

VOLKSWAGEN 1200

40 000 cenenih kilometrov

TREŽNA BARVA

O hrošču smo pisali že tolikokrat, nazadnje pa v prvi letonjki številki „Avto“, da se bomo težko ognili ponavljanju pomankljivosti v zasnovi volkswagenovega hročča. Prav nič čudnega, da letos že 35 let star avto v marsičem ne gre v korak z „mlado generacijo“. Saj veste: zunaj velik, znotraj majhen, težave s prtljago, slaba vidljivost in še kaj.

No, hročca nismo vzeli na test zaradi vzdržljivosti le zato, da bi odkrivali njegove stare, znane napake. Velikotno bolj nas pri hroščevi karoseriji tokrat zanima njena trpežnost. Privoščili smo si „Jukusz“, ki si ga kolikor toliko skrben lastnik avtomobila ne bi nikoli. V sedmih pretažno zimskih mesecih — kotikor je bil hrošč „naš“ je bila edina sraj za karoserijo v tem, da smo avto redno prali zunaj in znotraj. Kroma nismo razvili z zaščitnim premazom in tudi laku nismo privoščili nobenih kozmetičnih priboljškov. Skratka: nobenih polirnih vodiv, zaščitnih voskov in podobnih drobtin sodobne kemične industrije.

Ko smo hročca nazadnje obšli z vseh strani in ga pobotali za slovo, sami nismo verjeli mladostnemu videzu njegove opti. Nikjer sledov staranja. Rjō na kromu ali laku bi našli le pod drobnogledom. Izjema je bila le odrgnina za velikost kovance, ki jo je na stranih naredila neprevidno pritrjena vaz smučī, pa še ta je začude komaj kazala sledove rje. Hrošč seveda za to odrgnino ni kriv.

Vsaj posredno pa je hroščeva zasnova kriva za nekatera občutljiva mesta na karoseriji. Tudi najbolj izkušen voznik se težko ogne „parkirnim“ praskam na blatnikih, ki štrlijo iz karoserije. Zlasti sta pri tem ogrožena obna blatnika. Tudi na zadnji desni blatnik je skupni manjšo vdrtino, late na njem pa ni razpokal. Druga občutljiva mesta na karoseriji (zunaj robovi blatnikov) so kazali sledove prask od kamenja, ki leti izpod koles. Isto velja za spodnji prednji rob zadnjih blatnikov. Kaže pa da je 40 000 kilometrov za VW hrošču premal, da bi prišlo k preoblebi lak.

Zelo dobro sta prežvela preskus tudi spojnici del karoserije in zaščitni premaz podvozja. Pri parkiranju in vožnji čez velike neravnine velja zlasti paziti na „stopnice“ in na nastavke, v katerega vtakneta dvigalo. Tega smo med vožnjo čez strm navoz zvilī. Zravnali smo ga — na roko — z dolgim železnim drogom, ki smo ga vtaknili v odprtino in krepko potegnili. Bitrajaki tatiči tudi našemu hrošču niso prizanesli: ker ni bilo pametnejšega dela, so nam pred hotelom Šumadija spet metali na prednjih blatnikih — ena pokriva troljilo, druga je pa „slepša“. Boizen, ki se ji menda ne more ogniti noben hrošč, so praske in umazanija na spojnem robu odprtine vrat.

NOTRANJOST — B, P.

Kar zadeva notranjost hrošča, izdelavo in trpežnost skoraj nismo pripomoč. Najslabše se odrezuje sedeži, zlasti voznikov, ker je pač najbolj obremenjen; sedeži se je precej podal, umetno usnje na njem pa zmečkalo. Ponovimo še večje stare grehe: tri lege naslonjal ne zadostujejo, da bi se večji vozniki namestili dovolj daleč od volana, vstopanje na

zadnji klopi je težko in potnikom zadaj manjka prostora za kolena.

Druga hroščeva oprema je vzdržala brez težav. Le pri prevračanju naslonjala zadnje klopi smo zaradi neprevidnosti — strgali gumico, s katero je naslonjalo pritrjeno na steno.

