

Veliki test Volkswagen New Beetle Cabriolet 1.6

Dolivanje ...



Pri ljudeh je tako, da s časom vsaka še tako vroča stvar izgubi čar. Enako se dogaja tudi v avtomobilskem svetu, v katerem proizvajalci uporabljajo različne zvijače za spodbujanje prodaje. Ena od njih je osvežitev modela, druga je zamenjava vozila s povsem novim (naslednikom), tretja pa z novo karoserijsko izvedbo obstoječega modela nekje vmes med naštetima. Slednjo je po približno štirih letih življenja novega Beetla uporabil tudi Volkswagen in predstavil kabrioletsko različico modernega »Hrošča«. Njihov namen? Dolivanje svežega goriva na (pre)počasi goreč ogenj Beetlove prodaje.

Besedilo Peter Humar Foto Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič

Postopek zlaganja ali razpenjanja strehe je dovolj nezahteven. Potrebuje le nekaj ročnega vmešavanja (vklenitev strehe na okvir šipe pri razpenjanju oziroma sprostitve pri zlaganju), drugo pa je prepuščeno elektriki, ki svoje delo opravi zgledno hitro, v približno 15 sekundah.



Beetle je sicer leta 1998, ko je v povsem novi obliki in izvedbi zapeljal najprej na ameriške ceste, požel velik pozdrav in navdušenje med kupci čez lužo, ki so ga kupovali kot tople žemljice, toda na stari celini so ga sprejeli manj navdušeno. Razlog za to sta bili razmeroma visoka cena in opazno slabša uporabnost vozila (glede na kombi-muzinskega brata Golfa). Pri Volkswagnu upajo, da bodo z novo pridobitvijo to spremenili.

Nahrbtnik

Novi Beetle Cabriolet deluje na pogled enako ali celo še skladneje kot njegov brat s »pravo« streho. Lok razpete strehe se brez prekinitev ali lomov linije zlije v zadek vozila. Ko streho zložite, je celoten avtomobil sicer še vedno videti dokaj skladen, le zložena streha, nameščena kar malce vsiljeno nad zadkom, rahlo skazi kabrioletske poteze.

Že navaden Beetle najbolj pregleden avtomobil pod soncem, kar še toliko bolj velja za njegovo kabrioletsko različico. Ob razpeti strehi sta namreč zadnja stebrička C izredno široka in kot taka močno omejujeta pregled nad dogajanjem za in ob avtomobilu. Preglednost vstran se sicer opazno popravi, ko snamete streho (ni več ogromnega stebrička C), a zato ni nič boljši pogled nazaj, ker ga še vedno zelo omejuje zložena streha, nameščena visoko nad zadkom.

Zlaganje strehe

Zlaganje ne zahteva pretirane izobraževanja, saj je sistem zasnovan preprosto. »Pospravljanje« strehe se začne z ročno razklenitvijo strehe od okvira prednje šipe. To naredite z zasukom ročice in rahlim dvigom strehe. Od tu naprej je Volkswagen v testnem avtomobilu postopek prepustil doplačljivi elektriki (218.437 SIT), ki svoje delo opravi dovolj hitro (približno 15 sekund), da lahko zlaganje strehe opravite pri večini rdečih semaforiziranih luči. S tem pa vašega dela še ni konec, saj morate čisto na koncu s priročnim stikalom za hkratni pomik vseh štirih šip za čim manj vetra

še sicer rahlo spuščene šipe dvigniti do vrha ali za največ vetra povsem spustiti. Ko smo že pri vetru, je dobro omeniti še vetrno zaščito. Beetle v osnovi nima vetrne mreže, zato je prepiha precej, vsekakor pa je veter za daljše poti premočen, da bi pot minila brez glavobola. Zoper njega se zaščitite z vetrno mrežo, ki jo dobite le za doplačilo (68.722 SIT), a je vredna vsakega tolarja. Namestite jo tako, da jo pritrdite v dve luknjici v boku avtomobila in v režo na sredini naslona zadnje klopi. Ta postopek je dovolj nezahteven, da ne povzroča večjih preglavic. Omenimo le še kovinski palici, ki ju vtaknete v omenjeni luknji v boku vozila, s katerima pa lahko opraskate lak na okrasnem robu, pobarvanem v barvo avtomobila. Pozornost torej ne bo odveč.

