

# Kot Picasso in Dali...

Ko sem ga prvič videl - bilo je na nekem avtomobilskem salonu v Frankfurtu ali v Ženevi - nisem prav nič okleval. To je avto zame! In nanj vsaj podzavestno pozabil.



Tudi zato, ker ga Bavarci ne prodajajo v prav veliki seriji in ga na cesti komajda kje vidite. V Sloveniji ni uradno nobenega, še v Monte Carlu jih je malo, manj kot za prste ene roke jih je bilo ob dirki formule 1. No, ob dogovoru, da mi ga bodo dovolili temeljiteje preizkusiti, sem se znova spomnil nanj. Ja, seveda, moj Z8! Če je mogoče, naj bo rdeč, sem zapisal v svojem odgovoru v München. In res je bil rdeč. Moj bavarski Ferrari. Le za nekaj dni sicer ...

BMW Z8 je umetniški izdelek avtomobilske industrije. Butični primer vrhunske tehnologije in športnosti. Zmogljivosti so, ah, kaj bi o tem, tolikšne, da se vam zvrtili v glavi. Osemvaljnik, ki žlahtno grgra kot kakšna ameriška pločevinasta zverina in se

rezko dirkaško odzove, ko pohodite, sicer žal ne iz aluminija narejeno stopalko za plin. Z8 ima 400 KM, ki jih na cesto prenaša z zadnjim parom koles, ne igrate pa se s stikalom, ki je, k sreči, povsem neopazno nameščeno ob radijski sprejemnik. Izklopljena elektronika proti zdrsu koles vas bo, če niste Juan Pablo Montoya, kmalu zavrtela in uničila izredno lepo, v preteklost zazrto obliko tega BMW-ja, naslednika modela 507 izpred skoraj pol stoletja. Pri BMW-ju so z Z8 želeli poudariti nego podrobnosti, kar lahko občudujete okrog avtomobila. Od maske, prednjih žarometov, visoko dvignjenih sprednjih bokov z zelo dolgim pokrovom motorja, ki vas ob pogledu iz kokpita spominja na Corvetto. Žlahtno, boljše, skratka nemško Cor-

vetto. Pocinkan zračnik na boku pred vrati je izrazito močan oblikovalski detalj kot tudi kljuki in zadnje, elegantno ozke luči. Roadster v pravem pomenu besede, je tale Z8. Z električno pomično streho, ki ji morate ob vračanju v pokrit položaj rahlo pomagati z rokami. Skozi katero ob nalivu ali v avtopralnici včasih kaplja voda. Zaščitna mrežica med vzglavniki dveh sedežev je bolj okrasna, saj že pri 120 ali 140 km na uro okrog ušes divje piha. Toda to je roadster, pravi roadster, dragi moji. Pri katerem vas bodo Američani, če lasje ne bodo frfotali v zraku, tožili. Za ta denar, vsekakor. In zdaj kokpit. Polakiran umetni material na vratih in enaka z usnjem kombinirana armatura delujeta zelo žlahtno. Do prvega stika s človeškimi prsti,

Odtisi so močni in moteči. Ne pozabite na krpico, mehko, da ne bo spraskala laka, s katero boste odstranjevali prah in prstne odtise. Ali pa naj to počne sopotnica, da ji ne bo dolgčas. Števci so nekaj posebnega: okrogli, baročno umeščeni v armaturo na sredini, stikala pa iz aluminija in vsako drugačno. Ter prav nobeno enako kot v kakšnem drugem BMW-ju. To velja tudi za obvolanske ročice in ročaje na vratih, stikala za ogledala in ogledala sama ... Unikatno! Mercedes, Jaguar, Maserati, poglejte si to!