Splošen dober vtis o kvaliteti karoserije, opreme in končni izdelavi so nam proti koncu super testa kvarila le leva vrata. Pri vožnji po zelo slabi cesti, ko se je avto stresal, so kdaj pa kdaj zaropotala.

SLABOKRVEN, TODA TRPEŽEN MOTOR

Hroščevo 1200 kubično srce s 34 KM je kronično oslabeilo. Zlasti slabi pospeški zahtevajo krepko mero občutka pri prehitevanjih in predvsem nač in prehitavanja, ki mu v Nemčiji pravijo „volkswagenov način“, je pa enak za vse slabotne avtomobile. Voznik mora že pred prehitavanjem preračunati hitrost naproti vozečih vozil in že predno je cesta prava vzeti zalet za prehitavanje. Le tako hrošč le razmeroma hitro prehití počasnejšega pred seboj. No, pustimo znane hroščeve boleznī tudi pri miru, pustimo znane je s karto, na katero igra tovarna — vzdržljivost. Po 40 000 kilometrih smo hrošču ponovno pridrili merino kolo in ga pogнали po letalski stezi. Primerljiva rezultatov s tistimi, ki smo jih namerili pri 10 000 kilometrih, kaže da motor še ni upesljal. Razlike v rezultatih so neznetne in nepomembne. In pri tem moramo posebej poudariti, da smo našega voznika razmeroma hitrih voženj smo od hrošča zahtevali vso moč. Polomili in pokvarili pa nismo ničesar! Razen običajnih zamenjav delov na rednih servisih smo „zunaj načrta“ zamenjali le eno svečko. Servis sam po sebi zamenja svečka na vsakih 20 000 prevoženih kilometrov, prav tako tudi plotine, zato so ti servisji nekoliko dražji od servisov na 10 000, 30 000 kilometrov itd. Cena „malih servisov“ na 5000, 15 000 kilometrov itd., kjer gre je za zamenjavo olja, mazanje mazalk podvozja, tečajev vrat in podobno, pa je ustrezno manjša.

Avto smo ves čas testa vzdrževali na ljubljanskem servisu „Autoemona“. Naš vtis o servisu je najbolj in za cene merimo, da so razmeroma nizke. Težko je svesta oceniti, če so fanje na servisu nam in našem hrošču posvetili več pozornosti kot drugim anonimnim lastnikom in avtomobilom, še težje je po ocenjevati kvaliteto drugih volkswagenovih servisov v državi. Pri tem bomo v veliko pomoč mnenja in ocene „porote bralecev“, ki jo objavljamo za zaključek „super testa“ (str. ...)

Na celi razdalji super testa je motor našega hrošča porabil povprečno 10,22 litra goriva na 100 km. Po začetni porabi 10,5 litra na 100 km in 10,6 litra na 100 km pozni, ko je bil avto obvo v ježevske, se je poraba unesla na 10 litrov na 100 kilometrov. To so naši rezultati, pri katerih gre spet ponoviti, da smo, kadar je bilo le možno, vozili s polnim plinom. Glede na zmogljivosti motorja, je poraba zagotovo nekoliko prevelika.

O vrti goriva smo že govorili v prvem delu testa v letonjki prvi številki revije „Avto“. Z navadnim bendinom motor klenka, to smo ponovno preverjali proti koncu super testa. Tako motor zahteva vsaj mešanico goriva in navadnega.

V našem izračunu smo računali z gorivom super. Razlogi: klenkanje v motorju naredi veliko več



Ko si človek kupi nove čevlje, prve dni žulijo, potem se uležajo po nogi in ko navsezadnje zazijajo podplati, je prepričan, da meče v smeti najboljše čevlje, kar jih je kdaj nosil. Z avtomobilom je podobno. Voznik se ga privadi v dobrem in slabem; pri napakah mu rad gleda skozi prste. In ko dedici v družbi jezijo ženske s pogovori o pločevinastih kočijah so ponavadi vsi „moji“ avtomobili najboljši.

