

VW 1200

Mot, ZR Nemčija

Ko smo vzeli pod drobnogled najcenejši nemški avto, nas je predvsem zanimalo, ali se kupcu izplača varčevati, pri nakupu, ali pa je morda bolje, da kupi nekaj dražji VW 1300. Obenem smo svarčnega hrošča primerjali s konkurenco, ki prihaja iz tujine.

Kupec, ki prihrani denar pri nakupu najcenejšega volkswagna, bo tak avto že nekaj let tudi slabše prodal. Preverili smo cene rabljenih avtov in ugotovili, da je razlika v ceni med rabljenim »1200« in »1300« približno tolikšna kot pri novem avtu. Prihranek je torej bolj navidezen.

Kako vam je všeč zunanost »skubnjenege« hrošča? V tovarni so mu sicer privoščili nekaj kroma: odbijači, pokrovi koles, okrasne iste in ščitniki žarometov. Kljub temu pa na »1200« s svojimi enostavnimi odbijači, predvsem pa z gumisti stimi okvirji oken spomnja na pepelko.

Važnejši od videza so prihranki, ki si jih je tovarna dovolila pri opremlitvi. Najstojmo najprej razlike od modela »1300«! Naslonjal prednjih sedežev ni moč zavarovati pred nenadnim sklopiljenjem, svetlobne trobje ni, manjkajo pa še senčnik zasovozača, ročaj za sovozača in polobroč za trobjo, ki ima le gumb.

Varčen, pa ne preveč

Kaj pa »1200« sploh ima? Serijsko ga opremljuje s alarmno napravo ki vključuje vse utripalke, pnevmatično napravo za pranje šipe, dve ključavnici in nastavljalna naslonjača spredaj.

Preiskalo za rezervno gorivo se nam zdi nepotrebnina in celo nevarna staromodnost. Upamo, da bo »1200« kmalu dobil merilnik goriva. Pri tako nizki ceni moramo pač sprejeti brisalce z eno samo hitrostjo,

pa tudi dejstvo, da se brisalci ne ustavijo sami v spodnjem položaju.

V tem razredu (po ceni) ni avtov, ki ne bi bili glasni; vendar lahko primerjamo volkswagna le z dyano. V modelu »1200« manjka prav vse, kar je tovarna zadnja leta naredila za zmanjšanje hrupa v hroščih. Hrupu karoserije se pridruži še hrup podvozja in nobena poznejša izolacija ne pomaga.

Zračenje je možno le pri odprtih oknih, z doplačilom še skozi zmanjšano streho. Zadnja okna so nepremična, tudi za doplačilo ni mogoče dobiti drugačnih.

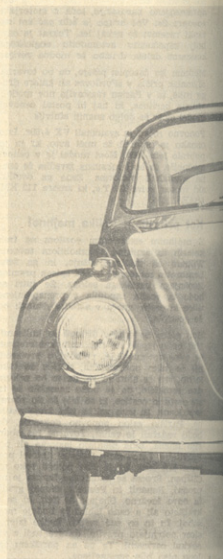
Sedeži iz umetnega usnja so sicer vzdržljivi in lahko jih je čistiti, kako pa je na njih sedeti poleti in pozimi, je že znano.

Varčevanje tudi pod pločevino

34 KM iz 1200 kubikov res ni veliko. Posledice se pokažejo pri pospeških. Hrošč vzdrži konkurenco nekako do 80 km na uro, pri hitrosti nad 100 km na uro pa začne zaostajati celo za tekmeči, ki imajo mnogo manjše in bolj varčne motorje — za dyano in princem 4. Konica hitrosti je pri 115 km na uro, 100 km na uro pa doseže v 32,5 sekunde.

»1200« ima varnostno os volana, nima pa dvokrožnih zavov in 12-voltno napeljava, ne izravnalnih vzmeti na zadnji premi, ki jih imajo modeli 130/150. Stara zadnja prema s pozitivnim prevodom koles je kriva, da se »1200« slabše drži ceste kot dražji volkswagni. Vendar tudi ti niso dosti na boljšem rešitev je le sodobna zadnja prema s poševnimi obesami, kot jo imajo modeli 1300/1500 z avtomatiklo.

Varčni hrošč ima bobnaste zavore, ki so še nekoliko sprejemljive v tem razredu, še



posebej zaradi izredno velikih, 15-colških koles.

