja je paket GL,



sledi športna različica GT, za njo odločneje motorizirani golf GTI (brez te tradicionalne različice si golfa sploh ni mogoče zamisliti!) in na vrhu ponudbe je novi golf VR 6. Ta oznaka pripada predvsem motorju v njem. To je že iz passata znani šestvaljnik (po zasnovi mešanec med vrstnim motorjem in motorjem V-oblike), ki se odlikuje s skromnimi zunanji merami, majhno težo in odličnimi zmogljivostmi, pa tudi s kultivirano povzročjo. Skladno z njim je ta različica opremljena tudi z največjo zalogo ponujane opreme. Sicer pa: ponudba opreme – začetni pri paketu CL – se vzporedno s ceno golfa (v Nemčiji od 19.975 do 37.995 mark) razrašča na vseh področjih: od običajnih in lahkih platišč, navadne in osrednje ključavnice, ročno ali električno pomičnih šip ter vzratnih ogledal, preprostejših in športnejših sedežev, dva ali trikrakega volanskega obroča do že na zunaj vidnih znakov prestiža in dodatne plemenitosti. Novi golf odločno noče biti avtomobil zgolj za široke množice. Naredili so ga še v takšni izpeljanki, da ga bo kupil tudi od šoferjev in razkošnih limuzin razvajeni menedžer. Ne le za ženo, tudi zase, če mu bo med vikendom prijalo sesti za volan. Tako je vsaj razširjene prodajne načrte razložil Wolfgang Lincke, Volkswagnov vodja za napredek in razvoj.

Sicer pa: ponudbo motorjev si izvolite ogledati v tabeli. Začne se pri 1,4 litra in 60 KM ter seže do



Športni paket: golf GT



Armaturna plošča: zrelost na passatovi ravni

2,8 litra in 174 KM. Vmes sta tudi dizla, navaden in turbo, pri čemer je slednji kataliziran. V tabeli manjka dvolitrski šestnajstventilnik za golf GTI 16V. Z njim se inženirji še ubadajo in bo nared – v primerjavi s prejšnjim precej bolj dognan in s 143 KM – prihodnje poletje. Je pa opazno: večini motorjev so povečali gibne prostornine in to čisto preprosto utemeljili takole: »Gibno prostornino je mogoče nadomestiti le – s še več gibne prostornine!« Jasno?

Menjalniki so (z eno samo izjemo) serijsko petstopenjski, obstaja pa tudi možnost štiristopenjske avtomatike, preseljene iz večjega passata in obogatene z elektronično za sprotno izbiro varčevalnega ali športnega »programa« vožnje.

Tudi obutev novega golfa blesti vzporedno s paketi opreme in močjo motorizacije. Začenja se s trinajstcolskimi kolesi ob motorju 1,4 in naraste do petnajstcolskih koles za gume 195/50 oziroma 205/50 pri golfih GTI in VR 6. Po isti »lestvici« dozoreva tudi podvozje, pri čemer so prednji premi namehnili novo geometrijo, poltogi zadnji premi pa predvsem novo ravnotežje med vzmetenjem in blaženjem koles. Za golf GTI in VR 6 so podvozje dognali do te mere, da so mu pridali oznako »plus«. To pa pomeni odločno zmanjšanje motornih moči in vzvodov na prednji premi. V tem primeru jih »požre« kolesna geometrija, pa tu-



di servoojačevalni mehanizem volanskega sistema.

Najmočnejši različici sta serijsko opremljeni z zavornim ABS, golf VR 6 pa še z EDS, kar je kratica za elektronsko diferencialno zaporo.

Volkswagenovo prizadevanje za ekološko čisti golf se ni končalo pri katalizatorskih bencinskih in dizelskem motorju. Fluor-klorovih ogljikovodikov so se v celoti otresli, hkrati pa so omogočili reciklažo

večine plastičnih delov vozila. Zračenje v avtu so opremlili z zajetnim mikrofiltriranjem proti najdrobnejšim delcem, otrokom v avtu pa namečili še varne (dodatne) sedeže, prilagojene njihovi teži, oziroma velikosti.

