

VW 1200 PRI PRVIH 10.000 KM

Začetek brez glavobola

Volkswagnov hrošč je bil vedno drugačen. Že praded današnjega hrošča, ki je leta 1938 prevažal svojega konstruktorja Ferdinand Porscheja, je bil s svojo hroščevsko obliko poseben, ki se je dodobra razlikoval od večine svojih vrstnikov. Se toliko bolj drugačen od drugih avtomobilov je hrošč po 34 letih. Medtem ko so se drugi avtomobili spreminali in izumirali so se trdoživega Volkswagnovega hrošča novosti prijemale le počasi in v majhni meri. Drži pa, da je hrošč ostal hrošč in postal najuspešnejši avtomobilski veteran. Zlobneži ga zmerajo kar z »živim fosilom«. Od letošnjega februarja ko so se hrošči razmnožili že na 15.007.033 primerkov, je pa postal tudi svetovni rekorder in prekosil je Fordovo Tin Lizzy.



Hrošč ni drugačen od drugih avtomobilov le na zunaj. Medtem ko boj ali manj vsak avto lahko razvristimo v takšne ali drugačne razrede – in z avtomobili zelo pogosto tudi njihove lastnike, ki sta hrošč brezrazreden avtomobil, zares prevozno sredstvo. Z njim se vozijo tako delavci in generalni direktorji, prav tako kot študentje in ministri. Ko sedijo v hrošču ni videti ne kdo so, ne kaj so, ne koliko imajo pod palcem, ne zbijajo ne zavisti na poseljivanja. Celo to ni važno, koliko je hrošč star, umazan ali utrujen. Hrošč je ostal brezrazreden avto celo, ki je tovarna od leta 1965 naprej začela skrbeti za diferenciranjo znotraj hroščeve družine, z izbiro motorjev in opreme. Edina izjema so davarčiki, ki krojajo dejave po konjkih močeh v kubikih. Komu drugemu kot davarčnjaru pa kaj takega ne pada v glavo. Tudi ne gre; medtem ko sodijo hrošči s svojimi 1200 do 1600 kubimi v dodatnem razredu, so tudi 340 do 560 KM motorjev v avtomobilih. Niti drugemu ni všeč, ki se na zunaj vredne srednjinske razrede, po prostornosti znotraj pa spet na ravnini slobodnih malčkov. Dodajmo k omenjeniem znakov stvari sicer druge konstrukcijske pomembnosti kot so majhen prtičnjak, slaba vidičljivost, glasen motor, za vožnjo ovinkov in v bočnem vetrju zahteven težak zadek ter le kaj – pa se upravljeno lahko sprašujemo: Kje je čar hroščeve trdoživosti?

STARĀ SLAVA

Hrošč je na glasu, da je nenevedno zanesljiv avto, nezahteven pri vzdrževanju in stroških. Volkswagenu servisna mreža je večja za najboljšo. Nasprotni sicer trdijo, da VW ni več edini, ki ima dobro servisno mrežo in da hrošč ni več tisto, kar je bil nekaj. Je pa zapravo v omenjenje kvalitete edina razloga za resnic: še vedno je veliko ljudi, ki vsebuje v računu vseh pomanjkljivosti, ko hrošč primerjajo z močno, sodobno konkurenco. Pri Nemcih pa se malce nacionalne, še ne čisto pokopanega navdušenja.

S hroščem, ki smo ga dobili na test vzdržljivosti, bomo skušali ugotoviti, koliko slave je upravičena. Hrošča nismo tudi po 34 letih še ne namernovali povsem ospustiti. V Wolfsburgu sicer priravljajo „antihrošča“, ki bo izrinil nekaj hroščev, toda ne vseh. Težko je sicer napovedovati, toda z ozirom na to, da nam je tovarna na superupert ponudila ravno najcenejšega hrošča VW 1200, je mogoč sklepiti, da bo prav te se naprej na voljo tistim, ki pri nakupu avtomobila glejajo na visok dinar. Pravimo „dinar“ tudi zato, ker VW 1200 že stavlja v Tovarni avtomobilov Sarajevo. Ko bodo zgrajene novi smogljivosti, naj bi v Sarajevu naredili na leto kar 30 000 hroščev!

