

TEST - VOLKSWAGEN LUPO 3L 1.2 TDI



Lupo 5,5 litra

Na žalost ne gre drugače. Če pri vseh avtomobilih zapišemo porabo goriva na testu, moramo to pravično storiti tudi pri varčnem Lupu. Tri litre gor ali dol, največja poraba pri eni izmed vmesnih meritev je znašala 5,5 litra na prevoženih 100 kilometrov (tako se je zapisalo na Lupovem računalniku). Pod takim rezultatom pri AM zapišemo največja poraba. Res pa je, da tudi v najboljšem primeru (najmanjša) poraba goriva ni padla pod 3,9 litra na 100 kilometrov.

FOTO: UROŠ POTOČNIK

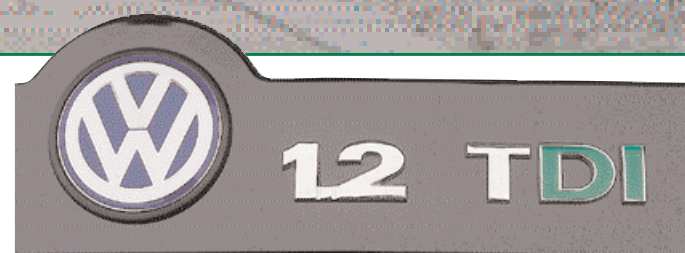
Strinjam se z ekologi, da je treba vse sile usmeriti v zmanjšanje porabe goriva, ne samo zato, ker fosilnih goriv ni neskončno veliko, ampak tudi

zato, ker se s poskusi, kakršen je varčni Lupo, ohranja ravnovesje v naravnem okolju. Zato samo vse čestitke.

Z majhno porabo goriva ozi-

roma razmerjem med učinkovitostjo in porabo je Volkswagnov malček trenutno edinstven primer med serijsko narejenimi avtomobili. Trenutno je edini avto-

mobil, narejen v serijski proizvodnji, ki v povprečju (na papirju!) porabi manj kot tri litre goriva na sto prevoženih kilometrov. Poleg tega iz izpuha izpljuva tudi



izredno malo okolju škodljivih snovi. Toda zdi se, da praksa ni ravno naklonjena normnim meritvam. V praksi se namreč izkaže, da je izmerjeno normno porabo izredno težko doseči. Možno seveda je, vendar v točno določenih okoliščinah in ob zelo kontrolirani vožnji. Potrebujete pravo šolo varčne vožnje. Verjetno bi povprečje porabe še malce padlo tudi po veliko več prevoženih kilometrih, kot je bilo to možno na našem testu. Upoštevajmo tudi nizke temperature, zimske razmere, ne nazadnje tudi zimske gume. Lupo ima namreč serijsko obute še posebej

varčne gume z nizkim kotalnim uporom. Toda kljub inovativnosti, veliko truda in vloženi sredstev ima Lupo 3L še preveč porodnih težav, da bi se uspešno kosal s tekmeči. Njegova velika slabost je med drugim tudi sorazmerno visoka cena, ki naj bi jo plačali tisti ekološko najbolj ozaveščeni samo zato, da bi obvarovali del narave. Roko na srce, poznam veliko Slovencev, ki jim je poraba goriva mar le, ko pogledajo nanjo skozi lastno denarnico. Na naravo in okolje se gladko poživzga! Zato verjamem, da Lupo v tem pogledu orje ledino, in to na zelo težavnem terenu.

Lupo 3L je na hitro zelo podoben svojemu sorodniku, navadnemu Lupu, vendar pazljivejši pogled odkrije očitne razlike. Najbolj očitno drugačni so

Lupo 3L e ni tisto, kar bi pričakovali, marsikaj e ni dodelanega, je pa pohvale vreden poskus, doseži nekaj več na področju ekologi-

prednji smerniki. Niso okrogli, temveč ovalno-oglati. Spremembe se nadaljujejo pri kroju blatnikov in odbijačev. Pa ni pomembna samo oblika, ki naj bi prispevala k boljšim aerodinamičnim lastnostim ($C_x = 0,29$), tudi uporabljeni materiali so rahlo eksotični. Blatniki in pokrov motornega dela so aluminijasti (manjša masa), notranje ojačitve zadnjih vrat so iz (še lažjega) magnezija. Prav tako iz magnezija je nosilni del volanskega obroča. Na otip je nekoliko hladen, a vendarle je magnezij. Magnezij so uporabili tudi za ohišje menjalnika. Skratka pomemben del inovativnosti je varčevanje pri masi. V primerjavi s klasičnim Lupom so tako privarčevali 65 kilogramov. Se ne sliši dosti? Upoštevajte, da je to lahko že masa enega potnika.



Simpatičen volanski obroč je večinoma iz lahkega magnezija (siva barva) in plastične obloge. Vse v redu, le na otip je nesramno hladen.

In pri majhni osnovni masi avtomobila je to že kar občutno veliko.

Tudi pri snovanju motorja so uporabili aluminij. Dizelski trivaljni je v celoti iz aluminija (blok in glava). Deluje po principu neposrednega vbrizga goriva, in sicer po vzoru novejših hišnih dizlov, črpalka-šoba. Nad vsakim valjem je posebna črpalka, ki ustvarja potrebni tlak za vsako šobo posebej. Krmiljenje

moči povzroča zdrse pogonskih koles. To je še posebej moteče, ko se skušate na primer vključiti v promet s stranske ceste. Računajte s tem, da se prve tri ali štiri sekunde ne bo zgodilo nič, malo zaradi počasne samodejne sklopke in malo zaradi pomanjkanja moči, vse dokler ne poprime turbina. Potem bo začel poskakovati, treba bo popustiti plin ... Medtem pa je kolona vozil lahko že precej blizu!



Trivaljnega dizelskega motorja pravzaprav ne vidimo, je pa bistvo trilitrskega Lupa.

je prepuščeno elektromagnetnim ventilom, visoki tlaki (do 2000 barov) pa omogočajo boljšo razpršenost, bolj homogeno mešanico z zrakom, boljše zgorevanje in tako boljši izkoristek. Za polnjenje z zrakom skrbi še turbinski polnilnik s spremenljivo geometrijo in s hladilnikom polnilnega zraka. Turbo luknja je opazna le pri speljevanju, ko se najprej ne zgodi nič, pri 2000 vrtljajih pa opazno povečanje

Posebno tehniko speljevanja zahteva tudi samodejni menjalnik. Pravzaprav celoten sklop, motor in menjalnik (ki sta pravzaprav celota in bistvo varčnega Lupa), zahtevata samosvoj način vožnje, ki se za nekaj odtinkov razlikuje od vsega do sedaj poznanege. Potrebujete malo šolo dobre vožnje. Predvsem pa je dobro prej prebrati kratka navodila. Menjalnik ima klasično lamelno sklopko in ne viskozne,

