



Benzova gospa Bertha je imela srečo: če bi na dan njene, zgodovinsko zapečatenе vožnje leta 1988 deževalo, bi morala odpreti dežnik. Saj patentni motorni tricikel njenega moža Karla ni imel strehe! In tudi cela vrsta poznejših avtomobilskih primerkov je stregla z golim nebom nad glavami potnikov; ter kvečjemu še z zlojljivimi platni na kočijaških ogradjih.

Moderni kabrioleti – in vedno več jih je! – torej niso sveže domislice, ampak zgolj obujanje tistega, kar je že nekoč bil. Angleži in Američani se vetrnjaštvu brez strehe nad glavo, pa s čepico, šalom in pravnjimi naočniki, ne glede na vreme, niso nikoli povsem odrekli. Drugje po svetu, predvsem v celinski Evropi pa se je kabrioletstvo vnovič razpaslo šele zadnja leta. Tovarne s tradicijo pri tem niso dosti okle-

BMW 320i cabrio

ZGORAJ BREZ

Zračno hlajenje in drugi užitki

vale. Na primer BMW: tam so ponujali platno namesto čvrste pločevine že pred leti, za BMW 1602; in, seveda v petdesetih letih, za BMW 502. Novemu modnemu trendu so se odzvali tako rekoč v hipu: že leta 1985 z različico 325i cabrio. Potem so ponudbo prepriha razširili še z dvema tako imenitnima avtomobiloma kot sta M3 cabrio in dvosedežni Z1, hkrati pa so zdrsnili tudi po ceniku navzdol: 320i cabrio je najcenejši BMW s snemljivo streho; in, obenem, s šestvaljnikom v nosu. Zato smo ga preskusili.

A kabrioletstvo se ne začne pri vožnji. Avtomobila, ki je bil še malo prej povsem normalna limuzina (v tem primeru BMW serije »3«) ni mogoče preprosto prikrajšati za čvrsto streho in ga zapeljati h kupcem. Karoserijska samonosnost tega ne bi zlahka prenesla in to lastnost so pri BMW vzeli zelo resno: karoserijsko konstrukcijo so povsem na novo izračunali. Da bi vzvojno čvrstost cabria izenačili z limuzino, so pragove vzdolžno ojačali, ojačitve v obliki debelejše pločevine ali dodatnih profilov pa so namenili tudi

okviru prednje šipe, njenemu vpetju, skupaj z motornim nosilcem, čvrstejši povezavi prednjih karoserijskih delov s prednjima vzmetnima nogama, osrednjih in zadnjih pa z zadnjo premo in tako dalje. Eno z drugim: nastal je avtomobil, ki zmore biti, ko je streha sneta in spravljena, povsem odprt, brez varnostnega loka, ki bi kvaril pogled proti nebu, in brez vsakršnih štrlin na zgornjem robu potniškega prostora.

To je torej cabrio v polnem pomenu te besede: čistih potez, eleganten, športen in vznemirljivo vetrnjaški. Pravnji avtomobil za vroče poletne dni!

Takšen je tudi zaradi že sicer nizke in ravne bočne linije pri beemvejih serije »3«. Pa je vse, razen strehe, že omenjenih vštih ojačitev in nekaterih vidnih, a drobnih sprememb na račun kabrioletske predelave ostalo natanko tako kot pri pločevinasto pokritih avtomob-



bilih istega tipa in iste znamke.

Zložljiva streha je čvrsto tkana mešanica volne, sintetične in modernih impregnacijskih snovi. Razpeta nad sedeži je malce nižja od pločevinaste, a zelo skrbno staknjena s karoserijo in skoraj nekvarljiva za celotno aerodinamiko vozila (Cw znaša pri cabriu 0,38, pri BMW 320i s čvrsto streho pa 0,37). Svojevrsna in pripravna, ko gre za razpenjanje in zlaganje strehe, je lastnost sklopljivega nosilca, ki so jo v tovarni poimenovali zasnova »mrtve točke«. Namreč: ko streho (jasno, z nosilcem vred) napnete proti zgornjemu robu prednje šipe, se ta samodejno in brez vsakih zatičev, pritisne tudi ob zadnji rob potniškega prostora. In to (na vseh koncih) povsem vodotesno, kar smo preskusili v pravi poletni nevihti, pa tudi v pralnici z močnimi vodnimi curki.

