

**Vozili smo:**

**(NOVI)  
VOLKSWAGEN  
POLO**

*Že petnajst let, torej od svojega nastanka, je VW polo eden izmed sinonimov za majhen in uspešen avtomobil. Vmes so ga enkrat (leta 1981) temeljito prenovili, ves čas pa sprti in po malem dopolnjevali. Polo slovi tudi kot ljubljenec damskih src – in tole zdaj je že tretja generacija z istim imenom.*



# OD ZAČETKA

Tako se volkswagen polo vztrajno približuje svojemu trimilijontemu primerku. In prav zato ne tvega postati drugačen avtomobil: je le modernejši in hkrati lepši, kot je bil doslej.

Profesor Ulrich Seiffert, Volkswagnov šef razvoja, vseeno pravi:

«Avto smo naredili na novo. Samo ključavnic na vratih in gum na kolesih nismo spreminjali.» In se nasmehne, v znak, da je vsaka šala le na pol resnična. Potem namigne na polovo mercedesovsko udobje in na motorne spretnosti v njem, čeprav ne gre za »fire«. Z ognjem (fire) se ne gre igrati, pravi.

Fiatovci mu bodo pikrost zagotovo povrnili. Volkswagnove »ljudskosti« v Torinu ne smejo prezreti, saj posega tudi v njihov tržni kolač.

Namreč: polo ostaja tudi po novem predvsem majhen, pripraven in lično izdelan avtomobil.

Karoserijske oblike so v resnici tri, načelno pa sta dve. Nemški kupci na primer (nemškost

gre v tem primeru vzeti dobesedno, saj pola ne bodo izdelovali le v Wolfsburgu in španski Pamplo, ampak tudi na sveže pridruženih vzhodnonemških tleh) bodo dobili kupe (priskani zadek) in kombi (strmi zadek), za nekatere še bolj zahodnoevropske trge pa je na voljo tudi limuzina (stopničasti zadek). Dolžina vozila je tako trikrat različna in sega od 3,7 do 3,8 metra. Širina (1,570 m) je vedno enaka, višini pa sta dve: 1,350 m za večino različic in 1,325 m za najsportnejši coupe G. Nespremenjena ostaja tudi medosna razdalja: 2,335 m. Pri tem so kolesa obdali s polkrožnimi blatniki (na primer coupe), ali pa – njihov zadnji par – z že od prej znanim razdalja: zavihkom, ki seže zadaj tik nad odbijač kombijevskega pola. Bočna vrata so ne glede na to le dvojna. In prtljažnik se da v vsakem polu povečati, saj je zadnje naslonjalo moč zvrniti.

Večje luči, tudi na zadku, predvsem pa polov nos v celoti sodijo k značilnemu videzu novejših volkswagnov. Hkrati je ta

avtomobil, ne glede na različico, obrobjen z zajetnima in spojlerskima odbijačema. Nagnjena prednja šipa, oblikovna čistost, položen nos, natančni spoji in nenazadnje pecljasti zunanji ogledali prispevajo k dovolj ugodni aerodinamiki (Cw za kupe znaša 0,35, za kombi pa 0,36), ne da bi se bilo treba odreči strešnim obrobam in nekaterim drugim vsakdanje pripravnim karoserijskim značilnostim.

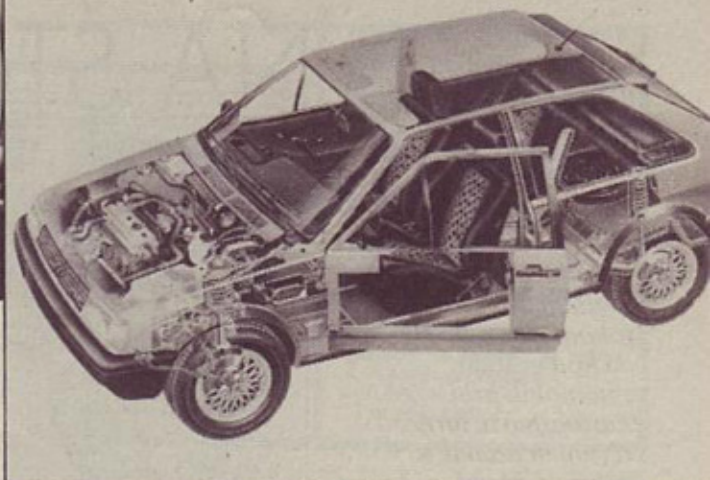
Obenem je karoserija prikladnejša tudi za morebitna kleparska popravila. Prej privarjene dele so zdaj dosegljivo privijačili.

