



Ante Mahkota

Ta lepi čas, ko so avtomobilске tovarne najelo raziskovalce celo za preučevanje seksa iz izpušnih cevi – takole poroča Rico Remberg: „Strukovno zasnovana akustika izpuha s pravo višino in barvo zvoka zanesljivo vzburja „določene“ živčne končiče“ – največji evropski proizvajalec avtomobilov, koncern Volkswagen, vztraja pri glasu stare cirkularke.

Kot bi hotel s klopitanjem zračno hlajenega bokserja zapeti, sodim, žalostno pesem: „Se te ne bodo djali tja v črno zemljo!“

Ta pesem je izpeta. Porsche in Alfa Romeo – da o angleških športnikih niti ne govorimo! – ne delata zastonj iz izpušnih prave piščali. Naraščajoča proizvodnja potrjuje reklamo: „Viharni zvok, viharni uspehi.“

Ne rečem, da je kriv ropot, ki je spodbudil kuharico v bifeju ob uredniškem parkirnem prostoru, da je strgala korenček. „Že „koliko metrov drv ste tega našagat“, kriv, če gre VW 411 veliko slabše v denar, kot so v Wolfsburgu pričakovali. (Zdi se, da ga nameravajo zakladi s lastnim K 70.) Toda avto, ki se ga je prišlo ime „veliki volkswagen“, ni velik po domiselnosti inženirjev, ampak samo po merah. Grobo povedano: tak je, ki pri hrošču tridesetih let pogledali pod kapo.

Vie je v znamenju solidne poptčnosti, nobena lastnost ni poudarjena. V izvirni ljubljanični bi dejali, da VW 411 nima kšhita. In veliki nos, ki pri „411“ visi daleč čez prednja kolesa, je samo izjema, ki potrjuje zlato pravilo iz tiste neznane abecede: „Pes brez glave nima kšhita!“

Nazaj ni poti!

Seveda bi bilo grdo in nepravilno, ko bi o velikem sinu mahnega, slavnega, skoraj petnajstmilijonskega očeta zapisali, da jabolko ni padlo daleč od drevesa. Ampak ta hrošč je zrastle v nerodnem bregu. Inženirji so se potrudili, da bi bil „411“ v nadrobnotosti daleč boljši od hroščča – rojenega iz očeta Ferdinanda Porscheja (dr., dr. hie.) – po prostornosti, obesah, moči... Toda pri tem so, kot se slavim sinovom tako račo dogaja, posnemali očeta, ne da bi se spomnili, da se čas ne da zavrteti nazaj. Zasnovo z motorjem v zadku, z motorjem, ki ga hvali reklama („Zrak ne zmurne in ne zakuha!“) so hoteli presaditi v srednji rzed. Sadika se pač ni prijel! Od strani se zdi „411“ izredno dolg. Nos čez prednja kolesa je podaljšan nrtvi kralj VW Nordhoff – o mrtvih samo dobro! – in Piniifarina, ki je karoserijo narisal, je menda na ves glas nasprotoval. Kakorkoli že, s štirimi vrati še kar ugaja, na dvoje vrat pa je hrošč od glave do pete. Oko, ki nasprotuje takšnemu povečevanju mo-

dela, lahko opraviči le izjemno dobra aerodinamika. Karoserija odlično reže zrak, zato veter ne luči in je največja hitrost primerna tudi za avtomobilsko cesto.

Poprečna smotnost je tudi secer ukazovala oblikovalcem, da so boke zaoblili navznoter, kar olajša parkiranje. In tudi preglednost nazaj ni slaba, čeprav ima avto poševen zadek. Še posebna hvala gre oddajalcem, ki niso samo po imenu, kot pri premenjnih tekmečih. Močni so in niso nastojeni na pločevino. Zaradi dvojnih žarometov je zdaj nos prijetnejši, kot je bil pri prejšnjih „411“ z enojnimi, ovalnimi lučmi.

Ko bi ne bil avto na zunaj tako izredno dolg, pri tem pa ne vztrajati pri razne rotni kratki razdalji med kolesi (menda zaradi dvigal na servisih VW in še zaradi drugih razlogov, ki jih bom opisal pri prostornosti), bi notranjost lahko pohvalili da je velika.

