



VW 1300

FORMA, KI SE NE UMAKNE

Tom Pleterski

PROIZVAJALEC:

Volkswagenwerk AG, Wolfsburg, ZR Nemčija

ZASTOPNIK IN PRODAJALEC:

«Interexport», Ljubljana, Titova 25

CENA:

1.100 \$ in 11.102,70 din

OSNOVA ZA REPUBLISKE IN OBČINSKE DAJATVE:

22.280,10 din

BARVE:

bela, svetlo siva, svetlo rjava, svetlo modra, temno rdeča, temno zelena, temno modra

PODATEK ZA ZAVAROVANJE IN CESTNINO:

1285 kubikov

GARANCIJA:

Šest mesecev ali 10.000 prevoženih kilometrov, razen za gume in svečke. Brezplačno: servis pri prevzemu, dekonservacija in servisni pregled pri 1.000 prevoženih kilometrih

ROK DOBAVE:

takoj

Kolikokrat so se že širile novice da, bodo v Wolfsburgu hroščé prenehali izdelovati — toda hroščé je ostal! Celo v Ameriki je zanj še toliko kupecov, da bodo s tekočega traku še prihajali.

Tovarna je svoje modele za leto 1968 ovenčala s parolo: «še nikoli toliko sprememb kot letos!»

«1300», ki smo ga testirali, ima varnostni volan z mrežastim delom osi, ki se ob trčenju zmečka. Ima tudi dvokrožni zavorni sistem in brisave z dvema hitrostima. K udobju spada tudi zboljšano zračenje ter nova, 12-voltna električna napeljava, ki ima več moči pri zaganjanju motorja.

V tridesetih letih se hrošč ni mogel spremeniti tam, kjer bi to najbolj želeli: pri notranji prostornini! Če je prostor za voznika, ga ni za potnika za njim. Hrošč pač ni primeren za rodbinska potovanja s precejšnjo prtljago. Prostora je nekaj spredaj, pod pokrovom in nekaj več za zadnjima sedežema in konec. Vse drugo je treba preusmeriti na streho.

Počutje znotraj

V hrošču je med glavami in streho dovolj prostora. Tudi vrata so zadosti visoka in sta prednja sedeža lepo dostopna. Ko imajo potniki zadaj vstop VI. stopnje za seboj, se znajdejo v lepo opremljenem prostoru. Sedeži so opremljeni z umetnim usnjem, vsa ostala notranja oprema pa z luknjasto, umetno snovjo. Varnostne norme so pripomogle, da ima avto poglobljene kljuge na vratih, vzratno ogledalo, ki se pri trčenju sname in močno oblažnje senčnike. Vse je lično narejeno in razmeščeno, razen trikotnega vrtilnega okenca, ki ga bolj s težavo odpiramo.

Tudi ogrevanje je dobro, vendar močno odvisno od vremena zunaj. Pač zračno hlajeni motor in vse, kar je dobrega in slabe s tem v zvezi!

Kaj pa motor?

Res je rojstna letnica motorja VW že kar častitljiva. Toda inženirji so si nabrali v tej dobi toliko izkušenj, da jim tehnični svet lahko čestita. Motor je zanesljivo zdrav tudi pozim. Hroščev štirivaljni bokser se presenetljivo rad vrti. Pa tudi preživi vsaj 100.000 km! Poleg tega ne potrebuje prav posebne nege, ne žre olja, pri porabi goriva je za današnje razmere poprečen.

Tudi menjalnik je prav dober. Prestavna ročica teče gladko, sinhronizacija je v redu, le v prvo prestavo ga teže potisnemo. Zaškrta pa le ne.

Prehrabne zahteve so pri hrošču dokaj smeje. V mestu je preželen, saj porabi približno 11 litrov na 100 km. Prav toliko je porabil, ko smo ga vozili ves čas od Brežic do Ljubljane s hitrostjo 103 km na uro. Ko smo vozili le 90 km na uro, je bil uvidevnejši: porabil je le 7,75 litra na 100 km. Rabili smo le super, ker z navadnim bencinom motor zakenka.

Hroščeva kolesa so obešena posamič, toda zadnja prema je nihalna. Popravili so mu slabo lego na cesti, da zadnja kolesa ne stojita več na «O». Nihata pa še vedno. Zato je vozilo občutljivo na bočni veter. Zadek sicer rado zanaša, da se ga pa ujeti z odvzemanjem voiana. Vozilu v prid so velika kolesa, zaradi katerih je mojster na luknjastih cestah, pa tudi na spozki, dokler vozi naravnost.

Vzmetenje je komaj še zadovojivo, zato pa trpežno in prenese tudi pretirane sunke.

NAŠE MERITVE

Največja hitrost: 120,8 km na uro (merjeno poprečno zadnjih 200 m, zalet 3,2 km, štiri meritve)

Kilometer brez zaleta: 42,1 sek. — hitrost zadnjih pet metrov 114 km na uro.

Pospeski:

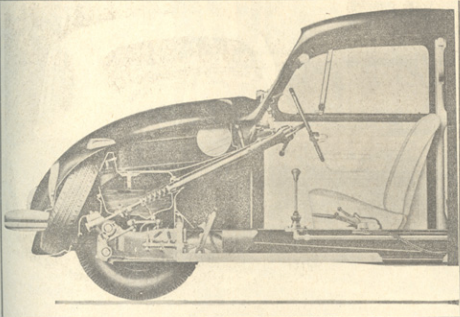
- ▷ 0 do 40 km na uro: 4,8 sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 9,2 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 15,6 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 24,6 sekunde

Poraba goriva:

▷ Na potovanju: najmanj 7,75 litra goriva super na 100 km, največ 11,1 litrov na 100 km, na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 103 km na uro 11,1 litra na 100 km;

▷ po mestu: najmanj 9,4 litra na 100 km, največ 11,2 litra na 100 km;

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,4 litra na 100 km.



