

Volkswagen polo



Polo ni audi 50, čeprav mu je povsem podoben



VW polo: zapeljevalec množic



»O moj bog!« je zahlipal Bob Brown, šef ameriškega magazina za avtomobiliste, ko se je pripeljal v petinpolmeterskem oldsmobilu in je moral zaradi službe presteti v trisopetdeset centimetrov dolg volkswagen. Nič čudnega! Mister Brown je zamudil očarljivo poletno premiero audija 50 na Sardiniji in ni mogel vedeti, kaj ga čaka. Pa se je nasmehnil. »O. K.« je rekel in zaloputnil vrata.

Ja, volkswagen polo ima čedno lastnost, da je znotraj precej prostornejši, kot bi mu prisodili po zunanjih merah. In čeprav sva s fotografom Čez mero in težo, sva se v dvoje udobno vozila — ko sva sedeža odrinila do konca in je ostalo pred zadnjo klopjo le za pokušino prostora. Avto za dva odrasla ter za tri majhne otroke ali za suhega psa, bi rekli Angleži, ki so pred 16 leti izumili mini avto in so že na račun te slave voljni potrpeti.

Bila sva trdno odločena, da novince ovekovečiva pred Palačo narodov — češ, ko pa volkswagen cvete po vsem svetu — pa je bila gneča. Res ni šlo, da bi se z živordečim malčkom podila med diplomatskimi limuzinami mrtvaške barve, pa so nastale slike kar na osamljenem vogalu ženevskega predmestja.

Vozili smo

Žlahta ni strgana plahta

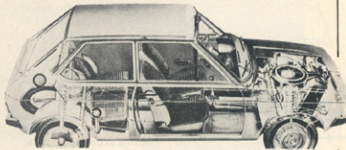
Če to drži, potem je laže razumeti, zakaj so vsi novejši volkswageni najprej audiji in jim kasneje prilepijo še drugo ime. Bo kar držalo: Audi nese zlata jajca, VW pa jih zvali v piščance. Žlahtništvo, ki se je skuhalo v glavah brihtnih finančnikov, je šlo že do te mere, da so v Wolfsburgu klonili nad štiridesetletno tradicijo bokserjev v zadku in zapeljali po tiru — vse v nosu — ki že trideset let vodi iz Ingolstadta. Najmanjši in najnovejši volkswagen je od najmanjšega in najnovejšega audija drugačen le za toliko, da ne moremo reči: avta sta na las enaka. Kdor je bral, kar smo zapisali o audiju 50, zdajle ne bo zvedel dosti novega. Pa vseno primerjajmo audi 50 in VW polo: pri obliki (sodelo-

val je tudi Italijan Bertone) ni razlik. Audi je za centimeter daljši, na račun gumastih letv na odbijačih, ki jih polo nima. Drugačna pa sta avta po motorju in opremljenosti. Vseeno, bratranca sta prišla iz istih stiskalnic in z istih montažnih trakov. In ker so tovarniški načrtovalci izračunali, da se to spleča, jim gre preprosto verjeti. Obenem sta audi 50 in VW polo prva in za zdaj edina nemška mini avta. Zato naj bi pretresla svet.

Ni primitivnejš, ampak skopuh

Polo ponujajo z dvema sortama opreme. Oznaka L pomeni: dve hitrosti brisalnikov, dve hitrosti ventilatorja, senčnik tudi za sopotnika, obloga prtljažnika in teleskopska nosilca zadnjih vrat. To je pa še zmeraj dosti manj, kot dobi kupec pri audi-

Cenejša različica VW pola ima bobnaste zavore na vseh štirih kolesih. Prečni motor pred prednjo premo je nagnjen za 15° naprej. Skupaj z menjalnikom in diferencialom predstavlja prostorsko zelo varčen primerek pogonskega agregata v nosu vozila. 36-litrska posoda za gorivo je na varnem, pod zadnjo klopjo.



jih 50 LS in GL. Polo je Špartanev: v cenejši izvedbi so z njega oskubili vse okrasje; odbijače, platišča in obroče žarometov so pobarvali s kovinsko svetlim lakom. Brisalnika in zunanjo vzvratno ogledalo so motno črni. Notranjščina je po obliki presajena iz audija 50. Toda polo ima preprostejšo se sedeže in revnejšo armaturno ploščo.