Povsem nova je tudi notranjost vozila, predvsem ko gre za voznikov delovni prostor. Ta se zdaj spogleduje z golfom, passatom in celo s corradom, zaloga nadrobnejše opreme, kakovost oblog in prevlek, oblika volan-

*Polo kombi (levo) in coupe*







Polo G40

Po 15 letih: (novi) VW polo

skega obroča in »razkošnost« posamične različice v celoti pa zavisi od tega, kakšno oznako so ji napisali na zadek. Bogastvo opreme se namreč stopnjuje hkrati s ceno vozila (tovarniško zapisane segajo od 16.000 do 25.000 DEM), gledano od spodaj navzgor pa ga oznanjajo kot fox, CL, GT in G40. Vse skupaj je v navezi še z motorji (štirje so bencinski, eden je dizelski), pri čemer so Volkswagnovi moške najbolj ponosni prav na najmanjšega med njimi. Ta je namreč

tudi eden od najmodernejših Volkswagnovih motornih izdelkov, saj so komaj 1,05-litrski štirivalnik oplemenitili z monomotoricomico in uravnanim katalizatorjem. Monomotoricomico pomeni elektronicizacijo vžiga in sredinskega vbrizgavanja goriva, hkrati s tem pa opazno čist izpuh, zmerno porabo goriva in dobre zmogljivosti (predvsem zelo ravno krivuljo navora). Naslednji po moči je 1,3-litrski štirivalnik s 40 kW (55 KM), prav tako kataliziran ter opremljen s posa-

nimi gibi in v primerjavi z doslej znanim polovim dizlom povečan na 1,4 litra gibne prostornine ter z največjo močjo 35 kW (48 KM), ob razmeroma nizkih 4500 vrtljajih v minuti ter zato lahkotnim, ne preglasnim tekom.

Prvima iz omenjene motorne palete pripada serijsko štiristopenjski menjalnik (za petstopenjski je potrebno doplačati), vsem drugim primaknejo tudi peto prestavo.

Hkrati so prenovili tudi podvozje: vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator in volan z zobato letvijo spredaj ter vzmetni nogi z vzdolžnimi vodili zadaj so sicer ostali, ampak prednje vzmeti so zdaj za 40 odstotkov trše, zadnje pa za 20 odstotkov mehkeše kot prej. Zadnja prema je močnejša, polo G40 pa je hkrati tudi za 25 milimetrov bliže tlem kot druge različice.

Voznost vozil, vključno pospeške, hitrosti in lego na cesti, se stopnjuje z zalogami motornih moči in uglašnostjo podvozja. Pri tem je VW polo – na splošno vzeto – okreten pripomoček za vsakdanje, tudi čisto damske vožnje, obenem pa rahlo nervozen avtomobil, če gre za povečano voznikovo zahtevnost in za vožnje na zgornjih mejah posamičnih različic. Najmogljujejša in tudi zelo športna je – jasno – različica G40.

## Tehnični podatki

VW POLO	33 kW	40 kW	55 kW	85 kW (G)	35 kW (diesel)
motor (zasnova):	štirivaljni, vrstni, nameščen spredaj prečno				
virtina in gib (mm):	75,0 × 59,0	75,0 × 72,0	75,0 × 72,0	75,0 × 72,0	75,0 × 79,1
gibna prostornina (kubiki):	1043	1272	1272	1272	1398
kompresija:	10,0 : 1	9,5 : 1	10,0 : 1	8,0 : 1	22,3 : 1
največja moč (kW/KS pri 1/min):	33/45 pri 5200	40/55 pri 5200	55/75 pri 5900	83/113 pri 6000	35/48 pri 4500
največji navor (Nm pri 1/min):	76 pri 2800	97 pri 3000	99 pri 3600	150 pri 4000	85 pri 3100
odmična gred (pogan):	v glavi (zobati jermen)				
števila ventilov za valj:	2	2	2	2	2
polnjenje z gorivom, vžig:	monomotoricomico	digijet	digijet	digijet, pol. G	razdel. črpalka
največja hitrost (km/h):	145	154	172	196	142
pospešek 0–100 km/h (s):	20,5/20,3	15,5	12,1	8,6	19,5
poraba goriva po ECE (l/100 km):	5,2/6,9/7,3	5,7/7,7/8,3	5,4/7,4/8,6	5,6/7,5/8,9	4,2/5,9/6,7
vrsta goriva	neosvinčeni bencin				



mičnim vbrizgavanjem oziroma s tako imenovano elektronsko napravo digijet. Enak motor (1,3 litra) s 55 kW (75 KM) se ponaša z digifantom, to je popolnoma elektronicizirano vbrizgavanje goriva hkrati z vžigom, znano že iz passatov in golfov. In najmočnejši bencinski polo ima v nosu 1,3-litrski motor G40, kar pomeni, da so digifantu pritaknili mehanski polnilnik G z 0,68 polnilnega tlaka, ki prispeva k največji moči 83 kW (113 KM). Tako ostane le še dizel: z večjimi bat-

*Saj vemo: polo je igra s konji – zabavna in dinamična. Polo – avtomobil jo hoče posnemati. Zato so se pri Volkswagenu »igre« lotili od začetka. Pravkar in z novim VW polom.*

Martin Česenj