

KRATEK TEST - VOLKSWAGEN BORA 1.6 16V TRENDLINE



Lega na cesti: brez pripomb

Calimerova usoda

Črni piščanček mi je paral živce vsakokrat, ko sem ga videl, a je kljub temu ostal v trajnem spo-
minu na mojem »trdem disku«. Njemu se je vedno godila krivica ... Calimero.
Bora s Calimerom nima nič skupnega; morda le to, da se tudi njej godi krivica.

Tako se zgodi, če je oče Passat, mati pa Golf. Prvi je dal videz, drugi ustroj. Bora res hoče biti zrelejša od Golfa, a mora biti tudi cenejša od Passata. Malo tega, malo onega, in Bora je takšna, kot je. Meni, čeprav moj okus ni merilo, je bistveno bolj všeč kot Golf. Morda zaradi zanimivejših žarometov, morda zaradi zrelejšega bočnega videza, morda celo zaradi (v osnovi, torej preden uporabim povečljive oziroma podaljšljive možnosti) krepko večjega prtljažnika.

Tako se zgodi, če je oče Passat, mati pa Golf.

O videzu ne kaže zgubljati veliko besed, saj Bora ni več tako nova, je pa svež motor v njej. Ta s prejšnjim, osemventilskim, nima nič skupnega, saj je novi stroj od batov navzven čisto - nov. Zasnova je zdaj že klasična, se pravi štirje bati v vrsti, nad njimi štirikrat po štirje ventili in nad njimi dve odmični gredi. Glava in blok motorja sta iz aluminija, kar pomeni lahko zasnovo, na koncu

pa se pokažejo čisto spodobne številke; največji navor in največja moč sta za nekaj newtonmetrov in za nekaj kilovatov večja v primerjavi s starim 1,6-litrskim motorjem.

Ni skrivnost, da je razvoj tega, kot marsikaterega drugega motorja (po večini s 16 ventili), narekovala zakonodaja, tista evrop-

ske razsežnosti, ki med drugim predpisuje čistejše izpušne pline. Zato je ta motor, ker mora biti čist, razmeroma anemičen, njegova groza pa so dolgi klanci in velika obremenitev avtomobila. Sicer je čisto prijazen in navsezadnje, po številkah naših meritev, ko mu nič ne prizanašamo, povsem spodobno



Bočna linija: zrelejša od Golfove



No-tran-jost: dobri materi-ali, lahkot-no up-rav-ljanje



Merilniki: nič posebnega, a dobro vidni in zanimive osvetlitve

zmogljiv. Ne bi bil »Nemec«, če ne bi dosegel skoraj do pičice enako največjo hitrost, kot jo obljublja tovarna.

Pri pospešku je manj »natančen«, ampak za to je verjetno kriv menjalnik. Dokler ste z njim prijazni, bo on prijazen do vas; najbrž še vedeli ne boste, da je notri. Ko pa boste od njega zahtevali največ, se bo z vsemi prestavami upiral; pretikanje bo postalo prepočasno (v primerjavi z vašimi športnimi zahtevami), gibi bodo naenkrat videti predolgi in, denimo, iz tretje v drugo prestavo bo treba pretikati kar moško odločno. Od vseh sestavnih sklopov tega avtomobila je menjalnik nedvomno njegov najslabši del, če ste le malce zahtevnejše sorte.

Sicer pa je tale Bora skoraj nevrotično brezhiben avtomobil. Že prekinjevalnik vžiga, ki se vklopi pri okrog 6700 vrtljajih v minuti, je povsem neopazen. Prtljažnik je ogromen in praktične kvadraste oblike. Ergonomija voznika, pa tudi drugih potnikov, je zelo dobra. Položaj za volanskim obročem je dobro nastavljen in pravšnji za dober nadzor nad vožnjo in za majhno utrujenost telesa po dolgem sedenju. Samodejna klimatska naprava je odlična in zna zapihati tudi polarno mrzel zrak, če od nje to zahtevate. Sedeža sta zelo dobro bočno oprijemljiva, hvalježno trda in imata prijetno usločeno naslonjalo. Informacijski sistem hkrati ponuja pet številskih podatkov (kilometri, potovalni ra-

čunalnik, ura ...), ki so vedno vidni, ne glede na zunanjo svetlobo. In navsezadnje so zelo samosvoji tudi merilniki: srebrno obrobljeni in posebej zanimivi ponoči, ko so osvetljeni modro, kazalčki in številke pa rdeče.