Kartonske „tapete“ na vratih, preprosti loputasti zračniki, kontrolna lučka namesto merilnika goriva in pedal za plin, ki ni pedal, ampak pentlja iz debele žice, sodijo k Volkswagnovim pojmom o poceni avtu. Kar polo in audi 50 tiče, je vprašanje „Kateri da več?“ odveč. Polo daje zelo malo. Toda, sedeži so prevlečeni z blagom, na kupu so vse potrebne kontrolne luči in pripravna ročica ob volanu vklaplja vse štiri utripalke hkrati. V polu je vse, kar voznik potrebuje, pa nič od tistega, s čimer bi se razvajal. Za štiri poprečneže je dosti prostora. Pogonski agregat, ki so ga tehniki varčno stisnili v nos avta, je odstopil prostor nogam s prednjih sedežev, razmeroma velika medosna razdalja in vzmetne noge pa zagotavljajo ugodno notranjo dolžino, zato tudi stiska na zadnji klopi ni nič hujska kot v zrelih avtih srednjega razreda. Dobro oblikovani sedeži niso goljufivo kratki, da bi bili prostori za noge videti večji, le plezanju na zadnjo klop se, zaradi samo dvojnih vrat, ne da odveč.

Voznik si sedež lahko natančno nastavi, da iztegne nogi in „ujame“ volan. Vsa glavna stikala so ob volanu, škoda le, da je obroč volana pretenak in rad zdrsne. Kaže, da se v tovarni bojijo umazanije na zadnji šipi, pa so za prve preskusne vožnje natakili še zadnji brisalnik. Tako kot radio je sodil k prispevkom za boljše počutje testnikov, saj ga ni najti v nobenem uradnem seznamu uradne in L opreme, temveč sodi k doplačilom. Pod

volkwagen

polo

1200

gibna prostornina (kubiki)
kompresija
največja moč (KM pri vrt./min)
največji navor (kpm pri vrt./min)
dolžina (m)
notranja dolžina (m)
prostornina prtljajnika (l)
teža praznega vozila (kg)
dovoljena obtežba (kg)
teža (kg) na KM – prazno vozilo
največja hitrost (km na uro)
pospešek od 0 do 100 km na uro (sek)
normna poraba goriva po DIN (l/100 km)

895	1192
8,2	7,0
40/5900	34/3800
6,2/3500	8,4/2000
3,500	4,070
1,60 (tov.)	1,50 (test)
284/640	180 + 140
685	760
415	380
17,1	22,4
132 (tov.)	116,5 (test)
21,2 (tov.)	27,5 (test)
7,3	7,5



pogojem, da je zadnja šipa čista, voznik dobro vidi na vse strani in ko se navadi še odsekanega zadka, zlahka na tesno parkira: brezskrbno, ker sta odbijača na vogalih zavita v gumo.

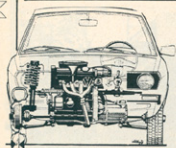
Zadnji klop je moč zložiti in prostornina prtljajnika se več kot podvoji, mali polo pa postane uporaben poltovornjaček. Bolj skopuški je s prostorom za drobne reči. Na vratih ni žepov, med sedežema tudi ne police, pa ostane le odprt predal nad voznikovimi nogami. Dovolj za enega, premalo za štiri.

Oddahni se, vozi počasi

To je geslo zadnjega leta, ki naj koristi varnosti, živcem in varčni porabi goriva. Skozi oči tehnika je motor v VW polu do

potankosti takšen, kot pri obeh audijih 50. Priškrtni so ga le strani pri kubikih in konjskih močeh. Drugačnja glavna gred daje krajši gib, vrtnine niso spreminjali. Ob 895 kubikih gibna prostornina zmora motor 40 KM pri 5900 vrtljajih v minuti. Kompresijsko razmerje 8,2 : 1 dopušča 91-oktanski bencin. Kjer kupujejo kvaliteto gorivo, bodo točili navaden bencin, pri nas bomo zahtevali super. Motor se hvali s sodobno zasnovano in je popolni nasprotnik Volkswagnovih bokserjev. Zgradba je delo ingolštadskih inženirjev, podobna kot pri vseh novejših audijih (in volkswagenih s prednjim pogonom). Ventilne vodno hlajene štiri-valjnika krmili odmična gred v glavi, s pogonom preko zobatega jermena. Krmiljenje ostane natančno tudi pri visokih vrtljajih motorja; preračunano iz hitrosti v posameznih prestavah

