

Razlika je v vetru

Kabriolet ali roadster? Saj veste, prvi ima štiri sedeže in je nastal iz že obstoječe limuzine ali kupeja. Drugi ima dva sedeža in je čisto samosvoj. Oba imata zložitveno streho. In oba veter v laseh. Ampak, verjemite, razlika je v vetru. Velika!



Štirje usnjeni sedeži in udobje za dva



Vetrna mreža nad zadnjima sedežema skoraj popolnoma ublaži vrtince vetra.



Varnostna loka, skrita v vzglavnikih, se po potrebi (prevračanje) sprožita v nekaj tisočinkah sekunde.

Kar ne morem verjeti, kako se tudi taki avtomobili lahko razlikujejo po značaju. Veliko bolj kot njihovi sorodniki z jekleno streho. In trdim, da kabriolet ima značaj. In to zelo prepoznaven. Pravzaprav je značaj vezan na lastnika. Značaj lastnika je še bolj prepoznaven. Oba pa sta seveda tesno povezana.

Čeprav je BMW serije tri nastal iz kupeja in mu je precej podoban (prednji del je povsem enak), ima neki čar, ki ga izžarevajo le kabrioleti. Platnena streha je narejena tako dobro in lepo, da ob njej lahko kar pozabimo na težave s starimi kočijami, predniki današnjih kabrioletov. Saj niste pozabili. Najprej so bili »kabrioleti«! In bilo jih je veliko več kot tistih s trdno streho. Mimogrede, tudi za trojko kabriolet lahko dobite trdno streho. Za doplačilo seveda. Stala bo okrog

4000 nemških mark, narejena bo iz aluminija in bo tehtala le približno 30 kilogramov.

Ampak ne recite, da kupujete kabriolet in ne marate vetra. Potem s to kombinacijo nekaj ni v redu. Na izbiro imate še veliko drugih »statusnih simbolov«. Premislite! Je pa tudi res, da je tale kabriolet tako dobro zasnovan,



Če ne bi bila streha druge barve, bi kabriolet kaj lahko zamenjal za kupe.

da ob določenih pogojih vetra skoraj ni čutiti. Stranske šipe morajo biti dvignjene, nad zadnjima sedežema pa nameščena vetrna mreža - in vetrčka bo samo še za vzorec. Malo bo zapihljalo ob zunanjih komolcih, malo nad vrhovi glav, to pa je tudi vse. Tudi pri velikih hitrostih prav presenetljivo dobro »odganja« veter. Vetrna

mreža dobro ščiti pred vrtinci vetra, pomeni pa tudi, da se potem lahko peljeta v avtomobilu le dva. Na zadnjih dveh, sicer dobrih in globoko ugreznjenih sedežih pa lahko potem najde prostor prtljaga, ki je v prtljažnik tako ali tako ne gre veliko.

Z zloženo streho je v prtljažniku na voljo za 260 litrov prostora, z razpeto pa 300. Prtljažnik lahko takrat, ko imamo streho nad glavo, namreč malce povečamo z ročno zložitveno plastično pregrado. Z vzvodom jo umaknemo navzgor in tako pridobimo nekaj prostora. Toda prav veliko prtljage s tem kabrioletom prav gotovo ne mislite prevažati, kajne? Bolj uporaben je za vse kaj drugega kot pa za to!

Bolje, da se z njim odpeljete na popoldanski izlet. Takrat je sonce že nizko in ne žge neposredno na glavo. Če pa se vozite

v opoldanskem soncu, se je bolje pokriti s streho in vključiti učinkovito samodejno klimatsko napravo, ki v trojki dobro opravlja svoje delo. Sicer pa zlaganje in razpenjanje strehe ni nobena znanost. Vse skupaj z ustavljanjem vred ne traja več kot pol minute. Ne zahteva nikakršnega ročnega dela, vse opravita elek-

