

z Golfom na golf



Ekologija je veliko več kot zbiranje plastičnih zamaškov steklenic, zapiranje oken ali uporaba recikliranega toaletnega papirja. To je način življenja! Zato smo se z električnim Golfom odpeljali na golfišče kot dokaz, da je lahko tudi ekološko življenje več kot prijetno.



Najboljša izhodiščna točka je beneško letališče, saj s številnimi letalskimi progami povezuje številne svetovne prestolnice ali zanimive obmorske kraje. Na njem imajo pestro ponudbo najemnih avtomobilov in ni hudič, da ni med njimi tudi kakšen električni. Denimo e-Golf, če se že odpravljamo na golf.

Razdalja med Benetkami in Verono, kamor se splača oditi na romantično večerjo, kulturno prireditev v rimskem amfiteatru in na obisk k Romeovi Juliji (tista njena desna dojka je že precej obrabljena, kar pomeni, da je po legendi veliko parov zdaj srečno zaljubljenih), je po avtocesti približno 120 kilometrov. Za Golfa, ki ima pod motornim pokrovom 85-kilovatni elektromotor, med prednjo in zadnjo premo pa 318-kilogramsko baterijo z zmogljivostjo 24,2 kilovatne ure, bi morala biti pot mala malica, saj njegov doseg teoretično pomeni 190 kilometrov. Toda upoštevajoč, da je treba vedno imeti nekaj rezerve, da se po italijanski avtocesti ni najpametneje voziti s hitrostjo 80 kilometrov na uro in da so samodejna klimatska naprava, radio in navigacija energetsko kar požrešni, je realni doseg ravno pravšnji za vožnjo z letališča do hotela v središču Verone. Pogum tukaj ne velja, zato je najbolje že na začetku vožnje izbrati program ECO, ki dovoljuje največjo hitrost 115 kilometrov na uro. To je dovolj za še udobno vožnjo, ne da bi bilo treba taboriti na desnem pasu med tovornjaki.

Volkswagnov e-Golf je torej povsem električen, ni hibriden, kot je mislila večina naključnih opazovalcev. To lahko pripišemo očitno odmevnemu televizijskemu oglasu



za zmogljivejšo različico GTE. Naš je bil samo e, torej e-Golf. Na izbirnem meniju na intuitivnem zaslonu, občutljivem za dotik, izberete enega od treh programov – Normal, Eco in Eco+. Prvi omogoča največjo hitrost 140 kilometrov na uro, vendar je potem doseg vožnje primerno manjši. Pri Ecu je moč motorja zmanjšana na 70 kilovatov in največji navor na 220 njutonmetrov, spremenita pa se tudi odzivnost stopalke za plin in delovanje klimatske naprave. Najvarčnejša izbira je seveda Eco+. Motor ima takrat le še 55 kilovatov in omogoča 175 njutonmetrov največjega navora, največja hitrost pa se v primerjavi z Ecom zmanjša še za 25 kilometrov na uro, torej s 115 na 90. Takrat klimatska naprava sploh ne deluje (na našem zgodnjepomladanskem potovanju po severni Italiji je nismo pogrešali), stopalka za plin pa je še bolj neodzivna. Toda pri prehitevanju, ko do konca stopite na plin (tako imenovani kick down), sistem takoj omogoči polno moč, saj gre za varnost. In z varnostjo se pri Volkswagnu ne šalijo, saj je tudi električna različica Golfa povsem navaden avtomobil, ki kljub dodatni teži baterij odlično pobira cestne neravnine in zagotavlja odlično zvočno izolacijo. Ne vem, ali ste opazili, ampak zimske gume (na Golfu so bile nameščene povsem navadne zimske gume znamke Nokian velikosti 205/55 R16!) so



dejansko precej glasne. Pri avtomobilu s klasičnim motorjem na notranje zgorevanje trušč, ki nastane pri delovanju gum, nikoli ne preglasi trušča motorja, pri e-Golfu pa me je hrup izrazitejšega dezena začel motiti. Da, dobrega se zelo hitro razvadiš ...

Razvaja pa e-Golf tudi z opremo, saj ima vse, od kamere za vzratno vožnjo do navigacije, še celo prtljažnik je zgolj za 39 litrov manjši kot pri navadnem bratu. Torej je čisto navaden avtomobil, in ne oskubljena lupinica, kot so bili prvi električni avtomobili, ko si se pri rokovanju z vrati sramoval plehnatega zvoka. Kaj je treba vedeti pred vožnjo? Samo to, da je po zagonu namesto hrupa motorja napis Ready, vse drugo je voznikom klasičnega Golfa s samodejnim menjalnikom povsem domače.

No, pri tem je treba dodati, da lahko s prestavno ročico izberete program D1, D2, D3 in B, kjer določite raven regeneracije. Avtomobili tekmeči se pri spuščnem plinu dejansko zelo hitro ustavijo, Golf pa je glede tega veliko bližje klasičnim avtomobilom.