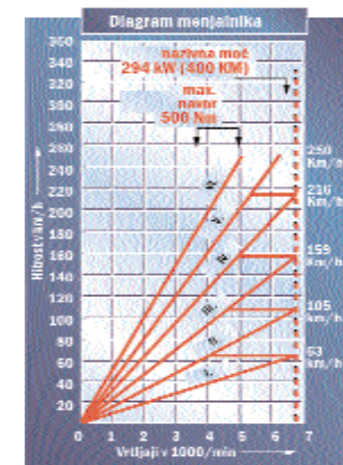
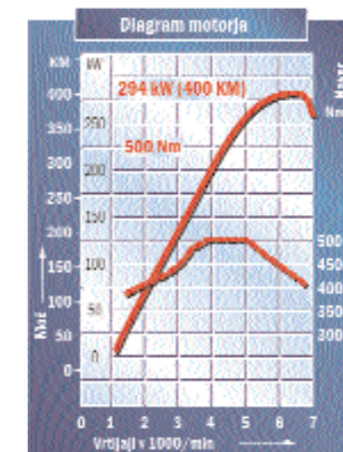
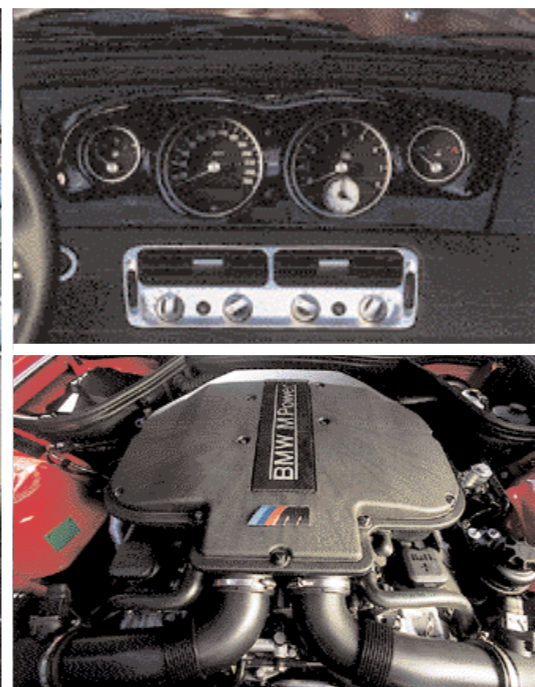
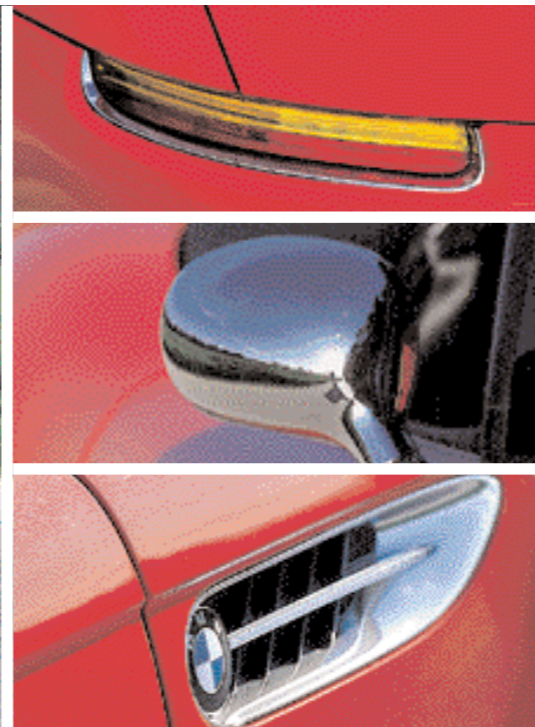
O stranskem oprijemu sedežev raje ne bi polemizirali, a kaj, ko na to malenkost pozabite med vožnjo. Moči je toliko, da tale BMW ne potrebuje ničesar drugega kot dirkalno stezo. Običajne ceste s semaforji, peš-

ci in kolesarji so zanj prenevarne. Lega na cesti je ob širokih pnevmatikah in odličnem M-podvozju fantastična, uravnoteženost avtomobila popolna, saj tudi pri več kot 220 km na uro v še tako zavutih avtocestnih ovinkih le vaša zadnjica sili iz pre malo školjkastega sedeža. To je še eden izmed tistih avtomobilov, za katere pravimo, da jih ni mogoče spraviti s ceste. Ah, verjetno gre le za lastno kukavičjo tolažbo. Si pač s tujo in predrago pločevino verjetno premalo upamo. In včasih, ko nam posodijo Z8, je kar prav tako,

Našteval bi lahko do zadnje strani te revije, kaj vse ima ta Z8 in česa mu primanjkuje. Mnogo je malenkosti, ob katerih bo pikolovec samo zamahnil z roko in odšel po svo-

jega športnika v Stuttgart. Na eno ali drugo stran mesta, k Zvezdi ali h Konjičku. In če je posebnost, individualist, ljubitelj avtomobilskega oblikovanja, nostalgije in vrhunske vozne tehnike, potem ga je polomil. Z8 je namreč edini avtomobil tega razreda, v katerem boste imeli občutek, da je narejen samo za vas in namenjen le vam. Če kaj, potem je inženirjem in oblikovalcem v Münchnu uspelo to!