Nalega so nam sicer pripeljali iz tovarne in Wolfsburgu, ni pa kaj prida drugačen od sorodstva, ki prihaja iz Sarajeva. Manjše razlike so le v opremi.

SPARTANEC

VW 1200 je najcenejši hrošč, kar jih je ta čas naprodaj. Tako mu tudi pravijo „spar“, po domače bi rekli „varčevalnik“. Že na zunaju mu je videti, da so tovarništvo stroškovniki za varčevanje kreplje črtali po spisku opreme. Oskuljibeni je za kromasto okrasje, odobjači so enostavni, izpušne cevi namesto s kromom zaščiteni s črno barvo.

Tudi v notranjosti je oprema spartanska. Armatura pliča ni oblažnjena, z gumastimi čepi zapolnjena prazna mesta pa pritočijo o tem, kam za več denarja pride več muzike.

Kot že rečeno, je med „našim“ hroščem in tistim, ki prodaajo prav ni, nekaj razlik v opremi. V Sarajevu je serijsko vgrajeno varnostne pasove in radio. V serijski opremi vracanemu v načo eno so le: 12-voltova električna napeljava in merilnik goriva (v Nemcih) ki je vedno mogoč prihraniti pri nakupu hrošča s 6-voltovo elektriko in brez merilnika) pa tudi „prva pomoci“ trikotnik v vlečna vrvi.

Pri tej skupbi Sarajevske tovarne za blagor in dobro opremjenosti svojih kupcev pa ob pasovih in radiju dodajamo, da temu rečemo vezana trgovina. Pasovi so potrebni, toda sodimo, da tovarna nima pravice usvajati kupcu varnostnih pasov (če avto je vselej samo črni pas), tudi radiopomocije, ki sprijemajo direktno vlagajo („Čajavec“ ali „Condor“). V Sarajevu bi s poln storil veliki bolje, če bi v hrošču namesto radioaparata gremali preto zadnjemu tipu (vzvrzko) ogledalo „dan-noč“. Oboj na

hrošč ima, čeprav za doplačilo. Še zlasti nas zdaj v hladnem vremenu osrečuje greta zadnja šipa, saj se pri hroščevem sledbeniku prečravanju okna krmali zamigljali. Tudi luči za vzvratno vožnjo je vredno dokupiti.

Kakor koli že: osnovno opremo ima tudi „domači“ hrošč, za nekaj več pa je treba dodatno posegi v močnjek.

Za prehranjevanje smo že dejali, da je slab, prazaprav ga v VW 1200 sploh ni in za zračenje mora vozniški odpisati trikotno okencu ali okna. Bolje se godi gretju, ki vodi topel zrak ne le na tipo in k nogam sprejet, manjši pa tudi pod zadnjim klopom. Pognališ smo tudi ventilator.

Tovarniški letos zborjalca sledi, tako da se tovarništvo dodatno opriomijo telesa. Čeprav jim na oku tega ne bi prisodili, naslonjajo je moč nagibati v tri lege, v ležalkin se ne da spremeniti.

Omeniti velja, da gre pri karoseriji VW 1200 za starejši model, ki ima rezivo kolo v prtižalniku postavljeno pokonci in je prtižnik v nosu manjši kot pri novejših VW 1302. Staro je namreč tudi podvozje, ki sprejet zavzame več prostora kot pri 1302².

Pomanjkanje prostora za prtižalo deluje resnejši kot za zadnjo klopo; kadar se vozita samoda, pa tudi možnost, da zadnje naslonjalo prevrnite in nastane zadaj velika nakladalna površina, ki je dokaj slabost stopnja.

