

Različni pogledi

| Volkswagen Polo 1.6 TDI DPF (66 kW) DSG Highline



besedilo: Matevž Hribar • foto: Aleš Pavletič

O Polu skozi oči 'sovražnika' Volkswagnov in 18-letnice.

»Dejan je prijatelj oče, moto in avtomobilski navdušenec (prvo morda še bolj), v garaži ima Cagivo z Ducatijevim motorjem in švedsko legendo, Volva 850. Ne mara dizlov in ne mara Volkswagna, ker ... Kaj pa vem, zakaj, preprosto jih ne mara – verjetno zato, ker jih je na cesti malo morje in ker so, seveda z izjemami, rahlo dolgočasni. Pa je nanoslo, da je njegov sin (njegov moto je Življenje je prekratko, da bi vozil Golfa dizla) zasedel sovoznikov sedež, ata pa zadnjo klop in smo šli skupaj do Celja in nazaj.

»A tole je pa avtomatik?» je začel, »ti, a veš, da dobro dela!« A ne ga srači, saj so še najbolj

zagrizeni dirkači v naši hiši priznali, da DSG dela dobro. »Jebenti, hitro šalta,« ugotovi pri vključevanju na avtocesto, pri prehitevanju kolone tovornjakov pa še, da tale 'mali' turbodizel tudi dobro vleče. Nisem štel, ampak z zadnjega sedeža je izustil vsaj pet pohval na račun tegale Pola, predvsem kar se tiče menjalnika, motorja in kombinacije obeh, pa tudi stabilne lege na cesti. Zataknilo se je pri ceni, za katero je hitro preračunal, koliko motociklov, avtomobilov in dopustov bi dobil za ta denar. In zaključil, da je imel nekoč Sabba z nekakšno samodejno sklopko in da avtomatiki sploh niso tako napačni.

Neža je sestra, končuje zadnji letnik plesne gimnazije in večkrat se njen pouk in moja tlaka končata istočasno, tako da se skupaj odpeljeva domov. Prisede: »Kaj pa imaš to? A ni tak kot od enega starega ata? Kot da ne bi bil nov?« Kaj pa bo ta mula zdaj pametna, boste rekli. Ampak hej – tudi odkrito mnenje 18-letnice šteje. Njej sta znotraj vseč, na primer, Nissan Note ali pa Opel Corsa. Brigajo njo ergonomija, dober volan in deesge. In verjetno boste pokimali, da Polo res ni neki oblikovalski presežek ... Volkswagen, pač. A takšen je uspešen. Zakaj? Ker je dober. Navzven je ta generacija morda mal-



ce preveč podobna starejšemu bratu, čeprav je na večjih kolesih in z blatniki v barvi karoserije videti prav čeden, športen. Notranjost je bolj zadržana, večinoma črna in siva z nekaj srebrnimi obrobami (dodatno pri opremi Highline). Materiali so solidni, ceno trde plastike ni. Testnega je poganjal 1,6-litrski turbodizel z menjalnikom DSG, kar se je že večkrat izkazalo za zelo

Volkswagen Polo 1.6 TDI DPF (66 kW) DSG Highline

Cena osnovnega modela: 16.309 EUR
Cena testnega vozila: 17.721 EUR

NAŠE MERITVE

T = 2 °C / p = 988 mbar / rel. vl. = 73 % / Stanje kilometrskega števca: 12.097 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 12,0 s
402 m z mesta: 18,1 s (125 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV/V): 7,1 s/8,6 s
80–120 km/h (V/VI): 10,3 s/13,9 s

NAJVEČJA HITROST

180 km/h
(VI in VII. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,2 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupna testna povprečje 6,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.598 cm³
– največja moč 66 kW (90 KM) pri 4.200/min – največji navor 230 Nm pri 1.500–2.500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 7-stopenjski robotizirani menjalnik – gume 215/45 R 16 H (Michelin Primacy Alpin).
Masa: prazno vozilo 1.179 kg – dovoljena skupna masa 1.680 kg.
Mere: dolžina 3.970 mm – širina 1.682 mm – višina 1.485 mm – prtljajnik 280–950 l – posoda za gorivo 45 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 180 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,5 s – poraba goriva (ECE) 5,2/3,7/4,3 l/100 km, izpust CO₂: 112 g/km.

NAPAKE MED TESTOM

posvetili lučki za ogrevanje svečke in motor

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ lega na cesti
- ▲ zrelost

- ▼ dolgočasna notranjost
- ▼ ne najmanjša poraba goriva
- ▼ cena

Končna ocena

Takole opremljen Polo je zelo dober izdelek, ki na področjih udobja, vozni lastnosti in pogona (mersko pa seveda ne) prekaša marsikateri avtomobil iz višjega razreda, a verjetno se obenem prav nič ne čudite, da mu cena naraste na znesek, ki ga zahtevajo, na primer, za solidno opremljenega karavanskega Focusa. Kot vedno – izbira je vaša.

Kratek test



“Pri 5.000 vrtljajih sam pretakne višje, pa tudi v nižjo vrže, kadar je potrebno.”

posrečeno kombinacijo. Menjalnik ima dva samodejna programa, drive in sport, s tem da se zadnji zdi le pogojno uporaben. Motor se v tem programu namreč vrti v višje vrtljaje, tudi ko to ni potrebno, po drugi strani pa do konca pritisnjena stopalka plina v 'navadnem' programu prav tako motor zavrti dovolj, da se Polo premika hitro. Menjalnik deluje odlično in izredno hitro, in če ste še vedno proti samodejnemu menjalniku, preizkusite tega za dan, dva in obstaja velika verjetnost, da se boste razvadili.

Prestavlja se lahko tudi ročno (ročico premikamo naprej-nazaj, obvolanskih uhljev ni), a pri 5.000 vrtljajih sam pretakne višje, pa tudi v nižjo vrže, kadar je potrebno. V sedmi prestavi pri hitrosti 140 km/h motor prede z 2.250 vrtljaji in pri tem po potovalnem računalniku kuri 5,9 litra na sto kilometrov. Glede na pogon in velikost avtomobila bi pričakovali, da je motor varčnejši, saj se je poraba pri večinoma zelo umirjeni vožnji ustavila pri dobrih šestih litrih, pri odločnejšem plinu pa narasla čez sedem.



Toliko pokurijo tudi večji avtomobili z dizlom v nosu, a nekaj je k tej številki verjetno prispeval menjalnik, nekaj pa velika kolesa in zimske gume. Potrebe po prostorninsko večjem motorju ni, saj tale tudi v klanec vleče že od 1.500 vrtljajev, brez očitnih sprememb moči v krivulji.

Tale Polo je skoraj brez večjih minusov, le zadnjo nedeljo pred vrnitvijo je na armaturni plošči začela utripati lučka za ogrevalne svečke, dan kasneje pa še oranžna lučka za motor. Še vedno je vse delovalo dobro, na servisu pa so rekli, da gre verjetno za programsko napako zaradi filtra trdih delcev. Kakorkoli – pri 13.750 prevoženih kilometrih od novega nemca tega ne bi pričakovali ...

Sicer pa: skozi oči Dejana in Neže si lahko ustvarite dokaj dobro sliko, kakšen je tale testni Polo. ❧