Vožnja

Kaj pa vožnja? Ta mora biti glede na »prevetreno« zasnovo Beetla Cabrioleta sproščujoča in predvsem uživaška. Predvidevanja se že v prvem kilometru ali dveh potrdijo. Podvozje sedaj že skoraj pregovorno dobro blaži skoraj vse vrste cestnih neravnin in lukenj. Vzmetenje je sicer ustrezno prilagojeno povečani masi kabrioletske karoserije (dodatne ojačitve karoserije zoper njeno zvijanje) in kot tako tudi rahlo trše, kot je pri običajnem Beetlu ali še drugem bratu, Golfu, a kljub temu še vedno ne neudobno trdo.

Kabrioletska zasnova Beetla omogoča vse vrste vetra v lasih. Od močnega prepiha na vseh štirih sedežih prek manjšega in dokaj znosnega vetrčka, najnežnejše sapice do brezvetrja. Za prvo vrsto osvežitve morate vse šipe in vetrno mrežo spustiti oziroma odstraniti. Če želite manj vetra, dvignete vse bočne šipe. Če vam je bolj všeč sapica, namestite še vetrno mrežo in nekaj vetrca se bo prebilo le med naslonoma prednjih sedežev in do vrha potniških glav. Če pa vam ugaja vožnja povsem brez vetra, le povežite streho znova na svoje mesto in zagotavljamo vam, da tudi sapica ne bo prišla do vas. Ko je streha razpeta, je v primerjavi s ►



Vetrna mreža je enostavna za namestitev in zelo učinkovito zadržuje prepih zunaj kabine med vožnjo.



Ponjava za zaščito strehe tudi ni zahtevna za namestitev, a je bila njena vloga včasih pomembnejša kot danes. Takrat je namreč ščitila notranjost strehe pred umazanijo, danes pa se v vetru med vožnjo bolj »napihuje« kot pa ščiti streho.



Ročno morate le sprostiti streho iz »objema« okvira prednje šipe. Dodatna lučka opozarja, da je postopek zlaganja strehe v teku.

Stikalo za električni pomik strehe najdete ob ročici mehanske zavore med prednjima sedežema.





► kabrioleti s platneno streho tudi odlično poskrbljeno za zadrževanje hrupa zunaj kabine, saj večplastna streha odlično izolira notranjost vozila.

Če se vozite zgoraj brez in uporabljate vetrno mrežo, pa se pripravite tudi na plačilo davka. Ob vgrajeni vetrni mreži postane namreč Beetle Cabriolet dvosed, saj je na »mestu« zadnjih dveh potnikov nameščena mreža.

V testnem Beetlu Cabrioletu je pod prednjim pokrovom brnel že dodobra poznani 1,6-litrski bencinski štirivaljnik z največ 75 kilovati oziroma s 102 konjskima močema. Ta motor je, glede na nazivno moč in prostornino, druga stopnička v ponudbi. Druga stopnička pa običajno pomeni, da avtomobil ni tako podhranjen kot v primeru prve stopničke (pri Beetlu je to 1,4-litrski motor). Seveda pa z 1,6-litrskim motorjem tudi ni modri dirkač, a kilometre bo Hrošč 1.6 kljub temu nabiral dovolj hitro, če le zahteve niso prevelike. Po našem mnenju se ta motorček zelo dobro poda značaju tovrstnega avtomobila, saj ni preveč podhranjen, da bi bili na cesti v napoto

preostalemu prometu, hkrati pa ga tudi ne razganja od moči.

