

CENENI HROŠČ

Odkar so znane cene avtomobilov iz intervencijskega uvoza, se je tudi pri nas povečalo zanimanje za najcenejšega hrošča VW 1200, ki je z napovedano ceno 22.960 novih dinarjev med najcenejšimi avtomobili, ki jih bo bojda mogoče kupiti za dinarje.

Stevilni braliči nas sprašujejo, kakšen je ta poceni hrošč in kako da je tako poceni.

Kako so na zunaj razloči najcenejši hrošč od dražjih, bomo podrobnejše opisali:

► na prednjem pokrovu ni okrasne letve, ročaj pa je pokromani in ne le lakiran kot pri VW 1300 A — nekdanjem tako imenovanem standardnem hrošču;

► odbijači VW 1200 so pokromani, toda nimajo rogov;

► okrasni pokrovovi na kolesih so pokromani in ne lakirani;

► pokromane so tudi kijke;

► okvir za šipe na vratih so pokromani (kot pri dražjih hroščih), ostala okna so brez pokromanega okraska;

► na stonopnikih ni okrasne letve.

O tem, ali je najcenejši hrošč res tako poceni in ali se je morda pametno odločiti za nekaj drugačje brate, posnamemo test in kritiko iz zahodnonemškega strokovnega časnika »Mot Auto-Kritik«.

All so pri najcenejšem VW preveč varčevali?

Reklama takole oglaša najcenejšega hrošča VW 1200:

»Za ta denar ni avtomobila, ki bi ga lahko primerjali našim. Sveda. Avtomobili, ki jih primerjate z VW 1200, so ali počasnejši ali manjši ali slabši opremljeni. Ali celo vse skupaj. Zaka? Ali drugi tovarni preveč zasušljijo? Najbrž ne. Preprosto, ne morejo biti tako poceni kot mi.

Zato ker izdelajo veliko manj avtomobilov.

Vsek dan pride iz tovarne 4000 hroščev. Lajko si mislite, koliko je to plodovine, stekla, jekla. Koliko vsega tega kupimo vsak dan! Tisti, ki nam doberjavajo, smajo računati. Povsod dobimo najboljše ponudbe. (In najboljše blago. Kdo pa bi rad zgubil takšno stranko?)

Več kot izdelava kakršna tovarna avtomobilov, toliko ceneje jih lajko tudi prodaja. Veličino avtomobilov pa je mogoče prodati le, če so izredno dobrimi. VW je zato tako poncen, ker je dober.«

Vse to zveni zelo prepričljivo. Toda kdor bi rad varčeval, mora biti kritičen.

Ali so hrošču res znitali ceno in za koliko?

Odgovor: novi VW 1200 je za 300 DM cenejši kot VW 1300 A. Tudi 1300 A sta si lajko kupili v standardni izvedbi s 1200-kubičnim motorjem in pobaranimi odbijalcem in klicučavnicami — od takšnega VW 1300 do VW 1200 komaj 150 DM cenejši.

Ker pa novemu VW 1200 ne vgrajujejo izenačevalne vzmeti na zadnjo os, kot jih od minule jeseni vgrajujejo v vse druge hrošče, in je tudi razdalja med kolesi manjša kot pri drugih, se nam zdri, da pri novem VW 1200 ne gre za nič drugačega kot le za dobro reklamno poteko.

Reklamo za varčni VW so prilagodili proizvodnji: najbolj navdušujejo za cene nega standardnega hrošča, ki ga sestavljajo iz delov, ki so na voljo; pri tem pa v Wolfsburgu upajo, da bodo zvezčali proizvodnjo in okreplili prodajo vseh VW.

Standardne hrošče izdelujejo že od konca vojne. Toda zadnja leta so šli čedalje slabše v denar. Tako so lani na dan izdelali 4000 hroščev, pa med njimi le sto VW 1300 A s 1200-kubičnim motorjem — se pravi praktično enako vozilo kot »novi VW 2000.«

Sveda tovarna najbrž pametno ravna, če v času, ko ljudem ne gre več tako dobro, propagira kar najcenejši avtomobil.

Gotovo je tudi pametno najbolj propagirati najcenejši avto.

Toda kupec naj se nikar ne da preveč zapeljati nizredni ponudbie. In tudi ne preveč verjeti reklami, ki smo jo prepisali na začetku.

Ugotovili smo namreč, da VW 1200 ni izredna priložnost, ampak da gre le za pameten manever tovarne. Dovol je raslogov, da kritično opisemo nekatere lastnosti vozila, ki smo jih ugotovili, ko smo se vozili z novim VW 1200.

Ne bomo govorili o kromu in videzu, okrasne letve na oknih so odveč. Prostornost in na primer tudi oblaženje sedežev so pri enemem hrošču prav tako dobre kot pri dražjih in tudi pnevmatično napravo za umivanje vetrne šipe ima VW 1200. Tudi 1200-kubičnega motorja na bomo kritizirali. Kaj zmore in cesa ne, to vedo vsi lastniki starih hroščev. In komur je vseeno, kako močan motor ima, ta si lajko kupi tudi VW 1300 A s slabotnim motorjem.

Toda VW 1300 A ima boljše podvozje, in to je prvi minus za novi VW 1200.

