

KRATEK TEST - ROVER 75 2.5 LITRE CONNOISSEUR



Rover in gentleman

Gospod z brezhibno, na kratko ostriženo in v natančno prečko počesano pričesko in s še bolj natančno zlikano obleko ter z obveznim metuljčkom stopi v Roverjev salon. Brez besed stopi k Petinsedemdesetici, pokaže nanjo s sprehajalno palico in reče: »Full optional, please.«
In doda: »Make it green. British green.«

Testni Rover ni bil britansko zelen, sploh ni bil zelen, ampak to je še najmanj pomembno. Tudi pravljica se je žal preredko začela takole. Pa bi se pravzaprav morala. Rover 75 je zelo dober avtomobil. Pravzaprav je najbrž najboljši Rover v zadnjih dveh desetletjih. Toda Rover 75 je doletelo tisto, kar bi mu le redkokdo privoščil. Politika.

Zgodba je zdaj že neštetokrat premlata in niti ne sodi v tale okvir, je pa lep primer, kako se nekemu avtomobilu lahko zgodi krivica. Ni prav dosti avtomobilov na svetu, za katere bi si upal trditi, da bi bil, če bi bil lastnik takšnega avtomobila, pripravljen spremeniti slog oblačenja in obnašanja. Rover

75 s svojim britanskim šarmom kar sili v to. Biti gentleman in obnašati se kot tak, je izključno lepa čednost.



Motor: ob dobrih zmogljivostih je lahko tudi dokaj skromen pri porabi.

Rover 75 ni namenjen mladim in vihravim lastnikom; umirjeni gospodje, morda tudi dame, se bodo v njem počutili veliko bolj domače. Za to so poskrbeli tako Roverjevi

Ostrej emu olesu ne bo u lo sorodstvo z Beemvejem.

kot Beemvejevi snovalci. Brez dvoma ves imidž temelji na obliki, in to v enaki meri na zunanosti kot na notranosti. In tu jim je brez dvoma uspel veliki met. Rover 75 mora biti natančno takšen, kot je. Zunaj in znotraj.

Iz oči v oči



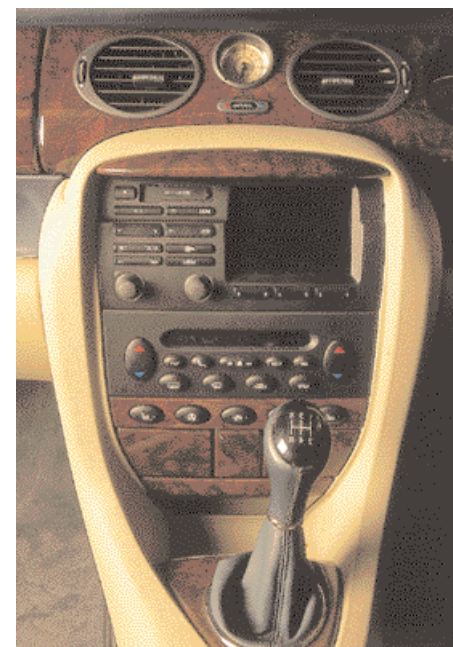
FOTO: VINKO KERNC

Avto, ki je pritegnil mojo pozornost s svojo eleganco, barvo in obliko. Ko sedeš vanj, začutiš udobje in prostornost. Usnjeni, udobni, v vse smeri nastavljeni sedeži - vse električno. Volan nastavljen - v vse smeri. Armaturna plošče elegantna - vsa v lesu. Tam na njeni sredini tv zaslon - za gledanje filmov ali pa le za spremljanje novic; seveda le v mirovanju. Tudi vožnja Roverja 75 - udobje. Skratka: avtomobil bo zadovoljil še tako zahtevnega kupca. Koga vidim v njem? Poslovneže, brez dvoma. Prav mladih ljudi pa niti ne; se mi zdi, da moraš biti za Rover 75 zrel človek.

Janja Zupan

Z uporabnikovega stališča ima Rover 75 nekaj prav prijetnih lastnosti; zvok motorja je prijeten in notranost je vse do največje hitrosti prijetno tiha. Arhaični, pretežno ovalni merilniki z bež podlago in na masivni leseni podlagi dajejo občutek visokega luksuza. Tudi barvna kombinacija je kaketna: zunanaj sinje modra, znotraj temno modro usnje z bež vložki, ob tem pa le malo črne plastike in obilo temnega lesa. Rover 75 je res avtomobil, v katerega sem vsako jutro sedel z veseljem.

Rover 75 pa ima tudi nekaj tistih napak(ic), ki lastnika prisilijo, da se z njim ukvarja; krom na odbijačih je po polovici leta že neelegantno bledele, Roverjev znak s



Komunikacijski blok: dober dan, BMW.



