

primerjalni test

Pavle Klinar

Ni težko uganiti, zakaj smo prav ta tri vozila vzeli v naš prvi primerjalni test. Vsa tri imajo ob svojih imenih se označilo 1000, kar jih postavlja v isto kategorijo, vsa tri je mogoče kupiti za dinarje in vsa tri imajo približno enako ceno, okrog dva milijona starih dinarjev. Razlogov dovolj za podrobno primerjavo, saj na našem trgu domačih in uvoženih vozil ni tresh drugih avtomobilov, ki bi sodili v isto kategorijo in imeli hkrati tako na isto ravnen uglašene cene, kot jih imajo NSU Proris 1000, Škoda 1000 MB in wartburg 1000.

Zasnova

Vsa tri vozila so izdelki srednje velikih evropskih tovarn. NSU ima svoj prostor na trgu v senci velikih zahodnonemških proizvajalcev; princ 1000 je v direktni konkurenči z dvema orjakoma VW (1300/1500) in Opelom (kadet), medtem ko je najmanjši Ford (12 M) za šestino dražji od te trojice in že v malo višjem razredu. Torej je moral princ 1000 vse od svojega rojstva (Jesen 1963) iskati sluhnjou na trgu, nuditi nekaj, kar drugi nimajo. NSU meni, da je ta sluhnjas in tisto, česar veliki nimajo in kar naj zagotovi življenje njenemu drugemu princu (prič, najmanjši, je princ 4), v naslednjem: hitrejsi, živahnejši, okretnejši tisočak za isto ceno kot njegov velikoserijski konkurenči. Medtem je Opel spet deloma izbil NSU oročje iz rok s kadetom S, ki je s 55 KM motorjem prav tako hiter in živahen kot princ — le deloma, ker je kadet S v Nemčiji dražji od princa 1000 in normalnega kadeta, ki imata enako ceno.

Po tehničnem konceptu NSU s princem ni stopil na pot, ki velja danes za najnaprednejšo, ampak je ostal pri zasnovi, s katero je zacetel po drugi vojni: zračno hlajeni motor zadaj — zasnova, katere pionirja sta Ledvinka (tatra) in Porsche (VW). Vendar je NSU tej starejši, preizkušeni zasnovi dodal zelo moderen motor, ki je postavljen prečno in dim bliže zadnji osi, skoraj že nad njo, hkrati pa modernješe podvozje, kar naj bi skupaj odpavilo ozroma zmanjšalo na čim manjšo mero slabbe posledice te zasnove (težišče za zadnjo osjo).

Po zunanjih oblikah sledi princ modi iz začetka šestdesetih let, corvaljevi škógalni kadis. Uporabljena v čistih oblikah, brez modne navlake, princevi karoseriji zagotavljajo, da bo še dolgo lepa in moderna.

Škoda je ena najstarejših evropskih tovarn. Po drugi svetovni vojni se v zahodni Evropi ni mogla več uveljaviti, razen z novim modelom 1000 MB v Avstriji, kjer pa je po začetnem velikem uspehu zanimanje za Škodo v zadnjem času spet upadelo. Odrezanost od zahodnega trga, na katerem izredno močna konkurenča sila proizvajalcev v stalne izboljšave, je povzročila, da so pri Škodi v razvoju malo zaostali. To so hoteli odpraviti s 1000 MB. Za ta model so sodelovanjem zahodnih firm zgradili

PRINC, ŠKODA, WARTBURG



v Mladi Boleslavu popolnoma novo moderno tovarno, v konceptu pa so zavrgli prejšnjega klasičnega — motor spredaj, pogon zadaj, zadnji predstavnik octavia — ter hotel ponoviti Volkswagnov Renaultov (dauphine) uspeh in koncept. Gotovo so novo škodo dolgo in temeljito preizkušali, že prešel z R4 k zasnovi, ki se zdi za mala vozila danes naprednejša — pa tudi po obliki nova škoda kot smodernizirani VW hrošč, ali smodernizirani dauphinek ni bila več kos zahodnim naslednikom teh dveh škodinov vzorov, VW 1500 in renaultu 8/10.