Tudi v uredništvu nismo povsem imuni zoper lastniške ljubezni in boleznī. In ko smo »Herbija«, »traktor«, »pomarančo« — kol smo vsak po svoje krstili našega oranžnega super testnika — vrnili tovarni, nam je bilo kar nekaj hud.

No, po drugi strani imamo pri ocenjevanju prednost, da iz dneva v dan presedamo iz znega testnega avtomobila v drugega pa še v svoje. Tu se pa ljubezen neha. Že zavoljo tega, ker ni časa, da bi se tako daleč privadili na vsak avto posebej, da bi pozabili na napake svojega. Volkswagenov hrošč torej, po 40 000 trdnih kilometrih testa vzdržljivosti.





Po 40 000 prevoženih kilometrih (in sedmih mesecih) je bil v prostoru za potnike edini videz dokaz prevožene poti voznikov sedež, ki se je nekoliko podal, prevleka pa zmečkala.

Hrošč se je dobro prebil skozi zimo. Poleg težkega zadka so mu na zasneženih in zaledenelih cestah pomagale še „Savine“ ježevke. Nekajkrat nas je peljal tudi na smučanje. Smučil lahko pritrđite na streho z običajnim prtjajznikom za smuči, če je le dovolj visok, ali pa s posebnim prtjajznikom za smuči na zadku.



AVTO supertest

Škode kot pa prihranite s kupovanjem navadnega bencina. Če kupujete motniico pol navadnega, pol goriva super, sicer prihranite približno 1,5 starega dinarja na prevoženem kilometru, je pa nalivanje na večini črpalk preveč zamudno.

Olje smo med dvema menjavama dobili samo enkrat in to na začetku testa. Potem se je poraba olja še zmanjšala dobljanje med dvema menjavama ni bilo potrebno.

Splošen vtis o trpežnosti motorja in vzdrževanju: motor je zelo nezahteven, vzdrževanje poceni in preprosto.

VARČNO TUDI PODVOZJE

Hroščeva zasnovana z motorjem v repu in zastarelo nihalo pramo ni namenjena hitri vožnji ovinkov. Avto je zelo občutljiv tudi na bočni veter. Tu ni pomoči. Po drugi strani pa kaže tudi nedvomne prednosti. Velika 15-colška kolesa prizanašajo gumam. Kljub ostrim vožnji so letna diagonalna gume zdržale dobrih 30 000 kilometrov in ko smo avto vrnili so bile „še za silo“, slabih 10 000 kilometrov je pa hrošč prevozil obut v „Savine“ ježevke. S to obutvijo, nam na snegu in ledu nihče ni bil kos.

Pri tem pa vendar nekaj pripomb: Težek zadek zagotavlja hrošču dobro speljavanje na spolzki podlagi tudi brez ježevk, če je letna obutev pasasta s primernim profilom.

Naš „hrošč“ sicer ni okusil pasaste (radialne) obutev, vendar imamo izkušnje z njimi že od prej. Pasaste gume mu zboljajo tudi lego na poletnih cestah.

To smo upoštevali tudi v našem računu. Ježevki nismo računali, pač pa smo predvideli, da si voznik najkonec je po 40 000 prevoženih kilometrov kupi nove, pasaste gume. Pasaste gume so enkrat dražje od diagonalnih,

vendar z njimi poprečen voznik ubije dve muhi na en maht, saj mu ni treba kupovati zimske obutev. Za naš izračun stroškov smo vzeli pri nas najbolj pogoste pasaste gume, znamke Michelin, kar pa seveda ne pomeni, da se gume drugih znamk hrošču ne podajo.

JEŽEVKE LE ZA NEKAJ DNI

Glede ježevk še to: izkušnje zadnjih let kažejo, da so v resnici potrebne le nekaj dni v letu. Pogosteje jih rabil le voznik, ki poizni veliko vozil v hribo. Razen tega so glavoči proti ježevkam zaradi okvar na cesti – vse glasniji. Da ne govorimo o dolgih zavornih poteh in slabih legi na suhih cestah. Skratka: voznikom hroščev priporočamo nakup dobre pasaste obutev s primernim „univerzalnim“ profilom in mogoče za vsak slučaj – snežne verige.



