



vozili smo

Tom Pleterski

VOLKSWAGEN 411 DA NIMA NAPAČNEGA IMENA

»Gospodje, izvolite, tukaj je vaš testni avtomobil — novi, največji, najbolj dragoceni volkswagen« nam je postavil s široko kretljivo francoski zastopnik največje nemške tovarne avtomobilov — po velikosti četrte na svetu — pred nos VW 411.

Potem, na poti v Versailles, nas je presenetili z nekaj jugoslovanskimi besedami, češ: »Malo sem se naučil, bil sem štiri leta v Buchenwaldu.«

In za trenutke se nam je zdelo, da je zato še bolj vesel, da volfsburška tovarna nič več ne izdeluje samo hrošča — Hitlerjeve zapuščine. Novi volkswagen, tretji tip iz tovarne, ki se je končno odločila prekršiti Hitlerjev ukaz: »Gospodje, v Nemčiji je prostor samo za en volkswagen, ne za deset.«

S fuhrerjem vred so po tridesetih letih končno pokopali tudi njegove ukaze. Zgodovina o prodaji avtomobilov je pri tem naredila največ. Očitno se je Wolfsburg, ki je trideset let izdeloval en sam avtomobil, ustrašil najuspešnejšega avtomobila stoletja, Fordove »Tin Lizzy«, ki so jo izdelali petnajst milijonov, potem pa so jo kupci nenadoma, čez noč, obrnili hrbet in prvi avtomobilski kralj Henry Ford je moral za osem mesecev zapreti tovarno, da je pripravil proizvodnjo za nov, sodobnejši avtomobil.

Ljudsko vozilo v višjem razredu!

Volkswagen upa, da je z novim avtomobilom skoval orožje zoper Fordovo uso. Saj je VW 411 — zapuščina kralja

Z novincem iz Wolfsburga, ki je bil preskuševalcem na voljo na pariškem salonu, smo se lupdajali tudi v Versailles — na obisk k Ludvik XIV. V volianem, ki je sicer nekoliko pretrd, toda neposreden, je »411« bolj okreten, kot bi sodili po njegovi velikosti.

hrošček Heinricha Nordhoffa — podobna hrošču samo po tem, da ima štirivaljni motor v zadku in da ga hladi zrak. V nasprotju s prejšnjimi volkswageni je novinec prostoren in udoben, prvi med vsemi VW ima samonosno karoserijo in kolesa so pritrjena na nadvse sodobno podvozje.

Nemški naročniki so italijanskemu krojaču Pininfarinu s svojimi zahtevami zavezali roke. Vrtil kreator si je pač pomagaj, kolikor si je mogel. Elegantno je pognel črte za boke in hitri zadek, pri dolgem nosu se mu je pa zataknilo, ker je tovarna hotela imeti velik prtljajnik tudi v nosu vozila, s čimer se dosedajni volkswageni niso mogli pohvaliti. Tako tudi svinčnik Pininfarina ni pomagal, da ne bi »411« imeel nesorazmerno dolgega nosu, ki krepko štrli čez prednjo os, za nameček pa je pred nosom še močno štrleč, z gumo obložen, odbijač. Kup pločevine v nosu je še poudarjen s tem, da na čelni strani ni pokromane maske, ki bi popravljala stil in varovala preveliko lakirano površino pred žulenkami in peskom. Res pa je, da je v velikem nosu kar 400 litrov, za zadnjim sedešcem pa še 170 litrov prostora za prtljago. Zato je novi VW pretirano dolg — 4553 milimetrov!

Za preskus smo si v Parizu izbrali luksuzno izvedbo »411 La s štirimi vrati, ki predstavlja zdaj vsek volfsburške tovarne. Sicer pa prodaja tudi snavadnih VW 411 z nekoliko manj kroma in nekaterimi razlikami pri notranji opremi. Oba modela sta na voljo tudi z dvema vrati, prav tako tudi samodejni menjalnik v vseh modelih »411«.

Ko smo na parkirnem prostoru, za dvoranami pariškega salona, sedli v novi VW, smo se prepričali, da sega to vozilo v višji, srednji razred. Oskubljenе notranjosti dosedajnih volkswagenov ni več.