Nima izenačevalne vzmeti

Ko so minulo jesen zadnjikrat popravili hrošča, so mu razširili razdaljo med zadnjima kolesoma in popravili vzmetenje.

Zadnji kolesi so obrnili bolj navzven, cesto prijemljajo bolj na široko, kar pomoli varnejšo vožnjo v ovinkih. Izenačevalna vzmet je potrebna, ker se je moral zaradi ničjega zadka zmanjšati pot vzmeti.

Pri VW 1200 ni izenačevalne vzmeti. Razdalja med kolesoma pa je večja kot včasih. Ker manjša izenačevalna vzmet, so morali dvigniti zadek. Kolesi pa prijemljajo manj na široko kot pri drugih današnjih hroščih in vožnja v ovinkih je zato manj varna kot pri primer z VW 1300 A. Če si kasneje omislite izenačevalno vzmet, stane to 100 DM, in se skoraj ste ob demar-



VW 1200
22.960,— ND (za dinarje)

3.780,— DM (za devize)

Največja hitrost: 115 km/h

Poseški: od 0 do 80 km/h v 11 sek., od 0 do 100 km/h v

32.5 sekunde.

Poraba: približno 8.5 do 10 litrov goriva na 100 kilometrov.



VW 1300 A
3.980,— DM (za devize)

Največja hitrost: 120 km/h

Poseški: od 0 do 80 km/h v

16 sek., od 0 do 100 km/h v

23 sekund.

Poraba: približno 9 do 10.5 litra goriva na 100 kilometrov.



VW 1300
26.750,— ND (za dinarje)

4.150,— DM (za devize)

Največja hitrost, poseški in

poraba kot pri 1300 A.



VW 1500
4.540,— DM (za devize)

Največja hitrost: 125 km/h.

Poseški: od 0 do 80 km/h v

14 sek., od 0 do 100 km/h v

22.5 sekunde.

Poraba: približno 8.5 do 10.5 litra goriva na 100 kilometrov.



ki so vam ga navidezni dobrtoniki iz tovarne podarili pri hrošču 1200.

Milijoni voznikov VW so bili do leta 1966 zadovoljni s čojo razdaljo med kolosi, kar jo ima VW 1200. Tako morda lahko VW 1200 odpuštimo, da nima izenačevalne vzmeti. In če ne nameravate zadnjega dela vozila preveč obremenjevati, potem vam lahko v servisu zadnje vzmeti spustijo, pa boste bolj varno vozili.

V notranjosti ropota

Kdor hoče pri hrošču varčevati, mora preseliti ropotanje motorja. Toda mnogi se morajo voziti daleč, in to vsak dan. Sodimo, da le malokatera slaba lastnost avtomobila voznika tako utrditi kot preglašen ropot v notranjosti vozila. Torej vedete, da so v prostoru za motor VW 1200 in 1300 A sicer pliče, ki duše zvok, toda ker zadaj ni avto tako dobro oblažen, in tudi ne dovolj zvčno izoliran pod robom

strehe in predvsem na »tunelu« na sredini dna vozila, v najcenejših hroščih precej bolj ropota kot v VW 1300 in 1500. Tudi že radi varčujete, pa vam tega ni treba po vsej sili, vam svetujemo, da priripite manj več denarja in kupite popolnoma opremljeni VW 1300.

To se nam zdi še posebej pomembno zato, ker kupci volswagenv ponavadi racunajo, da bodo avto dolgo vozili. Pa se je v preteklosti pokazalo, da so le redki v standardnem hrošču združili dije kot dve leti ali tri, ker je vozilo le preveč spartansko. Da je to res, je očitno, saj se je eksportni hrošč kmalu spremenił v normalnega hrošča. In to le deloma zaradi bogatejše opreme, ne nazadnje pa tudi zaradi blažjega ropota v notranjosti.

Pri VW 1200 tudi ni mogče tako kot pri držajih hroščih pripeti naslonjanja zadnje klopi, kadar ga porinemo naprej, da bi povečali prtičnik pod zadnjim oknom. Tudi preoblečen ni ta prostor takoj kot pri ostalih hroščih. Prtičnik v

hrošču je majhen in zato se nam zdi prostor, ki je na razpolago pod zadnjim oknom, kadar sta v vozilu samo dve osebi, zelo dragocen. Vsač nekateri ga velikokrat potrebujejo. Ce ga ne, potem boste z VW 1200 zadovoljni, sicer pa si že raje kupite 1300 A.

VW 1200 tudi nima merilica, ki kaže, koliko goriva je še v posodi. Mnogi sodijo, da sure za gorivo lažijo in da povsem zadošča pipa, ki jo obrnete na rezervo.

Iz svojih izkušenj z avtomobili lahko povemo, da večina merilcev goriva kar dobro kaže. Tudi če ne pokažejo natardon, koliko je rezervnega goriva, je napako preprosto popraviti.

Pipa, ki jo obrnete na rezervo, kot jo imata »1200« in »1300 A«, pa se nam zdi nevarna. Kdor je že kdaj doživel, da mu je med prehitovanjem nenadoma zakašljal motor in je moral pipo obrniti na rezervo, ta bo v prihodnje rad doplačal za merilce goriva.