Ne, ne, tudi Nemci niso popolni. Bora ima (pre)visoke pedale, neudobne votle zglavnike (pa še to le štiri), malce skop potovalni računalnik (ker vem, da ima koncern na zalogi tudi bogatejše) in volanski obroč v spodnji legi prekrije oba mala in velik del skale velikih merilnikov. Je pa opremljenost tega avtomobila spet tista, ki postavi stvari (ali vaše mnenje) na svoje mesto: oba sedeža sta nastavljiva po višini, radijski sprejemnik je odličen, med opremo je tudi tempomat, na dobrem volanskem obroču je usnje, v komolčni opori na zadnji klopi je velik in uporaben predal, predal(čk)ov je tudi sicer

Sicer pa je tale Bora skoraj nevrotično brezhiben avtomobil.

veliko, osvetlitev notranjosti je bogata (vštevši štiri bralne lučke), tudi ogledalci v senčnikih sta (samodejno!) osvetljeni, zadnja klop je po tretjini zložljiva (in oba dela sta opremljena s ključavnico), varnostna oprema je skoraj popolna in potovalni računalnik je dvojni.

Bore prodajajo Američanom, Poljakom in berlinskim taksistom. Kaj bi bilo, ko bi imel ta avtomobil zadaj vrata? Bi opazno povečana uporabnost zadnjega dela potisnila Boro preveč v nasad zelja, ki ga ljubosumno goji Golf?

Kakorkoli, Bora je zelo dober avtomobil, in če gledamo s tehničnimi očmi, se mu nedvomno godi krivica; tudi z največjimi tolerancami ni toliko slabši od Golfa, kot hočejo to prikazati prodajne številke. Dobro premislite!

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glib 76,5 x 86,9 mm - glibna prostornina 1598 cm³ - kompresija 11,5 : 1 - največja moč 77 kW (105 KM) pri 5700/min - največji navor 148 Nm pri 4500/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,4 l - motorno olje 3,5 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,460; II. 1,940; III. 1,370; IV. 1,030; V. 0,850; vzvratna 3,170 - diferencial 4,250 - gume 195/65 R 15 (Goodyear Eagle Touring NCT 3)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoğa prema, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4376 mm - širina 1735 mm - višina 1446 mm - medosna razdalja 2513 mm - kolotek spredaj 1513 mm, zadaj 1494 mm - rajdni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina 1550 mm - širina 1420/1410 mm - višina 900-980/890 mm - vzdolžnica 890-1120/860-620 mm - prtljažnik (normno) 455-785 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1193 kg - dovoljena skupna masa 1730 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1400 kg, brez zavore 580 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE) 9,4/5,5/6,9 l na 100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeski:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	5,4 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	8,2 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	12,4 s	60 58,3 km/h
0 - 120 km/h:	17,9 s	80 77,3 km/h
0 - 140 km/h:	25,6 s	100 97,2 km/h
0 - 160 km/h:	36,6 s	120 115,9 km/h
1000 m z mesta:	34,0 s	140 135,6 km/h
	(155 km/h)	160 155,5 km/h

Največja hitrost:

193 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 38,3 s (147 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 40,4 s (134 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 102,2 m

od 100 km/h: 43,7 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 10,2 l/100 km

Najmanjše povprečje 9,2 l/100 km

Truš v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. T = 30 °C

50 km/h 56 56 56 p = 1020 mbar

100 km/h 66 65 64 rel. vl. = 60 %

150 km/h 71 70

Prosti tek 36

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Bora je, ne glede na motor v njej, ves čas v senci Golfa. Krivico? Kakorkoli že, Bora je zelo dober avtomobil. Tudi tale novi motor v njej je povsem spodobna »vstopna« možnost, na voljo pa so tudi precej zmogljivejši, a seveda tudi dražji stroji. Večina Bore je tako ali tako enaka ali vsaj zelo podobna Golfu, to velja za njeno notranjost, kakovost in zanesljivost. Povsem brez napak pa tudi Bora 1.6 16V ni.

splošen vtis	menjalnik pri hitrem pretikanju
sedeži	neudobni zglavniki
oprema	prožnost, motorni navor
ergonomija	poraba goriva
varnostni elementi	
prtljažnik	
končna obdelava	

CENA: 4.168.894 SIT (Porsche Slovenija)