Predpostavimo, da je avto pokrit in bi ga radi odkrili. Kako se to stori, piše zelo natančno v tovarniški knjižici, z jedrnatimi besedami in zgovornimi skicami pa tudi na zgornji strani voznikovega senčnika. Najprej: spustite vsa bočna stekla! To opravi elektrika, le na gumb je potrebno pritisniti. Cabrio ima vedno le dvoje vrat: šipi v njih sta brez okvira in se vgrezneta tako kot vse električno vodene šipe v avtomobilskih vratih. Zadnji bočni šipi sta zaobljeno trikotni in se – da bi bil spoj čim temeljitejši – premikata malce poševno, z zamikom. Potem: dve roki za dva zatiča nad prednjo šipo. Zatiča je potrebno zasukati za 180 stopinj, da se ročici vgrezneta v predvidena položaja – in streha je odpeta. Zdaj je potrebno izstopiti, prednji del strehe rahlo privzdigniti (zaradi prej omenjenega nosilnega sistema, se istčasno privzdigne tudi njen zadnji rob), seči z roko h kljuki v višini zadnjega komolčnega opornika (na levi strani), jo povleči in tako sprožiti zapirali (na vsaki strani po eno, na levi z varnostnim zatičem vred) poklopca za zadnjim naslonjalom. Še zamah z odpeto streho in ta se harmonikasto (s plastično zadnjo šipo vred) vloži v zaobljeno praznino. Poklopec je potrebno čeznjo le še zaloputniti ter sedeti v avto.





Zdaj ste na prostem! Pod milim nebom! Pod zvezdami, če vam je tako bolj všeč! Na rahlem prepihu, če se znate obvladati, ko gre za hitrost vozila. Ali pa na orkanskem vetru, če znate pri tem uživati.

Snemanje strehe ne traja niti polne pol minute. Njeno vnovično nameščanje prav tako ne. Oboje pomeni malce preprostega, za opazovalce imenitnega ročnega dela, ki sodi k prirojeni športnosti tega beemveja. Šarm skladnosti, prestiž premagovane poletne vročine in zavist mimoidočih so pri tem avtu vštet v osnovno ceno približno 45.000 za-

hodnonemških mark. Ampak v zameno morate prenašati tudi nekaj tegobic: recimo pretirano znižana prednja sedeža, kar je v napoto predvsem vozniku, saj ga sproti izbiri višine sedeža navkljub ne more prav natančno prilagoditi sicer togo vpetemu volanskemu obroču; pa zajetno visoke ojačitve pragov, v katere se spotikate vsaj prve tri dni; pa prekratek pomik prednjih sedežev, ker ga omejujejo dodatne ojačitve v podu vozila; pa za debelih sto litrov (v primerjavi z običajnim BMW 320i) zmanjšani prtljažnik, ki mu prostor odžira vrtnina za zloženo streho; pa tudi opazno utesnena zadnja klop, kjer bosta dva zares odrasla človeka komajda še našla potovalni prostor.

Lepote cabria so pa naslednje: sedežno usnje, športna in po beemvejevsko temeljita armaturna plošča z vsemi potrebnimi merilniki, z nadzo-

rom servisnih intervalov, s testno ploščo (pod stropom) in s potovalnim računalnikom (pri testnem avtu), odlična vidljivost na vse strani (ta lastnost



Ročno delo: eden od obeh zatičev strehe



Red pri hiši: streha v predalu, poklopec čeznjo

se ob nameščeni strehi precej zmanjša, v pomoč sta pa zunanji električno nasteljivi ogledali, kajti plastično zadnje okno je majhno in se rado rosi) in vznemirljiva nenavadnost vožnje brez strehe nad glavo. Pod soncem in na vetru, pa ob hitrosti – ob eni njenih najlepših oblik.

