

Volkswagen jetta GLI

# Dolgi zadek

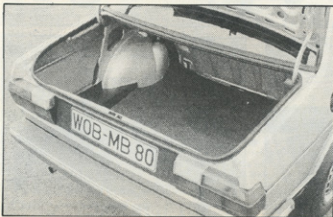
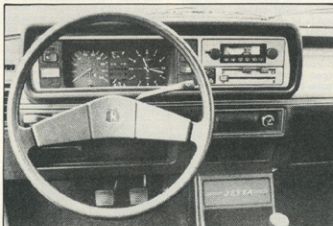
Stavek »Golf s prtljažnikom!« pove vse o tem avtu! – No da, skoraj vse...

Moša se spreminja kot vreme! Potem, ko smo vrsto let hvallili avtomobile s prisekanimi zadki (med njimi je bil VW golf zavidljivo priljubljen), je končno nekdo ugotovil, da so na svetu tudi takšni



kupci, ki jim je velik prtljažnik ljubši od kratkega avtomobila. In je Volkswagen najprej ponudil ob polu še derby, zvezda frankfurtskega salona je bila pa jetta, torej podaljšani golf. Dober dan, klasika!

Jette se morajo oči najprej privaditi, kajti nizki boki so ji ostali še od golfa, novi zadek je pa za prvi hipec gledanja prisiljeno visok. Ampak saj pravim, to je zato, ker smo golfa že navajeni, jette pa še ne in čuden občutek ob njej po nekaj minutah izgine. Je pa jetta sicer spretna in pripravna rešitev: golfove medosne razdalje niso spreminjali; podvozja tudi ne; in prednji dve tretjini avta sta stilistično skoraj povsem pododgovani. Torej je čisto na novo narejen le polmetrski zadek, ki ponuja (in to je jettin glavni adut) 520 litrov (tovarniško izmerjene) prostornine. To je pa več kot pri VW passatu ali audiju 80! Da o golfu, s 350 na enak način



izmerjenimi litri, sploh ne govorim!

Seveda so jette »popravili« tudi na drugih koncih: zaročeta sta oglata, prednji spjeler je na novo oblikovan, prednji utripalki zavijeta okrog vožaja, zadnje luči so (jasno!) drugačne kot pri golfu in armaturna plošča spominja dosti bolj na passat kot na golf.

Saj tudi pri Volkswagnu pravijo:

»VW jette predstavljamo kot nov model, ne kot različico golfa!«

Kjub temu je za voznika in sopotnike ta avtomobil še vedno zelo golfovski. Tako se počutita voznik in potnik na prednjih sedežih, le na zadnji klopi se zdi malce več prostora za noge. So pa občutki v notranjosti varljivi, pač glede na porcijo opreme, ki jo ponuja jetta. Poleg osnovnega paketa sta na voljo še različici L in GL, medtem ko pripadata črki S in I različno močnima motorjema. Najšibkejša je jetta brez oznak: poganja jo 1,3-litrski motor, ki ga od poletja

sem poznamo že iz golfa, zdaj pa so ga vgradili tudi v derby, in zmore 60 KM (44 kW) pri 5600 vrtljajih v minuti. Različico S poganja 1,5-litrski štirivalnik z močjo 70 KM (51 kW) pri 5600 vrtljajih v minuti, pri katerem je moč poleg običajnega štiristopenjskega menjalnika izbrati še avtomatiko.

Najmočnejša pa je Jetta LI (oziroma GLI), ki se ponaša z 1,6-litrskim motorjem (110 KM oziroma 81 kW pri 6100/min), prav takšnim, kakršen poganja golf in scirocco GTI ter audi 80 GLE in ki je opremljen z Boschovo mehansko napravo za vbrizgavanje goriva.

Zraven sodi tudi petstopenjski menjalnik. VW Jetta GLI smo preskusili na hockenheimskem dirkališču.

Ker je jetin zadek po novem prilagojen drugačnim težnostnim obremenitvam (torej težji prtljaj) je zadnja prema okrepljena s prečnim stabilizatorjem, Jetta GLI pa dobi na račun svojih športnih ambicij stabilizator tudi k prednji premi, obenem pa še trše vzmetenje in nižje ter širše gume.

Kljub temu se mi je zdela Jetta GLI na hockenheimskih vijugah nešportno mehka, prednja prema pa – med ostrimi zaviranj – preveč klecajoča. Očitno si tovarna ne želi, da bi Jetta GLI zaslovela kot cestni dirkalnik, temveč le kot zelo hitra in še vedno razmeroma majhna družinska limuzina, ki so po hitrosti in pospeških ne more kosati niti z enako močnim golfom GTI. To je tudi razumljivo, saj je Jetta zaradi več pločevine težja od golfa, zara-



## Tehniški podatki

**Motor:** štirivaljni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna in glib 79,5 x 80,0 mm – gibna prostornina 1588 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 110 KM (81 kW) pri 6100/min – največji navor 14,0 kpm (140 Nm) pri 5000/min – rolična gred v 5ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch K-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 36 Ah – alternator 630W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J x 13 – gume 175/70 HR 13

**Voz in obsebe** limuzina za pet oseb – dvojla ali štiri vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na po-

samičnih vodilih, spredaj vzmetni nogi in prečna vodila, zadaj prožno povezani vzdolžni vodili, vijajčne vzmeti, spredaj in zadaj stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolotne, zadaj bobnaste zavore, servo, ročnevalnik moči zadaj – ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo.

**Mere in teže:** dolžina 4,190 m – širina 1,630 m – višina 1,395 m – medosna razdalja 2,398 m – kolotek spredaj 1,404 m, zadaj 1,372 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 855/880 kg (glede na število vrat) – dovoljena skupna teža 1280 kg – prtljajnik 520 litrov (tovarna).

**Zmogljivosti** (tovarniški podatki): največja hitrost 178 km na uro – **pospešek od 0 do 100 km na uro: 9,5 s** – **normna poraba goriva po DIN: 8,5 litra na 100 km.**

di pridanega zadka pa tudi manj aerodinamična. Torej ni čudno, da so podatki, ki jih tovarna objavlja v poglavju »zmogljivosti« slabotnejši od tistih, ki veljajo za najmočnejši golf.

Samo za hitro vožnjo pa je Jetta pripraven avtomobil: volan je lahkoten, ob njem je moč dovolj sproščeno sedeti, prestavna ročica je blizu rok in golfosov natančna, oprema GLI, ki je pripadala preskusnemu vozilu, pa tudi koristi voznikovem počutju. Čeprav je dolgi zadek dosti lažji kot se zdi osem, ga je v ostro voženem ovinku hitro moč čutiti na volanu. Spodnaša ga odločno bolj kot pri golfu in naglo odzemanje plina ali zaviranje sredi cestne krivulje vodi v drseč zasuk okrog avtomobilo-love navpičnice. Tisto, kar že dolgo vemo o golfu GTI – da je prava cestna igračka, ki navduši tudi zelo zahtevnega ljubitelja ostre vožnje – za Jetto GLI ne velja!

Jetta je za passatom, golfom in ostalimi vetrovi zavila višje v nebesne sfere. Toda le z imenom, ne pa s cenó! Na domačih tleh bo veljala – glede na motorje in opramo – od 11 do 17 tisočakov v markah. S tema številcama se je znašla na sredi – med golfom in passatom. Pa tudi v primerjavi s podobnim in sorodnim audijem 80 je rahlo cenejša. Sicer pa je – tako pravijo pri Volkswagnu – tudi za pol številke manjša od njega!

