

## Test

## VW POLO 1.6

To bi lahko rekli za igro polo, ki je priljubljena med bogataši po svetu. Pri Volkswagnu so imeli v preteklosti več uspeha na igriščih za golf, kjer so njihovi igralci osvajali turnir za turnirjem, kot pa pri polu. Lani oktobra pa so končno posadili pravega človeka na pravega konja in zlezli povsem v vrh.

Pomladanska tekma se je začela, kupci jih oblegajo, kot da bi kaj delili zastonj. Uspelo jim je narediti simpatičen in prikupen majhen

avto, ki pritegne kupce.

Polo je oblikovno postavljen v sedanost in daje občutek, da bo vreden pogleda še čez nekaj let. Predvsem

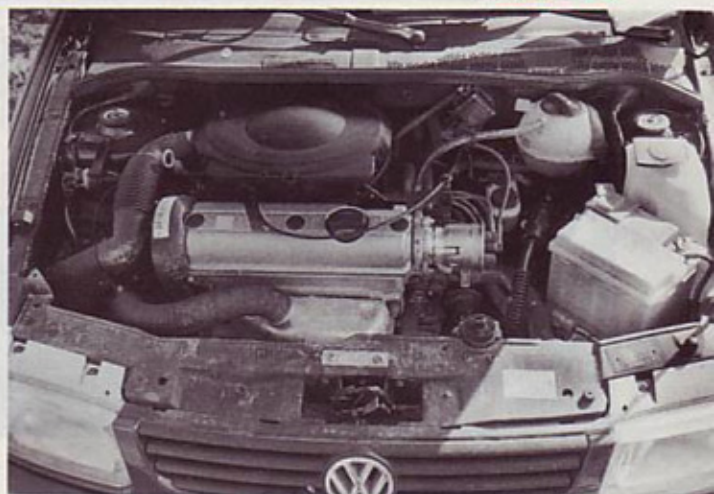
značilna je maska vozila, ki je podobna pomanjšanemu passatu, bočna linija se rahlo dviga in se pri skoraj ravni strehi (zaradi glav potnikov

# IGRA MOČI





Iz seata znana in preskušena armaturna plošča



Preskušen in zmogljiv motor

na zadnjih sedežih) odsekano konča v nežno zaobljen zadek. Visoka police prtlačnika, majhne zadnje šipe in razmeroma široka stebra karoserije zmanjšujejo vidljivost za vozilo, ki pa je še zmeraj dovolj dobra, da se je voznik sčasoma privadi. Pri tem mu pomagajo tudi dovolj velika in primerno nastavljiva vzratna ogledala. Druga plat tako napihnjenega zadka pa je vzrok zanj - prtlačnik.

Normna prostornina prtlačnika je 245 litrov z možnostjo povečanja, če podremo zadnje klop, do 945 litrov. Testni avto in vsi v Sloveniji prodajani poloi imajo zlozljivo klop - količina nemška radodarnost. Velikost in predvsem optično zaznavna globina prtlačnika gre tudi na račun le zasilnega rezervnega kolesa na njegovem dnu. Glede na 2400 mm medosne razdalje in 3715 mm dolžine vozila je

prostornost v notranjosti več kot zadovoljiva. Seveda ima svoje meje, ki jih hitro spoznamo. Ampak kljub temu je polo še zmerno primeren avto tudi za manj številno družino. Ni pa za ta namen izdelan, seveda.

Armaturno ploščo smo imeli možnost spoznati že v seatu ibizi. Očitati ji ni kaj dosti, obvolanska ročica in stikala so zelo kakovostni, namestitvev je pravilna in ergonomska, z izjemo obeh stikal za dvig in spust šip v vratih. Nameščeni sta namreč na spodnji del sredinske konzole, kar ni ravno najbolj praktično, za nameček pa sta zvečer še slabo osvetljeni. Predal pred sovoznikom je razmeroma majhen, se pa da v žepih v vratih najti še dovolj odlagalnih površin.

