

# VW 1200 PRI PRVIH 10.000 KM

Začetek brez glavobola

Volkswagnov hrošč je bil vedno drugačen. Že praded današnjega hrošča, ki je leta 1938 prevažal svojega konstruktorja Ferdinanda Porscheja, je bil s svojo hroščevsko obliko posebej, ki se je dodobra razlikoval od večine svojih vrstnikov. Še toliko bolj drugačen od drugih avtomobilov je hrošč po 34 letih. Medtem ko so se drugi avtomobili spreminjali in izumirali so se trdoživega Volkswagnovega hrošča novosti prijemale le počasi in v majhni meri. Drži pa, da je hrošč ostal hrošč in postal najuspešnejši avtomobilski veteran. Zlobneži ga zmerjajo kar z »živim fosilom«. Od letošnjega februarja ko so se hrošči razmnožili že na 15,007.033 primerkov, je pa postal tudi svetovni rekorder in prekosil je Fordovo Tin Lizzy.





## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** štirivaljni — škrilnatni — bokser — namešten za zadnji prenos — vrtna in glava 77 mm — ciljna prostorna 1192 kubikov — kompresija 7,0:1 — najveća brzina 34 KM (DIN) pri 3600 vrt/min — litraka 200,3 KM (DIN) pri najvećoj brzini 4,8 km pri 2000 vrt/min — ročišni blok i vratiljič razor 1,4 litra — mazađe pod pritiskom na grad u 4 težaji — glava iz lakše litine — srednje odmjerne gred — vlačni ventil, sprečni — enojni padotočni upinjajč solex s 30 PICI s samodejnim čokom — mehanika črpača za gorivo — mazađe pod ventilatorij — olijni filter s sitom — zračno hlađenje za ventilatorij in termostat — svećke Bosch W 145 T 17, Be 145/14, Champion 1.00 A itd. — akumulator 12 voltov, 36 amperih ur — dinamo 420 vata.

**Prenos moći:** motor u zadnjem pogonja zadnji košali — enokolodna suha sklopka — škrilnatostojak silobraznjači manjajnik — prestavna ročica na tih — prestavna razmera 3,90; 2,06; 1,26; 0,88; vratna 3,80 — diferencijal s spirajlnim uzobljenjem 4,375 (8/35).

**Kolesa:** platšica 41/2 J x 15 — gume 5.40—15, pritisak sprejaj 1,5 kg zadaj 1,7 atm (pri polni obramertivi spodaj 1,2; zadaj 1,3).

**Voz in obesa:** limuzina za 4—5 oseb — dvoje vrat — šasija iz stisnjene pločevine s centralnim nosivcem — prednja kolesa na posazničkih obesa, hrvodne vzmeti, prečni stabilizator — Hidravni teleskopski bližnjak — zadnja mhađe prema, vzvojne vzmeti, hrvodne teleskopski bližnjak.

**Zavore:** sprejaj in zadaj bobnače zavore — dvokrojni zavorni sistem — mehanična ročica zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeži.

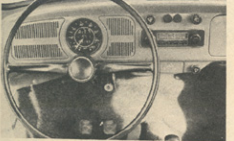
**Volan:** s polimom — rajni krog med zidovi 11,1 m, med ploči 10,7 m — rajni vrtljaji volana od ene do druge skrajne točke.

**Oprema:** brisalnici z eno hitrosno — pnevmatična naprava za pranje vetrove šipa — zidiljiva zadnja klop — osrednji priključek za elektronsko "diagnozo".

**Mere in težai:** — širina 1,500 m — višina 1,500 m — dolžina 4,070 m — težina 2,400 m — koloteka sprejaj 1,310 m — težina 1,350 m — najmanjša razdalja od tla 0,15 m — prostorna prtljajnika sprejaj 190, za zadajni sedeži 140 dm<sup>3</sup> (kapaciteta uporabna prostorna 212 dm<sup>3</sup>) — teža praznega vozila (pripravljenega za vožnje) 760 kg — težoba 390 kg — dvojnajna sklopka teža 1140 kg — dvojnajna teža prikolice 400 kg brez zavore, 650 kg z zavore — dovoljna obtežba strelca 50 kg.

