

V spremnem besedilu, ki so ga delili ob slovenski, predvsem pa zelo množični predstavitvi novega »sarajevskega« golfa, piše: »Prvi članki in slike novega golfa so se v časnikih pojavile že pred več kot letom dni.« Ni res, tovariši! Pojavile so se pred znatno več časa. Kajti novi Volkswagen golf je avgusta letos dopolnil okrogli dve leti!

Za toliko so Tasovci torej v zamudi. Malce zaradi Volkswagrove hišne politike, malce zaradi pripravljalnega obdobja, ki ga uvedba novega modela, jasno, zahteva. V Sarajevu so novi golf delovno poimenovali kar z »A2«, mu namenili posebno ekipo – ta pa je vskladila vse potrebovane začetek proizvodnje, ki se je sprožila minuli mesec. Saj ne, da bi bil sarajevski golf tako zelo drugačen od nemškega originala, drugačna pa je tehnologija dela zanj, to je pač treba razumeti.

Golf JX je torej sarajevski golf. Za črko X ni čisto jasno, kaj pomeni, J oznanja Jugoslavijo. To je golf namenjen samo našemu tržišču in je zdaj en sam: samo s tremi vrati in samo z dizelskim motorjem. Različici s petimi vrati in z bencinskim pogonom natahrujejo za prihodnje leto. Tako bo, morebiti, na voljo tudi sarajevska nova jetta. V celiem devetnajst različic golfa druge generacije bo še naprej doma v Wolfsburgu. Po želji: za devize in iz konsignacijske prodaje.

O golfu – pravzaprav o wolfsburških različicah carat in GTD – smo obširnejše pisali v letošnji 20. številki naše revije. Za čisto natancen opis sarajevskega golfa bi morali marsikaj od tistega kar ponoviti. Hočem reči, da konstrukcijskih razlik in razlik v ostalih nadrobnostih skorajda ni. Zasnova, oblika, aerodinamika, prostornost in vozne lastnosti, ko gre za podvozje, so bile pri sarajevskem golfu že vnaprej zapečatene z znakom VW. Manj radodaren pa je golf JX ko gre za opremo. Na



VW-TAS golf JX

## Združeno delo

**Za zdaj: s tremi vrati in z dizelskim motorjem**



primer: v desnem senčniku ni lepotilnega ogledala; naslojalo zadnje klopi je zložljivo, ni pa deljivo; zunanje ogledala nima vodila za nastavljanje od znotraj; in zaradi navadnega rezervnega kolesa (originalni golfi so opremljeni z zasilnimi rezervnimi kolesi, ki za naše ceste in razmere resda niso najprimernejši) je dno prtljažnika nepripravno neraven, čeprav je nakladalna prostornina zaradi tegale malenkostno manjša.

So pa Golfu JX pritaknili dosti tiste opreme, ki je neposredno v zvezi z voznikovim delom in v varnostju na cesti. Sem štejem ogrevanje zadnje šipe, brisalnik zadnje šipe s prekinjevalnikom teka, zadnjo meglenko, zglavnika na prednjih naslonjalih, pa tudi blago na sedežih, komolčne vdrtiny v vratih oziroma bočnih stenah in še vse tiste nadrobnosti, ki so značilne za vse nove (originalne) golfe in prispevajo k udobju in sproščenosti potnikov. Novi golf je v celiem prostornejši od prejšnjega – pa je navkljub dvojnim vratom odločneje kos prevažanju šti-

rih ali petih potnikov. Tudi armaturna plošča (pri golfu XJ z merilniki hitrosti, goriva in temperature hladilne tekočine, z dvema kilometrskim števcem in s klasično uro) je zdaj preglednejša, s pripravnimi sploščenimi stikali pa je tudi bolj po volji voznikovim prstom.

Eno z drugim: tako kot Volkswagnovi je tudi Tasovi golf po počutju prestižnejši od prejšnjega modela, pa čeprav Sarajeveci z dodatno opremo niso kdo ve kako razmetavali.

Kot že rečeno: bencinska različica novega golfa (z modificiranim 1,3-litrskim motorjem, ki zmre 40 kW oziroma 55 KM) bo iz sarajevske tovarne pripeljala šele prihodnje leto. Pa smo krstno vožnjo od Vogošča do Bjelašnice opravili z dizlom, ki ga poganja že znani Volkswagnov motor. To je 1,6-litrski štirivalnik (40 kW oziroma 54 KM pri 4800 vrtljajih v minutih) s kompresijo 23,0:1, z odmično gredjo v lahki glavi, z vrtinčnimi komorami in z Boschevo visokotlačno črpalko. Avtomobili, na-

menjeni krstnim vožnjam so bili še preveč novi, motorji pa premalo utečeni, da bi bilo njihove zmogljivosti mogoče v celiem preveriti. A ni razloga, da ne bi verjeli tovarni, ki obljublja enake izmerjene številke kot njen zahodnonemški partner, torej največjo hitrost 148 kilometrov na uro in pospešek z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v 18,7 sekunde. Primerjava s prejšnjim modelom: malce slabotnejši pospeški gredo na račun večje teže novega golfa, ugodnejša največja hitrost, družno z nižjo porabo goriva, pa na račun znatno ugodnejše karoserijske aerodinamike. Žal je golf XJ na voljo le s štiristopenjskim menjalnikom. Tako so se Tasovi strokovnjaki odločili na osnovi presoje, da petstopenjski menjalnik, upoštevaje tudi njegovo višjo ceno, ni dovolj primeren za naše (cestne) razmere. Če vprašate mene, mislim, da so se zmotili, ampak to ta hip ni nič več važno: golfi XJ so na štiri prestave in pika!

• • •

Za natančnejšo oceno tega vozila in za temeljitejši pre-



skus njegovih zmogljivosti upamo, da nam bodo pri Tasu novi golf XJ odstopili za zahtevnejšo preskušnjo. Za zdaj naj velja: novi golf je – tako kot smo pri Tasovih izdelkih že vajeni – dovolj temeljiti plod združenega dela tovarn Volkswagen in TAS, pa seveda tudi njunih ostalih

jugoslovanskih partnerjev. Je pa predvsem novi golf, s celo vrsto ugodnih lastnosti, ki jih ta oznaka prinaša.

MARTIN ČESENJ



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gibl 76,5×86,4 mm – gibna prostornina 1588 kubikov – kompresija 23,0:1 – največja moč 40 kW (54 KM) pri 4800/min – največji navor 100 Nm (20,2 kpm) pri 2300/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati Jermen) – glava iz lahke litine – vrtinčne komore – razdelilna visokotlačna črpalka bosch, s pospeševalnikom za hladni vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 630 W.

**Prenos moći:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka –

štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 5J×13 – gume 155 SR 13 (semperit)

**Voz in obese:** kombi-limuzina – tri vrata – pet sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila (negativni polmer vodenja) – zadaj poltoga prema, vzmetni nogi, vzdolžna vodila – dvočrno zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo-mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo

**Mere in teže:** dolžina 3,985 m – širina 1,665 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,475 m – kolotek spredaj 1,413 m – zadaj 1,408 m – rajndi krog 10,5 m – teža praznega vozila 900 kg – dovoljena skupna teža 1430 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg – brez zavore 480 kg – prtljažnik (normno) 345/1145 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 148 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 17,8 s – poraba goriva (ECE): 4,8/6,8/6,3 litra plinskega olja na 100 km