



test

**Tom Pleterski
Gaber Golob**

VW 1300

Cena 4.440 DM in
11.633 novih din
zavarovalnina:
Zavarovalnina:
kasko: 1298 Ndn
Cestnina: 120 Ndn
Prodajalec: Interexport,
Titova 25, Ljubljana

Hrošč so trdožive živali. To potrjuje tudi hrošč volkswagen, ki je preživel tretji rajh, svetovno vojno in še vedno klijubuje vse hujši konkurenčni svetovne avtomobilskie industrije. Zaman bi skušali natančno ugotoviti, kaj je hrošča toliko le obdržalo pri življenju. Tovarna ga je spremnila le počasi, toliko, da je šel kolikor mogoče včršči z razvojem avtomobilov, toda ostal je hrošč.

Ze nekolj let se govorji, da bodo v Wolfsburgu prenehali izdelovati hrošče, toda kaže, da so govorice izvite iz trte. Tovarna pripravlja nov model, toda hrošč bo še vedno prihajjal s tekočih trakov — da kleč ga bodo prodajali. Da je temu tako, pričajo tudi letosnjih sprememb, ki sledijo ameriškim varnostnim predpisom — ameriško tržišče je največja podpora Volkswagnemu izvozu.

Rekli smo, da je hrošč sicer ko prej ostal hrošč v kalerski kolci izvedbi od »1200« pa do »1500« s polavtomatskim menjalnikom, vendar pa so spremembe kar dobro zapozile Volkswagbove inženirje. Tovarna je modele za leto 1963 ovrednila s parolo aše nikoli toliko sprememb kot letos, res pa je tudi, da je med njimi je nekaj težih, ki zaslužijo, da jih omenimo že v zatetku.

»1300«, ki smo ga testirali, ima letos varnostni volan z mrežastim delom osi, ki se ob trčenju zmečka, in dvovalčni zavorni sistem, deloma k večji varnosti in deloma k večjemu udobju priponorenje brisalcu z dvema hitrostima. Pri udobju bi mogode onemili še izboljšano zračenje, posebno pozimi pa se izkaže nova 12-voltna električna napeljava, ki ima več moći pri zagajjanju motorja.

Cel kup drobnih sprememb smo opazili toliko late, ker smo imeli na testu dva hrošča. Strošnik tovarne nam namreč ni mogoče preskrbeli uteden letosnjih model — zato smo meritve porabe, pospeškov, in najvišjih hitrosti opravili na lanskem modelu, ker ima enak motor kot letosnjih.

Da o sopotnikih niti ne govorimo

Trditev, da je hroščeva karoserija vedno enaka, je mogoče nekoliko krivična.

Na novo oblikovani odbijači so postavljene višje, zaradi njih so imeli tudi nekaj dela na karoseriji. Tako sta nos in zadek nekoliko bolj potlačena, in ves avto je za stiri centimetre krajsi od predhodnika. Novi so tudi blatniki z navpično postavljenimi žerometi, kakršne ima VW 1600. Na zadek je hrošč dobil velike trodelenje — v zgornjem delu sta v isti dvojnihi žarnici zavorna luč in utripalka, v srednjem pončajski luč, v spodnjem pa obojino steklo.

Stvar okusa je, če kdo trdi, da je hroščeva karoserija lepa ali ne, še bolj pa, če so mu novi odbijači zunanjost polepšali. Sprejaj se gre, toda zadaj poceniva, ki gleda izpod odbijača, ne deluje preveč estetsko. Sicer pa bi radi vedeli, kdo od sedanjih ali bodočih lastnikov hroščev se vozi z njim zato, ker je lep. Ker se z nasim testnim hroščem nismo zaletavali, tudi ne vemo, kako se novi odbijači obnejejo v upraksa, zdi pa se, da so nameščeni na primerji višini in da so zelo močni.

Ce pri VW lahko sprememjamo gumbe, opremo, motor, ved kroma tukaj, ved skla tam, necessa v trideseth letih le niso.