Še bolj kot divjanje mu pristoji umirjena vožnja pri 2000 vrt/min, kjer osemvaljnik prijetno prede, odličen navor in zelo prožen 6-stopenjski menjalnik pa omogočata prijetno vožnjo brez vsakršnega nepotrebnega cukanja. Toda ko pohodite stopalko za plin, ne glede v kateri prestavi in pri



**Motor:** 8-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 94,0 × 89,0 mm - gibna prostornina 4941 cm<sup>3</sup> - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 294 kW (400 KM) pri 6600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 19,6 m/s - specifična moč 59,5 kW/l (80,9 KM/l) - največji navor 500 Nm pri 3800-5000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (veriga), 2×VANOS - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (MSS 52) - tekočinsko hlajenje 11,45 l - motorno olje 7,5 l - akumulator 12V, 110 Ah - alternator 120 A - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - enokolturna suha sklopka - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,227; II. 2,528; III. 1,669; IV. 1,226; V. 1,000; VI. 0,828; vzvratna 3,746 - prestava v diferencialu 3,150 - platišča spredaja 8J × 18, zadaj 9J × 18 - gume spredaj 245/45 R 18 W, zadaj 275/40 R 18 W, kotalni obseg 2,04 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 47,0 km/h

**Voz in obese:** kabriolet - 2 vrat, 2 sedeža - samonosna karoserija - Cx = 0,43 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, potezni drogovi, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, poševna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prilino hlajene), zadaj kolturne (prilino hlajene), servo, ABS, EBV, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama

**Mere, zunanje:** dolžina 4400 mm - širina 1830 mm - višina 1317 mm - medosna razdalja 2505 mm - kolotek spredaj 1552 mm - zadaj 1568 mm - rajdni krog m - **notranje:** Mase: prazno vozilo 1660 kg - dovoljena skupna masa 1900 kg - vleka prikolice ni predvidena **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 4,7 s - poraba goriva (ECE) 21,1/10,6/14,5 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

**NAŠE MERITVE**

Pospeški:	s	Natančnost merilnika hitrosti:	kazalec na: resnično:
0-60 km/h:	2,6	30	29,0 km/h
0-80 km/h:	3,9	50	49,0 km/h
<b>0-100 km/h:</b>	<b>5,4</b>	70	69,3 km/h
0-120 km/h:	7,3	90	89,3 km/h
0-140 km/h:	9,5	100	99,6 km/h
0-160 km/h:	12,3	130	126,9 km/h
0-180 km/h:	15,6	150	145,9 km/h
0-200 km/h:	19,4		
1000 m z mesta:	24,7		
			(216 km/h)

**Največja hitrost:** 250 km/h (VI. prestava)  
**Prožnost:**  
 50-90 km/h (IV.): 6,5 s  
 80-120 km/h (V.): 5,9 s  
 80-120 km/h (VI.): 8,0 s

**Zavorna pot:**  
 od 130 km/h: 61,0  
 od 100 km/h: 35,4

**Poraba goriva:**  
 Najmanjše povprečje 13,7 l/100 km  
 Največje povprečje 25,3 l/100 km  
 Testno povprečje 18,5 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	III.	IV.	V.	VI.
Prestava:	60	60	60	60
50 km/h:	60	60	60	60
90 km/h:	71	68	67	66
130 km/h:	76	74	73	72
Prosti tek:				42

**Napake med testom:**  
 - brez napak

avto magazin **KONČNA OCENA**

1 2 3 4 **5**

BMW Z8 je sanjski avtomobil, pravzaprav je eden izmed najboljših in najlepših roadsterjev, ki krožijo po zemeljski obli. Moderna, a hkrati »retro« oblika zunanosti in notranjosti, motor V8 s 400 KM in zvok iz izpušnega sistema, ki vsakemu naježi kocene, so zagotovilo, da boste na cesti zelo opaženi. Zato v tem avtomobilu še posebej velja, da je voznik v vsakem primeru dobro videti. Saj vendar vozi BMW-ja Z8!

CENE (Avto Aktiv)	SIT
OSNOVNI MODEL:	33.050.746
<b>TESTNO VOZILO:</b>	<b>33.050.746</b>

**HVALIMO IN GRAJAMO**

- ⊕ motor
- ⊕ videz
- ⊕ zmogljivosti
- ⊕ podvozje
- ⊕ oprema
- ⊖ cena
- ⊖ velikost prtljažnika
- ⊖ tanek volanski obroč

**Užitek v vožnji:** 😊 😊 😊 😊 😊

Zabaven, da ga je veselo voziti, zahteven, da se stopalke za plin kar bojiš pohoditi ... Lepotica in zver, s katero je lahko življenje pravi užitek, če imaš pospravljeno »podstrešje«.

vsakršni hitrosti - naj vam nihče ne stoji na poti. Z8 je zver v mačji podobi. To je avto za križarjenja po Toskani ali dolenskih gričih ter za okrutne Bondovske akcije, kjer vam avto, njegova hitrost in zmogljivost lahko rešita življenje. Morda tudi brez Q-jevih dodatkov.

