



besedilo: Dušan Lukič · foto: Aleš Pavletič

Popolnoma dovolj

Pri Avto magazinu se ponavadi pritožujemo, če se v nosu kabrioleta skriva dizelski motor. Predvsem zato, ker je ob spuščeni strehi njegovo ropotanje moteče, včasih tudi smrdeče.

► Seveda pa je vprašanje, kateri bencinski motor izbrati, dostikrat nerešljiva uganka. Lepo je, če je poraba blizu dizelski, lepo je, da je primerno prožen in živahen. Pri Volkswagnu imajo motor, ki ustreza vsem zahtevam – in Eos z njim v nosu je pravi užitek.

1,4-litrski turbobencinar lahko na papirju deluje malenkost podhranjeno. Devetdeset kilovatov oziroma 122 'konjev' pač ni številka, s katero bi se prav na glas hvalili za točilnim pultom, a se v

praksi izkaže, da je vse do avtocestno krepko ilegalnih hitrosti tale štirivaljnik sposoben svoje delo opraviti brez težav, pa čeprav Eos ni med najlažjimi – z voznikom za volanom tehta več kot tona in pol. A motor je dovolj prožen, da nenehno delo s prestavno ročico ni potrebno, rad se vrti, ob zmereni vožnji pa lahko poraba pade precej pod osem litrov (testna je bila, tudi zato, ker smo prevozili veliko kilometrov s spuščeno streho po avtocestah, dobrih 9 litrov za 100 prevoženih kilometrov).

Sicer pa hitrejša vožnja s tem Eosom ni ne naporna ne odbijajoča. Karoserija v ostro odpeljanjih ovinkih in na zelo neravni cesti sicer daje vedeti, da za njeno togost ne skrbi tudi streha, a vibracij oziroma zvijanja ni niti približno toliko, da bi bilo moteče. Še bolj navduši aerodinamika – vetra v kabini (na prednjih sedežih, seveda) je malo, če dvignete stranska stekla, pa lahko tudi brez vetrne mreže, ki jo je možno namestiti nad zadnje sedeže, uživate v daljših avtocestnih vožnjah. Z vetrno mrežo je vetra in hrupa že tako malo, da fraza 'veter v lasih' skoraj ne pride več v poštev.

Mimogrede: Eos se bo (z dvignjeno streho) za silo znašel tudi kot družinski avto (tako po prostoru zadaj kot po prostoru za prtljago), le spreten s prostorom je treba biti. Manj navduši s hitrostjo pomikanja strehe – ta je, še zlasti ko gre za njeno zapiranje, prepočasna, saj se prvih nekaj sekund tiščanja na gumb ne zgodi prav nič opaznega – le dežne kaplje vam bodo padale na glavo. Pri tem bi se lahko Volkswagnovi inženirji bolj potrudili ... ◀◀



Volkswagen Eos 1.4 TSI (90 kW)

Cena osnovnega modela:	24.522 EUR
Cena testnega vozila:	26.843 EUR

NAŠE MERITVE

T = 28 °C / p = 1.199 mbar / rel. vl. = 30 % / Stanja kilometrskega števca: 3.158 km

POSPEŠKI

0–100 km/h:	11,3 s
402 m z mesta:	17,8 s (128 km/h)
1.000 m z mesta:	32,6 s (160 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (VI):	8,8 s
50–90 km/h (V):	11,7 s
80–120 km/h (VI):	13,9 s
80–120 km/h (V):	17,4 s

NAJVEČJA HITROST

194 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,2 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,1 l / 100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina 1.390 cm³ – največja moč 90 kW (122 KM) pri 5.000/min – največji navor 200 Nm pri 1.500–4.000/min.

Prenos moči: motor poganja sprednji kolesi – 6-stopenjski robotizirani menjalnik – gume 215/55 R 16 V (Bridgestone Turanza).

Mase: prazno vozilo 1.461 kg – dovoljena skupna masa 1.930 kg.

Mere: dolžina 4.407 mm – širina 1.791 mm – višina 1.443 mm – prtljažnik 205–380 l – posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 196 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,9 s – poraba goriva (ECE) 8,7/5,6/6,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ položaj za volanom
- ▲ motor
- ▲ aerodinamika

- ▼ hitrost pomika strehe
- ▼ sistem pomika prednjih sedežev
- ▼ predal pred sovoznikom ni povezan s centralnim zaklepanjem

Končna ocena

Eos s tem motorjem ni le najcenejši med Eosi, temveč je za povprečnega ljubitelja kabrioletov tudi najboljša motorna izbira. Po drugi strani pa: enak motor, le s 160 'konji', je še bolj zabaven ...