

„Auto Motor und Sport“,
ZR Nemčija

VW KABRIOLET ZA V NARAVO NE ZA PUSTOLOVŠČINE

Strisedežni Volkswagnov kabriolet, ki se je leta 1950 pojavil na tržišču, kljub številnim dobrim lastnostim cvete naskrivaj. Deloma sta krivi pičila reklama in konkurenca v lastni hiši. Pri Karmanu v Osabrücku namreč že trinajst let nastajajo mnogo bolj športni — vsaj na oko — modeli gha. Tako povpraševanje po kabrioletih VW ni veliko in tovarna jih izdeluje le po naročilu.

Odpri hrošč je, z izjemo ojačenj v dnu vozila in zložitve strehe, do podrobnosti podoben zaprtemu, tako da kupec lahko računa z vsemi prednostmi in pomanjkljivostmi drugih volkswagnov. Hrošče stopese izdelujejo samo z 1,5-litrskim motorjem, ki pa s 44 KM (DIN) pri 4000 vrtljajih na minuto resda ni živahen, pa vendar ima avto zadovoljive pospeške in največjo hitrost. Ker ima kabriolet, tudi kadar je zaprt, nekoliko večji zračni upor in je za kak stot težji od limuzine, so tudi vozne zmogljivosti nekoliko slabše. Naš testi avto je imel tristopenjski polavtomatski menjalnik, ki sam po sebi nekoliko poslabša pospeške in največjo hitrost. Tako kabriolet — z avtomatiko — pelje najhitreje približno 120 kilometrov na uro, pospeški pa so komajda boljši kot pri volkswagnu 1200.

Pravi hrošč — tudi brez klobuka

Pa je vendar bolje, kot bi človek nič. Največ zaslug za to gre volkswagnovi karoseriji. V nasprotju z dražjimi kabriolet razreda fiat 850 spider in austin sprite volkswagnov kabriolet ne zbuja nikakršnih športnih vtisov. Zdi se prijeten in udoben, in tako tudi pelje, kar pogosto — zlasti z odprto streho — nudi obličje veselja. S prostorom ni več stitnosti kot v hrošču limuzini. Za kabriolet veliko prostora je skupaj s pomirjajočo solidnostjo

tega osemnajst let starega avtomobila dovolj velik razlog, da kabriolet VW sploh še prodajajo.

Ravnanje s streho je preprosto, izdelana pa je iz neobčutiljivega gumiranega platna, ki zdrži tudi večletno ponebovanje pod cestnimi svetilkami. Tudi z notranje strani je streha izdelana natančno in okusno. Videti ni nobene sledi kovinskega ogrodja, robovi pa se na vetrono šipo in stranska okna prilagajo tako natančno, da tudi v najhujšem nalivu ni strahu pred poplavo. Streho držita dve zapori. Odpirate jo tako, da s kratko ročico odprete zapori in potisnete streho nazaj, zatem pa jo pokrijete z zaščitno prevleko.

Odprta streha zakrije zadaj veliko vidnega polja, tako, da je pregled nazaj nemogoč. Tudi zadnje ogledalo ne zadošča za lahko parkiranje in vožnjo po avtomobilski cesti. Pri zaprti strehi pa je zadnje okno še dovolj veliko, da zadošča za opazovanje prometa za vozilom.

Vozniku se ni treba bati ropota, ki je sicer pomanjkljivost mnogih odprtih avtomobilov. Tudi na vožnji po cestnih neravninah vozilo ostane mirno; niti streha niti vrata ne povzročajo ropota. Pač pa se na slabi cesti armaturna plošča in vrata zatresejo, ker ni opore, ki jo pri navadnih hroščih daje streha. Na gladki cesti o tresenju ni sledu.

Notranja oprema kabrioleta se v bistvu ne razlikuje od opreme limuzine, pač pa je mogoče predaček za drobne predmete na armaturni plošči zakleniti, zadnja stranska okna pa je moč spustiti v karoserijo. Kot v limuzini so na voljo sedeži iz tkanine ali pa iz umetnega usnja. Čeprav manj prijetni so sedeži iz umetnega usnja bolj priporočljivi — vsasih se uleje ploha, in preden voznik pride do svojega avtomobila, je lahko v njem že pra-

va poplava, ki seveda sedežem iz tkanine prav nič ne godi, umetno usnje pa se na vočo požvižga.

Nagajivi veter

Ce izvzamemo omenjeno nagnjenje k tresenju na slabih cestah, je kabriolet v vsakdanjem prometu prav tako uporaben kot limuzina. In k temu morate pristihi veseliti z vožnjo pod milim nebom, užitek, za katerega morate pri večini drugih odprtih avtomobilih plačati veliko dodatkov.

Hroščev motor tudi pri odprti strehi več — 70.000 izvodov — naj bomo še bolj izvodih, srbskohrvaškega »Autaa« pa precej nja z več kot 120 kilometri na uro v odprtem avtomobilu ni več užitek, opravičuje majhno hitrost — 110 kilometrov na uro — ki jo doseže hrošč z zloženo streho spodbuja športne vožnje. Ti do vožnjo. Zračni vrtinci že pri hitrosti nad 70 kilometrov na uro sopotniki dvigajo kriolo, in prosto ležeči papirnati predmeti sami od sebe zapuščajo vozilo. Pri hitrejši vožnji imata pravo veselje z vožnjo pod milim nebom le še potnik na prednjih sedežih, kajti tistega, ki sedi na zadnjih sedežih, veter kmalu snapihnee, in brez primerne obleke vožnja kmalu postane neprijetna.

Pač pa je nadvse prijetna vožnja po neprometnih podeželskih cestah med travniki in gozdovi, in potniki — kot bi se vozili z motornim kolesom — vidijo stvari, ki na vožnji z limuzino ostanejo skrite. Ob vdihavanju čistega zraka med gozdovi in ob prijetnem vonju polj in kmetij, ki vzburi nosnice, je dodatna cena za kabriolet kmalu pozabljena.

Denar — 1500 DM — za katerega namesto zaprtega 1,5-litrskega hrošča dobite kabriolet, je za ljubitelje vožnje na prostem dobro naložen, če hoče kljub temu imeti prostor za štiri osebe.

Seveda kabriolet VW ni voz za športno izživljanje. Kabriolet VW je soliden avto, ki ne potrebuje mnogo popravil in je kot nalašč za voznika, ki pri vsej ljubezni do ozona ne išče pustolovščin.