smo pognali motor čez 6000 vrtljajev, ne da bi ventili odpovedali pokoroščino. Tovarna je z oznakami na merilniku hitrosti zapovedala pretikanje pri številkah 41, 65 in 97. Za tekočo vožnjo zadoščajo tudi manjše hitrosti ozimoma nižji vrtljaji motorja, saj je motor dovolj prožen, avto pa skromen po teži, da potegne tudi v višjih prestavah pri manjših hitrostih. Startno avtomatiko, ki pomaga pri hladnem vžigu audija 50, so pri polu zamenjali z ročnim čokom. In ker je ves avto grajen po sodobnih varnostnih pravilih, je gumb čoka iz tako mehke plastike, da se pri premočnem pritisku zmecha. Tovarna napoveduje največjo hitrost 132 km na uro ter pospeške z mesta do 80 km na uro v 12,7 sekunde, do 100 km na uro pa v 21,2 sekunde. Povsem natančne meritve bomo opravili, ko nam bodo avto ponudili



Prečni rez: nikakršne razlike med VW polo in audijem 50. (levo)

Armatura plošča: voznik dobi merilnik hitrosti in števec kilometrov ter v krogu zbrane kontrolne lučke. Vsa stikala so ob volanu. Na sredini: loputi za svež zrak, pod njima vrtljiva gumba za uravnavanje zračenja in ogrevanja. Velik

papelnik, ob njem luč za osvetljevanje notranjosti. (1)

Razmeroma dostopnemu motorju so do centimetra natanko ukrojili prostor. Predelna stena se je morala ogniti zračnemu filtru. (2)

Zaradi tretjih vrat je VW polo tudi kombi. Ob prevrnjenj zadnji klopi ponuja približno 640 litrov praznine. V napoto

sta le vzmetni nogi, ki štrita v prtljajnik. (3)

Avto, ki smo ga vozili, je imel brisalnik tudi na zadnji šipi. Zanesljiv pripomoček proti umazaniji, ki pa ne sodi k serijski opremi. (4)

To ni audi 50, ampak volkswagen polo! Tako piše tudi na zadku, ob robu tretjih vrat. (5)

Tehniški podatki

MOTOR: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek prednjo premo – vrtna in gib 69,50 x 59 mm – gibna prostornina 895 kubikov – kompresja 8,2 : 1 – največja moč 40 KM (DIN) pri 5900 vrtljajih v minuti – največji navor *6,2 kpm pri 3500 vrtljajih v minuti – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – padočni upljalje solex, ročni čok – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in električnim ventilatorjem – akumulator 12 voltov, 36 amperiskih ur – alternator

PRENOS MOČI: motor spredaj poganja prednji kolesi – enoklutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik v istem ohišju z diferencialom – prestavna ročica na tleh – platišča 4 1/2 J-12, gume 5,50-12 (za doplačilo: platišča 4 1/2 J-13, gume 135 SR 13)

VOZ IN OBESA: limuzina za 4–5 oseb – tri vrata (dvizna na zadku) – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obсах: enojna prečna vodila, vzmetne noge, prečni stabilizator – zadaj: vzdolžna vodila, togo vezana s prečnim nosilec (nosilec ima vlogo stabilizatorja), vzmetne noge – diagonalni dvokrožni zavorni sistem, pri 12-colskih kolesih na vseh štirih kolesih bobnaste, pri 13-colskih kolesih spredaj kolotne zavore – mehanska ročna zavora na zadnji klopi, ročica med sedežema – volan na zobato letv

MERE IN TEŽE: dolžina 3,500 m – širina 1,559 m – višina 1,359 m – medosna razdalja 2,336 m – kolotek spredaj 1,300 m, zadaj 1,308 m – teža praznega vozila 885 kg – dovoljena obtežba 415 kg – prtljajnik 284 litrov, s podrtje zadnje klopio približno 640 litrov (tovarna)

ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost 132 km na uro (tovarna) – pospešek od 0 do 100 km na uro: 21,2 sekunde (tovarna) – norma poraba goriva po DIN: 7,3 litra bencina (91 oktanov) na 100 km

na test. V Ženevi smo preverjali le s štoperico, brez zanesljivih instrumentov. Kaže, da tovarna ne pretirava, torej je avto trdno v povprečju svojega razreda.