ČLOVEK SE VSEMU PRIVADI

Ko v hrošču obrnete kontaktni ključ, zasiliti že desetjata znam rohneči glas ravnino hlajenega motorja. Ta se je tudi sicer v treh desetjeticah zelo malo spremenil. Medtem ko je 985 kubični motor leta 1939 zmogel 23,5 KM pri 3300 vrtljajih, jih zdel 1192 kubični (leta 1960) zmogje 34 KM pri 3600 vrtljajih v minut. Motorja manjka moči zlasti pri prehitjevih. Sicer se mu pa visoki vrtljaji tek upirajo. Ker pa ima največji navor zelo nizko, pri 2000 vrtljajih, brez težav potegne od 40 km na uro v četrti prestav. Pospeški pa pri tem seveda sila piči. Ima pa hroščev motor take lastnosti, ki ustrezajo vozniškom, ki jim ni do razumevanja. Tudi najhujšem razredu obrente ključ, in se odpre, da stremi. Stremi avtomatika sama uravnava uplenjivo dolg dokler hladen. Ozapisi sestavljajo se da se samostojno cok včasih izključi in prej, preden motor dovolj ogre in takoj motorjev nekaj milutin ugasa, če vozniški ne drži ravnino na pedalu za plin. Pomanjkljivost je pa nevenoma sami dočler, ker se vozniški ne privadi. Sploh je „hrošč“ avto, ki mu se je treba privaditi. In, in zdeli ko smo se privadili, da avto pa, ne gre tako hitro kot bi želeli, smo pa prvo 500 kilometrov z motorjem kar zadovoljni. Spisec stroškov in popravil je dovolj zgoren. Tudi glede porabe se ne pritožujemo. Tolikoj manj, ker smo na hrošča vožnji gnali na vse pretege, pa je na večjih razdaljah praviloma porabil manj kot 10 litrov na 100 kilometrov.

KAKŠEN BENCIN?

Najprej nismo vedeli s čim naj našega hrošča hranimo. Tovarna mu priporoča 87-oktanski bencin, ki se je izkazalo da se mu naš, uradno 86–88 oktanski, naveden bencin, upira. To je zgornje pokazal s klenkanjem. Potem smo mu točili „brizganje“ iz pol nadavnega in pol super goriva. Hrošč je s tem že zadovoljen, mi pa manj, ker je na večini črpalk tako nalivanje goriva preveč zamudno. Tudi mu zdaj večinoma nalivamo kar čistega vina, gorivo super, čeprav je „brizganje“ nekaj cenejši. Manj izbirčen je hrošč pri matičbah. V naših razmerah se zadovoljivo poleti z oljem SAE 30, pozdi pa s SAE 20 W-20. Tovarna znamke olja ne predpisuje, zahteva le, da je olje „kvalitetno HD olje“. Foraba olja je zmerna in med dnevna menjavama olja (praviloma na 5000 km) je treba dolti največ liter olja, pri zmeni vožnji pa verjetno zdrži brez dolivanja.

Se beseda o menjalniku: prestavna ročica je priravnena med „zadajo“. Pretikanje je nastreno s hliniščnico menjalnika in dobrav. Pač pa smo čutil nekoliko trdje pretikanje v 1. in 2. prestavo, dokler je bil motor hladen. Olja v menjalniku in diferencialu ni treba menjati. Zadostuje doolvanje, ki gladina pod predpisano.

V hrošču so priročne tudi ubogive naprave za ravnanje z avtomobilom. Pedala so ubogljiva in na pravih mestih, stikala in gumbi – vse je lahko dosegljivo. In posebno: za pritisik v pnevmatični napravi za pranje vetrovne šipe služi kar rezervna guma, tako da sta ventila gume in posode z vodo povezane, guma pa natlačena na 3 atmosfere.

