

Brazilski svež veter



Iz eksotične Brazilije ne prihajajo le mična dekleta in samba, ki med karnevalom burijo domišljijo moških po vsem svetu. Tam imajo tudi močno avtomobilsko industrijo. Tudi Volkswagnove tovarne. In prav tam nastajajo Foxi, ki jih po novem izvažajo v Evropo. S tem pa tudi v Slovenijo!



Test | VW Fox 1.4



Iz oči v oči



Majhen, zabaven, uporaben. Tale Fox je eden najboljših Volkswagnov. Dovolj prostora za štiri odrasle (ali pa velik prtljažnik, oboje skupaj pač ne gre), dovolj kakovostna izdelava in obdelava, dovolj

živahen motorček in predvsem podvozje in krmilni mehanizem, ki ne ubijata želje po hitrejši vožnji, naredijo iz Foxa enega najbolj simpatičnih avtomobil(čk)ov ta trenutek. Me prav zanima, kdaj bo dobil različico GTI. Dajmo, VW, čakamo!

Dušan Lukič



Mali lisjak me je prepričal in presenetil. Za volanom sem se dobro počutil, všeč sta mi bili prostornost in predvsem širina, ki jo kljub majhnosti premore. Dobro, notranjost ni najsodobnejša, a je vsekakor uporabna, kar tudi šteje (za marsikoga je to na prvem mestu). O voznih lastnostih in motorju pa le toliko: nimam pripomb, je uporaben in dovolj zabaven avto, da bi se z njim vozil vsak dan.

Peter Kavčič



Tistim, ki jim je Lupo prirasel k srcu, Fox verjetno ne bo všeč. Že zato ker je oblikovno zadržan in manj 'napreden'. Je pa pravi Volkswagen. In to v vseh pogledih, kar pomeni, da je lahko uporaben, prostoren in zanesljiv. To pa so vrednote, ki večini pri malih mestnih avtomobilih pomenijo največ. Matevž Korošec

Fox prihaja kot zamenjava za prodajno neuspešnega Lupa, 'pokril' pa naj bi segment, ki je v Evropi vsekakor zelo pomemben. Med njegove tekmece namreč prištevamo C2, Pando, Micro itd., nekaj kupcev bo prav gotovo odšlo po najnovejšo trojčke (Aygo, 107, C1) itd., seveda pa ne smemo pozabiti tudi na (po ceni!) najhujšega tekmeca, Clia II, ki ga imamo zaradi izdelave v Novem mestu kar za domačega. V tem cenovnem razredu je - o tem smo prepričani - skorajda najpomembnejša količina denarja, ki ga moramo odšteti za jeklenega konjička. A Fox je tako nenavaden Volkswagen, da bo mogoče svež veter iz Brazilijske (kjer ga izdelujejo že dve leti!) premamil mladino ali pa družine ob nakupu drugega avtomobila. In če priznamo ali ne, je vsak Fox videl več sveta, kot ga bo povprečen Slovenec kdajkoli sanjal. Narejen je bil namreč v Curitibi, 350 kilometrov zračne linije od San Paula, s poceni delovno silo. VW je tam tradicionalno bolj ali manj uspešen, zato je to morda razlog, da so ga izbrali za svetovnega izdelovalca. Ja, temu pa se reče globalna vas.



Nekateri ga že predalčkajo kot le naslednika Lupa, ki je vztrajal na trgu kar sedem let, vendar je toliko samosvoj, da bi bila to napaka. Lisička je volčka res pojedla, a zvitorepka ima tako samosvoj značaj, da kljub nezahtevnosti izdelave skriva kar nekaj adutov. Na prvi pogled je Fox visok, z visokim bokom, s skromnimi steklenimi površinami in nasajen na majhna kolesa. Torej bi lahko predpostavljali, da je na cesti manj stabilen in manj pregleden. Napaka. Zaradi kompaktne zgradbe je Fox zelo uživaški za vožnjo po mestu, saj ga lahko tudi manj vešč voznik parkira v malo večjo 'luknjo', visoka boka ti dajeta občutek varnosti, kolesa