Testni polo 1.6 je opremljen s športnima sedežema, električnim pomikom prednjih šip, sončno streho, ima zunajserijski avtoradio,





**Veliko prostora v malem avtu**

biserno barvo, servovolana, pa tudi zatemnjene šipe, ki poleg zložljive zadnje klopi spadajo v osnovno opremo. Sorazmerno nizko ceno ima osnovni model pola pri nas tudi zato, ker jo pozneje prodajalec kompenzira z dodatki, kot so zračna vreča ali vreči, sončna streha, ABS in podobno. Sicer pa z možnostjo izbiranja opreme po

želji kupec sam določi, koliko in za kaj bo segel v žep. Zelo priporočljiv je servovolana, saj je avto težak nekaj manj kot tona (to je treba upoštevati tudi pri motorizaciji), in če boste več kot polovico voženj opravili po mestu, boste servovolana pogrešali. Če si nameravate le zaradi »šminke« doplačati za športne sedeže - prednja sta prav tako kot volan nastavljiva po višini - vam to odsvetujem zaradi zelo skopu odmerjenih sedalnih površin, če jih boste zares uporabljali, jih toplo priporočam.

Med vožnjo deluje karoserija pola s petimi vrati zelo čvrsto in zanesljivo, tudi po zaslugi predelanega in na novo zasnovanega lahko vodljivega podvozja in več

kot solidnih zavor. Sploh sta varnost in zanesljivost prva aduta pola, pozneje pa pride ta na vrsto funkcionalnost in udobje. Polo je kot prvi volkswagen dobil izpopolnjeno generacijo zategovnikov varnostnih pasov. V primeru trčenja jih sproži mehansko tipalo, pas pa za zategne pirotehnični naboj. Oba prednja sedeža sta oblikovana tako, da preprečita podmorniški efekt telesa pri trčenju. Pri Volkswagnu trdijo, da premore polo prav toliko varnosti kot večji golf.

Testni avto poganja 1,6-litrski štirivaljni Motor ni nov, je pa z glavo iz lahke kovine in s po dvema ventiloma na valj zato ničlikokrat preizkušen. Odmična gred je ena, nameščena v glavi, krmili jo zobati jermen. Vbrizg goriva je enotočkovni. Nič posebnega.

Zelo ugodno pa se ujema ta motor s polom: največji navor 128 Nm dosega v območju med 2800 in 3400 vrtljaji v minuti, kar je izjemno ugodno in zagotavlja pri 55 kW (75 KM) moči udobno vožnjo brez pretiranih pretikanj. Največjo moč doseže pri prav tako ugodnih 5200 vrtljajih v minuti, rdeče polje se začne pri številki 6000, motor pa se, sicer ne pretirano rad, zavrti do 6300 vrtljajev. Pri povprečni vožnji se poraba giblje med 7 in 8 litri, pri poskočnosti, ki jo ta polo premore, in ob navdušujoči prožnosti in seveda polnem

plinu pa naraste do 10 litrov. Za potovanje zelo ugodni so tudi največja hitrost in res solidna potovalna povprečja. Motor je morda le nekoliko preveč hrupen v območju srednjih vrtljajev.

Kakor deluje vse v tem avtomobilu kot natančno, precizno in kompaktno izdelano, pa to ne velja za prestavno ročico. V 23 let starem hrošču je natančnejša. Mogoče je to posledica prevelikih pričakovanj, toda prav pri prestavni ročici me je polo nekoliko razočaral. Položaj prostega teka je postavljen nekoliko bolj naprej, kot bi pričakoval, prehodi iz prestave v prosti tek in drugo prestavo so včasih nezaznavni ali pa čudno zaznavni, gibi pa so prav tako precej dolgi. Prestavni ročici se je pač treba privaditi, potem pa deluje, tudi brezhibno. O kakšnem hrupu iz menjalnika seveda ni govora, problem je le v prenosih sil.

Pa to nikakor ne more pokvariti odličnega vtisa o najmanjšem volkswagnu, ki postavlja v svojem razredu nova merila, tako kot jih je pred leti golf. Če boste potrpeživi in pretrpeli čakalno dobo za pola, ki je trenutno ena najdaljših v Sloveniji, vam ob vožnji z njim čakanja zagotovo ne bo žal.