Na koncu mi vedno ostane le še eno - cena. Pri nas okrog 31 milijonov tolarjev, nič več od konkurence. Česa že? Ne, ne, brez zamere, gospodje, ne Mercedesov SL ne Carrera nista konkurenca. Tale roadster ni ma konkurence. Je unikat, ki stane. Tudi Pi-

casso ali Dali danes staneta. In ni jih veliko, ki so zanj pripravljene odšteti toliko. Tisti pa, ki so, vedo zakaj. Picassa in Dalija bom imel na stenah vedno kot kopije, Z8 pa bi enkrat rad imel v originalu. Za več kot deset dni ...

Miran Ališič

	Primerjalna tabela konkurence	
Model	BMW Z8	Mercedes-Benz SL 55 AMG
motor (zasnova)	8-valjni - V-90°	8-valjni - V-90°
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	4941	5439
največja moč (kW/KM pri 1/min)	294/400 pri 6600	350/476 pri 6100
največji navor (Nm pri 1/min)	500 pri 3800	700 pri 2650
dolžina × širina × višina (mm)	4400 × 1830 × 1317	4535 × 1815 × 1300
največja hitrost (km/h)	250	250
pospešek 0-100 km/h (s)	4,7	4,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	21,1/10,6/14,5	20,9/10,6/14,2
cena osnovnega modela (SIT)	33.050.746	37.420.940

CENE	SIT
Dodatna oprema	Spisek dodatne opreme ne obstaja.
<b>Nekateri nadomestni deli</b>	
Prednji žaromet	176.960
Prednja utripalka	73.260
Prednja meglenka	10.086
Prednji odbijač	180.134
Prednja maska	30.692
Vetrobransko steklo	107.042
Znak	3.248
Prednji blatnik	106.783
Zadnji odbijač	180.134
Zunanje ogledalo	92.001
Lahko platišče	89.823

# Sla in poželenje!

Prvi avtomobil je bil kabriolet in vse odlej, morda sicer v različnih obdobjih na različen način, voznja z avtomobilom brez strehe privlači različne ljudi različnih nazorov in različnih značajev. Zato so si tudi kabrioleti med seboj različni.

Kabrioleti, takšni ali drugačni, imajo poseben čar. Večina nas za njimi poželjivo pogleduje, nekateri se ogrejejo šele v vožnji in le redkokdo ostane hladen. Ampak pravi čar vožnje brez strehe ni - kot bi morda kdo pomislil - postavljajstvo, temveč uživanje narave, življenja in seveda - vožnje. Čeprav je tudi postavljajstvo, ki pride serijsko zraven s kabrioletom, lahko zanimiv šport.

Kabrioleti so počasni in hitri, dvo- in štirisežni, majhni in veliki, z malo in z veliko udobja, s platneno in s trdo streho, z ročno in z električno pomično streho, z več in z manj šarma, z majhnim in z malo večjim prtljažnikom, nostalgični in nenostalgični, z zvonečim imenom in brez njega. Toda vsi imajo skupno točko: uživati! Ne odprta okna pri klasičnih avtomobilih s streho ne

motocikli (z obvezno čelado) ne morejo ponuditi tistega, kar doživljate v vožnji s kabrioletom.

Imeti, voziti kabriolet in biti »kabrioletist«, pa pomeni tudi nekaj neprijetnosti. Najprej zima: vsekakor velja kupiti trdo streho (»hardtop«), če ima kabriolet sicer platneno. Takšna trda streha ščiti pred mrazom in truščem. Dokler nimate nekaj izkušenj, se zdijo nekatera dej-

stva nerazumljiva: v kabrioletih mora biti klimatska naprava in poletje ni čas za kabriolette. Pod (ponavadi črno) platneno streho postane zrak zatohlo vlažen in se močno segreje, mnogo bolj kot v avtomobilih s streho. In če poleti odprete streho, bo zaradi močne sončne pripeke (krema za sončenje!!) užitka mnogo manj kot v lepih, toplih pomladanskih in jesenskih dneh.

Tudi vetra ni v vseh kabrioletih enako. Z dvignjenimi bočnimi šipami in vetrno mrežo za sedežema (priporočamo!!) ga je mogoče precej omejiti, ampak v nekaterih (predvsem manjših) ga je bistveno več kot v drugih (navadno v večjih, štirisežnih) kabrioletih. Pri tem morata biti dobra čepica in vetrni jopič obvezni del opreme takšnega avtomobila.

V enem in drugem kabrioletu je treba biti pozoren tudi na red oziroma na druge posledice vetra. Bognedaj, da imate na sedežih ali kjerkoli drugje kak pomemben papir, ker boste hitro ostali brez njega. Kabrioleti so tudi nekoliko občutljivejši na kraje (predvsem njihove vsebine): pospravljajte stvari v predale in jih zaklepajte, omislite si dobro alarmno napravo in

pazite, kakšno zavarovanje boste sklenili. In nega: platno zahteva svoja sredstva za nego, pranje v samodejnih pralnicah pa je po kakem letu ali dveh že obsojeno na sprva kapljice, pozneje (in pri cenejših kabrioletih) pa tudi na kak manjši curek vode v notranjost. To so kabrioleti.