Ko smo VW 1200 prevzeli na test vzdržljivosti smo se vprašali, kje je razlog hroščeve trdoživosti. Še hrošč s trpežnostjo in poceni vzdrževanjem lahko odkupi za vse pomanjkjivosti svoje zastarele zasnovave?

Po superstatu je naš odgovor: da! Primerjavni stroškov, ki smo jih imeli z drugimi avtomobili na testu vzdržljivosti, je najboljši zgovorna, zlasti še z upoštevanjem neprestanih podražitev. Zoj časkamo še, kaj bodo porekeli naši bralci, lestniki VW 1200 in skoraj enakih VW 1300. Na strani smo objavili „Poroto bralcev“, anketo, ki bo dopolnila naše izkušnje. Mogoče so kje v državi tudi hroščil, rojeni pod manj srečno zvezdo!

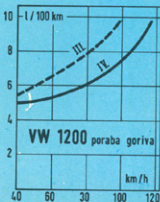
PORABA GORIVA

Poraba goriva pri stalni hitrosti v III. in IV. prestavi

hitrost (km/h)	litri na 100 km	
	III.	IV.
40	5,5	5,0
60	6,6	5,3
80	7,8	6,0
100	9,9	7,5
117 (polni plin)	–	9,8

(x) Merjeno pri 39 580 prevoženih kilometrih, na ravni cesti, brez vetra

Poprečna poraba goriva na super-testu: 10,22 litra na 100 km
Poraba olja: zanemarljiva



Porabo pri enakomerni hitrosti smo merili z natančno merilno posodo.

Motnje in okvare

7780 km – pregorela žarnica desnoga žarometna
8200 km – grejte leve strani na dala, sneta cev
16 700 km – strgana guma za pritrditev zadnjega naslonjala
27 173 km – pregorela žarnica levega žarometna

Vzdrževanje, popravila

7800 km – zamenjali (sami) žarnico
8250 km – privili (sami) sneto cev greja
9600 km – servisni pregled na 10 000 km, menjava olja, menjava ene svečke
12 510 km – avto obulil v ježevke
15 900 km – servis na 15 000 km, menjava olja
21 700 km – servis na 20 000 km, menjava olja, menjava svečk, menjava platin, nova gumica zadnjega naslonjala, nova vzmet pedala za plin
21 800 km – sneli ježevke, obulile letne gume
26 200 km – servis na 25 000 km, menjava olja
27 173 km – zamenjali (sami) žarnico
31 880 km – servis na 30 000 km, menjava olja
34 900 km – servis na 35 000 km, menjava olja
40 000 km – servis na 40 000 km

Stroški: (po 40 000 km)

Redni servisi	
1000 km	80,50 din
5000 km	55,00 din
pri 10 000 km	187,50 din
pri 15 000 km	55,00 din
pri 20 000 km	332,50 din
pri 25 000 km	55,00 din
pri 30 000 km	186,00 din
pri 35 000 km	55,00 din
pri 40 000 km	331,00 din
skupaj redni servisi	1 337,50 din

Supertestni hrošč je prebil zimo „pod latarnami“. Prav nalašč mu nismo namazali kromiranih delov z zaščitnim premazom in laka v sedmih mesecih nismo ne polirali ne zaščitili. Končna ugotovitev — lak in krom sta kljub temu preživela supertest brez sledov nje!