Za osebe je, za prtijago ni

Naj spregovore številke! Medosna razdalja je decimeter daljša kot pri VW 1600 in pri hrošču. Pri tem je v „411“ od armaturne plošče do zadnjega naslonjaka kar 20 cm več prostora kot pri hrošču. Zato se tudi potniki na zadnjih sedežih ne morejo pritoževati, da nimajo prostora za kolena, celo velikal! Pri tem je mogoče prednje sejeze naravnati v tako različne, zares smotne položaje, da tudi dolgonogi vozniki ne utesujejo sopotnikov.

V primeri z dolžino je „411“ zelo ozek avto: fiat 125, na primer, je krajši 30 cm, ožji le za dva. Skorak enako dolgi opel rekord je širši kar za 12 cm, 30 cm krajši renault 16 pa je celo širši. Pri tem kabina še zdaleč ni mojstrsko delo prostornosti. Peugeot 404, ki so ga zasnovali mnogo prej, je celo ožji od VW 411, tudi krajši je, pa ima znotraj za komolce več prostora.

Kot v vseh volkswagnih imajo potniki veliko prostora nad glavo in tudi sicer se najbrž ne bi pritoževali nad prostornostjo, ko bi k vozniku in njegovemu sopotniku ne segali veliki blatniki. Veliki zato, ker VW vztraja pri 15-col-skih kolesih, kar je seveda dobro na slabih cestih in gume dalj zdrže. Zaradi majhne medosne razdalje, ki sem jo že omenil, pa blatniki ne utesujejo samo prednjega prtljajnika, ampak so morali zaradi njih pedale pomakniti precej na desno: voznik se mora navaditi, da sedi postrani – podobno kot pri renault 8.

Ker objuha dela dolg, zdaj razlozim, zakaj tako kratka medosna razdalja. Če bi bila daljša, bi bila prednja kolesa še manj obtežena, kadar je prtljajnik prazen – slabost motorja v zadku! – kolesa bi se morala v skrajni legi še bolj obrniti, pa bi bili blatniki zato še večji.



411 L



NAŠE MERITVE

Največja hitrost: 149,0 km na uro (zalet 3 kilometre, povprečje treh meritev)

Pospéški:

400 m brez zaleta: 21,7 sekunde (končna hitrost 105,0 km/h)

Kilometer brez zaleta: 36,6 sekunde (končna hitrost 130,7 km/h)

0 do 40 km na uro	3,3 sekunde
0 do 60 km na uro	6,9 sekunde
0 do 80 km na uro	10,5 sekunde
0 do 100 km na uro	17,4 sekunde
0 do 120 km na uro	28,3 sekunde
0 do 140 km na uro	54,8 sekunde

Prožnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 44 sekund (končna hitrost 119 km na uro)

Poraba goriva:

na potovanju: najmanj 9,7 litra mešanice 1/3 navadnega goriva in 2/3 super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje kot 110 km na uro), največ 14,9 litra na 100 km (ostro po cestah 1. in 2. reda), po avtomobilski cesti 14,2 litra na 100 kilometrov (poprečna hitrost približno 140 km na uro).

po mestu: najmanj 12,8 litra na 100 km, največ 14,4 litra na 100 km

poprečna poraba na testnih vožnjah: 12,7 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 37 km na uro
 kazalec na 60, resnična hitrost 57,5 km na uro
 kazalec na 80, resnična hitrost 77 km na uro
 kazalec na 100, resnična hitrost 96,5 km na uro
 kazalec na 120, resnična hitrost 115,5 km na uro
 kazalec na 140, resnična hitrost 133,5 km na uro

TEHNIČNI PODATKI

Motor

Valji	— 4, bokser
Glavni ležaji	— 4
Hlajenje	— zračno (ventilator na glavni gredi, termostat)
Vrtilna Gib	— 90 mm
Gib	— 86 mm
Glavna prostornina	— 1570 kubikov
Odmikna gred	— v sredini (zobnik)
Kompresija	— 7,8 l, gorivo super (oziroma mešanica navadni-super: 9:1 oktanol)
Upeljajšč	— dvojni padatelni, solex 34
PDŠIT (evtomatika za hlajenje vžig)	— mehanična
Opajka za gorivo	— v glavnem toku, zamenljiv
Oljni filter	— 68 KM (DIN) pri 4500 vrt/min oziroma 79 KM (SAE) pri 5000 vrtljajih na minuto
Največja moč	— 40,5 KM/liter (DIN), oziroma 45,3 KM/liter (SAE)
Specifična moč	— 12,7 km (DIN) pri 2000 vrtljajih na minuto, oziroma 12,9 km (SAE) pri 3300 vrt/min