V službi oblike

Za Beetla bi lahko rekli, da je že skoraj vzor vsem drugim avtomobilskim proizvajalcem, kako narediti iz razmeroma uporabnega avtomobila, kot je Golf, nekaj tako (ne)uporabnega, kot je novi Beetle. Slednji je namreč zelo lep primer avtomobila, zasnovanega izključno z mislijo na obliko, pri tem pa je Beetle Cabriolet le še nadgradnja tovrstnega ravnanja. Tako je njegov prtljažnik v primerjavi z Beetlovim 209-litrskim zmanjšan še za dodatnih 8 litrov in znaša le še 201 liter. Da je slika še »popolnejša«, pa mora biti prtljaga razmeroma majhnih mer, saj jo boste le tako lahko stlačili skozi majhno odprtino v še manjši prtljažniček.

Obvezna oprema

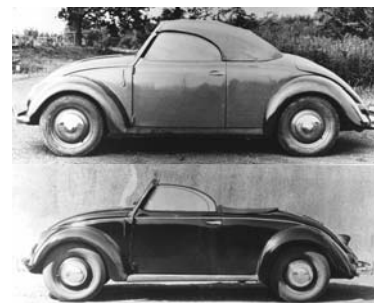
Da ne bo nesporazuma. Tu ne bomo razglabljali o zakonsko določeni obvezni opreми, ki jo mora imeti vsak avtomobil vedno s seboj, temveč predvsem o koristni »obvezni« opreми, za katero vsak kabrioletski navdušenec ►►

Zgodovina



Kdor misli, da je novi Beetle Cabriolet popolnoma nova Volkswagenova zamisel o Hrošču kot kabrioletu, se zelo moti. Današnji avtomobil namreč črpa navdih v originalu iz leta 1949, ko je podjetje Karmann, ki se je že takrat specializiralo za »rezanje« avtomobilskih streh, najavilo kabrioletsko različico (Typ 15) takrat izredno priljubljenega Hrošča.

Avtomobil je bil narejen na osnovi izvoznega modela (bolj prestižna notranjost, več kroma na zunanosti vozila) in se je že takrat postavljajal s triplastno streho, pomičnimi vsemi štirimi bočnimi šipami in veliko kroma povsod. O posebnosti triplastne strehe priča podatek, da je ne Mercedes-Benz, ne Triumph, ne Alfa Romeo, ne številni drugi podobni priznani avtomobili tistega časa niso premogli. Platnena streha je za tiste čase (in v primerjavi z nekaterimi roadsterji še danes) zelo dobro zvočno izolirala potnike pred hrupom okolice. Zanimivo je, da so kabrioletske Hrošče izdelovali izključno pri Karmannu in nikoli v Volkswagnovih tovarnah. V celotni zgodovini originalnega kabrioletskega Hrošča je bilo pri Karmannu izdelanih natanko 330.281 vozil. Od tega so originalni Ljudski vozovi zgoraj brez v Sloveniji le štirje.



Poleg Karmannovega kabrioleta je tudi Hebmüller izdeloval kabrioletskega Hrošča. Ta je bil dejansko dvosed z veliko bolj kupejevsko obliko platnene strehe, pri čemer je bil Hebmüllerjev Hrošč kabriolet dražji od Karmannovega.

Drugo mnenje

Aljoša Mrak Za Minijem je Beetle druga najboljša oživitev legendarnega avtomobila. In kabriolet je kot naročen za ta avtomobil: dovolj samosvoje oblikovan, z ogromno prostora na prednjih sedežih, s posebno barvo in - nenazadnje - s ceno, ki ga dela ekskluzivnega. Za počasno življenje z vetrom v lasih mu oprostim tudi lenoben motor.

Matevž Korošec Dobra zamenjava! Beetle Cabriolet je precej bolj opazen, »trendovski« pa tudi prostornejši kot Golf Cabrio. Udobno lahko namreč sprejme tudi do štiri odrasle potnike. Če se le ne odpravljajo na daljši dopusti. Ampak če mu kaj resnično zamerim, so to notranje obloge vrat. V sivi barvi namreč delujejo približno tako suhoparno kot pri japonskih avtomobilih nižjega cenovnega razreda. V avtomobilu za krepkih 5.000.000 tolarjev pa se to pač ne spodobi.