pa so kar 14-palčna. Mogoče se strinjamo z vami, da bi mu zgolj zaradi estetike pritaknili na noge 'še en palec', a ob tem bi radi poudarili, da s stališča lepše vodljivosti ali večjega udobja ne boste nič pridobili. Mogoče celo kaj zapravili. Fox je namreč udoben mestni avtomobilček, ki požira neravnine kot za stavo, ki se kljub višji nasajenosti (ceste v Braziliji so res slabe, a se nekaterim našim domačim lahko le smejejo) nikakor ne nagiba preveč med dinamično vožnjo skozi ovine in ki pravzaprav tako v mestu kot na magistralkah ali avtocestah razvaja voznika. Seveda, elektrohidravlični servovolani in prečno nameščen petstopenjski menjalnik vozniku posredujejo prave informacije, kaj se dogaja s tehniko. Fox si podvozje deli s Polom, saj ima povsem enako medosje, povsem enako tehnično rešitev pa so uporabili tudi pri vzmetenju. Spredej je nasajen na posamične obese, zadaj na poltogo premo. Razlika s Polom je v prostornosti, saj je kar osem centimetrov daljši, res pa je, da je Fox kot naslednik Lupa zrasel kar za 30 centimetrov! To pomeni, da je prostora na prednjih sedežih res ogromno (nobeden od viš-

»180 centimetrov sem zlahka spravil na zadnjo klop, le vstop in izstop sta kljub izdatno pomičnemu prednjemu sedežu bolj podobna gimnastici.«

jih voznikov se v uredništvu ni pritoževal, vsi so položaj za volanom le hvalili), presenetljivo veliko pa ga je tudi na zadnji klopi. Lahko vam povem iz lastnih izkušenj, da sem svojih 180 centimetrov zlahka spravil na zadnjo klop, le vstop in izstop sta kljub izdatno pomičnemu prednjemu sedežu bolj podobna gimnastici. Kar ob današnjem pomanjkanju časa za telovadbo tudi ni slabo, kajne? Zadaj sta le dva sedeža, saj je Fox registriran za prevoz štirih oseb, vmes pa so predalnik in dve držali za pijače. Zadnja klop je vzdolžno pomična kar za 15 centimetrov, kar je res ogromna prednost pred nekaterimi tekmeci, saj le redko

Test | VW Fox 1.4



»Motor ima le osem ventilov namesto sodobnih šestnajst, zato pri višjih vrtljajih ni tako suveren.«

sočasno vozite tri prijatelje in poln prtljajnik. Ne boste verjeli, prtljajnik se lahko iz zelo skromnih 260 litrov kmalu poveča vse do ogromnih 1016 litrov. Pri tem nas je motilo le varčevanje s prevleko na spodnjem delu zadnje klopi, glede katere smo bili vsi v uredništvu enotnega mnenja, da bi lahkega srca dodali 100 tolarjev (pa tudi več), da bi jo v tovarni prekrili.

V Foxu lahko izbirate med dvema trivaljnima motorjema (bencinskim 1.2 in turbodizelskim 1.4 TDI), edini štirivaljni pa smo imeli na testu. To je najmočnejši, 1,4-litrski bencinski motor, ki iz sebe iztisne kar 75 KM. Zaradi ugodne krivulje navora ga lahko 'vrtite' le do 3.500 pa boste zlahka lovili sodobne prometne tokove, lahko pa si privoščite bližino rdečega polja na (skoraj neopaznem) merilniku vrtljajev. Motor je že star znanec, saj ima le osem ventilov namesto sodobnih šestnajst, zato pri višjih vrtljajih ni tako suveren kot njegov 'večventilski' sorodnik enake prostornine. Pravzaprav bomo priznali, da šestnajstih ventilov sploh nismo pogrešali, saj smo

lahko s Foxom prav tako lovili zelene vaje, pobalinsko kdaj pa kdaj zaškripali z rahlim drsenjem ali le 'kruzali' po avtocesti s 130 km/h. Ok, kadar se nam je malce mudilo, nismo imeli velikega moralnega mačka, če je naš rumenka rohnel s 150 km/h na prehitevalnem pasu. Edina večja zamera gre pravzaprav porabi goriva, saj z malce odločnejšo desnico naraste kar na 11 litrov, kar je v dobi rekordnih cen nafte in njenih derivatov slaba popotnica za malčka.