Kdor je na preprih občutljiv, bi si moral pomagati vsaj s čepico. In morebiti, za začetek, z vnovič dvignjenimi bočnimi šipami. Ampak velik del užitkov se tako razblini. Voziti cabrio pomeni: živeti in uživati. Le kdo bi se ubadal z mislimi o morebiti poznejše vnetih ušesih ali grlu.

In, ko smo z besedo že ravno pri vožnji: streha, dokler je razpeta, do hitrosti 100 kilometrov na uro ni prav nič moteča. Jasno, da odločneje prepušča zunanje zvoke kot če bi sedeli v pločevinastem okrilju, ampak stresati se in hkrati bobneti začne šele nad to hitrostno mejo. Takrat začne trepetati tudi njeno plastično okno nad zadkom, kar voznika zmoti vsakič, ko pogleda v notranje vzvratno ogledalo.

Ko je streha sneta, je prav tako jasno in pričakujoče: piš zraka narašča s hitrostjo vozila. Ne tolikanj čez zgornji rob šipe kot ob njenih straneh. Tako rekoč okrog vogalov, kar povzroči tudi vibracije čez ramni napetih varnostnih pasov (njuni zgornji oprijemaljšči sta razmeroma nizko, možnostim na ljubo pač). Preprih je na prednjih sedežih opazno znosnejši kot na zadnji klopi, ampak v poletno zdravem ozračju ga je moč prenašati do polne hitrosti vozila. Pri tem je okolje, s truščem širo-

kih gum na asfaltu pač hrupnejše od radijskega sprejemnika ali sopotniških ust, užitka pa to nič ne zmanjša.

Vožnja brez strehe je prijetnejša po asfaltnih poteh kot pa po peščeni podlagi: ne le zato, ker se vegastim tlem pod kolesom karoserija cabria vseeno odzove z opaznejšimi stresanji kot čvrstejša različica z običajno streho, ampak tudi zato, ker prašenje za avtom pomeni prah tudi na sedežih, česar natančna sopotnica v belem krilu ni pripravljena sprejemati z navdušenjem. Čiščenje sedežev pri cabriu mora biti pa tako ali tako precej pogostejše kot pri običajnem avtomobilu.

In običajen kot vsi BMW 320i je tudi cabrio s to oznako, razen seveda, ko gre za streho in reči v neposredni zvezi z njo. Hočem reči, da je (beemvejevsko) običajen šestvalnik v nosu, vzdolžno nameščen, z dvema litri gibne prostornine, s 95 kW oziroma 129 km pri 6000 vrtljajih v minuti ter s polno mero uglajenosti. Ta motor lahko vžiga in se zelo rad vrtil: nad 6500 vrtljaji v minuti mu to – v prid daljšemu življenju preprečuje elektronika. Elektronika je Bosch-ov motronic, ki nadzira vžig in vbrizgavanje goriva, pri tesnem avtu pa je bilo vse to vsklajeno tudi z uravnavanim katalizatorjem izpušnih plinov. Zvok motorja je poln in prepričljiv, zvok izpušne cevi pa športno glasen. Kultiviranosti motorja po volji je tudi pestopenjski menjalnik s spretno izračunanimi prestavnimi razmerji v celem, tako da voznik ni prikrajšan niti pri pospeških in končnih hi-



Prtljažnik: zmanjšan, a še znosno velik

Striptiz: manj kot v 30 sekundah

trosti niti pri prožnosti v nižjih območjih motornih vrtljajev.

Naše meritve (z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva) smo opravili s pokritim vozilom – ne le zato, ker so zmogljivosti ob razpeti strehi malce ugodnejše, ampak tudi zato, ker bi merilnih kartonov in drugih pomagal za meritve v odprtem avtu in pri večjih hitrostih ne mogli ubraniti pred vetrom; odneslo bi jih! Z mesta do hitrosti 60 km na uro je testni BMW 320i cabrio.