Wartburg je nastal po drugi vojni iz opustošenih proizvodnih naprav tistega dela Auto Union, ki je po razkosanju rajha ostal v sorjetski coni: iz prototipa DKW iz leta 1940 je nastal na zahodu AU 1000, na vzhodu wartburg 311. Svet se je ponovil isto kot pri škodi: odrezanost od konkurenčne, ki tare in žene naprej zahodne proizvajalce, je povzročilo zaostajanje v tehniki, opreme in obliki. Z novim modelom 1000 zacetek proizvodnje julij 1966 — so hoteli v VEB Eisenachu to zamudu nadoknaditi. Že prej orientirani na motor in pogon spredaj so laže zadostili modernim zahtevam, predvsem glede podvožja, ki naj nudi večjo varnost in več udobja. Na moderno podvozje so postavili moderno karoserijo, ki bo po obliki dolgo živel, po funkcionalnosti pa je tudi kos zahodnim konkurentom. Sibka točka novega wartburga in njegov najstarejši del je motor — ne glede zanesljivosti, v tem pogledu mu ni nicedič očitati, ampak glede nadaljnje razvoja. Vzhodnonemški inženirji so nam med pogovorom na letošnjem beograjskem sejmu priznali, da so z razvojem starega motorja pri koncu, da iz njega ne morejo dobiti ničesar več in ga torej ne morejo prilagoditi modernim zahtevam, ki bi pri tem stroju pomenile predvsem dvoje: več moči in manjša poraba goriva. Zato so se orientirali na wanklov motor. Več wartburgov ima ta stroj vrnjen že več kot leto dni, njegovo preizkušanje uspešno napreduje in čez kakši dve leti je moč pridakovati v karoseriji wartburga 1000 wanklov motor.

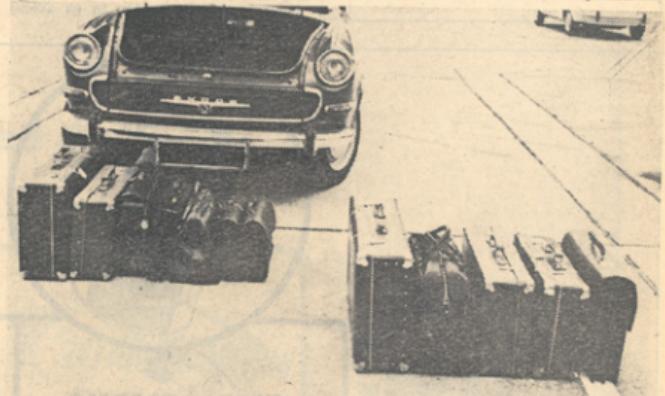
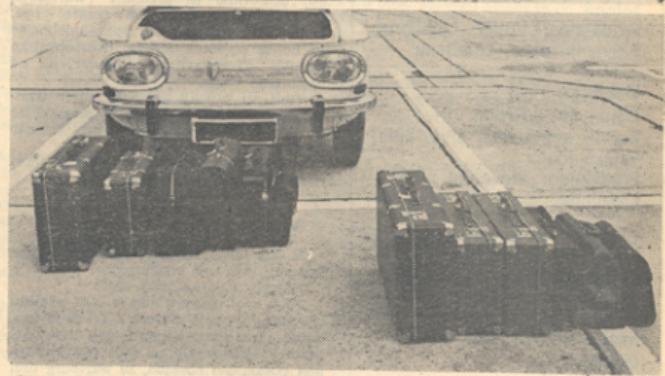
Da tudi avtomobili se ne razvijajo brez logike in ne tjavaščen. Na zahodu pripravljeno Citroen podvozje in karoserijo, NSU pa wanklov motor za novo nemško ljudsko vozilo, ki ga bo Comobil (družba, ki sta jo ustanovila Citroen in NSU) predstavil do leta 1969 — na vzhodu bo nastal v približno istem času konkurenčni wanklov sistem razredu, wartburg z wankelom.

Povzetek: najmoderneje je zasnovan wartburg, če odstejemo motor. Princ je uspel v veliki meri odpraviti slabe posledice stare zasnove s prednim in lahkim modernim motorjem ter dobrim podvozjem. Skodo najlažje opisemo kot modernizirani dauphine, moderniziran zlasti glede prostornosti in uporabe karoserije.

Voz

Že na prvi pogled sta wartburg in škoda v prednosti pred princem zaradi štirih vrat. Razen za tiste, ki se zmerom vozijo v dvoje in z otroki zadaj ter imajo rajoši samo dvoje vrat, so štiri vrata, ki pomenijo za vsakega potnika udobno vstopanje in izstopanje, odločilna prednost.