HROŠČEVE MUHE

Ko je hrošč navozil svojih prvih 10 000 kilometrov, smo ga zapeljali na letališče in opravili že običajne meritve. Poleg zmogljivosti, o katerih številke povedo vse, smo mu izmerili tudi vozne lastnosti. Meritev vožnje v krogu, slalomu in prehitjevanju postanejo zgornje Šele pri primerjanju z drugimi avtomobilom, ki jih vozniški zberejo v povod vse svoje vtise.

In je sodba takšnal VW 1200 ne more skriti svojega zastarelega podvozja. Natančna vožnja ostrega ovirnik, ke je pri nekoliko večji hitrosti zahteva od voznika veliko večin; hrošč pa to predvsiča notranjo zadajo „nogo“ in opleta s težkim zadkom. Zlasti se pa slabe lastnosti pokazejo pri meritvi „prehitjevanja“, ko gre za hitro spreminjanje smeri pri veliki hitrosti. Izkaže se, da je v hrošču že pri nekoliko bolj vozičkerni vožnji nevarnost bližu; iz ovinka se lahko pripejeti postrani ali pa z zadnjim napretjem. Mersnik se da seveda popraviti z odvzemanjem vratila, vendar je pri hrošču (in se nekateri vozilim) to že potrebuje precej izkušenj. Voznik, ki se sedeži v hrošču, da bo spodne zadek, zlasti mu bo spodnje zadek. In odveti mora volati. Ko enkrat zadel, uide, da je ponavadi že pozno. Poleg tega velja vočenčkvezna opozorit tudi, da na grobi cesti, ki se načina dobrav primejo, preči tudi nevarnost prečakanja.

No, vse to so že dolgo znano in neplikolikrat preverjeno in ponovljeno mube cenejših hroščev, ki se jim mora vozniški pač prilagoditi. Tudi težavam z bočnim vetrom.

Nobena reč ni tako slabka, da bi bila samo slabka. Motor v zadku po drugi strani ponaga hrošču, da je zelo okreten. Nos avtomobila je lahek, volan je lahkon in neposreden oboren. Teko je hitro vijuganje med oviramli, obračanje in parkiranje s hroščem otrokilo delo. Posel kvarl se labala vidljivost nazaj, na prednjih desni blatnikih pa se sploh ne vidi. Tudi občutek za zunanje mere hrošča si je torej treba pridobiti s privajanjem.

Druga dobra lastnost motorja v zadku se počake, ko je treba speljati na sploški cesti. Težek zadek in velika kolesa pomagajo hrošču naprej tem, kjer velika večina drugih avtomobilov že vrti kolesa v prazno. Ce bi mu tovarna namenila še kaj bolj obutev, bi se verjetno še bolj izkazal – bolj bi bil tudi v ovinkih. V tovarni namesto hrošča „1200“ obujejo v povsem navadne, diagonalne gume, ki že v zadnjem delu vozniški jemljivo vskršen pogum. Začimo je načemu hrošču tovarna Sava posodila zimske gume z zbilji, po katerih pa je bil potreben. O tem, kako se hrošč počuti v okovanih obutv, bomo še poročali, ko pride čas. Na pomlad mu bomo skušali nataknati pasaste obutev in ugotoviti, koliko je z njo bolj napred.

Stiri bočnaste hroščeve zavore povsem ustrezajo teži in zmogljivosti avtomobila, tudi progrevajo se ne. Slabosti v znamenju 10 let starosti potovedo pa se na streli pri udobju in pokazali. Tovarna je v dolgih letih uspela z uglešitvijo vznemiri v blazinikom, tako da je hrošč tujo na stabilnih cestah dober avtomobil. Glede udobja pa je zato zmeraj slabovo dušenje zvokov motorja, hitrost in vrtanje, občutljivo gritle in slaboprimerjanje.