Dušan Lukič Takole: gospodom, ki so bili pri Volkswagnu zadolženi za togost Beetlove karoserije, bi svetoval krog ali dva z recimo Mazdo MX-5. In oblikovalca, ki je v kabriolet na sedeže nataknil črno usnje, bi nanje posadil z golo ritjo - potem, ko bi avto z odprto streho za 15 minut pustil na poletnem soncu. Da si za vedno zapomni ...

Vinko Kernc Meni se zdi, da smo se (in to, ironično, ravno od Nemcev) že preveč navadili na racionalizem. Saj ne, da bi imel kaj proti, ampak vsako pretiravanje je nesmiselno. Zato pozdravljam Beetla Cabrioleta, čeprav mi osebno ni toliko všeč, da bi o njem sanjaval, je pa dovolj drugačen, da je prepoznaven. Velikost kovčka in preglednost nazaj pa sta močno v službi imidža. Bravo.

► ve, da je brez nje življenje s kabrioletom vsaj manj užitvaško, če ne celo težko.

Tako se vsakdo, ki se še nikoli ni peljal s kabrioletom popoldne, ko na nebu ni oblaka, še vedno sprašuje, čemu klimatska naprava, če pa ima avtomobil zložljivo streho. Najprej zato, ker je pod vročim soncem veliko bolj vroče kot v senci strehe. Drugič pa zato, ker se skozi platno prebi-

je precej več vročine kot skozi pločevino in se zato kabrioletska kabina še hitreje segreje kot recimo limuzinska. Torej je klimatska naprava že ena od »obvezne« kabrioletske opreme. Druga je že omenjena vetrna mreža, tretja pa usnjeno oblazinjenje. Usnje je resnično zelo dobrodošel dodatek s seznama doplačil, saj je veliko lažje za vzdrževanje in čiščenje kot blago.



Originalni, doplačljivi izmenjevalnik za 6 CD-jev je nameščen v oporo za roke spredaj.



V 201-litrski prtljažnik boste tlačili prtljago skozi razmeroma majhno odprtino prtljažnika.



Če sta stikali v zadnjem delu vrat »odklenjeni«, lahko pokrov za gorivo odprete tudi med vožnjo.

Zgoraj brez

Dobrih 5 milijonov za Beetla Cabrioleta 1.6 ni malo denarja. In če pri tem upoštevamo še dejstvo, da je zelo smotno doplačati tudi za zelo koristno klimatsko napravo, dobrodošlo vetrno mrežo in uporabniku prijaznejše usnjeno oblazinjenje, potem se ta številka povzpne že na krepkih 5.856.000 SIT. Za vse malo bolj razvajene, ki si bodo zaželeli še električno pomične stre-

he, pa bo skupen znesek znašal že več kot 6 milijonov tolarjev. Vsekakor veliko denarja za, s stališča uporabnosti, neuporaben avtomobil. A kot vedno doslej tovrstnega avtomobila ne bodo kupovale mlade družine, temveč premožnejši posamezniki, ki si želijo predvsem svobode, užitka in pozornosti povsod, kjer se pojavijo. In verjemite nam, pozornosti vam z Beetlom Cabrioletom ne bo manjkalo. ■

Volkswagen New Beetle Cabriolet 1.6

avto
magazin

CENA: [Porsche Slovenija]
OSNOVNI MODEL: 5.085.075 SIT
TESTNO VOZILO: 6.640.314 SIT

Moč: 75 kW (102 KM)
Pospešek: 14,4 s
Največja hitrost: 179 km/h
Povpr. poraba: 8,5 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prerjavanje, mobilna garancija