Drugo vzdrževanje:

Oljeavzorna (trikotnik, benzina, prve pomoči)	129,46 din
1 svečka	19,50 din
2 benzini	32,50 din
Merjenje goriva vzorčnega nalivanja in svetil	
svetila za dan (2 delovi)	22,20 din
svetila za noč	19,50 din
3 avto gumi (Michelin) s montažo in centriranjem	2.426,00 din
Služba drobnorokovneje	2.850,00 din
goriva	11.850,00 din
Služba do 40.000 kilometrov	19.948,75 din
svetila na prednji kilometri	
svetila na zadnji kilometri in avtozastirje	28,11 per
svetila na prednji kilometri brez svetilnic,	
avtozastirje in goriva	9,09 per

(1) Servisi po predpisih tovarne. V ceno so poleg dela vračunani tudi maziva, olja in deli, ki so praviloma zamenjani. Tako so npr. v stroških servisov na 20 000 in 40 000 km upoštewane tudi štiri nove svečke, platine itd.

(2) Ker smo avto dobili s 4975, vmiili pa s 40 000 prevoženimi kilometri, servisov na 1000, 5000, in 40 000 km ni opravil pri nas. Pri računanju pa smo jih upoštevali.

(3) Avto smo vmiili z prvimi gumami, ki pa so bile na koncu svoje življenjske dobe. Računali smo z nakupom pasastih gum Michelin ZX, ki so ta čas pri nas najpogostejše pasaste gume.

(4) Račun z gorivom super

Avtomobil na 1 l goriva, vspeh, vspeh „super“	cena prevoženega kilometra brez svetilnic, avtozastirja in avtozastirja	cena prevoženega kilometra brez svetilnic, avtozastirja, avtozastirja in goriva
avto 700	23,32 per	11,09 per
avto 1000	43,49 per	23,25 per
avto 1000 MB	26,94 per	9,19 per
avto MB 1300	33,77 per	13,74 per
avto 1600	26,69 per	14,20 per
avtomobilni avto 2	26,69 per	11,82 per
avto 101	45,26 per	17,69 per
VR 1200	28,11 per	9,99 per

Pri primerjavi cene prevoženega kilometra, ne pozabite na silno žalostno resnico, da se vse iz dreva v dan draži in upoštevajte, da smo fička testirali že leta 1957, zastavo 101 pa lensko leto. Takrat, pa do leta 1971 (marca) je stal liter goriva super 1,80 din, navadnega bencina pa 160 din. Do leta 1972 (marca) je bil liter po 200, oziroma 180 din in „poskočil“ na 280, oziroma 260 din. Popravek cene septembra lani je dal današnje ceno 285 din za super in 225 za navadni bencin — pa tudi tem cenam so dnevi že šteti. Dražile so se tudi cene rezervnih delov in mehanikov, kar upoštevajte pri primerjavi drugega stolpca, kjer cene goriva ni vračunana.

HVALIMO

Zelo dobra končna izdelava, dobra lak in krom

Nezahteven, trpežen motor

Dobra servisna služba: razmeroma poceni in kvalitetna, sodobne metode servisiranja

Majhna obraba gum

Dobre zimske lastnosti tudi brez ježevk

Karoserija brez ostrih robov zelo primerna pri pranju v avtomatskih pralnicah

Razmeroma majhna izguba denarja pri preprodaji

Priročna stikala in ročice

Dobri sedeži (z izjemami)

Udobne vzmeti

GRAJAMO

Razmeroma malo moči in prostora za ceno vozila

Len motor: zlasti slabi pospeški za sodobne prometne razmere

Gretje močno odvisno od teka motorja, potrebno neprestano uravnavanje

Zračenje samo skozi trikotna okenca, mučno zlasti poleti

V vlažnem in hladnem vremenu neizogibno rosenje šip

Pri potovanju več kot dveh oseb prtijažnik na strehi skoraj neizogiben

Pomik naslonjala sedeža (samo tri lege) ne zadovoljuje vsakega voznika

Slaba vidljivost vstran, nazaj in na desni prednji blatnik zahteva dober občutek voznika za zunanje mere vozila

Težaven vstop na zadnjo klop velja tudi za prtijažnik za klopjo

Zastarelo podvozje: hitra vožnja ovinkov zahteva veliko izkušenj, avto občutljiv tudi na bočni veter

Glasen motor