Novi VW 1300 je okusil komajda nekaj kilometrov ceste, zato smo nekatere meritve opravili na lanskem modelu — saj sta motorja enaka.

mogli spremneniti tako, da bi bili zadovoljni vsi štirje — potnikti namreč. Prostoten VW ni Dolgočinko vozil sicer sedem lahko namesti kolikor toliko udobno, da se za volanom ne utrdi, toliko bolj, ker so preostavno ročico pomaknili nekoliko nazaj in se vozniku ni treba sklanjati naprej, da bi prestavljal v trejtjo. Pri tem pa se mora podvzglati, kako sedijo prijatelji na zadnjih sedežih, ki jim za koleno ostane samo deset centimetrov prostora, če sta prednja sedeža v zadnji legi. Če pa voznik do prijateljevega trpljenja ni ravnavoden, pomakne svoj sedež naprej, zato pa mu volan sili v trebuš, s koleni pa zadreva v robove pod volanom in ključavnico, ki ima pri letošnjem modelu sicer primerno lego: na ohišju volana.

Osnaka, za koliko oseb je narejen avto, ki je v navadni pri športnih avtomobilih, 2+2, bi bila skorajda prverna tudi za hrošča.

Na prvi pogled smo razočarani, ko izhemo prostor za prtljago, vendar ni tako slab, kot sprva kaže. Pod pokrovom sprejdej res ni kaj prida prostora, toda ko prevrnemo naslonjalo zadnjih sedežev, dobimo sicer nekoliko teže dostopen, toda zelo velik prostor za vsakovrstno prtljago — spet seveda pod pogojem, da se v hrošču poletja dva. Pridobitev, ki se je sponzorno šele, ko gremo poleti na more, ali pa v Trst po pralni stroj, pa se nam ni treba batiti, kaj bo s tovorom, če dežuje, mi pa ga imamo na strehi.

Asketska, toda uporabna oprema

Zaradi omenjenega notranjega prostora in nevidnega levega blatnika se često dogaja, posebno novo pečenim lastnikom volkswagenvagon, da pri parkiranju ne vidijo dovolj in zato butajo v pločnik ali vozala pred seboj in za seboj. Nevesnosti, ki prenehajo motiti, ko se voznik dovolj privadi vozila — pred tem pa skoraj zagotovo, še posebno če je hrošč njegov prvi avto — enkrat odrysne blatnika.

Med glavnimi v hrošču in strehu je dovolj prostora, tudi vrata so dovolj visoka, da sta prednja sedeža dostopna, ker pa so prekratka — stara napaka avtomobilov z dvjoničnimi vrati — imajo sopotriki na zadnjih sedežih se ta problem, da se bašajo v avto, kakor vejo in znajo. Vse lepo in prav, dokler je človek mlad in gibčen.

Armatura plošča je revna, na njej je ena sama ura, v kateri je merilnik hitrosti, steevec kilometrov in merilnik goriva v rezervoarju — po novem električen in bolj natančen. V sistem instrumentu so še drobne kontrolne lučke za pritisak olja, za dinamo, dolgo luč in utripalke. Borno, toda za voznika, ki potrebuje instrument, da to, da nadzoruje vozilo, ne pa za okras, zadovoljivo. Na armaturni plošči so se v gumi obledena (ameriške varnostne norme) stikala za brisalo in brizgalko, stikalo za luč in gumba za regulacijo zračenja, na desni pa priroben prostor za drobnjanje, ki ga lahko trdno zapremo. Že v začetku smo omenili boljše zračenje. Odprtine za dotoč svečega zraka in za ogrevanje so po novem nameščene tako, da vozniku ni treba kar naprej segati po krpi za brisanje zarosene vetrne šipe.

Druga notranjska oprema ni bogata — kako bi tudi bila, če se vostilo imenuje volkswagen — je pa mala. Sedeti so običeni v umetno usnje, vsa preostala nota-

njost pa v luknjasto umetno usnje. Pogledljene kijke na vratih, vzvratno ogledalo, ki se pri tričlenjenju sname, ploščati gumbi in močno oblaženji senčniki so seveda nastajali vporedno z varnostnimi normami. Zdaj ko so že pri večini avtomobilov klučavnice na obeh vratih že običaj, jih je dobil tudi hrošč. Z notranje strani vrat so gumijasti zwartmaki, s katerimi zavarujuamo vrata pred nedenjnim odpiranjem. Skratica, notranja oprema, kolikor pa je, je ljuna in funkcionalna, nereno se odpira le trikotna vrtljiva okenska. Pa sedeži so nekam pretredi.