Po desetih mesečih prevoženih kilometrov se ne moremo kaži prida reči o kvaliteti, razen tiste, kar vidimo na prvi pogled: Najboljši vtis naredi – tesnenje vrat. Hrošč je tudi v najcenejši Izvedbi še vedno takoj natančno izdelan, da pri zaprtih oknih s telovno zapolnute vratu. To pa pomeni, da voda pa npr. ne moreti v atvo! Tudi na steknem izdelanju je zato natančno zapirajo vratia, saj natankom izdelan je izpostavljen vsem zimskim neprilikam od dežja, snega in ledu pa do megle in sej. „Krvivi“ so tudi predstavniki tovarne, ki so nam hrošča načela posodili za čez zimo, češ: naj se počake, da je hrošč še vedno hrošč!

TEHNIŠKI PODATKI

Motor:

štirivrtljni — štirikratni — boxer — nameščen za zadnjo premo — vrtina v glob. 77×64 mm — gibna prostornina 1192 kubikov — kompresija 7,0:1 — naivješja moč med 34 KM (DIN) pri 3600 vrt/min — litrsko pravo 8,4 kg/m³ pri 2000 vrt/min — ročna gred v 4 faze — zavojni sistem iz lastnosti motorja — prednjih odprtina gred — vlečni ventil, spredni vredni, zadnji vredni, dodatno upoštevati s 30 PICT s samodejnim čokom mehanične trpkalce za gorivo — premazanje pod pritiskom — filter za vodo — zunanje hlajenje z ventilatorjem in termostatom — premazne bočnice 145/1, Beru 145/14, Champion L 08 A Itd. — skumplator 12 voltov, 36 amperskih ur — dinamo 420 vatov.

Prenos: motor v zadku poganja zadnji kolesi — enokolnitna sušna skupna stopnja-synchronizirani menjalkin — prestavna ročica na zadnjem nizu — prestavna razmerja 3,00; 2,06; 1,26; 0,88; vratvena 3,80 — diferencial s spiralnim ozobiljenjem 4,373 (8/35).

Kolesa: plastična 4 1/2 J x 15 — gume 5,80—15, pritisk spredaj 5,4 kg, zadaj 4,7 atm (pri polni obremenitvi spodaj 1,2: 1,0).

Vor in obvez: limuzina za 4-5 oseb — dvoje vrati — šasija iz stijenje ploščevine s centralnim nosilcem — prednja kolesa na posamičnih obzeh, vrvovje vzmeti, prečni stabilizator, hidraulični teleskopski blazilniki — zadaj: nihačna prema, vrvovje vzmeti, hidraulični teleskopski blazilniki.

Zavore: spredaj in zadaj bobnaste zavore — dvokrotni zavori sistem — mehanična ročna zavora na zadnjem kolesu, ročica med sedeži.

Volen: s polem — rajdeni krog med zidovi 11,1 m, med plögskrake točke.

Oprema: brizgalnik z eno hitrostjo — pnevmatična naprava za pranje vetrovne stipe — zoližjava zadnjega klopa — esedni priključek za elektroniko "diagnosco".

Brizgalnik: z eno hitrostjo — pnevmatična naprava za pranje vetrovne stipe — zoližjava zadnjega klopa — esedni priključek za elektroniko "diagnosco".

Dolžina: dolžina 4,070 m — širina 1,550 m — višina 1,500 m — moderna predelka 2,400 mm — dolžina spredaj 1,310 m, zadaj 1,350 m — najmanjša razdalja od tla 0,18 m — prostornina prtičljaka spredaj 180, za zadnjim sedežem 140 dm³ (skupna uporabna prostornina 212 dm³) — teža neto 830 kg — teža z gorivom (pripravljenega za vožnjo) 760 kg — težka 980 kg — težka z gorivom reža 1140 kg — dovoljena teža prikolice 400 kg — zavora, 650 kg z zavoro — dovoljena obstrelba streha 50 kg.

Vzdrževanje: posoda za gorivo 40 litrov — karton 2,5 litre, menjava na 5.000 km — menjalkin z diferencialom 3 litre (same dolžine) — mazalci podvozja 4. mazanje vsakih 10.000 km.