Dve varnostni blazini in sistem ABS skrbita za varnost, osrednja ključavnica, (po višini in globini nastavljiv) servovolan, električno pomične šipe, po višini nastavljiv voznikov sedež in električno nastavljivi vzratni ogledali za udobje, radio s CD-predvajalnikom in klimatska naprava pa za razvajanje. Za slabih 2,5 milijona tolarjev dobite veliko avtomobila, če ga seveda ne merite z metrom v roki. A kaj ko tekmeči ne počivajo, zato bo tudi nasmejani Fox moral čez križev pot za vsakega kupca. Ali mu bo pri tem kaj pomagala lisičja narava, pa bomo kmalu videli. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
ESP	126.100
Klimatska naprava	199.800
Radijski sprejemnik s CD-predv.	64.700
Vzdolžno nastavljiva in deljiva sedežna klop	19.100
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	27.100
Prednja meglenska	21.600
Prednji odbijač z masko	29.800
Prednja šipa	38.200
Znak	3.800
Prednji blatnik	20.800
Zadnji odbijač	32.000
Zunanje ogledalo	36.200
Kolesni pokrov 14"	5.100

Tabela konkurence

Model	Volkswagen Fox 1.4	Citroën C2 1.4i VTR	Nissan Micra 1.2 (59 kW) Visia Plus	Volkswagen Polo 1.4 Trendline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1390	1360	1240	1390
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55/75 pri 5000	54/73 pri 5400	59/80 pri 5200	55/75 pri 5000
največji navor (Nm pri 1/min)	124 pri 2750	118 pri 3300	110 pri 3600	126 pri 3800
dolžina × širina × višina (mm)	3828 × 1660 × 1544	3666 × 1659 × 1461	3715 × 1660 × 1540	3916 × 1650 × 1467
največja hitrost (km/h)	167	169	167	172
pospešek 0-100 km/h (s)	13,0	12,2	13,9	12,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,7/5,6/6,7	8,3/4,9/6,1	7,4/5,1/5,9	8,6/5,3/6,5
cena osnovnega modela (SIT)	1.978.000	2.890.000	2.563.000	2.450.000

Volkswagen Fox 1.4

CENA:	(Porsche Slovenija)
Osnovni model:	1.978.000 SIT
Testno vozilo:	2.466.000 SIT
Moč:	55 kW (75 KM)
Pospešek:	13,7 s
Največja hitrost:	167 km/h
Povpr. poraba:	9,1 l

Garancija:	(2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 leta garancije za lak, mobilna garancija)
Predvideni redni servisi:	menjava olja na 15.000 km sistematični pregled na 15.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	44.140	obvezno zavarovanje [2]:	421.000
material:	99.180	kasko zavarovanje [2]:	308.500
gorivo:	2.171.260		
gume [1]:	139.600	Skupaj:	4.783.680
izguba vrednosti po 7 letih:	1.600.000	Strošek za prevoženi km:	47,8 SIT/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 7 letih

NAŠE MERITVE

(T=15 °C / p=1014 mbar / rel. vl.: 67 % / Gume: Michelin Energy / Stanje km stevca: 947 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	13,7
402 m z mesta:	18,8
	(117 km/h)
1000 m z mesta:	35,0
	(145 km/h)

Prožnost

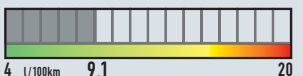
50-90 km/h (IV):	13,9
80-120 km/h (V):	20,3

Največja hitrost

167 km/h
(IV. in V. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	8,5
največje povprečje	11,0
skupno testno povprečje	9,1

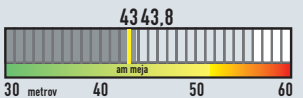


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.
Prestava			
50 km/h	60	59	58
90 km/h	67	66	65
130 km/h		71	69
Prosti tek			38

Zavorna pot

od 130 km/h:	72,5
od 100 km/h:	43,8
(AM meja 43 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

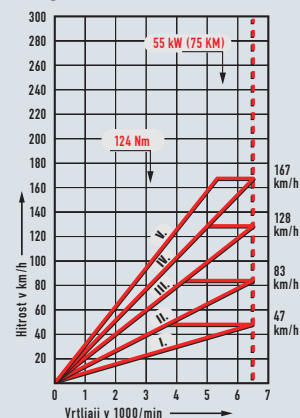
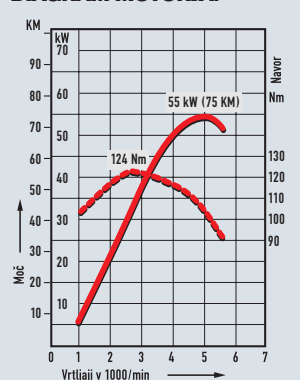