Veliko dela so vložili inženirji v zasnovi sedežev. Prednja sedeža je moč pomikati naprej in nazaj po nekoliko uslučnem tiru in jima spreminjati višino s pomikanjem okrog vrtilišča pod zadnjim ro-

bom. Za to skrbita ročici ob straneh. Vrtiljivi gumb na naslonjalu spreminja naklon prav do položaja težalnikov, z ročico, ki ima tri lege, pa tudi obliko in trdoto naslonjala. Tako je v »411 La«; v navadnem »411« pa pomik naslonjala ne gre do težalnika, ne da se mu spreminjati mehko in oblike. Na zadnjih sedežih je tudi ob povsem nazaj pomaknjenih sedežih zelo udobno, v sredini je opora za komolce, ki jo je moč potisniti v naslonjalo.

Sedeži so bogato obloženi in prevlečeni z lepo tkanino. Ta je v navadnem »411« nekoliko bolj navadna — izdeluje jo pa tudi prevleke iz umetnega usnja. Sebnosti »411« opreme so še: preproge, žepi na zadnji strani prednjih sedežev in na vratih, ključavnica na vratih prostora za drobnarje, ogledalce v senčniku in okrasne letve na vratih.

Ogrevanje navdušuje vse in marsikatero

Armaturna plošča in prevleke notranjosti se v obeh izvedbah ne razlikujejo. Toda navadni »411« ima namesto velike ure v ohišju instrumentov, kjer so kontrolne lučke in merilnik za gorivo, le temno masko. Merilnik hitrosti je velik in zelo pregleden, gumbi na armaturni plošči so nameščeni na lepo dosegljivih mestih in označeni s simboli. Enega gumba — drugega z desne — nismo spoznale, dokler ga nismo preskusili. Z njim vključimo vse štiri utrakpalne senkrat, če nam avto na cesti obtiči. S to opozorilno napravro so serijsko opremljeni vsi »411«. Zadnja vrata imajo pred otroci skrite varovalke, da se odpirajo le z zunanje strani.

Tako zunaj, kot znotraj, je VWu 411 videti, da prihaja iz tovarne, ki vraga največ v skrbno, končno izdelavo — finiše, kot temu radi pravimo, je bresihlen.

Nič manj skrbni niso bili v tovarni pri izdelovanju naprav za zračenje in ogrevanje. Cistemu zraku pomaga ventilator s dvema hitrostima. Potnikov v novem vol-

no bevo več zbeležilo. Sitnosti zračno hlajenim motorjem, ki pozimi slabo ogreva, dokler ni motor povsem ogret, so odpravili z bencinskim grelecem, ki se vključeni v krogotok zraka, ogreva s toploto motorja in skrbi za dodatno ogrevanje. Topel zrak ima svoj poseben ventilator. Bencinski grelec naj bi porabil približno 0,3 litra goriva na uro — toda njegov veliki čar je v tem, da dela tudi, kadar je motor ugasjen. To prednost bodo marsikateri — hm, nadse povabili.

Slabo pa se so odrezali pri dušenju zvoikov iz motorja. Ta sicer brni z nizkim, prijetnim VW — glasom, toda tudi prijetne muzike se človek počasi navelika; toliko prej, če je preglasna.

Tudi spodaj vse drugače

Če iščemo v novem VW tehnični napredek, ga najdemo v podvozju, ki nima nič skupnega s straim podvozjem hroščev pa tudi ne z novejšimi volkswageni, ki imajo zadnja kolesa na diagonalnih obesah.

Novi volkswagen nima več nosilne ploščadi, karoserija je samonosna. Velike prednosti prinaša za Volkswagenwerk povsem novo obsejanje prednjih koles, ki sta opti na McPhersonove noge. Tu je vzrok, da ima »111« lahko v nosu toliko velik prtljajnik. Združene vzmeti in blažilniki zavzemajo malo prostora, in še ta del je v območju blatnikov. Prečne nihalke, prečni stabilizator in mehanizem volana — s krogličnim prenosom — so deli, ki ne zmanjšujejo koristnega prostora nad prednjo osjo. Diagonalne obese in vijalne vzmeti, na katere je obešana zadnja prema z menjalnikom in motorjem, ki poganja kolesi preko (v dveh členkih pregibnih) polgredi, so že v hrošču z 1,5-litrskim samojednim menjalnikom dokazale, da se tudi volkswagen lahko dobro drži ceste. Novo podvozje dopolnjujejo pasate gume 155 SR 15 na platiščih 41/2 J x 15. Tovar na vztraja pri gumah velikega, 15-colskega premera, ki imajo dolgo življenjsko dobo in se obnesejo na slabih cestah. Sodi mo pa, da bi bile lahko širše.