Omenili bi, da se novi hrošč dobro greje, da pa je ogrevanje težko regulirati. Na tok toplega zraka, ki prihaja skozi zračno hlajeni motor, pač neposredno vplivajo temperaturne spremembe motorja.

Pa se le vrsti

Zlobni jeslik trdijo, da ima hrošč zadaj dve izpušni cevi zato, da ga, kadar mu odpove motor, lastnik prime kot samoklinico in odpeje na popravilo. Naj imajo veselje, toda resnica je drugačna. Motor je resda star — in bokserji niso v modi — toda inženirji v Volkswagengwerku so si nabolj veliko izkušen, tako da jim tudi topločni problemi, ki so značilni za zračno hlajene motorje, ne delajo pregavljivo. Motor je zanesljivo zdрав — tudi posimi. Dvanajstvoltni akumulator, varno spravljen v subenih v stopljenih pod zadnjimi sedeži, ima dovolj moči za zagon, tudi kadar je zunaj 20 stopinj pod ničo.

Ko so se v tovarni odločili, da bodo zacelei vgrajevati v hrošča 1,3 — pozneje pa še 1,5-litrski motorje, prav gotovo niso misili iz njega narediti hitrega avta, pač pa smo mu dali nekaj rezervne moći, poleg tega pa se najnovejši hroščev štirivaljni bokser presenetljivo radi vrati — za bokser seveda. Naujšča hitrost res ne pove, da je pod pokrovom 1300 kubikov, in dobrih 120 namerili 24,6 sekunde.

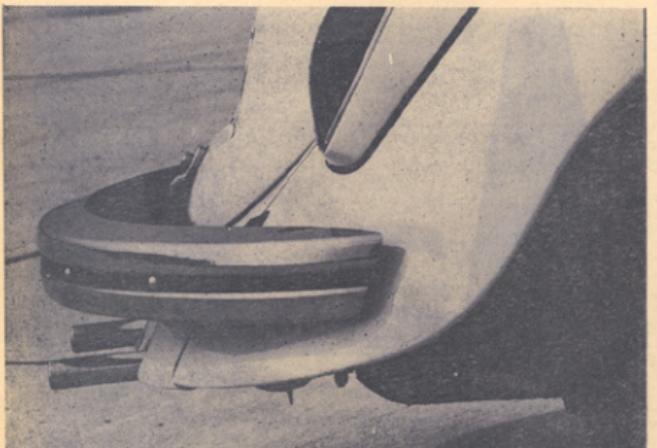
Po zmogljivosti motorju lahko zamenimo porabo, ki je previsoka za sveto, idje v vseh drugih pogledih namenjen predvsem za cenočno vožnjo. Hrošč je v mestu žejen, saj hoče imeti 11,1 litra na sto kilometrov, skoraj prav toliko je porabil, ko smo ga gnali po avto cesti ves čas s polnim plinom od Brežic do Ljubljane s povprečno hitrostjo 103 kilometrov na uro. Precej lepše pa se sliši 7,75 litra na sto



Stometrski slalom z desetimi vrati smo v najhitrejšem preiskusu prevozili v 11,1 sekunde (fotko 11,7 sek), ne da bi podrlj en sam stožec — pozna se, da je VW zelo okreten. Okoli kroga s premerom 25 metrov pa smo najhitreje vozili v 9,1 sekunde (33 km na uro) — če smo peljali hitreje, je hrošč močno zanašal zadek.



Zaradi novih odbijačev je hrošč krajši štiri centimetre od predhodnikov, zadek je bolj potlačen, pokrov motorja krajši, zadnje luči so zdaj večje in spodaj ravno odrezane.



