

Vozili smo
VOLKSWAGEN POLO

MINIGOLF



Samo ime je ostalo: polo. Vse drugo je pri najnovejšem volkswagenu drugačno in novo; VW polo, ki je bil leta 1975 cenejša kopija audijskega 50, je postal zdaj moderen original modernega majhnega avtomobila. Je pa res: nekaj prikrite podobnosti priпадa seatu ibizi, dosti vidnih potez in podrobnosti pa že znanim volkswagnom; predvsem golfu.

Der neue Polo



Časnikarjevo vprašanje, ki je ob krstu novega pola ostalo brez jasnega odgovora, se je glasilo: "Zakaj šele zdaj?"

Manj kot štiri milijone v devetnajstih letih prodanih polov (prve in druge generacije) se ne more kosati z "nakladami" fiata una (in zdaj punta), forda fieste in renaulta clia, pa vendar so vsi, s polom vred, v istem avtomobilskem razredu. Zato je nekaj res: če že zelo pozen, je novi polo (tretja generacija!) zelo nov in v potankostih dodelan avtomobil: z daljšo medosno razdaljo in z večjimi zunanjimi merami, kot jih je imel njegov prednik. Maska na nosu bi bila lahko tudi passatova; nos se strmo spušča in je obrobljen z oglatima žarometoma ter s prisiljeno zaobljenima meglenkama ob njiju; streha je po japonsko upognjena k zgornjemu robu prednje šipe; vrata so troja, za doplačilo jih more biti tudi pet; in bočno "stopnico" so obrobili s trpežno plastiko. Prej vitka zadnja strešna

Vozili smo

opornika so zdaj rôbato razširili. In zadek je komaj še zadek: tako zelo malo ga je in tako navpičen je postal. Luči na njem so sicer velike, ampak utripalki so vtišnili vsako na povsem svojo stran, pa ju je včasih, ob nerodnejših kotih gledanja, težko opaziti.

Novi polo je v Volkswagnovih laboratorijskih nastajal pod hišno oznako A03 in s povsem jasnim ciljem: biti dovolj majhen, dovolj prostoren, dovolj pestro motoriziran in dovolj varen avtomobil. Ob tem so se inženirji domislili nove platformske strategije, ki je uporabna in prilagodljiva za več modelov hkrati (tudi za sestrsko ibizo), in opreme "a la lego kocke". Takšna opremska sestavljenka omogoča ob (za zdaj) treh bencinskih motorjih, treh ali petih vratih, dolgi barvni paleti, dveh merah kolesnih gum ter dveh različnih prednjih odbijačih (spojerjih) z različnimi hladilnimi režami skoraj neskončno vrsto različic, ki stojijo za začetnim, najšibkejšim motoriziranim in najcenejšim (v Nemčiji: 18.295 DEM) polom, ki se imenuje fox. Od tod dalje se osnovne cene (v Nemčiji) vzpenjajo do 21.495 DEM, doplačila (mednje štejejo na primer zadnja bočna vrata, servoojačevalnik volana pri foxu, ABS, megleanke, zračni blazini, obarvana stekla, osrednja ključavnica, elektrika za okna in ogledali, dvižna streha in klimatska naprava) pa je treba posebej pristevati.

Serijsko vgrajena varnost obsega programirano zmečkljiva nos in zadek, bočne ojačitve ter (pirotehnično) samozategovanje prednjih varnostnih pasov, serijsko vgrajeni potniški prostor pa široko odpirajoča se vrata in - za ta razred - veliko notranjega ugodja. Armaturna plošča je trikrat (motorji!) enaka, pregledna in značilno volkswagenovo-seatovska, vsebuje pa tudi merilnik vrtljajev; obliko sedežev, z oprijemom in kakovostjo vred, sta dve; zadnje naslonjalo je v celični ali po tretjini deljivo; in osnovni prtičnik je za 20 litrov večji, kot je bil prej. Žal je pod njim zgolj zasilino rezervno koło.