Dopustna obremenitev je pri princu



V Škodini in prinčev prtljažnik gre približno enako prtljage, v wartburgov pa toliko, kot v oba skupaj. Na naših slikah stoji ob wartburgu vse, kar smo spravili v njegov prtljažnik. Pred Škodo in prinčem je isto število kovčkov in torb; pred avtomobilom stoji tisti del wartburgove prtljage, ki je šel v Škodin in prinčev prtljažnik, ob strani ostanek. Kovčke in torbe nam je za test posodila Veleblagovnica NA-MA v Ljubljani.

400 kg, wartburgu 390 kg, škodi 370 kg. Pri nosilnosti, kar se tiče potnikov, torej skoraj nobenih razlik. Zato pa je razlika večja pri prtljagi: naše slike kažejo, da pogolje wartburgov prtljažnik dvakrat toliko kot škodin ali princ, ki sta približno enaka.

Notranja širina v višini komolcev spredu: wartburg 133, škoda 130, princ 127 cm. Zadaj: princ 142 (ker zadnjih oken ni

moč spustiti, so lahko namestili v stenah v višini komolcev vdolbine), wartburg 133, škoda 130.

Sirina sedežev spredaj: wartburg 55, škoda 54, princ 45. Sirina sedežev zadaj: wartburg 130, princ 127, škoda 124 cm.

Višina od sedeža do strehe spredaj: princ 96, škoda 94, wartburg 87. Zadaj: princ 95, škoda 88, wartburg 87.

Prostora za noge spredaj — prva številka pomeni največ (sedež pomaknjen čisto nazaj), druga najmanj (sedež pomaknjen, kolikor gre, naprej): škoda 52 — 44, princ 51 — 39, wartburg 49 — 37. Zadaj: wartburg 32 — 17, princ 29 — 17, škoda 27 — 18. Torej prostora za noge skupno spredaj in zadaj: škoda 70, wartburg in princ po 68 cm.

Povzetek: glede prostornosti, ki jo nudijo potnikom in njihovi prtljagi, upoštevajoč tudi vrata, je vrstni red naslednji — 1. wartburg, 2. škoda, 3. princ.

V notranji opremi sta wartburg in škoda precej pred princem. Že ležalni sedeži pomenijo veliko prednost za oba vzhodnjaka. Ko pa pogledamo vse posameznoosti, ugotovimo še prednost wartburga pred škodo: Nemec ima namreč npr. boljše prezračevanje od Čeha, udobnejše in boljše oblečene sedeže, dvostopenjske brisalce, dvostopenjski ventilator, da ne naštevamo vsega.

Tudi pri zunanjji premljenosti je wartburg glede na vzvratno luč in prestavljive reflektorce, če izpustimo druge manjše prednosti, na prvem mestu.

Vrstni red glede opremljenosti je torej naslednji: wartburg, škoda, princ.

Vožnja

V tem odstavku moramo opisati vozne lastnosti vseh treh konkurentov.

Najprej: kako se držijo ceste.

Ze v svoji zasnovi ima v tem pogledu wartburg največje možnosti. Treba je reči, da so jih njegov konstruktorji tudi uporabili. Ceprav imajo vsi trije vsa štiri kolesa posamično obešena, se wartburg drži v ovinku najbolj neutralno in ga skoraj

ni moč spraviti iz smeri. Tudi princ je skoraj do konca nevtralen, le v zelo ostro voženju ovinkih začutimo zanašanje zadnjega konca. Škodi zanaša zadek zelo izrazito in zahteva predvsem na gladkih cestah previdno vožnjo.

Za bočni veter je najbolj občutljiva škoda, malo manj princ in mnogo manj wartburg.

Potlej: kakšno je udobje med vožnjo.

Najbolj (zaradi neobremenjene zadnje osi) pogoljne neravnine podvozje wartburga. Princ in škoda sta mnogo trša, v škodi je občutek zaradi slabše uglašenega vzmetanja in blaženja še občutno manj ugoden kot v princu.

Na vseh vrstah cest, dobrih in slabih, je torej vožnja najvarnejša in najudobnejša v wartburgu, na drugem mestu je princ, na tretjem škoda.

