

# VW 1500 AUTOMATIC

## KAJ MENIJO O NJEM RAZVAJENCI?

„Car and Driver“, ZDA

S VW 1500 automatic smo se že spoznali in ste o njem lahko brali, kako smo ga vozili na lanskem frankfurtskem sejmu. Gotovo vas zanima, kaj menijo o gosposkem hrošču v ZDA, kjer so avtomatski menjalniki vsakdanja stvar.

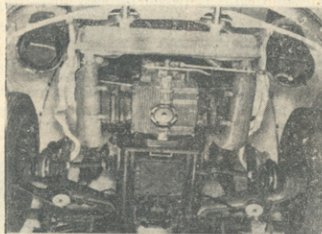
Prvi volkswagen s polavtomatskim menjalnikom je ugledal luč sveta že pred šestimi leti. Takrat so ga prodajali s samoedno sklopko saxomat, vendar so ga prenehali izdelovati že po enem letu zaradi premajhnega zanimanja. Ne vemo zakaj ga kupci takrat niso hoteli sprejeti. Danes gre čez Atlantik že 40 odstotkov VW opremljenih z menjalnikom »Automatic Stick Shift«. Za ta visoko zvečeni dodatek je treba doplačati 135 dolarjev, kar je dvakrat več, kot pri manjših ameriških avtih.

Zanimalo nas je če za ta denar dobimo toliko, kot nam tovarna obljubja. Vozilo je že dobro znani VW 1500, prilagojen strogim ameriškim varnostnim in zdravstvenim normam, ki so letos stopile v veljavo. Notranja oprema je dobra. Konstruktorjem je uspelo, da je kljub strogim omejitvam ostalo vse lahko dosegljivo in funkcionalno. Armaturna plošča je oblažena, vsi ostri robovi so odstranjeni. Sedeži so podaljšani v naslonjala za glavo. Varnostni pasovi so serijsko vgrajeni. Za doplačilo dobite tudi električno gretje zadnjega stekla. Vse štiri zavore so bobnaste. Z motorjem, ki zmore največ 53 konj (SAE), smo dosegli 122,29 km/h.

### Še ena signalna luč

Menjalnik je pravzaprav ostal isti. Vzeli so mu le prvo prestavo, četrta pa je nekoliko nižje. Hidravlični menjalnik navora čit-

sto dobro nadomešča »manjkajočo« prvo prestavo. Konstrukcijsko je cel sklop le prirejena kopija Porschejevega sportomata. (Opisali smo ga v 19. številki »Avta«.) Prva prestava (prejšnja druga) je namenjena le za strme klance; uporabljali jo bodo tudi tisti vozniki, ki želijo večje pospeške. Po zaslugi menjalnika navora lahko speljemo v vsaki prestavi. Ves čas vožnje nam zadostuje najvišja — tretja prestava, prestaviti je treba samo v strmini ali v gostem prometu. Pedala za sklopko ni več, nadomestila ga je naprava, vgrajena v ročico menjalnika, ki že z dotikom pri menjanju brzin izključi tudi sklopko. Noben avto, doma iz Wolfsburga, se ne more ponášati s športnim srcem, zato nas samo-



Poznavalci pravijo, da se VW 1500 automatic splašča kupiti predvsem, ker se bolje drži ceste. Namesto nihalne opreme ima ta najbolj napredni hrošč diagonalne obese. Rezervoarja pod zadnjima blatnikoma pomagata uravnovati pritisk v hidravličnem menjalniku navora.

dejni hrošč ni preveč razočaran. Divjati z njim se ne splašča, ker se vam lahko zgodi, da bo zavrela tekočina v menjalniku navora. Inženirji so na to računali in so vgradili signalno lučko. Če zagori, je treba pretakniti eno prestavo nižje in s tem razbremeniti menjalnik navora. Najbrž se ne bi izplačalo dajati tolikšne vsote za dodatno rdečo lučko, če ne bi dobili zraven tudi novega obešenja zadnjih koles. Preprosti nihalni polosi ni več. Kako drugače se sliši: polosi z dvojnimi členi na posebnih obesah. Od tega velikega skoka jih je prisilila nova konstrukcija menjalnika, ker diferencial ni več v ravni črti s pogonskima kolesoma. S tem se je zelo izboljšala porazdelitev teže.

### Se iz Hitlerjevih časov

Novi hrošč je, kar zadeva lego na cesti, za razred boljši. Ne pričakujte, da je tako ga je treba še malo siliti, da spremeni smer in še vedno hoče pri ostru vožnji z zadkom naprej v ovinek. Vse skupaj pa še zdaleč ni tako nevarno, kot pred — recimo petnajstimi leti. Za vse slabosti ki jih vozilo ima, je kriva zasnova. Tu bi pomagalo samo eno: nov volkswagen! Zaradi izjemnega položaja, ki ga ima tovarna, si lahko privoščijo tako vztrajanje pri starem. Celo novi VW 411 je v bistru še vedno stari, dobri Porschejev prvenec iz Hitlerjevih časov. Precej krilatice, s katerimi reklamirajo svoja vozila, ne drži več ali pa ne popolnoma. Nekdaj slavni hrošč ne seže več v vrh malih avtomobilov.