Spredaj se v polu, ne glede



na različico, dobro sedi: sedež je lahko nastavljiv tudi po višini, tako kot volanski obroč, vidljivost je - tudi skozi ogledala - dobra in odlagalnič za drobnarje je dovolj, tudi če je pred desnim sedežem vgrajena zračna blazina. Zadaj se v tem avtomobilskem razredu ne sedi tako kot v mercedesih. Zadnja bočna vrata dostop zelo olajšajo, ampak kolenska dolžina je navkljub povečanim dolžinskim meram vozil še vedno skopa. Zglavnika in avtomatska varnostna pasova pa tudi zadaj spadata k osnovni opremi.

Zoper tato je novi polo zavarovan z elektronsko zaporo, ki uboga mini stikalni krog v ključku za vžig. In zoper različne okuse so ta hip na voljo trije motorji, vsi štirivaljni, vrstni, s po dvema ventiloma za valj ter vgrajeni po-

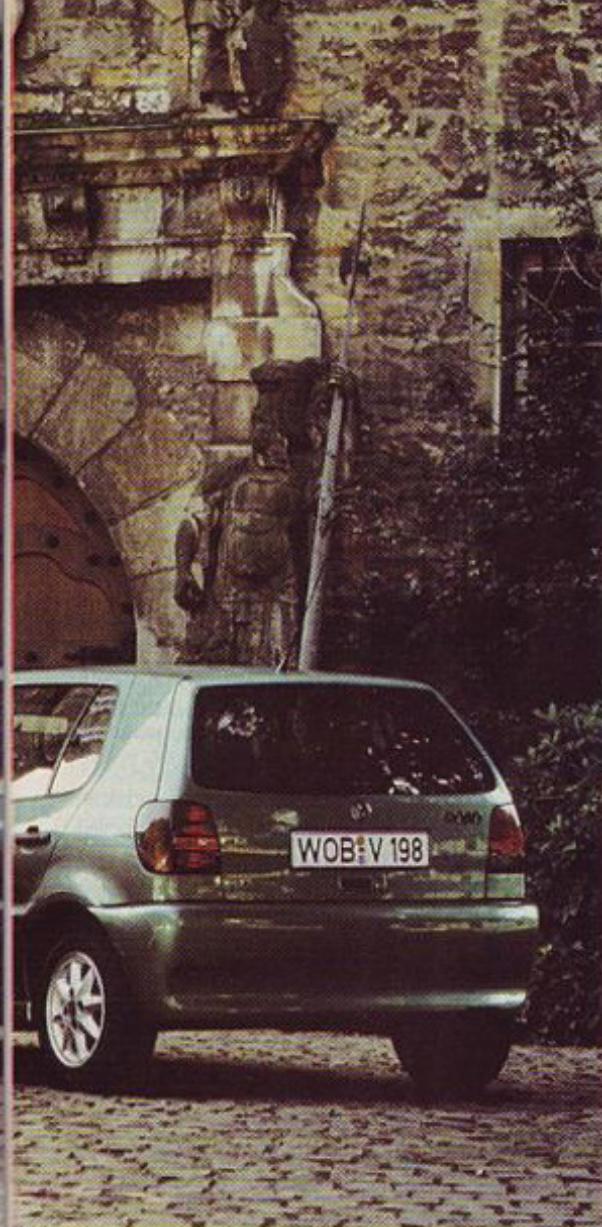
rek v nosu vozila. Najmanjši 1,0-litrski je očitno prešibak: zadošča za mestne vožnje in bo všeč vsem tistim, ki so zadovoljni, če se avtomobil premika. Naslednji, 1,3-litrski, zmore 55 KM in je precej odločnejši. Vseeno pa ni povsem jasno, zakaj niso namesto tega stroja uporabili 1,4-litrski motor (60 KM), ki poganja golf in ibizo. Največji je za zdaj 1,6-litrski motor (75 KM), ki se polu (za zdaj) tudi najlepše prilega. Prihodnje leto bosta na vrsti tudi dizel (1,9 litra, 64 KM) in šestnajstventilski bencinski motor (1,6 litra, 100 KM), s katerim bodo nadomestili doslej uporabljeni G 40 (s polnilnikom G). Zdaj so ob motorjih petstopenjski ročni menjalniki, pozneje bo na voljo tudi štiristopenjska avtomatika japonskega porekla.