trika in hidravlika (za to smo seveda doplačali!). Dovolj je le pritisk na enega izmed dveh gumbov, ki sta logično označena s simboloma (odprta in zaprta streha), in že smo pod zanesljivo streho na toplem in suhem, ali pa na zraku pod milim nebom. Celoten postopek zahteva, da avtomobil ustavimo in ves čas tišči-

mo pravi gumb. Nič hudega, če ga vmes spustimo, ko ga spet pritisnemo, se postopek nadaljuje. In če se vmes premislimo, lahko potek obrnemo. Edino ročno delo je torej tiščanje gumba, vse drugo je elektrificirano. Tipala in varovala so nameščena tako, da vse poteka dovolj varno in zanesljivo. Predvsem pa trajno. Streho smo odprli in zaprli nešteto krat, pa ni nikoli zatajila. Pri odpiranju in zapiranju je treba postopek speljati do konca, to pa je takrat, ko ugasne rdeča lučka ob gumbu. Sicer se lahko zgodi, da boste preklinjali pokrov prtljažnika, ki se ne bo hotel odpreti ... Vse zaradi varnosti.

Pri vsej tej elektroniki pa je še vedno treba ročno namestiti vetrno mrežo, kar pa tudi ni prevelik problem, saj lahko ostane tam, kjer je, tudi če streho dvigamo ali spuščamo. O strehi le še



Trojka kot trojka



Poseben volan za kabriolet: usnje in les



Levo ob prestavni ročici je dodaten gumb za dvig ali spust vseh šip hkrati, pred prestavno ročico pa sta dva gumba za zlaganje strehe.



Prtljažnik ni največji, z zlojživim delom, kjer je drugače zložena streha, pa se ga da v sili malce povečati.

nekoliko vprašljiva. Zato je okvir prednje šipe posebej ojačen, kar se na pogled niti ne opazi, tako imenovani varnostni lok pa so namestili v oba že na pogled masivnejša vzglavnika. Ob prevračanju se v nekaj tisočinkah sekunde sprožita in skočita iz skritih ležišč. Tako poleg čelnih in stranskih varnostnih blazin še dodatno zaščitita glave potnikov.

V zadnji generaciji trojke kabriolet so posebej obdelali prednja sedeža. Poleg tega, da sta bila naša obilno električno nastavljiva v vseh smereh (razen naklona sedalnega dela!), sta imela tudi vgrajena varnostna pasova. Tako je dobro rešena nastavev višine pasov, saj je nastavljiva (seveda električno) skupaj z višino vzglavnika. Pomik prednjega sedeža za dostop do zadnjih dveh je lahko električen ali ročen. S

pomikom celotnega sedeža ali samo naslonjala. Varnostna pasova pa tudi ne ovirata več vstopanja. Ampak en svetel! Ne uporabljajte preveč zadnjih sedežev. Ne zato, ker ne bi bila v redu, le ne pada se preveč k značaju avtomobila in tudi voznika.

Počutje v notranjosti je prav beamvejsko. Od rahlo erotične notranje stropne razsvetljave z dvema rdečima diodama do natančne in kratke prestavne ročice s stikali za šipe tik ob njej. Tokrat so dodali še eno stikalo, in sicer za zapiranje ali odpiranje vseh štirih stranskih šip hkrati. Pred prestavno ročico sta gumba za upravljanje strehe - in to je to. Skratka, BMW 3. No ja, tudi volanski obroč so naredili posebej za kabriolet. Iz usnja in lesa! Lep, a s tako nerodno špranjo v spodnji prečki, da se bojim kake-

ga zlomljenega prsta ... Po mojem okusu ni niti višinska nastavev, čeprav je tako kot globinska - obilna. Lahko bi šel še malo nižje ... Mogoče so to že preveč malenkostne zahteve ali pa celo stvar okusa!