**ANDREJ SUPÉ**

**Foto: TOMI LOMBAR**



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - širitaktni - vrtni - nameščen spredaj prečno - vrtilna in gib 76,5x86,9 mm - gibna prostornina 1598 kubikov - kompresija 9,8:1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15 m/s - specifična moč 34,4 kW (46,9 KM)/liter - največji navor 128 Nm pri 2800-3400/min - ročni gred v 5 ležajih - ena odlična gred v glavi (zabati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski enotočkovni vbrizg in vžig (bosch monomatronic) - vodna hlajenje 6 litrov - motorna olje 3,5 litra - akumulator 12 V, 44 Ah - alternator 1440 W - uravnnavani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokoltna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,45; II. 2,10; III. 1,45; IV. 1,10; V. 0,89; vzvratna 3,39, diferencial 3,59 - platišča: 5,5x13 - gume: 175/65 R13 (michelin MX1), katalni obseg 1,73 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 32,5 km/h

**Voz in obese:** kombilimuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija -  $C_x = 0,32$  - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila - zadaj poltoga prema, vzmetni nogi, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 3715 mm - širina 1655 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2400 mm - kolotek spredaj 1351 mm, zadaj 1384 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 10,1 m

**notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1630 mm - širina (kololci) spredaj 1410 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 890-950 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1140 mm, zadnja klopa 530-850 mm - prtljažnik (normna) 245/975 l - premer volanskega obroča 360 mm - pasoda za gorivo 45 l

**Teže:** prazno vozilo 990 kg - dovoljena skupna teža 1400 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 800 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 172 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,5 s - poraba goriva (ECE): 5,3/7,2/8,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
173 km/h (V. prestava)

**Pospeški:**  
0-60 km/h 5,0 s  
0-80 km/h 8,0 s  
0-100 km/h 12,6 s  
0-120 km/h 18,9 s  
0-140 km/h 30,1 s  
1000 m z mesta 37,2 s (148 km/h)

**Prožnost:**  
1000 m od 40 km/h (IV.) 35,1 s (144 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.) 39,7 s (132 km/h)

**Zavorna pot:**  
od 100 km/h 50,5 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**

kazalec na	resnično
40	38,9 km/h
60	58,3 km/h
80	77,0 km/h
100	96,5 km/h
120	116,1 km/h
140	136,1 km/h

**Hrup v notranjosti (v dB):**

	III.	IV.	V.
50 km/h	60	58	58
100 km/h	69	68	66
150 km/h	-	72	72
Prosti tek	-	-	45

**Poraba goriva:**  
**testno povprečje**  
8,6 l na 100 km

**Cena**  
DEM 19.849  
(Porsche Inter Auto d.o.o.)

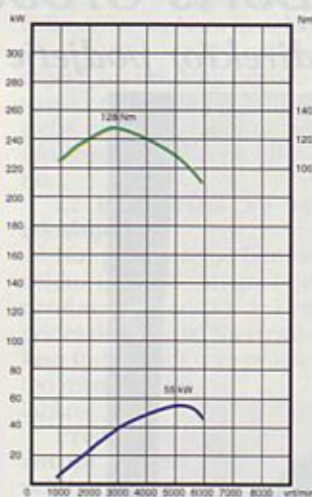


DIAGRAM MOTORJA



DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- motorne zmogljivosti
- izdelava
- varnost
- volan
- vodljivost
- prostornost
- zavore

## Grajam

- prestavna ročica
- stikali za pomik šip
- vidljivost za vozilo

## Iz oči v oči

Če pod nemško natančnost štejejo tudi dolgi gibi prestavne ročice s še daljšim praznim hodom ali pa to, da pri sunkovitejšem pretikanju, denimo na naših meritvah, cela prestavna ročica ostane v roki, se tudi polu ne pišejo ravno dobri časi. Sicer pa je novi VW polo avtomobil, ki bo gotovo bolj slaven, kot njegov prednik z enakim imenom.

Vinko Kernc

VW polo prihaja na naš trg ovenčan s slavo večjega sorodnika golfa, na neuspeh njegovega istoimenskega predhodnika pa so že vsi pozabili. Tokrat so bolj poudarili varnost potnikov, upajmo le, da so mislili tudi na varnost samega avtomobila. Če bo polo najbolje prodajani avtomobil, upajmo, da ne bo tudi najbolj krađeni.

Nada Popov Trifunović

Za polo velja, da so glavni akterji te igre majhni, toda žilavi in okretni konjički. Zato ni čudno, da so za avto izbrali ravno to ime. In če rečemo, da gre v tretje rado, potem to še toliko bolj velja za tretjo različico pola, ki je v Sloveniji že dosegla rekordno prodajo. Prav gotovo upravičeno.

Tjaša Smrekar