

Ne kupujte dizla!



Zima že pošteno trka na vrata, vendar to še ne pomeni, da se bo treba od kabrioletov posloviti. Če razmišljate o takšnem Audiju, kot je bil testni, le pogumno.

► V Ingolstadt se potrudili in letos svojim vetra željnimi kupcem ponudili tudi najmanjši model z zlozljivo streho. Ampak kot to je zanimivo, da ta ni kovinska, kot je danes v modi, ampak platnena. Takšna, kot smo jih bili vajeni nekoč. No, skoraj takšna.

Če gledamo na Audijevo odločitev s stališča izkoristka prostora v zadku, potem je nedvomno pravilna. Platnena streha prav v nobenem primeru ne vpliva na velikost prtljažnega prostora. In to je zagotovo spodbuden podatek. Prtljažnik je vedno enako velik (streha se samodejno zloga v poseben 'predal' nad njim), dvostopenjsko povečljiv (levi in desni del naslonjala se podirata



ločeno) in z dovolj veliko vratno odprtino, da vanj lahko pospravite tudi nekoliko večje predmete. Dobra stran Audija A3 zgoraj brez je tudi, da ponuja štiri sedeže. In to popolnoma pravih mer. Če ste pripravljeni

besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič

doplačati za opremo Ambition, pa so oblačeni še v usnje ter spredaj dovolj školjkasti in hkrati udobni, da je sedenje v njih v vseh pogojih vožnje prijetno.

Ampak vrnimo se k strehi. Da je platnena, ni prav nič slabega. Audijevi inženirji so staknili glave in jo razvili do te mere, da se lahko povsem spodobno kosa s podobnimi kovinskimi. Izolacijsko (toplotno in zvočno) lahko rečemo, da skoraj ni opaziti razlik, čeprav dejstva, da sedite v kabrioletu A3, ne more skriti. Ampak to tudi ni bil Audijev namen. Konec koncev, zakaj pa si človek kupi kabriolet? Šipa zadaj je steklena in ogrevana, kar je še en spodbuden podatek. Čeprav drži, da skoznjo zaradi relativno majhne površine ter varnostnih lokov in zglavnikov zadaj ne boste videli prav veliko. Toda to so v Ingolstadt rešili na drugem koncu: z velikimi vzvratnimi



| Audi A3 Cabriolet 1.8 TFSI (118 kW) Ambition

ogledali in akustičnim sistemom za pomoč pri parkiranju, ki ga toplo priporočamo.

Velika prednost platnene strehe pa je čas, ki ga potrebuje za odpiranje oziroma zapiranje. Deset oziroma največ 12 sekund vam vzame in to je vse. Res pa je, da tega ne morete početi med vožnjo, ampak le, ko avtomobil povsem miruje.

No, beseda vožnja pa že namiguje na stavek, ki ste ga prebrali v naslovu. In tudi na naslednjega v uvodu. Da so zimskim razmeram bencinski motorji veliko bolj prilagojeni kot dizelski, je znano že od nekdaj. V hladnih jutrih se hitreje zbudijo, mirneje in tiše stečejo in se hitreje ogrejejo. Vendar to ni razlog, zaradi katerega smo na koncu naslova dodali še klicaj. Ta se skriva v odličnosti motorja, ki je vgrajen v testnega Audija.

Če velja, da je pri tem kabrioletu med dizelskimi motorji osnovni agregat (1.9 TDI) že pošteno zastarel, je med bencinskimi prav nasprotno. 1.8 TFSI je zelo sodoben motor. Lahka gradnja (135 kg), neposredni vbrizg (150 barov), vbrizgalne šobe s šestimi odprtini, turbopuhalo in še bi lahko naštevali. Štirivaljni celotno bolj kot s svojo močjo (118 kW/160) navdušuje z zajetnim navorom, ki ga ponuja v izredno širokem območju (250 Nm pri 1.500–4.500/min). Navora je pravzaprav toliko, da lahko, če ste ležerno razpoloženi in nekoliko pazljivejši, mirne duše spjelate kar v drugi prestavi, pri 3.000 vrtljajih v minuti prestavite (pa ne v tretjo, ampak v četrto!) in to čez nekaj trenutkov ponovite še enkrat, ko prestavno ročico zataknete v šesto. Ne bojte se, motor in menjalnik s temi preskoki zlahka opravita, le boljše in bolj gladko pri tem pospešujeta. Ko se vam

zahoče več dinamike, pa le ohranite star in preverjen način uporabe menjalnika. Motor 1.8 TFSI živahnosti ne skriva in pri 2.500 vrtljajih v minuti, ko turbopuhalo zaduha s polno sapo, še za odtenek bolj zaživi (kako značilno za turbomotorje!), povrhu vsega pa se, čeprav se rdeče polje na merilniku vrtljajev začne pri 6.100 vrtljajih v minuti, z veseljem zavrti do številke 7.000.

Ja, A3 Cabrio s tem motorjem v nosu je narejen za vse vrste užitek. Zanj pa boste morali odšteti le 1.500 evrov več, kot zahtevajo za osnovnega dizla. ◀◀

Audi A3 Cabriolet 1.8 TFSI (118 kW) Ambition

Cena osnovnega modela: 32.823 EUR
Cena testnega vozila: 39.465 EUR

NAŠE MERITVE
T = 20 °C, p = 1.030 mbar / rel. vl. = 40 % / Stanje kilometrskega števca: 23.207 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 8,6 s
402 m z mesta: 16,3 s (141 km/h)
1.000 m z mesta: 29,4 s (180 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h [V./V.]: 7,4 / 10,1 s
80–120 km/h [V./V.]: 10,6 / 12,8 s

NAJVEČJA HITROST
217 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 40,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.798 cm³ - največja moč: 118 kW (160 KM) pri 5.000–6.200/min - največji navor 250 Nm pri 1.500–4.200/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Pirelli P Zero Rosso).
Masa: prazno vozilo 1.425 kg - dovoljena skupna masa 1.925 kg.
Mere: dolžina 4.238 mm - širina 1.765 mm - višina 1.424 mm - prtljažnik 260 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivost: največja hitrost 217 km/h - pospešek 0–100 km/h 8,3 s - poraba goriva (ECE) 10,0/5,7/7,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ sodoben motor
- ▲ količina navora
- ▲ široko uporabno območje motorja
- ▲ prednja sedeža, volanski obroč
- ▲ povečljiv prtljažnik
- ▲ hitrost strešnega mehanizma

- ▼ vidljivost nazaj
- ▼ dolg gib stopalke sklopke
- ▼ ni držal varnostnih pasov
- ▼ črčki v stehi (23.000 testnih km)
- ▼ cena

Končna ocena

Pri Audiju res ne delajo razlik med svojimi modeli. Tudi ko gre za najmanjšega člana v paleti, se potrudijo in vanj vložijo enako količino truda kot v svoje največje ali najbolj športne izdelke. Materiali so pazljivo izbrani in kakovostni, notranji prostor je do potankosti zamišljen in do delan, hitrost strešnega mehanizma in tesnenje strehe sta lahko vzor drugim ... Slaba stran je le ena - da se vse to na koncu pozna pri ceni.