Zmagljivosti: teretna hitrost v IV. prestavi pri 1000 vrt/min 30,2 km/h — moč na tono praznega vozila (in vognik 75 kg) 48,6 KM (DIN), teža na KM: 24,6 kg — moč na tono polno načinjena (vognik 75 kg) 50,2 KM (DIN), teža na KM: 33,6 kg — največja hitrost (zavorinski potisk) 115 km/h — pospešek z mesto do 100 km/h (zavorina): 37 sek — poraba po DIN normah 7,5 litra na 100 km.

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevožil 9950 kilometrov. Meritve z dverma osebama.

Največja hitrost 116,5 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritiv).

Pospeški:

0—40 km na uro:	4,6 sek
0—60 km na uro:	8,8 sek
0—80 km na uro:	16,0 sek
0—100 km na uro:	27,5 sek

400 m brez zaleta: 23,7 sek (končna hitrost 95 km na uro)

1000 m brez zaleta: 44,2 sek (končna hitrost 110 km na uro)

Prožnost: (pospeški z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi)

40—60 km na uro: 10,3 sek

40—80 km na uro: 21,0 sek

40—100 km na uro: 36,2 sek

1000 m z začetno hitrostjo 40 km/h v četrti prestavi: 46,9 sekunde (končna hitrost 106 km na uro)

Poraba goriva

Po običajnih čestah: najmanj 8,6 litra na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 90 km na uro); največ 11,4 litra na 100 km (kar se da hitri).

Na avtomobilski cesti: 9,9 litra na 100 km (poprečje približno 95 km na uro).

Po mestu: 9,8 do 11,0 litra na 100 km

Poprečna poraba na testu po 5000 prevoženih kilometrih: 10,5 litra na 100 kilometrov

Poraba olja: 0,3 litra na 1000 km

Natančnost merilnika

kazalec na 40, resnična hitrost 37 km/h

kazalec na 60, resnična hitrost 58,5 km/h

kazalec na 80, resnična hitrost 79,5 km/h

kazalec na 100, resnična hitrost 98,5 km/h

DNEVNIK SUPERTESTA



stanje števca pri prevoznu vozila	4 975 km
3. 11. 1972	4 975 km
15. 12. 1972	10 210 km

prevoznila	5 235 km
povprečna poraba goriva	10,5 l na 100 km

vzdrževanje po navodilih proizvajalca	9 600 km servisni pregled, menjave olja, itd
motanje in čuvanje	7 789 km pregrela žarnica desnega zavoda, 8 200 km gretje leve strani vozila ne dela, sneta cev pri motorju

popravila	7 800 km zamenjani (samli) žarnico s 250 km privili (samli) sneto cev
stroški med servisom pri 10.000 km	105,00 din
mazanje olja	15,00 din
mazanje	8,00 din
olje (schell)	45,50 din
1 svečka	19,50 din
zavodna glava	24,00 din
skupaj servis	207,00 din
žarnica	15,20 din
dolito olje	19,40 din
skupaj stroški (brez goriva)	241,60 din

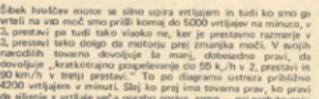
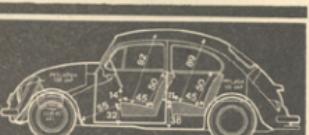
Cena (*): 37 200 dinarjev ali za devize 6 342 DM

Zavarovanje: obvezno 942 din: kasko: brez franšize 4 113 din; s franšizo 4 000 din — 440 din

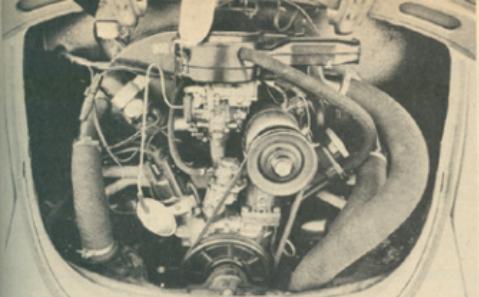
Cestrina: 240 din

Priovajalec: "TAS", Sarajevo, POB 1 — sestavljanje po licenci Volkswagenwerk AG, Wolfsburg, Zahodna Nemčija. Zastopniki in prodajalci v republiških središčih.