Hitrost in pospeški

Vsa tri vozila smo že opisali v testnih poročilih v prejšnjih številkah naše revije, princ v številki 2, wartburg v številki 3 in škoda v številki 4. Vendar bodo rezultati voznih sposobnosti, ki jih bomo navedli v tem poglavju, ponekod različni od onih, ki smo jih objavili v testnih poročilih: da bi dosegli čim večjo objektivnost, smo namreč rezultate naših testov primerjali s tem, kar so ugotovili drugi testerji, zlasti v zahodnonemških in italijanskih strokovnih revijah, ter izračunali povprečja.

Najhitrejši je princ s 131 km/h, sledita škoda s 122 km/h in wartburg s 119 kilometri na uro.

Tudi v pospeševanju je princ daleč pred svojima tekmcema. Od 0 na 60 km/h pospeši princ v 7,3 sekunde, wartburg v 8,3 in škoda v 8,4 sekunde. Od 0 na 80 km/h: princ 12,7 — wartburg 15,0 — škoda 15,2. Od 0 do 100 km/h: princ 21,2 — škoda 27,5 — wartburg 28,0.

Glede hitrosti in pospeškov je torej s precejšnjo prednostjo prvi princ, sledita mu z manjšo razliko med sabo kot druga škoda in tretji wartburg.

NSU Pretis 1000

Cena: 21.937 Ndin

Barve: bela, rdeča, modra

Prodajalec: Volan, Ljubljana,
Slovenija avto, Ljubljana

Škoda 1000 MB

Cena: 19.900 Ndin

Barve: krem, svetlosiva, temnosiva, vinsko rdeča, grafit, zelena

Prodajalec: Volan, Ljubljana,
Slovenija avto, Ljubljana

Wartburg 1000

Cena: 22.500 Ndin

Barve: svetlosiva, siva, bela, vinsko rdeča

Prodajalec: Slovenija avto,
Ljubljana

Cestnina in zavarovanje sta za vsa tri vozila enaka:
cestnina: 120,— Ndin letno
jamstveno zavarovanje:

176,06 Ndin

kasko zavarovanje:
606,60 Ndin

Poraba goriva

Med testiranjem smo izmerili naslednje povprečne porabe: princ 9,8 litra na 100 kilometrov, škoda 10,4 in wartburg 11,2. Princ in škoda sta torej malo bližje skupaj, z večjo razliko sledi kaj zadnjini wartburg. Seveda gre za razmeroma veliko porabo, ker med testiranjem merimo večkrat najvišjo hitrost in pospeške pa tudi sicer ne ravnamo z motorjem premalo. Kljub temu bo ta vrstni red veljal tudi za bolj varčno vožnjo. Le to je še treba povedati, da je moč doseči precej nižje rezultate, kot so naša testna povprečja. Tako smo v škodi porabili najmanj 7,5, s princem najmanj 8,0 in z wartburgom najmanj 8,4 l/100 km.

Povztek: ker je treba prišesti še olje, ki ga porabi princ do 0,5 l na 1000 km, škoda do 1 in wartburg do 3 l na 1000 km, je najvarčnejši princ, sledi mu z majhno razliko škoda, zadnji je s precej večjo portabo wartburg.

Razno

Zavore: vsi trije imajo bobnaste zavore, v vseh treh primerih razkošno dimenzionirane, zanesljive in varne. Ker ima wartburg regulator zavorne moči, ki preprečuje blokirjanje zadnjih koles, ga je treba v tem pogledu uvrstiti na prvo mesto, sledita princ in škoda, oba kot druga.

Sumi med vožnjo: noben od teh treh motorjev ni tih. Za ljubiteljska ušesa ima kljub svojemu zračnemu hlajenju najprijetnejši (morda pa ne najtišji) glas prinčev motor, ki je tudi najmodernejši med vsemi tremi. Natančnih meritve šumov žal našo opremo ne moremo opravljati. Ce upoštevamo še ropot karoserije med vozilom in šume vetrja, ki jih povroča bolj ali manj aerodinamična oblika karoserije, se nam zdi — razlike so malenkostne — najtišji princ, za malenkost glasnejša sta wartburg in škoda. Kot rečeno: po občutku!

Zimski start: prednost dvotaktnega motorja je zanesljivi start v vsakem vremenu, zato je tu wartburg prvi. Pa tudi ško-

da in princ ne zaostajata dosti, zlasti s škodo v hudi zimi ni težav s startom.