TEST: VW 1300

Za mestni promet je lažjen. Volan je mehak, z enim prstom se ga da sukati. Rajdni krog je pa prevelik in z ozirom na svojo notranjšost je arosč res predolg, preneroden, če ga hočemo pustiti ob robu pločnika.

Posebej naj pohvalimo njegove zavore. Čeprav niso kolotne, so dovolj močne.

Stara roba — dobra roba

Ni malo voznikov, ki so zamenjali se pod dva, tri hrošče. To je cilj, ki si ga želi vsaka tovarna. In VW je cilj dosegel. Samo še starožitni Fordov »Tin lisy« je pred njim. Hroščev je šo s traku namreč že preko 10 milijonov. Priznati je treba: če vozi hrošča umirjen voznik, doživi v njem veliko kilometrov brez posebnih napov in brez razočaranj.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni štiristakni — bokser — vrtna in glob 77 x 89 mm — gibna prostornina 1285 kubicov — kompresija 7,3:1 največja moč 40 KM (DIN) pri 4000 vrtljajih v minuti — največji navor 8,9 kpm (DIN) pri 2000 vrtljajih v minuti — ročična gred v štiri letalih — Visoki ventili — centralna odmična gred — zračno blazenje z ventilatorjem in termostatom — tlačno mazanje, v motorju 2,5 litrov olja — padotčni svinčak solex 30 PICT s avtomatiko za zagon — mehanski črpalka za gorivo — akumulator 12 voltov, 36 amperskih ur — dinamo 270 vatov.

Prenos moči: motor zadaj, pogonja zadnji kolesi — enokoltna suha sklopka — mehanski prenos med pedalom in sklopko — štirisopenjski popolnoma sinhronizirani menjalnik: I — 3,80:1, II — 3,06:1 III — 1,26:1, IV — 0,89:1, vzvratna: 3,88:1 — prestavna ročica med sedesima — pnevmatike 5,90 — 13 (brez zračnice)

Voz: huzurna za pet oseb — dvoje vrat — kasko iz asfinskega pločevine s centralnim nosilcem — prednji kolesa na posamičnih prečnih oseh, prečna vrozna vzmeti prečni stabilizator, zadnji kolesa na nihalni predni vzdolžni nihalki, prečne vrozne vzmeti in diagonalne izenačevalne vzmeti — hidraulični teleskopski blatniki na vseh kolesih — volan s pošk — na vseh štirih kolesih bobnaste zavore — mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih.

Mere in teže: dolžina 4,03 metra, širina 1,55 metra, višina 1,50 metra — medosna razdalja 2,40 metra — notranja širina spredaj 1,22 metra, zadaj 1,30 metra — rajdni krog 11 metrov (od skrajne leve do desne) — svrtljaj v minuti — najmanjša višina do cestišča 15 cm — teža praznega vozila 820 kg — dovoljena skupna teža 1200 kg.

VIDEZ	8	Dobra, aerodinamična oblika. Značilna in tradicionalna. Z novimi odbijači je od spredaj lepši. Dvoje vrat, nerodno vstopanje do zadnje klopi. Predolg je za svojo prostorninsko zmogljivost.
PROSTORNOST	8	Za štiri potnike malce pretesen. Prvi sedež, če ga pomaknemo nazaj, je brž ob kolenski potnik zadaj. Prilajzna prostora pod pokrovom in za sedeži zadaj sta komaj še zadovoljiva.
UPRAVLJANJE	10	Lahkoten volan, natančno pretikanje, sicer trd zavorni pedal, zelo prosto stikala.
OPREMA	9	Na videz skromna, vendar zadovoljivi. Odlična izdelava. Brisalnik z dvema hitrostima. Preprosta toda zelo pregledna armaturna plošča. Merilnik hitrosti je natančen.
VIDLJIVOST	6	Slabši pregled naprej in nazaj, zlasti na sprednji, desni blatnik. Novinec kaj hitro podraja z blatnikom.
NAJVEČJA HITROST	8	Motor je »zadušen«, zato ni velika. Vožnja z največjo hitrostjo motorja ne škoduje, porabi pa — kot običajno — razmeroma precej več goriva.
POSPEŠKI	7	Z razlogom na to, da ima avto 1,3-litrski motor, so preslabotni.
PORABA GORIVA	8	Motor je dovolj varčen, če se vam neprestano ne mudi.
LEGA NA CESTI	7	Zadek spošnaša, lahko pa to korigiramo z odvzemanjem volana. Drznost v ovinkih odsvetujemo. Mojster za luknje.
UDOBNOST	8	Udobnost je boljša na prednjih sedežih. Vzmetenje je poprečno. Zračenje po starem s trikotnimi okenci. Ogrevanje z ozirom na zračno hlajeni motor še ustreza. Vstopanje zadaj je starejšim potnikom problem.
MOTOR	8	Zanesljiv, čeprav ne več moderen. Ni zahteven, njegovo kvičenje ni kratko. Zračno hlajenje. Prožen je in nič ne polka, če pri 40 km uro prestavite v četrto in pritisnete na plin. Poženete ga lahko do 100 km na uro, pa ne boste prelegli 4700 vrtljajev v minuti.
ZAVORE	9	Dvokrožne zavore, bobnaste spredaj in zadaj. Ne popuščajo tudi tukrat, ko so segrete. So brez servo na voljo, toda ne odpovejo, četudi se pregrejejo.