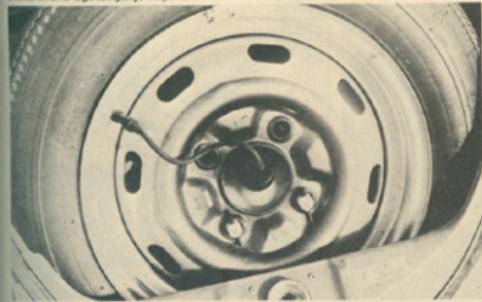
* Vračunani so že vsi davki in carina (cena v Ljubljani).



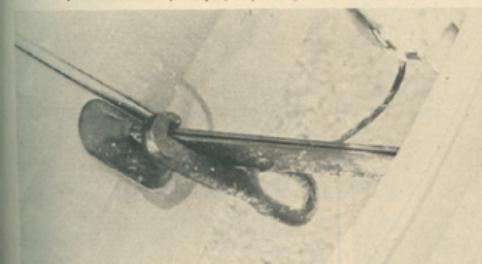
Šepek hroščevalni motor se silno upira vrtljajem in tudi ko smo ga vrteli na viso moč smo prišli k temu do 5000 vrtljajev na minutno, vendar pa je bil dovoljno dovoljno dobiti, da se lahko prečišča vrtljajev in z prestavijo tako dolgo da motorju pri 2000 vrt/min. Na prečiščanju dobiti dovoljno popravitev do 50 km/h, vendar pa je bilo dovoljno dobiti do 1000 km/h, da se lahko dobiti dovoljno popravitev do 55 km/h, vendar pa je bilo dovoljno dobiti do 2000 km/h, da se lahko dobiti dovoljno popravitev do 60 km/h. To po diagramu ustrezno približno 100 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 100 km/h, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 110 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 120 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 130 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 140 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 150 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 160 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 170 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 180 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 190 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 200 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 210 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 220 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 230 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 240 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 250 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 260 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 270 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 280 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 290 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 300 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 310 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 320 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 330 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 340 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 350 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 360 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 370 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 380 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 390 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 400 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 410 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 420 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 430 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 440 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 450 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 460 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 470 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 480 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 490 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 500 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 510 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 520 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 530 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 540 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 550 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 560 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 570 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 580 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 590 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 600 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 610 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 620 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 630 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 640 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 650 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 660 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 670 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 680 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 690 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 700 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 710 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 720 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 730 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 740 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 750 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 760 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 770 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 780 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 790 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 800 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 810 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 820 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 830 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 840 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 850 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 860 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 870 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 880 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 890 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 900 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 910 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 920 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 930 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 940 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 950 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 960 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 970 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 980 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 990 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1000 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1010 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1020 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1030 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1040 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1050 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1060 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1070 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1080 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1090 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1100 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1110 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1120 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1130 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1140 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1150 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1160 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1170 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1180 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1190 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1200 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1210 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1220 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1230 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1240 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1250 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1260 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1270 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1280 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1290 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1300 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1310 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1320 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1330 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1340 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1350 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1360 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1370 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1380 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1390 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1400 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1410 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1420 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1430 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1440 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1450 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1460 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1470 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1480 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1490 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1500 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1510 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1520 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1530 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1540 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1550 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1560 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1570 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1580 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1590 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1600 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1610 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1620 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1630 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1640 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1650 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1660 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1670 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1680 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1690 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1700 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1710 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1720 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1730 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1740 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1750 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1760 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1770 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1780 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1790 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1800 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1810 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1820 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1830 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1840 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1850 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1860 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1870 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1880 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1890 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1900 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1910 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1920 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1930 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1940 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1950 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1960 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1970 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1980 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 1990 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2000 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2010 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2020 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2030 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2040 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2050 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2060 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2070 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2080 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2090 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2100 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2110 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2120 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2130 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2140 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2150 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2160 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2170 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2180 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2190 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2200 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2210 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2220 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2230 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2240 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2250 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2260 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2270 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2280 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2290 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2300 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2310 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2320 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2330 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2340 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2350 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2360 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2370 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2380 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2390 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2400 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2410 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2420 km/h, kar je vredno, da se lahko dobiti dovoljno dobiti do 2430 km/h, kar je