**Zadrževanje:** posoda za gorivo 40 litrov — karter 2,5 litra, menjava na 3.000 km — manjšajč s diferencijalom 3 litra (samo doljavna) — mazalke podvožja 4, mazanje vsajih 10.000 km.

**Zmogljivosti:** srednja hitros v IV. prestavi pri 1000 vrt/min 36,2 km/h — mod na tono praznega vozila (in vozilca 70 kg) 48,8 KM (DIN), teža na KM: 24,6 kg — mod na tono polno navorjeno avta 29,8 KM (DIN), teža na KM: 33,6 kg — največja hitros (ovrjetni podatki) 115 km/h — potpsek zač z mesta do 100 km/h (tovarna) 37 sek — poraba po DIN normah 7,5 litra na 100 km.



Hročjeva armaturna pločja je pri VW 1200 zelo preprosta. V okroglem instrumentu so združeni merilniki hitrosi: prevoženih kilometrov in goriva ter kontrolne lučke luči, dinama, pritiska olja itd. Z desne strani volana je ročica, s katero ravnamo do žaromete, utripalke in svetlobni signal, medtem ko je stalno trojje klasično sredni volana. Gumbi na armaturni pločji so označeni s simboli: levi varovalnik brisalnice in pranje vetrove šipe, desni pa je dvoventajnsko glavno stikalo luči. Spodnji, s trikotnikom označen gumb je stikalo luči za nevarnost (4 utripalke). Odprtine za ogrevanje so pod vetrovno šipo v kotih in sredi armaturne pločje, ter na tleh pri prednjih in zadnjih sedežih; grejeje ravnamo z ročicami na tleh.

## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 9950 kilometrov. Meritve z dvema osebama.

Največja hitros 116,5 km na uro (zaleat 3 km, poprečje štiri meritve).

Pospeški:

0—40 km na uro: 4,6 sek  
0—60 km na uro: 8,8 sek  
0—80 km na uro: 16,0 sek  
0—100 km na uro: 27,5 sek

90 km brez zaleata: 23,7 sek (končna hitros 45 km na uro)  
1000 m brez zaleata: 44,2 sek (končna hitros 110 km na uro)

Prožnost (popreški za začetno hitrosno 40 km na uro v četrti prestavi)

40—60 km na uro: 10,3 sek  
40—80 km na uro: 21,0 sek  
40—100 km na uro: 36,2 sek

1000 m z začetno hitrosno 40 km/h v četrti prestavi: 46,9 sekunde (končna hitros 106 km na uro)

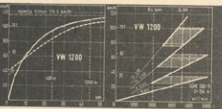
Poraba goriva

Po običajnih cestah: najmanj 8,6 litra na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 90 km na uro); največ 11,4 litra na 100 km (kar se da hitro).

Na avtomobilskih cesti: 9,9 litra na 100 km (poprečje približno 95 km na uro).  
Po mestu: 9,8 do 11,0 litra na 100 km  
Poprečna poraba na testu po 5000 prevoženih kilometrih: 10,5 litra na 100 kilometrov  
Poraba olja: 0,3 litra na 1000 km

Natančnost merilnika

kazalec na 40, resnična hitros 37 km/h  
kazalec na 60, resnična hitros 58,5 km/h  
kazalec na 80, resnična hitros 79,5 km/h  
kazalec na 100, resnična hitros 98,5 km/h