Toda - večkrat znova in natančno preverjeno - vsaka po-

mlad v hipu razblini vso jezo, nabrano pozimi. In vsaka uživaška voznja brez strehe v naravi v hipu omili vse nevshečnosti, ki se utegnejo pripetiti lastniku ali vozniku kabrioleta. Zato, če ste na trnih in če (finančno) zmorate: ne odlašajte! Kupite si kabriolet, ali pa vsaj pregledajte, kaj se vozi po cestah. O tem pišemo na naslednjih straneh.

Vinko Kerne



## Alfa Romeo Spider

Ena tistih Alf, ki še posebej potrkna na srce, čeprav slave prejšnje Spiderice nikoli ne bo dosegla. Se pa aktualna Alfa Spider tradicionalno lepo pelje, živahni motorji imajo čudovit zvok, oblika s podpisom Pininfarine privablja poglede dam in damic, brez strehe pa v kokpitu vlada (do neke mere) skoraj brezvetrje; le blag piš nežno vrtinči lase. Je srednje velik roadster, ki zmore prepeljati tudi nekaj prtljage za preživljanje večdnevnega dopusta. Uporabna in šarmantna!

- Moč: 110-160 kW (150-218 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 8,5 s do 6,5 s
- Cena: avtomobil zastopnik dobavi samo po naročilu



## Audi A4 Cabriolet

Zabavo z vetrom v laseh lahko uživajo tudi štirje. Audi A4 Cabriolet je namenjen prav temu, in čeprav ni športnik, lahko razveseli tiste, ki sedijo v njem. Voznika z dobro lego na cesti in s športnim zvokom šestvaljnika pod motornim pokrovom, sopotnike z ravno pravo mero vetra in uglajeno tišino v kabini ob (hitro električno pomični) zaprti strehi. A4 Cabriolet na lestvici užitka med vožnjo sicer ne kotira v sam vrh, zagotovo pa tja sodi po kabrioletskem udobju.

- Moč: 125-162 kW (170-220) KM
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 9,8 s do 7,8 s
- Cena: 8.540.895 do 9.603.190 SIT



## Audi TT in TT Quattro

Pred tremi leti je bil to oblikovalsko svež in zato zelo vabljiv kabriolet. To ni bila konfekcija. Potem se je začelo o TT-ju govoriti, da ni najzanesljivejši pri veliki hitrosti, vendar se je tudi uredilo. Ostal je le občutek, da slabo vidite ven, ko imate platnen krov nad glavo. Škoda, da so v Audiju na TT-jev ogenj nehali dolagati kurjavo, zato je izgubil veliko očarljivosti. No, če imate radi detajle, z njim ne zgrešite. Ne zgrešite tudi, če kupite rabljenega in se greste tuning, recimo: Eibachov paket za znižanje, večja kolesa ... morda še kakšno vragolijo iz ogljika.

- Moč: 132-165 kW (180 do 224 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 8,1 s do 6,9 s
- Cena: 7.665.012 do 8.614.049 SIT



## BMW Z3

V malem roadsterju, ki ga je (v filmu) vozil tudi 007, je ravno prava mešanica Beemvejevih vrednot in roadsterskih zapovedi: natančna, skoraj brezhibna zasnova in izdelava, prostornost in ergonomija kokpita ter odlična mehanika na eni strani ter klasična pogonska zasnova, precej v preteklost ozirajoče se poteze zunanosti in pravi odmerik vetra v laseh brez strehe na drugi strani. Creme de la creme: vodljivost in užitek v vožnji!

- Moč: 87-239 kW (118-325 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 10,4 s do 5,3 s
- Cena: 6.950.393 do 13.614.059 SIT



## BMW serije 3 Cabrio

Od petih izvedb Beemvejeve serije 3 je kabriolet najbolj uživaški. Električno pomična streha se ob pritisku na stikalo pospravi samodejno. Vetra je v laseh lahko veliko, ob vetrni zaščiti pa le toliko, kot je potrebno. Za dodatne užitke poskrbi še odlično podvozje. Kompromis med vodljivostjo, lego in udobjem je kot pisano na kožo. Upoštevajoč vse napisano, vam ne preostane drugega, kot da se veselite vsakega nadaljnega kilometra. Po vožnji s tem kabrioletom bo vsakomur jasno, kaj pomeni slogan: Veselje do vožnje!

- Moč: 105-252 kW (143-343 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 10,2 s do 5,5 s
- Cena: 7.932.592 SIT do 16.322.748 SIT

## AC Cobra

Cobra je kot jedra ženska z bogatim oprsjem in širokimi boki, nekako kot Blagnetova, vendar z veličino več šarma. Tako je bil raščen tudi podoben Cooper-Jaguar.