Za in proti

Večja cena modela »1300« je več kot upravičena, še zaradi boljše opreme, boljše lege na cesti in veliko boljšege dušenja hrupa. Kljub temu pa dobi kupec tudi z najcenejšim hroščem prednosti, ki so značilne za vse hrošče. Povejmo torej na kratko, kaj štejem hrošču v dobro. Za razmeroma nisko ceno dobi lastnik zelo preskušen, dosorel avto, ki se lahko pohvali z dobro izdelavo. Upravljanje je lahko, menjalnik je natančen, volan in pedal so lahkotni, vse komande so izredno enostavno nameščene. Za varnost je pomna naprava je serijska. Velika kolesa skrbljeno z varnostno osjo volana, alar se izkažejo z majhno obrabo gum, koristna so tudi za speljavanje na gladki cesti in za vožnjo po slabih cestah. Pri vzganju nra mirno je hrošč zelo zanesljiv, startna avtomatika pa dobro skrbi za ogrevanje motorja. Dolgini na prednjih sedežih bodo veseli visoke karoserije, varčni vozači pa majhnih stroškov za vzdrževanje. Del hvale za cenostog gre tudi na račun servisne organizacije, ki je v Nem-



Čprav ima VW 1200 v tem razredu (po ceni) daleč največji motor, se po pospeških lahko meri s tekmeči le do 80 km na uro. Nad 100 km na uro ga prehiti celo princ 4 in dyane 6, ki imata motor s polovično prostornino hroščevega. Za ceno VW 1200 dobite v fiatu 850 special že zelo temperamntno športno limuzino v malem, ki po pospeških in hitrosti daleč prekaša celo VW 1300. Za primerjavo pospeški hrošev: z mesta do 100 km na uro porabi VW 1300 32,5 sekunde, VW 1200 pa 25 sekund.



Šti zelo dobra in razmeroma poceni. Za dobro prodajo rabljenih hrošev je pomembna karoserija, ki se zelo malo spreminja. Na koncu omenimo še prtijažnik, ki je sicer nepraktično razdeljen v dva dela, vendar pa v tem razredu kar dovolj velik, za več prtijaže pa je treba prevrniti zadnjo klopo.

Tudi hrošč ima dve plati, zato povejmo še, kaj nam pri njem ni všeč. Staromod-

na karoserija ima precej slabo izkoriščen prostor; spredaj je tesna v širino, zadaj pa je premalo prostora za noge. Zadnji prtijažnik je težko dostopen, prednji pa je razmeroma plitev. Karoseriji lahko naprimo tudi krivdno za slabo vidljivost in za neudobno vstopanje in izstopanje, ker so vrata preozka. Motor je za svojo prostornino preslaboten, za svojo moč pa premalo varčen in preveč glasen. Obnašanje na cesti zahteva nekoliko vaje, zadek rad zarsne navzven, avto je tudi preveč občutljiv na bočni veter. Navedli smo že nekatere nerazumljive pomanjkljivosti v opremljenosti, dodamo naj še, da je gretje zelo odvisno od delovanja motorja, boljše gretje je na voljo le za doplačilo. Zračenje je možno le z odpiranjem oken ali premične strehe (spet le za doplačilo).

Kaj pa konkurenca?

Nemci so s hroščem s 1200 primerjali šest avtov, mi smo izbrali le tri, ki so za nas posebej zanimivi. Poleg osnovnih podatkov smo za vsakega navedli še prednosti in nedostatke v primeri s hroščem, pa še posebej lastnosti, ki so približno enake. Fiat 850 ima motor z 843 kubički in 34 KM v zadku, pospešuje z mesta do 100 km na uro v 29 sekundah, porabi pa 8,5 litrov goriva na 100 km. Stroški obratovanja so nekoliko nižji kot za hrošča.

Prednosti: motor je bolj temperamenten in bolj varčen, pospeški so boljši, konica hitrosti višja. Boljša sta okretnost in oprema, prav tako zračenje, hrup motorja pa je prijetnejši.

Slabosti: trše vzmetenje, manj prostora

za glavo, slabša izdelava, večja obraba gum.

Lastnosti, ki so enake: v glavnem enako velik prostor znotraj (pri manjših zunanjih merah), gretje, varnost pri vožnji (z majhnim plusom za fiata.)

Citroen dyane 6: 602 kubička, 28 KM, prednji pogon, konica 115 km na uro, z mesta do 100 km na uro v 34 sekundah, poraba 7,5 litra na 100 km. Obratovalni stroški so nekoliko nižji kot pri hrošču.

Prednosti: Precej boljše vozne lastnosti, neobčutljivost na bočni veter, bolj udobno vzmetenje, štiri vrata, bolj uporaben prtijažnik, dobro zračenje, serijsko zlojljiva streha.

Slabosti: precej slabša izdelava, težje upravljanje, več hrupa v notranjosti.

Podobnosti: zmogljivosti, gretje.

Renault 4: 845 kubičkov, 26 KM, konica 115 km na uro, z mesta do 100 km na uro v 32,5 sekunde, prednji pogon, poraba 7,5 litra na 100 km. Obratovalni stroški nekoliko nižji kot pri hrošču.

Prednosti: Precej boljše vozne lastnosti, neobčutljivost na bočni veter, bolj udobno vzmetenje, štiri vrata, večji in bolj dostopen prtijažnik, dobro zračenje, prijetnejši zvok motorja, zelo varčen in trpežen motor.

Slabosti: slabša izdelava, nekatere malenkosti so nepraktične (ključavnice, ročica ročne zavore), manj prostora za glavo spredaj.

Enakosti: prostornost, zmogljivosti, obraba gum.

