



dokazati u kojoj je mjeri današnja tehnika dogurala već samim smanjenjem potrošnje. Stoga je XL1 već ugođen na štedljivu vožnju i to u velikoj mjeri bez kompromisa. Niti jedno serijsko vozilo u svijetu sa 0,189 nema nižu cw vrijednost (za otpor strujanja zraka), niti jedan Volkswagen nema masu praznog vozila od 795 kilograma. Uz optimalan način vožnje ovaj svjetski prvak u uštedi goriva ostvaruje potrošnju od 0,9 litre na 100 kilometara. To je brojka za pamćenje. U XL1 ugrađen je smiješni 10-litreni spremnik goriva koji je, matematički gledano, dovoljan za jedno duže putovanje. Vlasnici benzinskih

crpki sada mogu plakati od muke.

No, u pogledu komfora dosta se štediti, pomišljam, i otvaram krilna vrata koja se na dva kraka poluge široko otvaraju prema naprijed. Budući da se nisko uklapaju u krov, mogu ući bez opasnosti da pokvarim frizuru. Sjedala su niska; svojoj suputnici bih predložio da mini suknju zamijeni trapericama prije nego što sjedne na sjedalo pokraj mene, koje je lagano pomaknuto prema natrag, kako zbog konzekventne aerodinamike dizajna ne bismo jedno drugom smetali ramenima. Inače, unutrašnjost je onakva na kakvu sam već prije navikao. Start gumb, Kessy udu-

bljenje za pokretanje vozila bez ključa, DSG gumb za 7-stupanjski mjenjač s duplom spojkom. Ništa što već nisam znao.

Vozilo se pokreće isključivo na električni pogon. Računalo mi pokazuje da litij-ionski akumulator nije u potpunosti pun. Svejedno mi je. Sad se vozimo malo nizbrdo. Dok oprezno savladavam zavoje između biciklista, pješaka i krava, akumulator se ponovno puni zahvaljujući rekuperaciji. Dvocilindrični TDI motor prvi put se pokreće kad dolje na državnoj cesti želim unijeti malo akcije u cijelu stvar. Dolazi do naglog prekida nečujne vožnje. No, nakon nekog vremena navikavam se na to.

Volkswagen će XL1 proizvoditi u maloj seriji. Ovo vozilo, kako nam poručuju, nije samo puka ideja, već pravi Volkswagen namijenjen za svakodnevno korištenje. Barem djelomično. Naime, neće biti sasvim jeftin (cijena još nije utvrđena). Karoserija XL1 tako je primjerice većim dijelom monovolumenska od plastičnog materijala ojača-



“Ovo vozilo ne predstavlja puku ideju, već je predviđeno za svakodnevnicu.”



Autor zatečen u sanjarenju i auto na zavoju 27 ceste visokih Alpa. Vozačeva vrata privlače poglede. Obloga stražnjeg kotača štedi energiju.



Susret s pradjedom. Lagonda, 90 KS iz 1930. Troši također jedva jednu litru - ako ništa drugo onda već kod samog pokretanja motora.

nog karbonskim vlaknima što povoljno utječe na masu (više od 50% uštede u odnosu na metal), ali ne tako dobro na same troškove. U njemu je integrirano mnoštvo inovacija, tako da bi cijena ipak mogla biti nešto veća, od recimo dobro opremljenog Golfa.

No, ja se ponašam kao da je već moj. Poslije naplatne kućice u Ferleitenu dozvoljavam si malo ubrzati vožnju. Vozi lo dobro prianja uz cestu, čak i u zavoju, usprkos svojoj laganoj masi. Lukavo su to osmislili ti inženjeri: sprijeda akumulator mase 68 kilograma, straga dizelski motor, elektromotor i mjenjač.

A zbog toga što je niski razmak podvožja od tla zajedno s oblogom još više spušten, na nivo sportskog automobila, ne postoji zračna struja koja uzrokuje turbulencije. Ono što me posebno iznenađuje je da XL1 stvarno "povuče" kad dodam gas, prije svega u sportskom modusu. Mogao bih se natjecati s prosječnim obi-

teljskim automobilom, dok bi se kod sportskih pila morao malo više koncentrirati. Ali, naravno, to ne želim. Pritom se kod XL1-a ne radi o snazi kod vožnje uzbrdo, već o uštedi goriva. Moje dosadašnje eskapade brzo se zamjećuju upravo u samoj potrošnji. Bože, koja rasipnost. Zato ponovno vozimo nešto sporije i uživamo u pogledu ovdje gore, gdje se snijeg zadržava do samog ljeta. I uživamo u pozornosti. Zapravo ne postoji osoba koja ne iskrivi vrat, ostane zapanjena ili na sljedećem zavoju ne riskira smioni okret kako bi se divila XL1. Ovo vozilo je pravi magnet par excellence, kojeg želi vidjeti vidno zainteresirani turist iz Dubaija ("Gdje se može kupiti") kao i oduševljena majka sedmogodišnjaka kojem će zbog fotografije "Ja ispred automobila" zavidjeti u školi zasigurno tri tjedna. Uživam i šutim. Više pozornosti ne bih privukao na sebe niti u skupom sportskom automobilu. A i pošteđen sam svake živciraju-

Vrijednosti koeficijenta otpora zraka

Pokazuje aerodinamiku (utvrđenu u zračnom kanalu): što je niža to je bolje. Svjetski prvaci: pingvini. Za osobna vozila vrijednost se otprilike nalazi između 0,2 do 0,4. Automobili Formule 1 imaju visoke vrijednosti, ali zato više potiska.



"Aufi", kaže Austrijanac - idemo gore. Dinamično savladavanje zavoja uzbrdo cestom visokih Alpa.