Ne vemo natančno, ali Cobra nosi homologacijo in ali preživi preskusni trk (kreš test). Je pa nedvomno eden najbolj kurjaških avtomobilov in spleča se obrniti Triglav na glavo, da Cobro pripel-

- Moč:
- Pospešek od 0 do 100 km/h:
- Cena:



jete v svojo garažo. Replika je realnost, lahko je iz karbona ali na roke tolčenega aluminija; original so sanje, eden ali drugi sta zbirateljski avtomobil s popolnoma ameriškim dušo, zvokom, vedenjem. Za razvajane sladokusce.

- odvisno od želja, najmanj 140 kW (190 KM) ne sprašujte
- od 33 tisoč angleških funtov naprej

## Chevrolet Corvette Convertible

Ne bi mogla biti bolj ameriška! Dokazuje, da je tudi z dvema sedežema mogoče zasesti dobre štiri in pol metra dolžine, pa ob tem vseeno čutiti utesnjenost. Kaj dobite z njo? Ime, motor in dirkaške zmogljivosti - na bolj ali manj ravnih cestah. Mehanika je zastarela, ergonomija tudi, materiali so podpoprečni. Ampak v petih sekundah do sto kilometrov na uro ...

- Moč: 253-302 kW (344-411 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 5,1 s do 4,0 s
- Cena: 65.900 EUR (V Nemčiji; v Sloveniji ni naprodaj)





### Fiat Barchetta

Zelo domač Fiatov pogled na vetrnjaštvo. Zelo dobra mehanika, vključno z motorjem in neposrednim volanom, dovoljuje stopnjevanje tempa vse do športnodirkaškega, površnosti pri zasnovi in izdelavi pa na trenutke preskuša voznikove živce. Pa vendar: zaradi užitka v vožnji in večne oblike je vsako jutro znova vanjo prijetno sestiti in jo odpeljati. Spraznite žep!

- **Moč:** 96 kW (131 KM)
- **Pospešek od 0 do 100 km/h:** 8,9 s
- **Cena:** 4.772.989 SIT



### Honda S2000

Vas zanima, kako se počutijo dirkači formule 1, ko do konca pohodijo stopalko za plin? Sedite v Hondo S2000, pritisnite na plin, predstavljajte pri 9000 vrtljajih v minuti in to je to. Odlično podvozje, zadnji pogon in vrhunski zvok motorja. Sopotnika (če ni ljubitelj dirkanja) raje pustite doma.

- **Moč:** 177 kW (241 KM)
- **Pospešek od 0 do 100 km/h:** 6,2 s
- **Cena:** 9.625.190 SIT



### Jaguar XKR Convertible

E-type je za vedno mrtev, toda XKR nudi dovolj, da sodobniki podoživljajo svoje nekdanje E-type. Športnik je tradicionalno angleški, R v imenu pomeni še več moči, največ zamer pa gre (preveč Fordovsko) notranjosti. Toda z dooolgim motornim pokrovom in z divjo mačko na nosu ostaja edinstven.

- **Moč:** 267kW (363KM)
- **Pospešek od 0 do 100 km/h:** 5,3 s
- **Cena:** 22.653,675 SIT



### Lotus Elise

Res je, da ima le 122 KM, kar vam ne bo takoj dvignilo pritiska in ustvarilo potnih rok. Vendar pa je težak le 670 kilogramov, kar ob sredinsko nameščenem motorju, zadnjem pogonu in višini, ki se ustavi ob izpušnih sistemih drugih avtomobilov, poživi duha in telo. Elise je z aluminijasto osnovo, poliestrsko karoserijo in brez pomoči serva (volan in zavore!).

- **Moč:** 88 kW (122 KM)
- **Pospešek od 0 do 100 km/h:** 5,7 s
- **Cena:** 32.880 evrov



### Mazda MX-5

Ima dobra motorja, fantastičen menjalnik s kratkimi gibi prestavne ročice, odlično podvozje in zadnji pogon. Seveda lahko izbirate med 1,6-litrskim motorjem, kjer boste šarmirali s kabrioletsko klasiko, in 1,8-litrskim, ki s 140 KM, z zaporo diferenciala in s šeststopenjskim menjalnikom ponuja zvrhano mero užitkov.

- **Moč:** od 81 do 107 kW (110-146 KM)
- **Pospešek od 0 do 100 km/h:** 9,7 s do 8,4 s
- **Cena:** 3.541.000 do 5.039.000 SIT



### Mercedes-Benz CLK Cabriolet

V Stuttgartu so projekt preobrazbe iz kupeja v kabriolet zaupali podjetju Karmann in priznati moramo, da so se dobro odločili. CLK Cabriolet ohranja svoj elegantno-športen videz tudi takrat, ko njegovo notranjost prekriva platnena streha. Dobra stran: pestra izbira motorjev. Zanimivost: edini MB kabrio s platneno streho.