Prenos moči

Šlopka	— suha, hidravlična
Menjalnik	— štiristopenjski, sinhronizan
Prestavna razmerja	— četrta 1:1 — tretja 1,40:1 — druga 2,11:1 — prva 3,91:1 — vzvratna 4,30:1
Diferencial	— kvadratno ozobljenje, 3,73:1 (11/41)

Voz

Obala	— limuzina, 4 vrata, 5 oseb
Karoserija	— samonosa

Obese in vzmetenje

Pređnja prema	— McPhersonova noga, pređna vodila, vijajne vzmeti, pređni stabilizator, teleskopski blažilniki
Zadnja prema	— pasivne poševne obese (diagonike), vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator

Volan

Konstrukcija	— vijajni prenos s kroglicami
Rajdni krog	— 11,4 m
Obrati volana	— 3,75

Zavore

Konstrukcija	— kolatne zavore na prednjih, bobnaste zavore na zadnjih kolesih, dvokrakne, mehanična roč na zavora na zadnja kolesa
--------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Kolesa

Piatičča	— 12 volav, 45 Ah
Gume	— 35 amperov
	— 4
	— 2, z vgrajenimi lučni za vzvratno voljno
	— 2, soredaj na boku
	— 12, pod volanom
	— dva hitrosti (50 in 50 zamahov)
	— pnevmatična — v pacno raphilni zrak
	— biplota od motorja, sočetni bencinski grelnik, ventilator
	— brez propiha
	— svetlo lenje, anaprta iz blaga katere iz umetnega usnja
	— z vzvodom (odližilo)
	— predspeta
	— bitumenaska masa

Oprema

Akumulator	— 12 volav, 45 Ah
Alternator	— 35 amperov
Zaroneti	— 4
Zadnje luči	— 2, z vgrajenimi lučni za vzvratno voljno
Parkirne luči	— 2, soredaj na boku
Vasovalke	— 12, pod volanom
Brizgalnik	— dva hitrosti (50 in 50 zamahov)
Brizgalnik	— pnevmatična — v pacno raphilni zrak
Kurjeka	— biplota od motorja, sočetni bencinski grelnik, ventilator
Zračenje	— brez propiha
Norrajest	— svetlo lenje, anaprta iz blaga katere iz umetnega usnja
Dvigalo	— z vzvodom (odližilo)
Velna plja	— predspeta
Zaščita potvozja	— bitumenaska masa

Mere in teže

Dolžina	— 4525 mm
Širina	— 1635 mm
Vilna	— 1485 mm
Medosna razdalja	— 2900 mm
Kolotak	— soredaj: 1380 mm, zadaj 1340 milimetrov
Najmanjša razdalja do centiča	— 140 mm
Prazno vozilo	— 1040 kg (pripravljeno za vožnjo)
Dovojena skupna teža	— 1470 kg

Vzdrževanje

Pospéda za gorivo	— 50 litrov
Karier	— 3,5 litrov, menjava na 5000 km
Menjalnik in diferencial	— 3 litre, menjava na 50 000 km
Oljni filter	— menjava na 20 000 kilometrov
Mazake	— m/c
Pritisk v gumah	— sprođaj 1,2 atn, zadaj 1,8 atn

Zmogljivost

Hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrt/min	— 30,6 km/h
Pređnja hitrost luči pri maksimalni moči	— 9,9 m/sek
Moč na tano potovanje avta v vnanji (50 km)	— 60,8 KM (DIN)
Moč na tano potovanje natovornega avta	— 48,2 KM (DIN)

Cena: 7160 DM — carine in zvež. prom. davka zastop. in izračunal — cca 28 000 din
 Zavarovanje: obvezno 391 din kasko brez franšize: 3 960 din
 Cestnina: 170,00 din
 Zastopnik: Avtopopravnjalnica Ljubljana
 Celovška 252