Glede zavore, se je tovarna odločila za najbolj pogosto kombinacijo — spredaj koluti, zadaj bobni. Zavore so vezane na dvokrožni sistem in opremljene z omejevalcem zavorne moči na zadnjih kolesih.

Motor zadaj ni več greh

Tisti hip, ko smo v pariški prometni džungli prvič zavirali, smo zaželeli, da bi imele zavore servo-ojačevalce. Trde so in pretirne za vozilo, ki je sicer udobno za potnike, za voznika pa manj, saj je poleg trdih zavore po naši sodbi tudi krmilo nekoliko pretežko, njegova prednost pa je dokaj neposreden prenos od skrajne leve, do skrajne desne, za 3,5 obrata. Rajdni krog 11,4 metra je komaj nekoliko večji kot je pri VW 1600 in povsem v povprečju vozil podobne dolžine. Gladki robovi »Pontonskega« nosu imajo to prednost, da vozilo natanko vidimo in so steklene površine ključ visokemu pasu vozila take, da je pregled dober tudi v stran in nazaj. Pomanjkljivost, ki je značilna za vse hitre zadke, je v tem, da zadnjih robov vozila ne vidimo. Ker je volkswagenov zadetek dokaj kratek, dobi voznik kaj kmalu pravo mero. Za to dobo, ko še niste izurje-

ni, poskrbi gumijast obloga na zadnjem in prednjem odbijaču.

Prestavana ročica gladko preskakuje, sinhronizacijo pohvalimo, prav tako sklopko. »Po dolgem in počez« je VW 411 kljub svoji velikosti povsem okreten avto, voznik ga kaj hitro obvlada.

Ceprav je del teže, v primerjavi s prejšnjimi volkswageni, pomaknjen naprej, ima VW 411 še vedno težak zadek in zaradi tega — to se za tako razporeditve teže spodobi — gre rad v ovinek. Toda jede žmētata: teža pred prvo osjo, ki ni majhna, sili navzven in novi VW 411 v ostrih ovinkih zahteva dodajanje volana, je pa še vedno okreten. »Diagonalke« zadnjih, posamično obešenih koles skrbijo, da zadka ne spodnaša več in novi volkswagen je moč natanko voditi. Na preskusni vožnji po Pariških ulicah in na cesti — deloma avtomobilski — v Versailles in nazaj nismo imeli priložnosti, da bi ugotovili, kako se vozilo obnaša na meji, ko voznik ostro zapelje v ovinek. Bojimo se, da postane v tem primeru spodnašanje nosu neprijet-

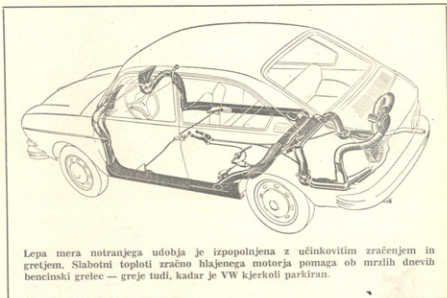
no. K temu pomisleku nas napeljuje preiskus pred palačo in Versaillesu. Ko smo sklenili hitro peljati okrog po pesku velikega parkirnega prostora, je nos grdo spodsaval. Po drugi strani je možno, da pri zelo ostrih vožnji na asfaltu, kjer imajo prednja kolesa boljše oporo, zadek le pride do izraza in končno zdrsnje. Te podrobnosti bo pokazal test kdaj pozneje. Kakorkoli že, najnovejši volkswagen se asfaltne ceste mnogo bolje drži in meja spredvajanja — kjerkoli se že pokaže — je precej višje kot bi pričakovali. Kaže, da so tehniki naredili prav vse, kar se pač z motorjem zadaj da storiti.

Karoserijo in podvozje s številnimi, sodobnimi, tehničnimi rešitvami in prijetnimi novostmi kar zadeva opremo — velikih napak vozilu res ne moremo očitati — pa poganja 68 nadsušnih konj štirivaljnega 1679-kubičnega motorja. Ti konji pa več kot tono težkemu vozilu niso kos.

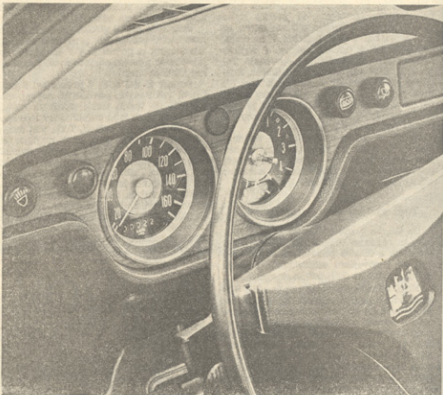
Bokser gvo, bokser dol — končno je za vozilo z motorjem zadaj bokser še najbolj primeren, ker je ploščat in zavzame



Italijanski krojač, ki je za nemške naročnike oblikoval novi VW, iz karoserije ni mogel narediti lepota, zato pa je v predelgom nosu 400 litrov prostora za prtljago, »111« je prvi VW s štirimi vrati (po želji).



