

# VW 1500 Z AVTOMATIKO



## Počasna avtomatika in hitra prema

Ze na poti v Hockenheim me je izredni profesor beogradske univerze dipl. ing. Mihailo Borisavljević opozoril, da je nova zadnja prema volkswagnovnega transporterja gotovo največja novost v vsej zgodovini toliko opevanega in zadnje čase zaničevanega hrošča.

Novi hrošči z avtomatiko nimajo več nihajne preme, ampak sodobno zadnjo os s poševnimi vodili. Ko hrošč stoji, se vidi, da zadnji kolesi, tudi če je vozilo prazno, nista več postavljeni navznoter, ampak se profil pnevmatike po vsej površini dotika cestišča.

Pri vsem tem pa je dandanašnji avtomatika vendarle sšlagera, ki se ga bolje prodaja. Zasnova volkswagrove polavtomatike je poznana že od drugih vozil: ko se dotaknete prestavne ročice, se izklopi ločilna sklopka, ki povezuje hidravlični menjalnik navora in klasični menjalnik. Menjalnik navora pripomore, da ni treba prestavljati tako pogosto in je mogoče speljati tudi v tretji.

Iz lastnih izkušenj naj zapišemo, da je treba, preden vžgete motor, prestaviti ročico polavtomatičnega hrošča v prosti tek. Speljete lahko z vsemi prestavami, celo s tretjo.

Tri prestave polavtomatičnega hrošča imajo enaka prestavna razmerja kot druga, tretja in četrta prestava v navadnem VW 1500. Med mnogimi športnimi vozili, ki smo jih vozili na testnega dne, se nam VW 1500 avtomatik seveda ni zdel dirkač. Menjalnik navora tudi ne sili voznika, da bi pogosto prestavljal: če le dela tako, potem se zde pospeški med navadnim hroščem 1300 in 1500.

Napis na zadnjem delu hrošča »VW avtomatiko pravzaprav laže, zakaj volkswagen z 1,5-litrskim motorjem nima samodejnega menjalnika, ampak le polavtomatiko, kakršno smo v zasnovi že opisali pri NSU Ro 80.

Vseeno pa se nam zdi hrošč brez pedala za sklopko za evropske kupce večja novost kot pa številne naprave — še posebej »elektronski možganis za uravnavanje vbrizgavanja — ki so jih morali uvesti v Wolfsburgu, da bi zadostili novim ameriškim zakonom o varnosti in higieni prometa.

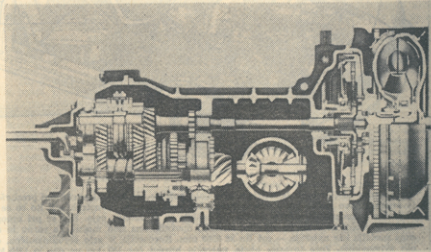
Namestnik (pravijo naslednik) kralja volkswagnov, profesorja Nordhoffa, dr. Kurt Lodz je bil na tiskovni konferenci na frankfurtskem sejmu kar razočaran, ko novinarjem ni mogel povedati mladane ničesar, česar bi že prej ne vedeli. Dejal je, da mora pri zajtrku pazorno prebrati časopis, da zve vse, kar je novega v njegovi tovarni, in mu tako »ne preostane drugega, kot da pove edino novost, ceno za avtomatiko VW 1500 in za VW 1600 — 460 oziroma 795 marke. — Cena velja za zahodnonemško tržišče.

Tudi te skrivnosti dr. Lodz ni mogel dobro skrivati, saj so časniki že teden pred salonom do dvajset mark natančno uganili ceno hroščeve polavtomatike in samodejnega menjalnika za VW 1600. Obe

novosti sta najcenejši od vsega podobnega, kar ponujajo nemške tovarne.

Koliko je v resnici vredna hroščeva polavtomatika, smo se hoteli prepričati na dirkališču v Hockenheimu.

In zgodilo se je, da smo bili mladane bolj navdušeni nad novo zadnjo osjo, ki je poddirektor ni razglasil z bobni in trobentami, kot s polavtomatiko.



Prerez polavtomatike hroščen VW 1500 kaže, kako so v enem ohišju združeni menjalnik navora, ločilna sklopka, diferencial in klasični menjalnik VW (od desne proti levi).