Pred obiskom oblegane Julije smo zavili še v predmestje Padove, kjer kraljuje igrišče za golf. To ni čisto običajno golfišče, saj ima

certifikata Golf Environment Organisation (GEO) in Committed to Green, ki ga podeljuje italijanska nacionalna golfistična zveza (Federazione Italiana Golf). Golf della Montecchia je nastal leta 1988, ko so se združili številni enako misleči podjetniki iz Padove. Za postavitev igrišča so najeli kar Toma Macaulaya, ki je kasneje postal tudi predsednik britanskega združenja arhitektov igrišč za golf. Statistika pravi, da ima golfišče 27 lukenj in tri proge, belo, rdečo in rumeno. Bolj kot oblika igrišča je zanimiva njegova zgodba zaradi ekologije, ki jo predpisujeta oba certifikata. Seveda si lahko mislite, kaj to pomeni: veliko manj vode za zalivanje trave, veliko manj energije za spremljevalne objekte, ekološka usmerjenost dobaviteljev in seveda veliko manj kemikalij, da je trava





res taka, kot bi si jo marsikdo želel tudi doma. Ker smo bili na obisku pred sezono, si trava še ni povsem opomogla od nizkih zimskih temperatur. Največja sprememba na igrišču je bila namestitvev posebne trave, ki ji rečejo bermuda (Bermuda grass). Z

V Golfu della Montecchia so zmanjšali količino uporabljene vode kar za 70 odstotkov.

Bermudo kot otočjem v Atlantskem oceanu pod britansko jurisdikcijo načeloma nima nič, saj je prišla od drugod (Južna Amerika, Bližnji vzhod), je pa zaradi trpežnosti in lepega videza več kot primerna za golfišče. V Golfu della Montecchia so zmanjšali količino uporabljene vode kar za 70 odstotkov, saj igrišče zalivajo samo enkrat na teden, medtem ko so ga prej trikrat. Čeprav ob našem obisku trava še ni pokazala vse svoje lepote, je primerna tudi za temperature, ki vladajo v Padski nižini, to je od -10 do +36 stopinj Celzija. Veliko pozornost so namenili tudi porabi električne energije, saj so porabo s 130 tisoč kilovatov zmanjšali na samo 40 tisoč kilovatov. Z namestitvijo povsem novih črpalk za vodo, kar pravkar počnejo, saj so omenjene črpalke skoraj največji potrošnik, pa bodo količino elektrike zmanjšali še za dodatnih 25 odstotkov! No, električni avtomobilčki, s katerimi se prevažajo golfisti, niso moteči niti za številne živali, ki živijo na deset hektarjev velikem divjem kotičku, kot zaposleni pravijo prostoru znotraj igrišča s številnimi drevesi in grmi. Tam so race, zajci, veverice, želve, žabe, fazani, lisice, jazbeci, ježi, čaplje, sove in druge živali, ki povsem brez težav sobivajo z žogicami za golf. Seveda silni zamahi povzročijo tudi lakoto, ki jo poteši z Michelinovimi zvezdicami nagrajeni šef kuhinje Erminio Alajmo v zelo prijetnem vzdušju prestižne restavracije. Če pa je po dobri jedachi energije še vedno premalo, imajo za regeneracijo na voljo tudi savno,



Električno nemoteči smo bili tudi v središču Verone, kot bi se bali, da ne bomo zmotili Romea in Julije pri romantični večerji.



fitnes in celo zunanji bazen. Sicer ne vidimo razloga, zakaj bi imeli na golfišču tudi bazen (najbližje sobe so namreč v sedem minut oddaljenih termah!), ampak v smehu smo sklenili, da se je tečnih žen (žensk) nekako treba rešiti ...

Za članstvo v tem klubu je treba na leto odšteti 2.500 evrov, kar je očitno mala malica za 500 rednih strank. Ne vemo sicer, kako nas je pri vožnji po igrišču z e-Golfom iz gradu sredi posestva gledal nekdanji lastnik tega območja (tam, kjer je zdaj restavracija, je nekoč stala sušilnica za tobak!), vendar lahko povemo, da med množico električnih avtomobilčkov, s katerimi se od luknje do luknje prebijajo golfisti, sploh nismo zelo izstopali.

Prav tako nemoteči smo bili tudi v središču Verone, kot bi se bali, da ne bomo zmotili Romea in Julije pri romantični večerji – če bi bila še vedno živa, seveda. Če bi bili vsi avtomobili okrog arene tako tihi, kot je e-Golf, bi verjetno še več parov šepetal ljubezenske izlive v številnih restavracijah, ki obkrožajo amfiteater. In z navorom, ki ga električni motor zagotavlja že z mesta, je italijanski način vožnje po mestu (saj poznate njihov učinkoviti kaos) prej zabava kot mučno opravilo. Tiho, čisto in učinkovito. Če pa potem zjutraj zapeljete še v eno od prikupnih vasic v okolici, kjer vam v takrat najbolj obleganem baru na idiličnem osrednjem trgu postrežejo pravo italijansko kavo, pride 'grazie per tutto'* neposredno iz srca.

* Hvala za vse. ■



tehnični podatki

MODEL	Volkswagen e-Golf
motor	sinhroni elektromotor
baterija	litij-ionska, 24,2 kWh
največja moč (kW/KM pri 1/min)	85/115 pri 3.000–12.000
največji navor (Nm pri 1/min)	270 pri 0–3.000
pogon	1-stopenjski menjalnik, prednji pogon
medosna razdalja (mm)	2.631
dolžina/širina/višina (mm)	4.270 × 1.799 × 1.450
prtljažnik (l)	341–1231
masa praznega vozila (kg)	1.585
največja hitrost (km/h)	140
pospešek 0–100 km/h (s)	10,4
poraba goriva po (ECE l/100 km)	12,7 kWh
izpusti CO ₂ (g/km)	0
električni doseg (ECE, km)	do 190 km
čas polnjenja (ure)	do 13 (do 8 z domačo polnilno postajo)