O voznih lastnostih ne gre izgubljati besed, saj so ohranili vse značilnosti beamvejev. Zadnji pogon kroti elektronika (ASC), tako ali tako pa imajo preme in celotna uravnoteženost takšen značaj, da najprej nadzorovano uide prednji del, skoraj tako kot pri prednjem pogonu. Karoserijo so zelo dobro učvrstili, tako da na volanu ni čutiti skoraj nikakršnega zvijanja ali treslajev. Vodljivost je zelo dobra, zavore odlične, motor pa prikrito zmogljiv.

Edini motor, ki je na voljo v kabrioletu, na trenutke deluje nekoliko leno, predvsem v spodnjem območju vrtljajev, vendar sta za tak občutek delno kriva tudi njegova uglajenost in odlična zvočna izolacija. Trušča motorja sploh ni slišati, le tiho brnenje »šestaka«, ki ga kmalu preglasi piš vetra. Pa tudi ta ni moteč. Šele bežen pogled ne merilnike prepiča o hitrosti.

Če vas torej ni strah vetra, si ga lahko s takšnim elegantnim kupejem, pardon, roadsterjem, se opravičujem, kabrioletom lahko privoščite v izobilju. Ali pa tudi ne ... Razlika v vetru definitivno je - kakšna je, pa boste najbolje ugotovili sami!

Igor Pucihar

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	4,0
0 - 80 km/h:	6,2
0 - 100 km/h:	9,2
0 - 120 km/h:	12,7
0 - 140 km/h:	17,6
0 - 160 km/h:	23,9
1000 m z mesta:	30,3
	(175 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV):	33,6
	(167 km/h)
1000 m od 40 km/h (V):	36,9
	(153 km/h)

Največja hitrost **223 km/h**
(V. prestava)

Poraba goriva

l/100km	
najmanjše povprečje	10,0
največje povprečje	15,7
skupno testno povprečje	12,2

Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	57 56 55
100 km/h	66 64 62
150 km/h	70 70 70
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	60,0
80	79,3
100	99,1
120	119,0
140	137,7
160	156,0
180	172,3

Zavorna pot

m	
od 150 km/h:	89,9
od 100 km/h:	38,9

Okolišne meritve

T = 25 °C
p = 1020 mbar
rel. vl. = 53 %

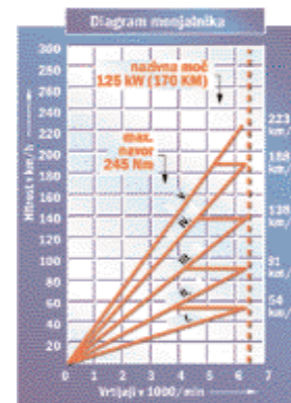
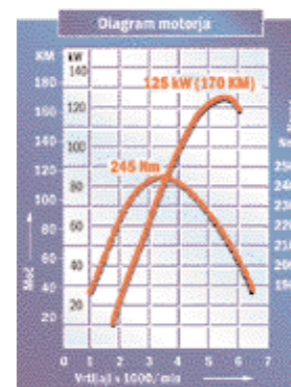
Napake med testom
- brez napak

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
1 leto splošne garancije brez omejitev kilometrov, 6 let na prerjavenje

Obvezno zavarovanje:
95.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
269.000 SIT



TEHNIČNI PODATKI

Motor:
6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 75,0 x 84,0 mm - gibna prostornina 2494 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,4 m/s - specifična moč 50,1 kW/l (68,2 KM/l) - največji navor 245 Nm pri 3500/min - ročična gred v 7 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj (2 x VANOS) - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrzignje in elektronski vžig (Siemens MS42) - tekočinsko hlajenje 8,4 l - motorno olje 6,5 l - akumulator 12V, 70 Ah - alternator 90 A - uravnani katalizator

Prenos moči:
motor poganja zadnja kolesa - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 4,230; II. 2,520; III. 1,660; IV. 1,220; V. 1,000; vzvratna 4,040 - prestava v diferencialu 3,230 - platišča 7J x 16 - gume 225/50 ZR 16 (Dunlop Sp Sport 2000), kotalni obseg 1,90 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 35,4 km/h