Merilniki: ko se srečata zgodovna in prihodnost.

preproge pred sovoznikom se je odlepil in voznikov sedež je med vožnjo (prosim, brez namigovanj!) škripal. Nekako nenavadne trde stopalke tudi niso ravno elegantna rešitev in speljevanje z mesta, še posebej, ko je motor mrzel, ni prijetno; ali avtomobil cuka ali pa so vrtljaji previsoki. To, da se na testnem avtomobilu sploh ni dalo ugasniti žarometov, se pravi, da bi bile prižgane le pozicijske luči, pa je najbrž odločitev zaradi slovenske zakonske obveze za vožnjo s prižganimi žarometi ves dan. Pa vsaj po našem mnenju takšna električna vezava ni potrebna.

Pravzaprav je najbrž tole najbolj i Rover v zadnjih dveh desetletjih.

Ostrejšemu očesu ne bo ušlo sorodstvo z Beemvejem. Bavarski je akumulator in odličen komunikacijski blok (radijski sprejemnik, televizor, GPS) je zelo podoben tistim v Beemvejih. K zvoku, sliki in sprejemu nimam pripomb, ob tem sem se spraševal le to, čemu ni mogoče na veliki zaslon priklicati podatkov iz potovalnega računalnika.

Povsem v slogu je tudi tehnika pod ploščino. Podvozje se zdi posrečena kombinacija med udobjem in zanesljivostjo, kakršna pritiče limuzini tipa Rover 75. Lega na cesti je odlična, blaženje neravnin gosposko. Motor: Roverjev šestvaljnik, mrzel malce naga-ja v prostem teku, sicer pa je zelo dober. Čeprav ni ravno najzmogljivejši med podobno velikim izdelki, je brez dvoma Rover 75 z njim izredno hiter. Menjalnik: ročni. Avtomatika? Ne, ne, to ni dovolj »British«. Menjalnik in motor sta usklajena tako, da avtomobil doseže največjo hitrost v peti prestavi, pa vendar motorja ni treba priganjati do sicer nežnega prekinjevalnika pri 7000 vrtljajih v minuti. Zaradi dovolj velikega navora lahko prihranite kar lepo količino goriva, a ob tem le malo izgubite pri zmogljivostih, če pretikate pri okrog 5000 vrtljajih v minuti.

Škoda. Ko je bilo že videti, da je Rover našel pravo pot, mu jo zagode politika. Rover 75 je prva žrtev teh spletk, čeprav je odličen avtomobil, Britanec z dušo. In ob tem je še težje dajati nasvete. Kupujete avtomobil za crkljanje duše? Rover 75 je pravi!

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-90°, bencinski, nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,0 × 82,8 mm - gibna prostornina 2497 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 130 kW (177 KM) pri 6500/min - največji navor 240 Nm pri 4000/min - ročična gred v 4 ležajih - 2 × 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Siemens) - tekočinsko hlajenje 8,0 l - motorno olje 4,6 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,577; II. 2,022; III. 1,348; IV. 1,029; V. 0,809; vzratna 3,308 - diferencial 3,944 - gume 205/60 R 15 H (Nokian Hakkapelitta NRW)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, prečna vodila, poševna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prislino hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4745 mm - širina 1778 mm - višina 1427 mm - medosna razdalja 2745 mm - kolotek spredaj 1505 mm - zadaj 1505 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 1600 mm - širina 1490/1460 mm - višina 860-940/880 mm - vzdolžnica 890-1120/890-650 mm - prtljažnik (normno) 432 l - posoda za gorivo 66 l

Mase: prazno vozilo 1445 kg - dovoljena skupna masa 2000 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - poraba goriva (ECE) 14,0/7,2/9,7 l/100 km (neosvinčeni bencin O5 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	4,3 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	6,2 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	8,9 s	60	56,3 km/h
0-120 km/h:	12,6 s	80	75,8 km/h
0-140 km/h:	16,7 s	100	89,7 km/h
1000 m z mesta:	30,1 s	120	108,0 km/h
			(177 km/h)

Največja hitrost:

224 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 32,1 s (172 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 36,5 s (155 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 111,0 m

od 100 km/h: 46,5 m

Poraba goriva:

testno povprečje 15,4 l/100km

najmanjše povprečje 9,1 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB)	Okoliščne meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 13,5 °C
50 km/h	56 54 54	p = 1026 mbar
100 km/h	65 62 61	rel. vl. = 56 %
150 km/h	71 68 67	
Prosti tek	36	

KONČNA OCENA

Ne glede na vse dogajanje v zvezi z britansko znamko Rover je Rover 75 brez dvoma zelo dober avtomobil. Takle, z najzmogljivejšim motorjem in z vrhunsko opremo še posebej, sili iz sivega avtomobilskega povprečja. Kdor avtomobile kupuje in vozi s srcem in ob tem prisega na otoški imidž, bo z njim brez dvoma zelo zadovoljen.

- ☑ zunanji in notranji vi-dez
- ☑ glasna klimatska na prava in ventilator
- ☑ zvok motorja
- ☑ nima ročice ali utora za zapiranje pokrova prtljažnika
- ☑ zmogljivosti motorja
- ☑ drobne pomanjkljivo-sti
- ☑ tiha notranost
- ☑ imidž, kot bi moral biti
- ☑ imidž, ki ga ima, pa s samim avtomobilom nima nič skupnega

CENA: 8.750.379 SIT (Tehnounion Avto)