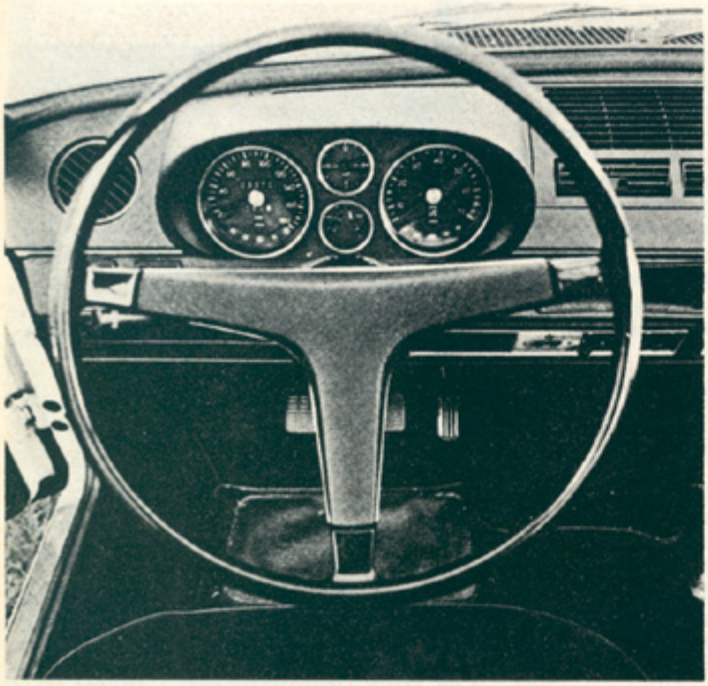
VW K 70

NSU posejal, VW žanje



Merilniki na instrumentni plošči in ostala notranjost — vse je oblikovano in razporejeno zelo smotrno. Pohvaliti je treba okrogle merilnike. Tisti, ki je za vrtljaje, sodi v serijsko opremo le pri različici, ki ima motor z 90 KM.

Verjetno se še spominjate zapletov okoli rojstva ali smrti NSU K 70. Volkswagenwerk je rekel „Ne!", razočarani kupci so pa mrtvorojenca proglasili kar za čudežni avto, malo iz maščevanja do tovarne, malo zares. Resnici na ljubo je treba priznati, da dobrohotni sodniki novinca niti videli niso, razen na slikah, seveda. Zdaj je K 70 že moč kupiti, spremenili so mu le ime in znak na maski hladilnika. Volkswagenwerk si je premislil in je čudežnega otroka enostavno posvojil.

Narobe volkswagen

K 70 nima v sebi prav nič volkswagnovskega; saj ima vodno hlajeni motor, ki je nameščen spredaj in poganja prednja kolesa. Volkswagenwerk se je torej enkrat le odrekel konservativnosti in moramo priznati, da je imel srečno roko. Izbral je res dobro in sodobno zasnovan avto.

K 70 je mlajši brat Ro 80 in če izvzamemo wanklov motor, bomo med obema avtoma našli precej podobnosti. Pričnemo lahko kar pri karoseriji: velika medosna razdalja, dolg nos in kratek zadek, pa velika okna in nizek pas. Vse to izdaja sorodstvene zveze med K 70 in Ro 80. Na pogled je K 70 prijeten avto, čeprav oglati nos nekako ne sodi na karoserijo take oblike.

Krhki videz karoserije nas lahko zapelje, ko ocenjujemo velikost K 70. 442 cm dolg in 168 cm širok avto nikakor ni majhen, K 70 je tudi zelo prostoren. Ker ima veliko medosno razdaljo, kolesa ne ovirajo potnikov v notranjosti. Vsi potniki sedijo med obema osema, kjer je vožnja najbolj udobna, poleg tega pa so zadnja vrata skoraj tako široka kot sprednja.

V notranjosti K 70 smo se zelo prijetno počutili, ne nazadnje tudi zaradi izredne vidljivosti, ki jo omogočajo velika okna z ozkimi oporniki. Karoserija je res funkcionalna, to priča tudi podatek o maski hladilnika, ki je iz plastične mase, okviri stekel in žarometi pa iz nerjavečega jekla — zato ni treba skrbeti za občutljive kromirane dele.

Prtljažnik je dokaj velik in povečati ga je moč, če odvijemo dva vijaka in dvignemo zadnji sedež. Je pa pokrov prtljažnika razmeroma ozek, zato je spravljanje večjih predmetov dokaj težavno, še posebej, ker je prag prtljažnika

Posrečena, bolj oglata oblika dovoljuje vozniku dober pogled na nos in zadek avtomobila. Štiri vrata so dovolj široka za udobno vstopanje in izstopanje. Avto je prostoren in zadnja vrata so skoraj tako široka kot prednja. Z Ro 80 sicer ni v bližnjem sorodstvu, toda nekaj črt je VW K 70 le prav spretno in skoraj neopazno podedoval.

precej visok. Ko smo si tako natanko ogledali karoserijo, lahko še bolje razumemo, zakaj Volkswagenwerk na njej ni ničesar spreminjal, saj ji praktično ni kaj očitati.