Voz in obese:
kabriolet - 2 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - Cx = 0,35 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, prečna vodila, poševna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema), servo, ABS, CBC - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama

Mere:
zunanje: dolžina 4488 mm - širina 1757 mm - višina 1372 mm - medosna razdalja 2725 mm - kolotek spredaj 1471 mm - zadaj 1483 mm - rajdni krog 10,5 m
notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1500 mm - širina (kololci) spredaj 1450 mm, zadaj 1280 mm - višina nad sedežem spredaj 910-980 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1060 mm, zadnja klop 760-600 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 300 l (ob zloženem prostoru za streho) - posoda za gorivo 63 l

Mase:
prazno vozilo 1540 kg - dovoljena skupna masa 1960 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 720 kg

Zmogljivosti (tovarna):
največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva (ECE) 13,4/7,5/9,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 91-98)

CENE

Testirani model **9.456.237**
(Tehnounion Avto)

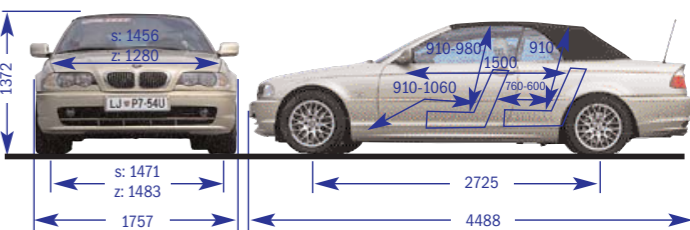
Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	8.048.637
Ogrevanje prednjih sedežev	57.922
Avtoradio s CD-jem	137.746
Kovinska barva	93.266
Tempomat	71.224
Električno pomična streha	204.268
Alarmna naprava	63.699
Lahka platišča	56.981

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet	64.100
Prednja utripalka	5.088
Prednja meglenka	19.734
Prednji odbijač	52.351
Prednja maska	9.900
Vetrobransko steklo	44.500
Prednji blatnik	44.200
Zadnji odbijač	68.455
Zunanje ogledalo	45.100
Lahko platišče	81.300

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

V bistvu je to odlično preračunana in dobro izpeljana kombinacija roadsterja, kabrioleta in kupeja. Z vetro mrežo sta uporabna le dva sedeža - roadster. Brez nje je precej več vetra, a se lahko peljejo štirje. Z razpeto ali celo trdno streho pa postane prav udoben kupe. Mehanika in tehnika je tako ali tako BMW-jeva in za poznavalce je to že dovolj. Ima svoje napake, toda veliko več prednosti.

- ☑ oblika
 - ☑ vozne lastnosti
 - ☑ bogata oprema
 - ☑ steklena zadnja šipa
 - ☑ dobra zaščita proti vetru
 - ☑ električno zlaganje strehe
 - ☑ dobra zvočna izolacija
 - ☑ zavore
- ☐ ni nosilca za pločevinke
 - ☐ len motor
 - ☐ ura v potovalnem računalniku
 - ☐ občutljiv pedal sklopke
 - ☐ sedalnega dela sedeža ni mogoče nastaviti po naklonu

Primerjalna tabela konkurence

Model	BMW	Mercedes Benz CLK	SAAB
	323i Cabrio	Cabrio 230 Kompres.	9-3 2.0 T SE
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2494	2295	1985
največja moč (kW/KM pri 1/min)	125/170 pri 5500	142/193 pri 5300	136/185 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	245 pri 3500	280 pri 2500-4800	263 pri 2100
dolžina x širina x višina (mm)	4488 x 1757 x 1372	4567 x 1722 x 1380	4630 x 1710 x 1430
največja hitrost (km/h)	225	230	230
pospešek 0-100 km/h (s)	8,6	8,8	8,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	13,4/7,5/9,7	10,1*	13,3/6,8/9,2
cena osnovnega modela (SIT)	8.048.637	10.129.900	7.947.042