- **Moč:** 120-255 kW (163-247 KM)
- **Pospešek od 0 do 100 km/h:** od 0 do 100 km/h: 10,5 s do 6,2 s
- **Cena:** 10.700.000 do 16.400.000 SIT

# oglas



### Mercedes-Benz SL500 & 55 AMG

Čista špica - vsakič vznemirja cena. No, tudi oblika je prepoznavna in motorne zmogljivosti porajajo sanjarjenje. Tehnični opisi s perspektiv pa so kot sladkorni posip na krof, polni hvale in presežnikov. Mi tega avtomobila nismo ocenjevali in ne vozili, zato ostajamo zadržani in ne ponujamo niti komentarja. Imamo pa na koncu jezika, da kaže prej pogledati v Zuffenhausen. Tam so pol centa lažji in nimajo elektronskih blokad.

- Moč: 225-350 kW (306 do 476 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 4,7 s
- Cena: 28.489.378 do 37.420.940 SIT



### Mercedes-Benz SLK

Nastal je ravno ob prelomu (takrat) Daimler-Benzove filozofije: iz togo konzervativnega v mladostno neobremenjeno. In z izjemo nekaj oblikovnih detajlov še vedno deluje sveže. Poreklo zagotavlja natančno izdelavo, široko paleto mehanike, dobre vozne lastnosti, precej uživaštva, uporabno (prva novodobna trda pomična streha!) karoserijsko zasnovo - in ne ravno nizko ceno. Po izkušnjah s ceste se v njem bolje počutijo dame kot gospodje.

- Moč: 120-260 kW (163-354 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 8,2 s do 5,2 s
- Cena: 8.712.317 do 16.044.994 SIT



### Opel Astra Cabrio

Vas moti dejstvo, da so kabrioleti navadno namenjeni le dvema potnikom? Ne obupajte! Astra Cabrio je narejena za štiri. Zrisali in izoblikovali so jo v italijanskem oblikovalskem studiu Bertone in če jo že nestrpno pričakujete, naj vas pomirimo. Z letošnjim letom je na voljo tudi pri nas. Kot zanimivost pa še to: v najdražji različici je električno pomični strehi mogoče ukazovati na daljavo.

- Moč: 74-140 kW (101-190 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 13,0 s do 7,5 s
- Cena: 5.099.000 do 6.776.000 SIT



### Opel Speedster

Nosi podpis Lotus in je sinonim za hormonsko terapijo. Mehaniko in potnika nosi tehnično zanimivo aluminijasto korito, motor za hrbtom je malce šibak. Oglašanje menjalnika je ekstaza. Poglejte iz aluminija izrezane ročice šip, gumb ob digitalni armaturni plošči znamke Stack, ki so kot češnja na smetani. Vstopanje pod nizko streho je naprežanje pred orgazmom.

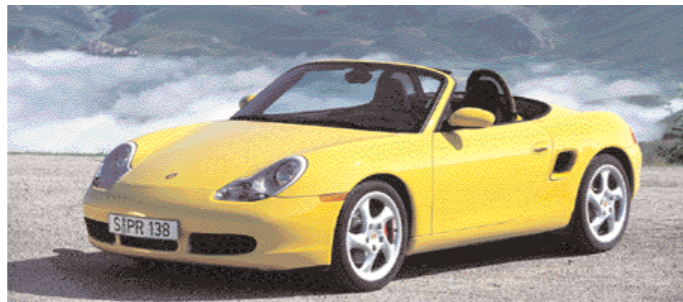
- Moč: 108 kW (147 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 7 s
- Cena: 7.999.990 SIT



### Peugeot 206 CC

Živčnost ob prihodu Peugeota 206 CC se še vse do danes ni pomirila. Mali kabriolet, ki se lahko nemudoma prelevi v kupa, je navdušil mnoge, predvsem pa predstavnice nežnejšega spola. Toda »Pežojček« navdušuje tudi z odlično lego, in če k temu prištejemo še vablivo ceno, se res ne smemo čuditi njegovemu uspehu. Slišali smo, da je imela električna streha težave.