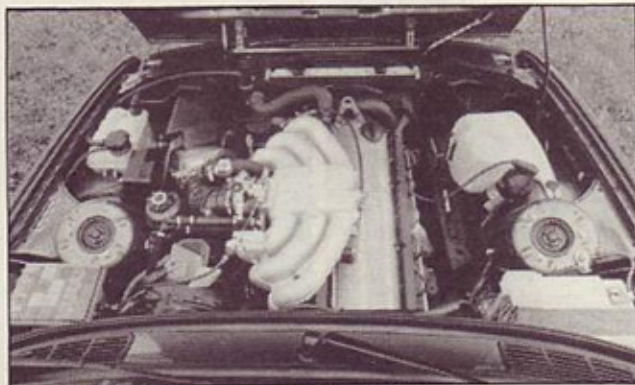
pospešil v 4,4 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,1 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,0 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,6 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 20,8 sekunde. Pospeški so malce slabotnejši kot pri »pločevinasti« različici zato, ker je cabrio zaradi dodatnih ojačitev in strešnega mehanizma v celem za približno 150 kilo-





gramov težji od enako motoriziranega in pločevinasto pokritega brata. Največja hitrost, ki jo je pokriti cabrio zmozel med našimi meritvami, je znašala 196 kilometrov na uro, približno meritev ob odprti strehi pa je postregla s približno petimi kilometri na uro manj.

Povečano vrtnčenje zraka med vožnjami brez strehe nad glavo prizadene tudi motorno žejo po gorivu: testno povprečje (in večidel voženj smo



Motor: šestvaljnik s kratkimi gibi in lepimi lastnostmi

opravili s sneto streho), je znašalo 13,6 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov. Kilometri so bili pa ostri, tega menda ni potrebno posebej pripovedovati.

Tudi, ko je šlo za lego na cesti. Cabrio se zdi glede vzmetenja trši od običajne limuzine, na ozkih in zelo hitrih ovinkih pa karoserijsko mehkejši od nje, kar spet sodi v poglavje o karoserijski samonosnosti in kabrioletsko dodatnih ukrepih zanjo. Vse drugo je tako kot pri ostalih majhnih beamvejih: spontanost motorja pri ukazih s pedala za plin, živahnost zadka, ki zahteva sprotna in včasih zares bliskovita odvzemanja volana, pa temeljitost (tokrat štirikrat kolutnih zavor) in ABS zanje, z vsemi dobrimi (na mokrih tleh pa tudi slabimi) lastnostmi širokih nizko-presečnih gum na lahkih platiščih. V celem je tudi 320i cabrio uren, dovolj zmogljiv in vsestransko športen družinski BMW. Za največ štiri osebe.



To, da zna biti »zgoraj brez«, je njegova dodatna čudovita lastnost. In, ker utegne ta lastnost vsaj moške glave pretirano razgreti, zračno hlajenje dobro dene. Užitek pa ostajajo!

MARTIN ČESENJ

foto: SRDJAN ŽIVULOVIČ

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 80,0 × 66,0 mm – gibna prostornina 1990 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 95 kW (129 KM) pri 6000/min – največji navor 164 Nm pri 4300/min – ročična gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 1120 W – izpušni sistem z uravnavanim katalizatorjem

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolna suha sklopka – petsto-

penjski sinhronizirani menjalnik, predstavnica ročica na tleh – predstavnica razmerja: I. 3,72; II. 2,02; III. 1,32; IV. 1,00; V. 0,80; vzvratna 3,45; diferencial 4,27 – platišča (testni avto) 7 J × 15 – gume (testni avto) 205/55 R 15 H (pirelli)

Voz in obese: limuzina z zložitveno streho – 2 vrata – 4 sedeži – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obeh – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj vijalne vzmeti, poševna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči

zadaj, ABS – volan z zobato levitvijo, servo (glede na motorne vrtljaje), prestava 20,5:1, 4,0 zavtrljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,325 m – širina 1,645 m – višina 1,370 m – medosna razdalja 2,570 m – kolotek spredaj 1,407 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1280 kg – dovoljena skupna teža 1680 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – prtljažnik (normno) 312 litrov – posoda za gorivo 62 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 11,5 s – poraba goriva (ECE): 7,7/9,7/13,3 litra neosvinčenega bencina na 100 km