Lepa mera notranjega udobja je izpopolnjena z učinkovitim zračjenjem in gretjem. Slabotni toploti zračno hlajenega motorja pomaga ob mrzlih dnevih bencinski grelec — greje tudi, kadar je VW kjerkoli parkiran.



Tovarna je v »411« povsem spremenila svoja načela o notranji opremlitvi. Volan je varno oblažinjen. Posebnost so seveda sedeži, ki jim je moč spreminjati položaj, višino, naklon in obliko (trdoto) naslonjala.

malo prostora. Toda na tem svetu je nekaj avtomobilov, ki jih poganjajo bokser motorji, pa dobro potegnejo. In tovarna tudi s svojo tradicionalno reklamo, da so njeni motorji na moč trpežni, ne bo zlahka prepričala kupcev, ki se jim ponujajo podobni avtomobili, ki imajo precej več vitaminov. In ni treba, da se vrte z nizkimi vrtiljaji — takrat ima 1411e največjo moč — da bi doživeli spoštljivo starost. Močno dvomimo, da bi potencialnega kupca pritegnil podatek o kompresiji 7,8/1, ki obeta uporabo cenejšega, navadnega bencina, poleg dejstva, da tovarna sama predpisuje 90 oktanov, ki jih marsikje navaden bencin komaj še premore, naš pa sploh ne. Tovarna hoče pričati s popevko, ki je stara desetletja in danes ne vžge več. Nizki vrtiljaji in pretirano nizka kompresija nimata pravega »raison d'être« in kažeta svoje slabe strani; za majhno moč razmeroma veliko porabi. Tovarna naj bi zvišala število vrtiljajev, saj ima motor pri vrtni 90 milimetrov kratek gib 66 milimetrov, in nekoliko večje hitrosti batov ne bi škodile toliko opevani trpežnosti motorja.

Napačen motor in — ime

Pri vsem tem ima motor dva uplinjača, ne zaradi športnih lastnosti, ker jih ni, pač pa zaradi konstrukcije motorja. Lepo bo, če bodo desetletja VS servisov po celem svetu dobili naprave za naravnavanje dveh uplinjačev, ki ni preprosto. Nekaj tehničnih fines pri polnjenju in praznjenju valjev in nekaj sto vrtiljajev več

bi naklonilo motorju nekaj konj več. Ti bi veselili voznika pri prehitevanju, na klancih, pa tudi na avtocestah. Z mesta na 80 km na uro — po podatkih tovarne — pospeši v 11,5 sekunde (s samodejnim menjalnikom v 12 sekundah), v novem avtu z 1,7-litrskim motorjem? To se slabo sliši! Žal nismo mogli izmeriti, koliko sekund potrebuje do 100 km na uro, tovarna pa o tem previdno molči. Tudi tovarniški podatek o največji hitrosti 145 km na uro velikega, udobnega, potovalnega avtomobila, kupca (vajenega hitrih avtomobilskih cest v tujini in čez nekaj let tudi pri nas) ne more učinkovito navdušiti.

»Skoda«, je dejal francoski tester, ki se je zapletel z nami v razgovor o motorju, »z močnejšim motorjem bi bil v svojem razredu čisto spodoben avto.

Vtis bo verjetno popravil poznejši motor z neposrednim vbrizgavanjem goriva, ki naj bi zmožal približno 75 KM (DIN). Seveda za doplačilo za že itak dragi avtomobil.

V Nemčiji stane osem različnih modelov novega volkswagna od 7770 do 9285 DM (»411 L« s štirimi vrati in samodejnim menjalnikom) in Nemci so že povzdignili svoj glas. Ali ga bodo tudi pri nas? Izvozne cene so sicer precej nižje tako, da bo pri nas navaden »411« stal z dvojnimi vrati 6735 DM, s štirimi vrati pa 6985 DM. Cene za luksuzni »411 L« pa bodo 7020 oz. 7270 DM. Koliko bo treba doplačati za samodejni menjalnik, zastopnik še ne ve.

Da ni volkswagen 411 — ljudski voz — krščen z napačnim imenom?