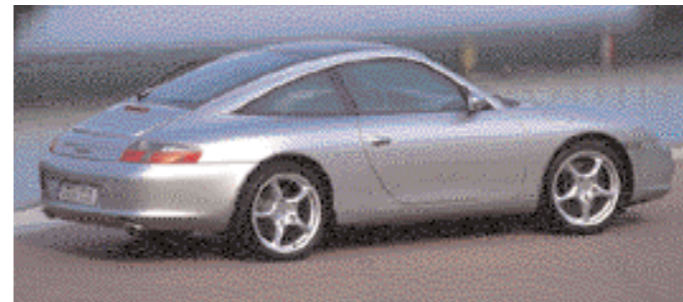
- Moč: 80-100 kW (109-136 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: od 0 do 100 km/h: 11,2 s do 9,3 s
- Cena: 3.223.000 do 3.495.000 SIT



### Porsche Boxter/Boxster S

Ljubitelji Porschejev z malo tanjšo denarnico so z Boxsterjem dobili dvosedežno vstopnico v svet te nemške znamke. Boxster je sicer udoben, a predvsem športnik. Ima sredinski motor in zato dobro razporeditev mase ter nevtralno lego na cesti. Ampak če želite več konjev, imajo pri Porcheju na voljo tudi modele, ki zagotavljajo več vetra v lasih.

- Moč: 162-185 kW (220-252 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 6,6 s do 5,9 s
- Cena: 11.558.681 do 13.487.418 SIT



### Porsche 911 Carrera Cabriolet/Targa

Ko človek osebno (v denarnici) dozori, se utegne z razlogom ozirati za izdelki z imenom slavnega Ferdinanda. Tisti, ki mu zdravje še vedno služi, bo brez oklevanja pogledoval za Cabrioletom, preostali se bodo vrteli okrog Targe, ki je v tem trenutku najboljši kompromis med kupejem in kabrioletom. Manufakturni izdelek, ki ga bo na cesti prepoznal skoraj vsakdo. Upravičeno!

- Moč: 235 kW (320 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 5,2 s do 5,7 s
- Cena: 21.260.949 / 20.446.847 SIT



### Renault Mégane Cabrio

Največja pomanjkljivost kabrioletov je previsoka cena. Zato je Mégane Cabrio eden najbolj prodajanih, saj se njegova cena začne pri dobrih 3,6 milijona SIT. Za to ceno dobite štiri sedeže, predvsem pa električno pomično streho. Pritisnete na gumb in pospravljanje strehe se lahko začne. Méganu Cabriu lahko zamerimo le preveliko podobnost z drugimi različicami Méganov.

- Moč: 70-103 kW (95 KM do 140 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 11,9 s do 8,6 s
- Cena: 3.660.000 do 5.077.000 SIT



### Toyota MR2

Tale roadsterček utegne prepričati tudi najbolj zadržane nasprotnike izdelkov z Daljnega vzhoda; razen porekla (pa še to le pogojno!) namreč nima slabe lastnosti. Položaj za volanom je zelo dober, pogonska mehanika je odlična, izdelava brezhibna, sloves (ne)pokvarljivosti edinstven, pogonska zasnova (sredinski motor) radovednost vzbujajoča ... Prava igrača za v dvoje!

- Moč: 103 kW (140 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 7,9 s
- Cena: 5.968.594 SIT



### Rover MG

Klasika, za katero se ozirajo vsi. Prikupne karoserijske oblike, sredinsko nameščen motor in zadnji pogon so zagotovilo, da vam na cesti ne bo nikoli dolgčas. Predvsem brhke mladenke bodo tudi odkrito občudovale, moški del prebivalstva pa ... Povsem nova je različica TF, ki naj bi popravila nekoliko slabši vtis o kakovosti izdelave prejšnjega MGF. A za to morate v tujino.

- Moč: 85-140 kW (115 do 190 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 9,8 s do 7,6 s
- Cena: 19.300 do 33.400 evrov (v Sloveniji ni naprodaj)



### Volvo C70 Convertible

Šport in veter v lasih po švedsko. C70 je tudi v kabrioletski izvedbi tipičen Volvo. 240 konjev pod motornim pokrovom in zelo trdo podvozje v kombinaciji z dobro lego na cesti vozniku sicer nudita precej užitka, se pa utegnejo pritoževati potniki. V tem primeru gre za avtomobil, namenjen predvsem ljubiteljem Volvov, ki so pogrešali piš vetra.

- Moč: 120-176 kW (163-240 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 9,9 s do 7,5 s
- Cena: 10.455.878 do 11.723.887 SIT



### Westfield

Še vedno obstaja možnost okusiti slasti, ki jih je dolga leta omogočal slavni Lotus Seven. Po zasnovi skoraj enak avtomobil poganjajo sodobni motorji, daleč največji čar pa je opazovanje (prednjih) koles med vožnjo. Zlitje človeka in stroja! Westfield je eden od dokazov, da se lahko zaljubiš v avtomobil brez servoojačevalnikov (volan, zavore), prtlačnika, strehe, klimatizacije ...

- Moč: 85-147 kW (116-200 KM)
- Pospešek od 0 do 100 km/h: 6,6 s do 4,4 s
- Cena: ne utrujajte, to je butična proizvodnja