Motor VW 1200 je od leta 1954 doživel malo sprememb: leta 1960 je dobil 34 KM (prej 30) in samodejni čok, lani pa osrednji priključek (puščica) za elektronsko ugotavljanje napak.



Pozornost: za pritisk v posodi brizgalke za pranje vetrne šipe skrbi kar rezervna guma. Ventila gume in posode sta povezana. Rezervna guma je natačena na 3 atmosfere, ventili se samodejno zapre, ko pritisk pada na 2 atmosfere.



Pozornost: tovarna na nosilec odbijača namesti zanko za vlečno vrv. Na ta način se vozniku ni treba batiti, da bo pri vleki poškodoval odbijač.

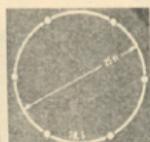


Ročica za odpiranje prtljažnika je v predelu za drobnjarje. S posebnim ključem zaklepamo predel in tako obenem tudi prtljažnik.

ZAVIRANJE

hitrost (km/h)	zavorna pot (m)
40	8,4
60	18,8
80	33,8
100	52,2

PRESKUS V KROGU



čas: 9,4 sekunde
hitrost: 30,0 km/h



Na letališki ploščadi smo z gumijastimi stožci označili krog s premerom 25 metrov. Dva testnika sta skušala zvoziti krog okoli stožcev kar se da hitro v obeh smereh. Iz srednje vrednosti najboljši časov smo izračunali hitrost. Iz opisane meritve — pravijo ji tudi „steering pad“ — je moč sklepati o tem, kako se avto drži ceste v zelo ostrom ovinku.

SLALOM



čas: 11,4 sekunde
hitrost: 31,6 km/h



Gumijaste stožce smo razporodili tako, da so bili po deset metrov vsaksebi in napravili 100 metrov dolg slalom. Vozili smo večkrat v obeh smereh in iz najboljšega časa izračunali poprečno hitrost, s katero avto prevozi stometrski slalom (z letečim startom). Iz meritve je moč sklepati o okretnosti vozila.

PREHITEVANJE



čas: 4,8 sekunde
hitrost: 90,0 km/h



Pri meritvah „prehitevanja“ mora testnik kar najhitreje (z letečim startom) prevoziti pot kot je označena na skici. Če podne v sam stožec, meritev že ne velja več. Hitrost s katero avto prevozi stezo, govori o tem, kako se vozilo drži ceste in kako ga je moč voditi pri veliki hitrosti in hitrem spremenjanju smeri; potek meritve je na primer močno podoben izogibanju nenadnih ovir na cesti ali pa reševanju iz škarji.



Ročici na tleh ravnata dotoč toprega zraka; za zračenje v najcenejšem VW so pa ne voljo le okna.

Z ročico pod predalom za drobnjarje voznik z notranje strani odpira pokrov posode za gorivo.



Uporaba prostornina prtičnika je vedno manjša od celotne, ker po kotih in zaradi neravnin ostane nekaj prostora neizkoristenega. Tako smo hrošču z litrskimi, (1 dm³) kockami namerili spredaj le 108 dm³ uporabne prostornine, za sedeži pa 104 dm³ uporabne prostornine. Če sta v avtu le dva, je moč zadnjie naslonjalo prevrniti, tako nastane zelo velik prostor za prtljago.