Poleg drugačnih odbijačev na hrošču letnik 68 takoj opazite navpično postavljene prednje luči in odprtino rezervoarja za gorivo. Pri natakanju goriva ni treba več kazati nereda v prtižniku, v prostoru za potnike pa ne smrdi po bencinu.

kilometrov, kolikor smo narmerili, ko smo vozili umirjeno — nikoli več kot 90 kilometrov na uro — od Poreča skozi Pulo na Reko. Vozili smo ves čas z gorivom super, ker z navadnim bencinom motor klenka. Tovarna predpisuje 67 oktanški bencin, zato številni vozniki volkswagenvov mesejo pol navadnega, pol superja — tako prihranijo nekaj denarja.

U nihalno premo — hitijo počasi

Zastareli hroščev motor je, ni kaj reči, dober in zanesljiv delavec, ki pa se je vdal v usodo in dela in dela, toda brez poleta. To spoznamo, ko se s hroščem začnemo voziti zares. Če voznik sam od sebe ne ugotovi, da mora prestaviti v njiju prestopa, da bi iz motorja sprostil kolikor toliko živahnosti, ga bo k temu prisilil kostljiv položaj, ko bo zavozil v škarje. Pravzaprav smo s tem prišli do pravih hroščevih napak.

Res je, da so hroščeva kolesa obesena posamično, toda zadnja prema je nihalna. Volkswagen je jo podeloval še iz časov, ko je bila nihalna prema pri motorjih v zadnjem delu vozila umetna sama po sebi. Pa tudi pocen je. Hrošču so sicer slabo lego na cesti nekoliko popravili tako, da zadnji kolesi več ne stojita na nos, toda še vedno nihata.

Motor zadaj in nihalna prema sta kriča, da se hrošč ceste ne drži in je občutljiv na bočni veter. Toda voznik, ki je hrošč vajen, si smre privoščiti tudi hitro vožnjo v ovinku. Zaneslo mu bo zadek, toda lahko ga z odvzemanjem volana spet ujame. Seveda vse to veja za suho cesto, ko pa je molka in spolska, veja s hroščem ovinko voziti počasi.

Hrošču v prid so, se enkrat, velika kolesa, zaradi katerih se zelo dobro obnese na luknjasti slabi cesti pa tudi na spolski, dokler se peljet z njimi naravnost.

Hroščovo vzmetenje je komaj zadovoljivo, zato pa trpežno in prenesne tudi zelo grobe sunke.

V mestnem prometu se hrošč lepo prebijá, volan je mehak in voznik ga suše z enim prstom. Rajdni krog pa je prevelik in za majhen notranji prostor je hrošč preprodig in preneroden, ko ga hocemo pustiti ob robu pličnika.

Se posebej pa moramo poahliti hroščeve zavore. Pa čeprav niso kolutne. To se pozna tudi na zavornem pedalu, ki je dovolj mehak — brez servonaprave. Zavore ne popuste, tudi če so pregrete.

Stara roba — dobra roba

Nemalo je voznikov, ki so izmenjali po dva, tri ali več hroščev, pa kar vztrajajo pri njem. Ne omaje jih nikakršno nasprovanje prijateljev in znancev, tudi kritičen test ne. In povrh vsega jim radi volje pritrdirimo, da imajo svoj prav. Hrošč je avto, ki je obdržal svoj značaj. Poleg tega govorijo voznikom v prid se nekaj konkretnih dejstev. VW je vedno med najcenejšimi avtomobili, ima zelo razširjeno in dobro opremljeno servisno službo. Če ga vozim urjen voznik, kakršnemu je predvsem namenjen, doživi veliko kilometrov z ma- lo nege.

Poznate zgodbo o štirinajstih milijonih Fordovih stin lisev — rekord, ki ga ogroža edino volkswagenvov hrošč. Naredili so jih že preko 10 milijonov in tudi prodali.

NAŠE MERITVE

(testni avtomobil je prevožen cestnimi kilometri, na našem testu 2171 km)

Največja hitrost: 120,8 kilometra na uro
(merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zato 2,7 kilometra — povprečje štirih meritiv.)

Naravnost hitrosti, ki jo obeta proizvajalec 120 kilometrov na uro.

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

Pročnost: kilometr z začetno hitrostjo 40 kilometrov na uro v četrti prestavlj 46,7 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 107,5 kilometra na uro.