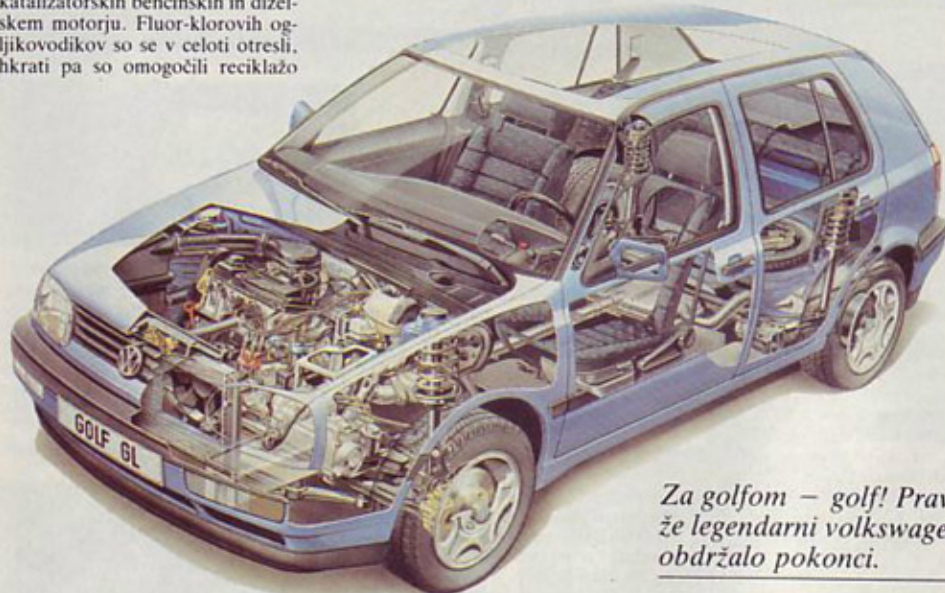
In še nekaj mehanikarskih po-

tankosti: elementi, s katerim so motorji vpeti v karoserije, so vijačno speti in zato obnovljivi; celoten nos novega golfa je privit le s šestimi vijaki in omogoča hiter in pripraven dostop do »osrčja« vozila; in tudi modularna sestava nekaterih drugih elementov je po tej plati

ne zgolj montažno hitrejša, ampak tudi ugodnejša za popravila. Manj razveseljuje za kleparje bosta verjetno le že prej omenjena vzdolžna nosilca v nosu. Zmečkana po čelnih trčenjih ne bosta več kos nalogi in njuna zamenjava bo zahtevala temeljite posege v osrednji del golfovega trebuha.

Z vsem tem pa zgodbe o novem golfu še ni konec: poleg šestnajstventilskega motorja pride na vrsto tudi limuzinska karoserija (vento namesto jette), pa različice cabrio, (made by Karmann), ekološki golf, elektro golf (s hibridnim pogonom) syncro in tako naprej.

Za zdaj naj velja: novi golf je znatno imenitnejši od svojega nedavnega prednika. Z motorjem VR 6 in s podvozjem, ki mu pripada, je tudi hitrejši in vozno zmogljivejši kot je bil kdajkoli. Prav skladnost tega motorja, vozila v celoti in praktično povsem nevtralna lega na cesti daje golfu tisto, kar so od njega hoteli dobiti: da je več vreden kot golf, ki smo ga poznali doslej, a da je še vedno VW golf.



Za golfom – golf! Prav to je tisto, kar bo ta – zdaj že legendarni volkswagen – vnovič in za precej časa obdržalo pokonci.

Martin Česenj

VW GOLF	1,4	1,8	1,8 (GT)	GTI	VR6	D	Kat D
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	6-valjni, V15*	4-valj., vrst., dizel	4-valj., vrst., turbodizel
vrtnina in gib (mm)	75,0x78,7	81,0x86,4	81,0x86,4	82,5x92,8	81,0x90,3	79,5x95,5	79,6x95,5
gibna prostornina (kubiki)	1391	1781	1781	1984	2792	1896	1896
kompresija	9,2:1	9,0:1	9,0:1	10,4:1	10,0:1	22,5:1	22,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	44/60 pri 5200	55/75 pri 5000	66/90 pri 5500	85/115 pri 5400	128/174 pri 5800	47/64 pri 4400	55/75 pri 4200
največji navor (Nm pri 1/min)	107 pri 2800-3200	140 pri 2500	145 pri 2500	166 pri 3200	235 pri 4200	124 pri 2000-3000	150 pri 2400-3400
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	2, v glavi (venigi)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	2	2	2	2	2	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	monomotoric	monomotoric	monomotoric	didigilant	motoric	visokotl. črp.	visokotl. črp. turbo, katalizator
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	4 [5]	5 (avtom. 4)	5 (avtom. 4)	5	5	5	5
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodilo, stabilizator (nad 66 kw in pri GTD)						
zadnja prema	poltoga prema, vzmetni nogi, stabilizator (GT, 85 in 128 kw)						
zavore spredaj	kolutne	kolutne	kolut. (GT: hlaj.)	kolutne, hlajene	kolutne, hlajene	kolutne	kolutne
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	bob. (GT: kolut.)	kolutne	kolutne	bobnaste	bobnaste
volan	zobata letev						
platišča	5½Jx13	5½Jx13	5½Jx13 GT: 6Jx14	6Jx15	6½Jx15	5½Jx13	5½Jx13 GTD: 6Jx14
gume	175/70 TR 13	175/70 TR 13	175/70 TR 13 GT: 185/60 HR 14	195/50 VR 15	205/50 VR 15	175/70 TR 13	175/70 TR 13 GTD: 185/60 HR 14
teža praznega vozila (kg)	960/985	1005/1030	1020/1045	1035/1060	1155/1180	1020/1045	1055/1080
dovoljena skupna teža (kg)	1470	1535	1550	1565	1680	1525	1585
medosna razdalja (m)	2,475						
dolžina x širina x višina (m)	4,020 x 1,695 GT, GTD, GTI in VR6: 1,710) x 1,425 (GT: 1,410; GTI in VR6: 1,405)						
priljučnik (litri)	330/1162						
posoda za gorivo (litri)	55						
največja hitrost (km na uro)	157	168	180	198	225	156	165
pospešek 0-100 km na uro (s)	16,3	14,0	12,1 (GT: 11,7)	10,1	7,6	17,6	15,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,4/7,4/8,2	5,4/7,2/9,7	5,6/7,5/9,7	5,8/7,3/10,3	7,3/8,9/12,3	4,5/6,3/6,7	4,5/6,3/6,7
vrsta goriva	(neosvinčeni) bencin super					plinsko olje	