Funkcionalnost je vodila tudi inženirje, ki so konstruirali notranjost in izbirali opremo. Instrumenti, ročice, gumbi — vse je na pravem mestu. Oprema je popolna, od trostopenjskih brisalnikov do merilnika vrtljajev pri izvedbi z 90-konjskim motorjem. Dobi se tudi motor s 75 KM. Še posebej nam je bila všeč naprava za gretje, ki jo je moč dokaj enostavno naravnati, kar je pri sodobnih avtih precejšnja redkost. Za pravilno razdelitev toplega ali svežega zraka skrbi kar šest odprtin na instrumentni plošči, na oporniku zadnje šipe so reže za sesanje izrabljenega zraka.

Oblika sedežev je bila vedno šibka točka NSU in to se pozna tudi pri „Volkswagnovem" K 70. Še nekaj bo treba izboljšati: žarometi so slabotni, kar je že običajno pri pravokotnih lučeh.

Za doplačilo dobi kupec izvedbo „L" in z njo ležalne sedeže, preproge, žepe na naslonjalih sedežev, naslonjalo za komolce na sredi zadnje klopi in ključavnico na predalu za drobnjarije. Kot se spodobi za volkswagen, je K 70 zelo skrbno izdelan in vrata se zapirajo skoraj tako kot pri mercedesih. Tako je tudi Volkswagenwerk prispeval svoj delež k popolnosti K 70, vse ostalo so mu pa itak naredili pri NSU.

Motor — prinzov

Pomanjkanje denarja je vzrok temu, da motor ni popolnoma na novo konstruiran, zato je že na zunaj videti, da je podoben prinzovemu. Štirivaljni vrstni motor ima 1605 kubikov, zmore pa 90 KM pri 5200 vrtljajih in 13,7 kpm pri 4000 vrtljajih. Ugodno razdelitev teže so dosegli takole: pogonski del je zgrajen v „dveh nadstropjih"; zgoraj je motor, spodaj menjalnik in diferencial. Med vožnjo je motor zelo živahen, s K 70 je moč voziti zelo športno, kljub temu pa rezultati meritev niso kdo ve kako senzacionalni! 8,7 sekunde potrebuje K 70, da doseže 80 km na uro, 100 km na uro pa doseže v 13,3 sekunde. Največja hitrost je 159 km na uro, poprečna testna poraba je bila 12,5 litra super bencina na 100 km.

Motor se zelo rad vrti, pozna pa se mu, da je za tako velik avto razmeroma majhen, zato ni v njem skritih nobenih rezerv. Zelo dober je tudi menjalnik, z dolgo drugo in njej enako tretjo prestavno stopnjo. Prestavna ročica je lahkotna, žal pa je premalo natančna.

Hitrost 160 km na uro je za motor z 90 KM razmeroma malo, temu pa je kriva karoserija, ki ni pretirano aerodinamična, zato tudi poraba goriva pri velikih hitrostih občutno naraste.

Motor bi bil lahko nekoliko bolj miren in tih, to bi povečalo prijeten občutek pri vožnji, ker karoserija precej tiho reže zrak.

Udobje in varnost

Podvozje je zgrajeno po vzoru Ro 80, ki ga cenimo zaradi varnosti, ki jo nudi pri vožnji. Prednji pogon in dokaj nenavadne obese z vzmetnimi nogami na vseh štirih kolesih — zasnova, ki zagotavlja dobro lego na cesti. Res je vožnja varna in brez problemov, avto dobro leži v ovinkih, bočni veter mu ne nagaja preveč.

Kot pravemu avtu s prednjim pogonom mu je treba volan v ovinkih precej dodajati, pri ostri vožnji se pa karoserija močno nagiba, čemur so krive vzmeti, ki imajo dolgi hod. Slabe strani prednjega pogona se pokažejo pri volanu, ki je pri menjavanju zelo trd, in je na njem moč čutiti tudi pogonske sunke. Pri hitri vožnji v ovinkih je treba volan kar krepko držati, saj K 70 niso privoščili servo volana kot ga ima Ro 80.

Inženirji so tudi spretno rešili nek drug problem, ki je v zvezi s sprednjim pogonom: sunkovito odvzemanje plina v ovinku skorajda ne spremeni lege na cesti.

Volan je razmeroma neposreden, zato je K 70 okreten avto, česar za večino avtov s prednjim pogonom ne bi mogli reči. Sploh je to avto, ki povzroča vozniku veselje pri vožnji, nekaj takega je kot alfa romeo ali BMW, seveda v manjši meri.

Velika medosna razdalja, dolgi gibi in vzmeti in posamične obese vseh štirih koles zagotavljajo tudi udobje pri vožnji, ki ga skoraj lahko primerjamo z udobjem v francoskih avtih. Le pri kratkih udarcih vzmetenje nekoliko odpove in to se pozna tudi na volanu.

Kljub nekaterim otroškim boleznim je K 70 prijeten avto, s katerim je moč dokaj hitro in varno voziti. Ime proizvajalca nam zagotavlja, da ga bodo izdelovali dolgo vrsto let in da ga bodo tudi temu primerno izpopolnili.