Pospeski:

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

Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 7,75 litra goriva na sto kilometrov (nikoli hitreje kot 90 kilometrov na uro), največ 11,1 litra na 100 kilometrov (avtocesta — povprečna hitrost 103 kilometri na uro);

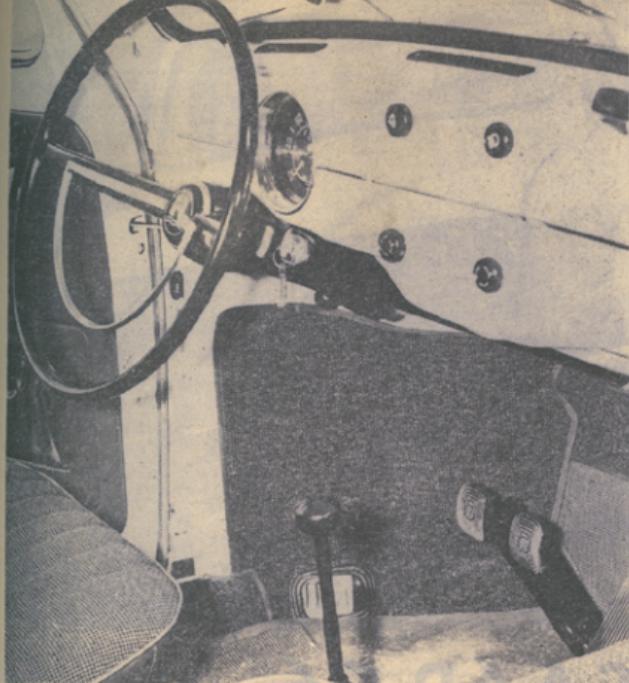
▷ po mestu: najmanj 9,4 litra na sto kilometrov; največ 11,2 litera na sto kilometrov;

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah 9,4 litera na sto kilometrov.

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — resnična hitrost 32,7 km na uro;
- ▷ kazalec na 60 — resnična hitrost 52,5 kilometra na uro;
- ▷ kazalec na 80 — resnična hitrost 73,5 kilometra na uro;
- ▷ kaza ee na 100 — resnična hitrost 93,7 kilometra na uro;
- ▷ kazalec na 120 — resnična hitrost 112,8 kilometra na uro.

TEHNIČNI PODATKI



Armatura plošča ni bogato opremljena, toda zelo prisočna. Nov je merilnik goriva — zato v sredini merilnika hitrosti. Ključavnici so našli prisočneje mesto pod volanom. Nova sta spodaj dva gumba na armaturni plošči, namenjena za uravnavanje zračenja. Novi so simboli na gumbih.

VOLKSWAGEN 1300

Vzdež	8	Aerodinamična oblika, ki smo je morda preveč vajeni. Menimo, da je, ko ga pogledamo spredaj z novimi odbijajoči lepši.
Prostornost	8	Malo prostora za štiri potnike, s prevrnjenim zadnjim naslonjalom dovolj za prtljago.
Upravljanje	10	Lahkoten volan, natančno pretikanje, trd zavorni pedal, zelo prisočna stikala.
Instrumenti	9	Preprosta, a dovolj pregledana armaturna plošča, natančen merilnik hitrosti.
Vidljivost	7	Slab pregled nazaj in na sprednji desni blatnik.
Največja hitrost	8	Ker je motor zazadušen, ni velika, toda če vam ni žal goriva, lahko dolgo vozite z največjo hitrostjo (sdneve).
Pospeski	7	Za avto z 1,3-litrskim motorjem niso zadovoljivi.
Poraba goriva	8	Ce iz motorja ne iztisnete vse moči, dovolj varčen.
Lega na cesti	7	Občutljiv na bočni veter, spodnaša zadek. Ovinke voz hitro le več voznik — na suhi cesti.
Udohnosti	8	Udoben na prednjih sedežih, zelo povprečno vzmetenje, dokaj trdi sedeži, dobro zračenje.
Motor	8	Zastarel, toda zanesljiv, nezahteven, ima dolgo življenjsko dobo. Zračno hlajanje.
Zavore	10	Dvakrožne zavore, spredaj in zadaj bobnaste. Dobro prijemujoče tudi, ko so segrete.