Krmilo: najbolj natančen in najdirektnejši je princ volan, kar je za športno orientirano vozilo tudi primerno. Od skrajne leve do skrajne desne potrebuje prinčev volan 2,9 zavrtljaja, rajdni krog je 9,2 metra. Škoda in wartburg potrebujeta po 3,5 zavrtljaja, rajdni krog wartburga 10,2, škode 10,3 metra. Najbolj precizno je mogoče krmarti princa, med škodo in wartburgom velike razlike ni, mogoče ima wartburg rahlo prednost pred škodo.

Izdelava: najsolidnejši vtis napravi princ in ta vtis ne varja. Odlične so na primer prinčeve klučavnice; pa tudi v ostalem se pri princu ni kaj pritoževati. Škoda in wartburg sta v tem pogledu izenačena, oba nimata tiste zahodnjaške prefinjenosti v oblikovanju in finishu.

Gretje: na prvem mestu wartburg, ki ima ne le učinkovito gretje, ampak tudi defroster za prednji stranski okni. Škodino gretje je prav tako učinkovito, prinčeve mnogo slabše; pozimi se po mestu princi nikoli ne ogreje, ventilatorja nima.

Zračenje: wartburg ima zadaj prezačevalne reže, ki omogočajo zračenje tudi pri zaprtih oknih. Škoda tega nima, ima pa vedno precej boljše možnosti zračenja kot princ, ki je v tem pogledu spet na zadnjem mestu.

Luči: pri vseh treh vozilih zadovoljive, najbolje opremljen wartburg.

Vzdrljevanje: najmanj pregledov zahteva wartburg, ki ima tudi v tem najmodernejše podvozje. Sledi princ, tretja škoda.

Domet: wartburgov tank ima 44 litrov, prinčev 37 in škodin 32 litrov. Pri varčni vožnji napravimo s polnim tankom v wartburgu 500 km, s princem 450 in škodo 420 km. Ce z gorivom ne varčujemo, pridemo z wartburgom še skoraj 400 km daleč, s princem kakih 20 km manj, s škodo pa le dobrih 300 km.

Vrstni red?

Razvrščati sodobne avtomobile po načelu »ta je slabši, oni boljši« je stvar ka-

varniških debat, ne pa resnega primerjanja. Danes ne moremo govoriti o dobrih in slabih avtomobilih, ampak o avtomobilih različnih značajev: eden nudi to, drugi ono — kajti tudi kupci so različni, eden hoče ved udobja in manj hitrosti, drugemu je bolj za pospeške in manj za udobno vožnjo.

Tako je tudi z našimi tremi primerjanci.

Kdor hoče predvsem hiter in živahen avto z dobro lego na cesti in mu ni za udobje, bo kupil princa.

Kdor gleda predvsem na to, da se voz čim bolj varno drži ceste, da je med vožnjo mehak in udoben in kdor hoče čim več prostora, bo kupil wartburga.

Nekak kompromis med obema je škoda. Tudi taki avtomobili so zaželeni na trgu, saj je mnogo kupcev, ki hočejo malo tega in malo onega.

Kljub temu lahko na zaključku rečemo, da nudi wartburg med našimi tremi konkurenči največ, da je princ v svojem konceptu hitrega malega voza dosledno izveden in da škoda ne zaostane za princem preveč občutno samo zaradi svojih starih vrat in bolje opremljene notranjosti voza. Ce bodo pri novi škodi, ki jo že preizkušajo v Mladi Boleslavu, posvetili poglavito pozornost podvozuju, se pravi bolj zanesljivemu in varnemu pa hkrati bolj udobnemu vznetenju in blaženju, bo škoda 1000 nadoknadi svoj zaostanek. Ce ne bo dodelj že na trgu NSU tega razreda, za katerega pripravljajo podvozje pri Citroenu, kjer so prav v tem pogledu nedosegljivi mojstri ...

Torej, končni vrstni red: 1. wartburg, 2. princ, 3. škoda. Ne da bi prej pomislili na to, se ta vrstni red skladu tudi s cennimi, ki jih je pri nas treba plačati za ta tri vozila. Seveda si mora vsakdo, ki se odloča med temi tremi tekmcemi, sam izračunati, ali je za opisane prednosti prvega ali drugega voza pripravljen dati takole več, kolikor je dražji. Ampak: po našem mnenju bi ta vrstni red ostal tudi v tem primeru, če bi vsi trije avti veljali do dinarja enako.