Podvožje po meri

Polu so namenili navadne diagonalne gume na dvanajstolskih platiščih. Le po želji kupca in za doplačilo se dobi trinajstolska platišča in pasaste gume. Novinarjem so, jasno, ponudili le avte z boljšo, torej pasasto obutvijo. Drugače pa med podvozjem audija 50 in najmanjšega VW ni prav nobenih razlik. Ostal je že običajni negativni polimer prednjih koles, ki preprečuje posledice neenakomernega prijemanja koles, ostale so štiri vzmetne noge. Polo je podedoval tudi prečni nosilec pri zadnji premi, ki je elastičen, v vlogi prečnega stabilizatorja, hkrati pa značilen za oznako, da takšna prema ni več povsem toga.

Podvožje je zelo dobro ugašeno: avto se ne ustraši nenadnih gub na cesti, vzmeti z dolgim gibom pa omogočajo „francoško“ udobje.

Lahkoten volan s 3,7 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke je ravno prav neposreden, da veseli voznika tudi pri divjanju skozi ovinkne. Na zelo ostrih krivinah hoče nos avtomobila nazven in zahteva dodajanje volana. Tega je večina voznikov vesela, saj je avto zmeraj laže siliti v ovinek, kot pa ga ravnati, potem ko se je že postavil poprek. Toda polo je ubogljiv tudi na odzemanje plina, razbremenjen volan in se brez težav postavi na ravnino. Na ravnem pa dobro drži smer, tudi med ostrim zaviranjem. Zavore so štirikrat bobnaste, kolotne na prednjih kolesih pa sadijo le k večjim platiščem in pasastim gumam. Diagonalni, dvokrožni zavorni sistem je za večjo varnost, toda ker ni servo naprave, se je treba močneje upreti ob pedal. Ročna zavora prijeme

na zadnji kolesi, za tiste, ki se na ovinkih radi igračkajo.

Kdor otipava VW polo, si mora biti na jasnem: če se mu zdi prešibak, preskop, torej nič po okusu, bo treba seči globlje v žep, za audi 50 s sosodnjega štanta. Komur pa je volkswagenova skromnost po volji in je navajen najbolj varčnega hrošča, bo polo vrgel na vago. Nobenega dvoma ni, da bo najnovjši VW sprodinil najcenejšega in najpreprostejšega hrošča – VW 1200. Za ceno sodobnejše, spretnije in varnejše zasnovane. Za manj teže na vagi, pa za boljše zmogljivosti. Staroveški bokser v zadku je dobil modernega namestnika v nosu. Tisti pa, ki jim je čisto vseeno, ali hladi motor zrak ali voda, bodo v polu razkošnejše sedeli.

Za koga in po čem?

Natančne cene za ta avto še ni. VW polo bo veljal več kot najcenejši hrošč, pa manj kot audi 50. Glede na različni opremi bosta ceni na nemškem tržišču med 7300 in 7800 DM. Merko Polo je bil svetovni popotnik. Pa je mali volkswagen, ob krstu, dobil le njegovo ime, ali tudi željo po svetu? Tovarna ima s polom velike načrte; in menda ne bodo pozabili, da je bil Marko naš gore list.

Volkswagen polo predstavlja drugi zalet te tovarne. Ko so svojo legendarno zasnovo postavili na glavo, so veliko tvegali, in vrgli kocko na okuse kupcev. Torej ni čudno, če je prodajni šef napovedal poglavito preskušnjo najnovjšega modela odstran oceanca. Saj so prav Američani kupili največ Volkswagnovih hroščev.

Polo je dober avto za majhne denarje in z obetavno prihodnostjo. „Ljubek je,“ je rekel tudi Bob Brown od Car and Driverja, preden je spet pognal svojo sedemtisočstiristokubično križarko.