Šibek hročjevi motor se silno upira vrtljajem in tudi ko smo ga vrteli na vis mo prišli komaj do 5000 vrtljajev na minuto, v 3. prestavi pa tudi tako visoko ne, ker je prestavno razmerje v 3. prestavi tako dolgo da meritve pres zmanjša moči. V svojih narednih tovarna dovoljuje še manj, obrednošno praj, da dovoljuje "kreativno" pospeševanje do 55 km/h v 2. prestavi in 90 km/h v tretji prestavi. To po diagramu ustreza približno 4200 vrtljajem v minuti. Slaj ko prej imo tovarna praj, ko pravi da vrtljaje v vrtljaje večja poraba goriva, samo — pri prehanjanju praj v VW popozeto za nebe in takrat občne ne misli na gorivo. Varni vozilniki pa bodo seveda upoštevali tudi drug faktor tovarne, da bo vožnje "porabi gospodarni" s pospeševanjem do največ 40 ekonomna 65 km/h v 2. prestavi, v 4. prestavi pa naj bi potovali z 90 km/h vse te hitrosi ustrežajo 3000 vrtljajem v minuti. Sicar na kar zaleata največja hitros in nevarne in hročjevi motor zaleata in vne valjaje s polnim nplivom. Srednja hitros batov pri največji hitrosi je samo približno 3,2 m/sek. Ko smo hročja gani kar se da smo občne rezultate, ki so vsajeni v krovajči pospeševki. Splošna obrabna krivulja pa označuje prostost, pospeševanje v četrti prestavi z začetno hitrosno 40 km/h.

## DNEVNIK SUPERTESTA



stanje števca pri prevzemu vozila	4 975 km
3. 11. 1972	4 975 km
15. 12. 1972	10 216 km
preverili	5 235 km
navoščna poraba goriva	10,5 l na 100 km
zadrževanje po navoščni prozvalca	9 600 km
servisni pregled, menjava olja, itd	
motnje in okvaro	7 700 km
pregreva žarnica desnega žaromete	24,00 din
8 200 km	207,00 din
gretje leve strani vozila no delo: sneta cev pri motorju	15,20 din
popravila	7 900 km
zamenjali (sami) žarnico	8 250 km
prilici (sami) sneto cev	24,60 din

stroški med 4975 in 10 216 km	
servis pri 10 000 km	105,00 din
menjava olja	5,00 din
mazanje	9,00 din
olja (schell)	42,50 din
1 svečka	18,50 din
2 tesnilni glevi	24,00 din
skupaj servis	207,00 din
žarnica	15,20 din
dolito olja	19,40 din
skupaj stroški (brez goriva)	241,60 din

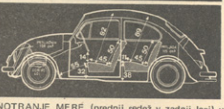
Cena (\*): 37 200 dinarjev za devize 6342 DM

Zavarovanje: obvezno 942 din; kasko: brez franšize 4 113 din; s franšizo 4 000 din — 440 din

Cestnina: 240 din

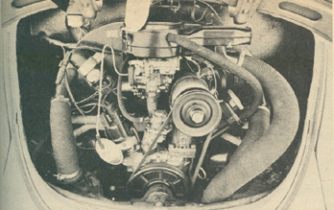
Proizvajalec: "TAS", Sarajevo, POB 1 — sestavljen po licenci Volkswagenwerk AG, Wolfsburg, Zahodna Nemčija. Zastopniki in prodajalci v republiških središčih.

\* Vračunani so že vsi davki in carina (cena v Ljubljani).

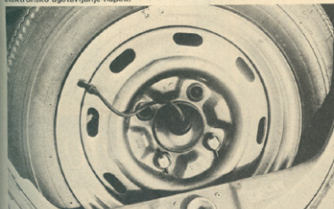


NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm:  
širina pri kromičih sprejaj 122, zadaj 132, širina dolžina sedea 50, zadnje klopi 131; notranja dolžina od armaturne pločje do zadnjega nastolja približno 150; pomik prednjih sedeev 14, odprtina vrat visina: širina 100/90. Uporabna prostorna prtljajnikov: sprejaj 108 dm<sup>3</sup>, zadaj 104 dm<sup>3</sup> (merjeno s kockami).

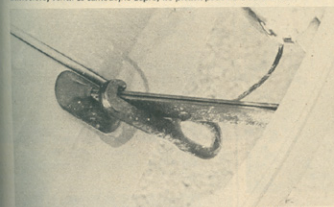




Motor VW 1200 je od leta 1954 doživel malo sprememb: leta 1960 je dobil 34 KM (prej 30) in samodejni čok, lani pa osrednji priključek (puščica) za elektronsko ugotavljanje napak.