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

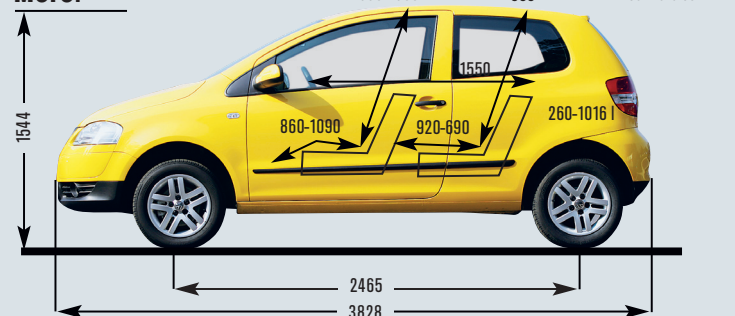


Motor se bolj izkaže pri umirjeni vožnji kot takrat, ko je igla v bližini rdeče barve na merilniku vrtljajev, a dober menjalnik in zanesljivo podvozje omogočata nekaj veselja tudi dinamičnim voznikom.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,5 × 75,6 mm - gibna prostornina 1390 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,8 m/s - specifična moč 39,6 kW/l (53,8 KM/l) - največji navor 124 Nm pri 2750/min - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - večtočkovni vbrz gori. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,460; II. 1,960; III. 1,280; IV. 0,980; V. 0,780; vzvratna 3,180 - diferencial 4,190 - platišča 6J × 14 - gume 185/60 R 14 H, kotalni obseg 1,74 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,0 km/h. **Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni bobnasti, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1012 kg - dovoljena skupna masa 1520 kg - vleka prikolice ni predvidena - dovoljena obremenitev strehe 50 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 167 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,0 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,6/6,7 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1660 mm - kolotek spredaj 1428 mm - zadaj 1424 mm - rajdni krog 11,0 m.

Notranje mere: širina spredaj 1450 mm, zadaj 1440 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klopa 480 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 50 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

Klop nazaj: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l).
Klop naprej: 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l).

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - ABS - servo volan - štirje vzglavniki - štirje tritočkovni varnostni pasji - po višini nastavljeni volanski sedež in volanski obroč.

Ocena

Zunanost (15)	11	Malce nesorazmeren in ne najlepši. Karoserijski stiki so natančno narejeni.
Notranost (140)	101	Izvrstna prostornost, zelo dober položaj za volanom, prilagodljiv prtljajnik, malce slabša oprema.
Motor, menjalnik (40)	28	Menjalnik je priročen, navduši z natančnostjo in s povratnimi informacijami, ob motorju pa bodo ljubitelji tehnike zehali.
Vozne lastnosti (95)	78	Kljub visoki nasajenosti se ceste drži kot klop, občutek pri zaviranju pa je volkswagenovski dober.
Zmogljivosti (35)	22	Prožnost je najmočnejši adut, na katerega stavi Fox, medtem ko vas pospešek ali končna hitrost ne bosta navdušila.
Varnost (45)	22	Dve varnostni blazini in sistem ABS so osnova, za kaj več pa bo treba doplačati.
Gospodarnost (50)	32	Velika poraba goriva, razmeroma nizka cena osnovnega modela, pri rabljenem boste verjetno zelo malo izgubili.

Skupaj

294

Mogoče je Fox na prvi pogled videti veliko bolj neroden, kot je v resnici. V uredništvu smo si bili enotni, da je vožnja z njim prijetna, prav nič utrujajoča, in da si zato Brazilci zaslužijo pohvalo. Ali lahko to pohvalo oddamo osebno kakšni mični gospodinci, recimo kakšni čokoladni za karneval?

OCENA avto magazin 1 2 **3** 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- menjalnik
- okretnost
- pomična zadnja klopa
- prostornost v potniški kabini
- pravzaprav je že star avtomobil
- poraba goriva
- skoraj neviden merilnik vrtljajev
- nima lučke v sovoznikovem predalniku