



V višave

Če smo nad Volkswagnovimi turbodizelskimi motorji ponavadi bolj ali manj navdušeni, pa pri bencinskih včasih dvignemo nos. Eden takih je prav gotovo 1,4-litrski agregat!

Ze dolgo se nam ni zgodilo, da bi med vožnjo po mestu večkrat pretikali v prvo prestavo le zato, ker je druga 'umrla'. V Volkswagnovem Polu z 1,4-litrskim motorjem nas je na žalost tehnika kar silila v to, čeprav je pri sodobnih motorjih navor bistvenega pomena. Omenjeni bencinski agregat s 75 konjskimi močmi pa je do 3000 vrtljajev zelo zaspan, da ne rečemo klinično mrtev. Zato je treba med zavijanjem v križišče večkrat pretikati kar v prvo prestavo, ob tem pa pozabiti na dinamično speljevanje v križiščih. Čeprav ste dober voznik, se vam bo dogajalo, da vam bo pod 3000 vrtljaji motor še globoko spal, nad to številko pa bo na spolzskem

mestnem asfalu razbremenjeno notranje kolo že 'zakopalo v prazno'. Zoprno, ni kaj! Zato vas motor kar sili, da ga vrtite v višje vrtljaje in večkrat kot običajno uporabljate sicer odličen menjalnik, potem pa vas znova razočara ob vsakem dolivanju goriva. Zaradi priganjanja se največja poraba goriva takoj dvigne nad 10 litrov, kar skupaj z najmanjšo (dobrih 7 litrov) takoj pomeni večjo povprečno porabo. V našem primeru smo prilezli do slabih devetih litrov. V dobi vrtoglavih cen goriva ta podatek vsekakor ni nezanemarljiv, kajne?

Je pa Polo, za katerega hočejo dobrih 2,7 milijona tolarjev (brez kovinskega leska v barvi in stikala za dnevne luči, za katero je treba



»Med vožnjo po mestu smo večkrat pretikali v prvo prestavo.«

doplačati okroglih 80 tisočakov), zelo dobro založen z opremo. Dve varnostni blazini, osrednja ključavnica, mehanska klimatska naprava, radio z možnostjo poslušanja cedejev in sistem ABS razvajajo, da o uporabniku prijazni elektrifikaciji pomika stranskih šip in nastavitvi vzvratnih ogledal sploh ne govorimo! Seveda pa navdušuje tudi s prostornostjo na prednjih sedežih, z dobro ergonomijo voznikovega delovnega prostora za ta avtomobilski razred in menjalnikom, ki vsaj deloma popravi slab vtis motorja. Zato svetujemo, da si že v salonu oglejte in kasneje tudi preizkusite Pola s katerim drugim motorjem, da vam ne bo kasneje žal! ■

Volkswagen Polo 1.4 Comfortline

Cena osnovnega modela:	2.780.000 SIT
Cena testnega vozila:	2.862.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=14 °C / p= 1022 mbar / rel. vl.: 67 % / Stanje km števec: 9478 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	13,9 s
402 m z mesta:	19,3 s (115 km/h)
1000 m z mesta:	35,6 s (145 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	16,7 s
80-120 km/h (V.):	25,7 s

NAJVEČJA HITROST

171 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,2 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1390 cm³ - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5000/min - največji navor 126 Nm pri 3800/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 165/70 R 14 T (Pirelli Cinturato P4).

Mase: prazno vozilo 1021 kg - dovoljena skupna masa 1580 kg.

Mere: dolžina 3916 mm - širina 1650 mm - višina 1467 mm - prtljajnik 270-1030 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 172 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,9 s - poraba goriva (ECE) 8,6/5,3/6,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ okretnost
- ▲ oprema
- ▲ prostornost na prednjih sedežih
- ▲ menjalnik

- ▼ navor pod 3000 vrtljaji
- ▼ slabo vidna osvetlitev za vključeno klimatsko napravo
- ▼ poraba goriva

Končna ocena

Polo je zelo uporaben in prijeten mestni avtomobil, vendar ne s tem motorjem. Je prelen (v nižjih vrtljajih), premalo živahen in preveč žejen (v višjih vrtljajih), da bi bili z njim povsem zadovoljni. Navdušujeta pa dobra založenost z opremo in ergonomija voznikovega delovnega prostora.