Pozornost: za pritisk v posodi brizgalke za pranje vetrne šipe skrbi kar rezervna guma. Ventila gume in posode sta povezana. Rezervna guma je natičena na 3 atmosfere, ventil se samodejno zapre, ko pritisk pade na 2 atmosfere.



Pozornost: tovarna na nosilec odbijača namesti zanko za vlečno vrv. Na ta način so vozniku ni treba bati, da bo pri veliki potkovaloval odbijač.



Ročica za odpiranje prtljavnika je v predalu za drobnjarije. S posebnim ključem zaklepamo predal in tako obenem tudi prtljajnik.

## ZAVIRANJE

hitrost (km/h)	zavorna pot (m)
40	8,4
60	18,8
80	33,8
100	52,2

Po vožnji naravnost smo merili zavorne poti pri različnih hitrostih. Zavorna pot v tabeli je pot, ki jo je avto prevozil od trenutka, ko je voznik pritisnil na zavorni pedal, do trenutka, ko se je popolnoma ustavil. Številke torej ne upoštevajo reakcijskega časa voznika. Merili smo v zelo dobrih okoliščinah, na suhi betonski stezi. Na zavorni pedal smo pritisnili s silo približno 35–40 kilopondov.

## PREKUS V KROGU

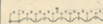


čas: 9,4 sekunde  
hitrost: 30,0 km/h



Na letališki ploščadi smo z gumijastimi stožci označili krog s premerom 25 metrov. Dva testnika sta skušala zvoziti krog okoli stožcev kar se da hitro v obeh smereh. Iz srednje vrednosti najboljših časov smo izračunali hitrost. Iz opisane meritve — pravijo ji tudi „steering pad“ — je moč sklepati o tem, kako se avto drži ceste v zelo ostrem ovinku.

## SLALOM

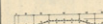


čas: 11,4 sekunde  
hitrost: 31,6 km/h



Gumijaste stožce smo razporedili tako, da so bili po deset metrov vsakdesi in napravili 100 metrov dolg slalom. Vozili smo večkrat v obeh smereh in iz najboljšega časa izračunali poprečno hitrost, s katero avto prevozi stometrski slalom (z letničnim startom). Iz meritve je moč sklepati o okretnosti vozila.

## PREHITEVANJE



čas: 4,8 sekunde  
hitrost: 90,0 km/h



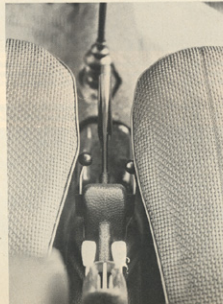
Pri meritvah „prehitavanja“ mora testnik kar najhitreje (z letničnim startom) prevoziti pot kot je označena na skici. Če podre en sam stožec, meritev že ne velja več. Hitrost s katero avto prevozi stezo, govori o tem, kako se vozilo drži ceste in kako ga je moč voditi pri veliki hitrosti in hitrem spreminjanju smeri: potek meritve je na primer močno podoben izogibanju nenadni oviri na cesti ali pa reševanju iz škarij.



Uporabna prostornina prtljajnika je vedno manjša od celotne, ker po kotih in zaradi neravnin ostane nekaj prostora neizkoriščenega. Tako smo hrošču z litrskimi [1 dm<sup>3</sup>] kockami namerili spredaj le 108 dm<sup>3</sup> uporabne prostornine, za sedeži pa 104 dm<sup>3</sup> uporabne prostornine. Če sta v avtu le dva, je moč zadnje naslonjalo prevrniti, tako nastane zelo velik prostor za prtljago.



Ročici na tleh ravnata dotok toplaga zraka; za zračenje v najcenejšem VW so pa na valjlo le okna.



Z ročico pod predalom za drobnjarije voznik z notranje strani odpira pokrov posode za gorivo.