Predvideni redni servisi:

menjava olja na 15.000 km
sistematični pregled na 30.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	73.185	obvezno zavarovanje (2):	486.600
material:	87.807	kasko zavarovanje (2):	1.183.800
gorivo	1.610.750		
gume (1):	969.600	Skupaj:	9.151.742
izguba vrednosti po 6 letih:	4.740.000	Strošek za prevoženi km:	91,5 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 6 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-80 km/h:	9,2
0-100 km/h:	14,4
0-120 km/h:	21,2
0-140 km/h:	31,1
1000 m z mesta:	35,6 (145 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	13,8
80-120 km/h (V.):	20,4

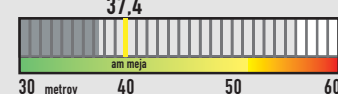
Največja hitrost 179 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 7,7
največje povprečje 10,5
skupno testno povprečje 8,5



Trušč v notranjosti dB
Prestava III. IV. V.
50 km/h 56 55 56
90 km/h 66 64 64
130 km/h 68 68
Prosti tek 36

Zavorna pot m
od 100 km/h:
(AM meja 40 m) 37,4



Napake med testom

- poškodovana plastika na ročici mehanizma za sprostitvev zložljive strehe

Zmogljivosti:

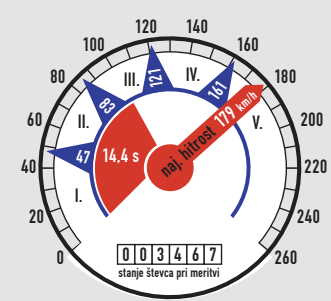
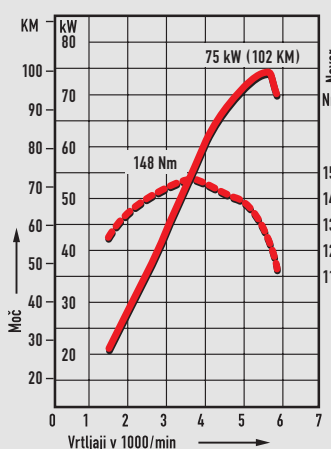


Diagram motorja:



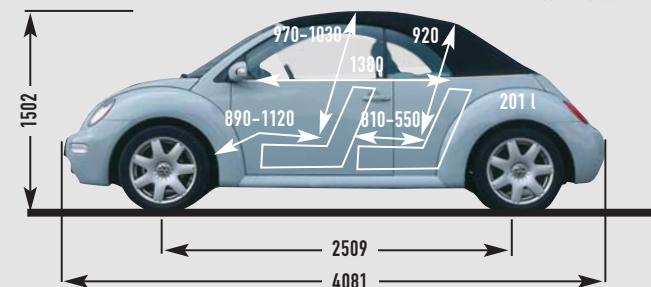
Užitek v vožnji:

Ni najhitrejši, je pa (lahko) med najbolj prevetrenimi. To pa je tudi najpomembnejše v kabrioletu.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 81,0 × 77,4 mm - gibna prostornina 1595 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 75 kW (102 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,4 m/s - specifična moč 47,0 kW/l (63,9 KM/l) - največji navor 148 Nm pri 3800/min - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,780; II. 2,120; III. 1,460; IV. 1,090; V. 0,880; vzvratna 3,600 - diferencial 4,240 - platišča 7J × 17 - gume 225/45 R 17 W. kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 30,8 km/h. **Voz in obese:** kabriolet - 2 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedezema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1292 kg - dovoljena skupna masa 1740 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 600 kg - obremenitev strehe ni dovoljena. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 179 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,3 s - poraba goriva (ECE) 10,5/6,0/7,7 l/100 km.

Mere: vse mere so v mm



Zunanje mere: širina vozila 1724 mm - kolotek spredaj 1506 mm - zadaj 1487 mm - rajdni krog 10,9 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1420 mm, zadaj 1140 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 460 mm, zadnja klopa 430 mm - premer volanskega obroča 385 mm - posoda za gorivo 55 l.



Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS - EBD - ESP - servo volan - 4 × vzglavnik - 4 × tritočkovni varnostni pas - električni pomik vseh šip - ogrevana (prava) zadnja šipa - radijski sprejemnik

KOLIKO STANE

SIT

Dodatna oprema	
Klimatska naprava	275.296
Izmenjevalnik CD-jev	124.763
Sistem za pomoč pri parkiranju	109.218
Vetrna mreža	68.722
Tempomat	47.860
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	46.000
Prednji smernik	7.800
Prednja meglenka	42.600
Prednji odbijaj	94.800
Okrasna maska	20.800
Prednja šipa	120.800
Znak	5.800
Prednji blatnik	60.700
Zadnji odbijaj	94.800
Zunanje ogledalo	48.800
Lahko platišče 17"	116.500

Tabela konkurence

Model	Volkswagen New Beetle Cabriolet 1.6	Citroën C3 Pluriel 1.6 16V SensoDrive	Volkswagen New Beetle 1.6
motor (zasnova)	4 -valjni - vrstni	4 -valjni - vrstni	4 -valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1595	1587	1595
največja moč (kW/KM pri 1/min)	75/102 pri 5600	80/109 pri 5750	75/102 pri 5600
največji navor (Nm pri 1/min)	148 pri 3800	147 pri 4000	148 pri 3800
dolžina × širina × višina (mm)	4081 × 1724 × 1502	3934 × 1700 × 1563	4081 × 1724 × 1498
največja hitrost (km/h)	179	185	179
pospešek 0-100 km/h (s)	12,3	11,6	11,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,5/6,0/7,7	8,3/5,5/6,6	10,3/5,9/7,5
cena osnovnega modela (SIT)	5.085.075	3.712.000	3.922.727

HVALIMO IN GRAJAMO

- da je Beetle postal kabriolet
- podvozje
- splošna ergonomija
- učinkovitost vetrne mreže
- hitrost »strešne elektrike«
- prostornost spredaj

- prostornost zadaj
- »nahrbtnik« pri odprti strehi
- cenenost sive plastike v spodnjem delu kabine
- cena
- nerodna namestitvev stikal za šipe
- neodzivnost motorja pri speljevanju

ocena

Zunanost [15]	14	Volkswagnova kakovost izdelave zagotavlja natančne in enakomerne stike pločevine in plastike. Kabrioletski Hrošč se zdi še skladnejši od običajnega.
Notranost [140]	102	Kot popolnoma »pločevinasti« Beetle je tudi kabriolet spredaj že skoraj čarovnik z višinsko prostornostjo, zadaj je pesem seveda zelo drugačna. Ergonomija je dobra, motiljo le nerodno nizka postavljena stikala za pomik šip.
Motor, menjalnik [40]	27	Motor ni ravno tehniški dragulj motoroznanstva, a se Beetlu Cabrioletu dobro poda. Menjalnik je s petimi prestavami dobro preračunan, a se na trenutke malo preveč upira pretikanju.
Vozne lastnosti [95]	74	17-palčna obutev na Beetlu ni le modni dodatek, ampak koristi tudi voznim lastnostim. Volan je tako bolj odziven in komunikativen, kar velja tudi za lego. Občutek na stopalki zavore je dober in povratno poveden.
Zmogljivosti [35]	20	Beetle Cabriolet 1.6 nikakor ni modri dirkač, bo pa tako motoriziran zagotovo več kot zadovoljivo služil svojemu lastniku in večini njegovim zahtevam.
Varnost [45]	32	V preskusnih trčenjih se je tudi pri kotaljenju zelo dobro izkazal. Najbolj moti izredno slaba preglednost vozila, zaradi katere se vam bo zagotovo izostri šest čut. Zavorna pot s 37,4 metra vzbuja občutek varnosti.
Gospodarnost [50]	33	Nakup ne bo poceni, a bo tudi izguba vrednosti zaradi Hroščevega imidža predvidoma dokaj majhna. Garancijska zagotovila obljubljajo veliko, poraba goriva pa je dovolj umirjena, da denarnica ne bo preveč trpela.

Skupaj 302

OCENA avto
magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5