Več o nadaljnjem razvoju

novega pola je zavito v tančico: še močnejši motor, kupe, cabrio? Ne, pola cabria skoraj zagotovo ne bo, preveč bi kažil prodajno krivuljo golfa brez strehe. Vse drugo bo, če bo, kadar bo.

Hitrostne in pospeševalne zmogljivosti pola trikrat zapored niso tako zelo visoke, kot bi to lahko omogočila za dvanajst odstotkov ugodnejša aerodinamika ($C_x = 0,32$), kajti novi polo je zaradi vgrajenih opreme in varnostnih dodatkov težji od prejšnjega. Toda številke o porabi goriva so prijetno nizke.

In prijetna je tudi vožnja s tem novim volkswagenom. Polo je okreten in prijetno tih avtomobil. Podvozje z vzmetnimi nogami in poltogo zadnjo premo ter spredaj kolutne, zadaj pa bobnaste zavoro so ponujanim motorjem zlahka kos in volanski ojače-



VW POLO	1.0	1.3	1.6
motor (zasnova)		4-valjni, vrstni	
vrtina in gib (mm)	75,0 x 59,0	76,5 x 70,5	76,5 x 86,9
gibna prostornina (ccm)	1043	1296	1598
kompresija	10,0 : 1	10,0 : 1	9,8 : 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	33/45 pri 6200	40/55 pri 5200	55/75 pri 5200
največji navor (Nm pri 1/min)	76 pri 2800-3200	100 pri 2800-3400	128 pri 2800-3400
odmična gred (pogon)		1, v glavi (zobati jermen)	
število ventilov za valj	2	2	2
polnjenje z gorivom, vžig		elektronska vbrizgavanje goriva in vžig, katalizator	
hlajenje		vodno	
menjalnik (število prestav)	5	5	5
prednja prema		posamične obese, vzmetninogi, trikotna prečna vodila	
zadnja prema		poltoga prema, vzmetni nogi, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator	
zavore spredaj		dvokrožne, kolutne, servo	
zavore zadaj		dvokrožne, bobnaste, servo	
volan		z zobato letvijo	
platiča	4 1/2 J x 13	5 1/2 J x 13	5 1/2 J x 13
gume	155/70 R 13	175/65 R 13	175/65 R 13
teža praznega vozila (kg)	955	955	990
medosna razdalja (mm)		2400	
dolžina x širina x višina (mm)		3715 x 1655 x 1420	
pričinjačnik (litri)		245/975	
posoda za gorivo (litri)		45	
največja hitrost (km/h)	145	156	172
pospešek 0 - 100 km/h (s)	21,4	16,3	12,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,3/7,1/7,5	4,9/6,8/7,9	5,3/7,2/8,6
vrsta goriva		neosvinčeni bencin super	



valnik bo všeč tudi zelo nežnim rokom na volanu. Od golfa je polo podemoval uglasitev vzmetenja in blaženja koles, natančnost vodenja ter rahlo potrebo po dodajanju volana na hitrih ovinkih, pri čemer je spodnašanje zadka ob odvzemanjih plina ali zaviranjih vselej zlahka nadzirljivo. In karoserijska čvrstost se izkaže tudi pri zelo ostrih vožnjah: polo sproti prepričuje potnike, da je zanesljiv in soliden avtomobil.

Jasno, izdelovanje avtomobilov dandanašnji ni več igra. Igra je le še ime: polo s konji, golf le s palicami in žogico. Minigolf poznate vsi. In prav to novi polo tudi je. Ne kot igra, kot avtomobil!

MARTIN ČESENJ