



O strehi

Pa ne o domači strehi, niti ne o Audijevi v Ingolstadt, niti ne o tisti v madžarskem Györu, kjer tale A3 nastaja. Preprosto o strehi, ki pokriva tega A3.

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

► Dve besedi: devet sekund! Toliko namreč traja, da se streha z elektriko in hidravliko s pritajenim zzzz pospravi za zadnja sedeža oziroma nad prtljajnik. Po devetih sekundah je za sedeži ličen 'ostanek' te strehe, in ne kovinske štrline ali platnene zmečkanine.

Čprav mislim, da o zarečenem kruhu nima smisla razpravljati, je vsaj za zdaj še vedno res: vsi Audijevi kabrioleti, zato tudi tale A3, imajo platneno streho. Eden od dveh delov zaprisežencev kabrioletov namreč trdi, da je le tako avtomobil pravi kabriolet. Naj bo tako. Ampak oni drugi so glasni tudi na račun tehnike: trda streha naj bi bolje dušila vse vrste trušča. Audijev odgovor na to je preprost: tudi njihova streha za A3 Cabrioleta je odličen zvočni izolator; po njihovih navedbah naj bi bil A3 Cabriolet le za en decibel glasnejši od A3 kombilimuzine, in to pri 140 kilometrih na uro, kar se v praksi tudi zares pozna. Šele pri hitrostih nad 160 kilometrov na uro se zdi, da je piš vetra glasnejši, kot smo vajeni pri klasičnih avtomobilih.

Platnena streha Audija A3 je s svojima zasnovno in mehanizmom v tem trenutku

brez dvoma najboljši tovrstni izdelek; blizu mu pride samo streha Mazde MX-5, vendar ta pokriva le dva sedeža. Pri tem pa videz ne trpi; tako s poveznjeno kot z odprto streho je takšen A3 čednega videza. Lep? Naj vsak sam presodi.

Kabrioletov oziroma njihovega 'vetrnjaštva' pa že dolgo ne moremo soditi le po njihovi strehi – odkar je nekdo iznašel vetro mrežo. Tudi pri tem so Audijevi aerodinamiki opravili dobro delo: dokler je postavljena, učinkovito ščiti pred vrtinčenjem zraka v tilnikih prednjih potnikov, postavljanje (in pospravljanje) celotnega mehanizma pa je preprosto in intuitivno. In celotna konstrukcija je dovolj lahka, da postavljanje (in pospravljanje) ne pomenita težav niti nežnim rokam dam, ki jih v našem uredništvu vidimo kot tipične uporabnike tega avtomobila. Čakamo le še trenutek, ko bo nekdo toliko izboljšal tovrstno pomagalo, da bosta na zadnjih sedežih tudi pri postavljeni mreži lahko sedela dva potnika; tudi v A3 Cabrioletu namreč to ni mogoče.

Vse drugo, kar sledi iz naslova 'vetrnjaštva' tega Audija, pa je najprej v službi videza. Ker

je pač treba streho nekam pospraviti (in to ne zahteva prav malo prostora), je že tako majhen prtljajnik še manjši. Majhen, ampak zares majhen je tudi pokrov prtljajnika: je zelo nizek in še bolj kratek. Zato je dostop v prtljajnik (260 litrov), ki postane še manjši, če vanj pospravite sicer lično torbo z vetro mrežo, neugoden in neudoben. Tudi dejstvo, da je ta prtljajnik mogoče po polovici in z zelo dobrim mehanizmom (ki pa nima ključavnice!) podaljšati na zadnja sedeža (na 674 litrov), v praksi ne izboljša splošnega vtisa. Če ne drugi, vsaj mlade mamice z vozički odpadejo s seznama možnih voznic.

Vse je, jasno, težko imeti hkrati. Je pa zato A3 Cabriolet v vsem drugem (če izvzamemo rahlo spremenjen nos in drugačna zadnja svetila z v zaključen trak oblikovanimi pozicijskimi lučmi) A3, kar je, vsaj za ljubitelje Audijev, dobra novica. V splošnem daje notranjost občutek visoke kakovosti (materiali, zasnova in izdelava) in prestiža. Morda se malce zatakne pri obliki, saj se mešajo okrogli, oglati, zaobljeni in še kakšni elementi, kar se zdi precej neskladno. Ampak znova: naj vsak sam presodi.

Test

Audijeva je tudi genska zasnova položaja za vožnjo: volanski obroč (ki je odlične oblike za oprijem) je postavljen prijetno navpično, voznik lahko sedi zelo nizko, ročica menjalnika pade v roko, stopalka plina ter opora za levo nogo pa sta odlični. Nekoliko utegne zmotiti velika razlika v višini med stopalkama plina ter zavore in še vedno je gib stopalke sklopke rahlo (pre)dolg. Vstopanje na zadnja sedeža je sicer zaradi le dveh vrat na bokih in zaradi nizke strehe nekoliko nerodno, je pa zato mehanizem odklona naslonjala in odmika sedeža odliččen, vključno s spominom položaja sedeža. Med boljše strani je treba uvrstiti tudi merilnike skupaj s potovalnim računalnikom



Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Ja, lep je. Ja, uporaben je. In vetra v laseh je rano prav. Pa mu vse skupaj nič ne pomaga, ker boste tako ali tako ves čas poslušali ropotanje predpotopnega dizla. Priznam, ne razumem, kako lahko pri znamki, kot je Audi, sploh pomislijo, da v takšen avto porinejo ta motor? So mar popolnoma izgubili občutek, kaj je prav in kaj ne? Gre za motor, ki ne sodi niti v precej manj prestižne znamke (niti v Škode in Seate, kaj šele v VW-je), a ga vseeno trmasto uporabljajo. In bedaki ga trmasto kupujejo. «



Mitja Reven

» Sicer gre res za najcenejšega A3 Cabria (če imamo v mislih osnovno opremo), a če že kupujemo 30 tisoč evrov drag avto, ne gledamo na vsak evro – vsaj meni se tako zdi. Sam bi vsekakor izbral drug motor, saj se mi 1.9 TDI zdi povsem neprimeren. Ni mi jasno, kako so lahko v Ingolstadtu sploh dovolili, da se ta ropotajoči agregat pojavi v sicer zelo uživaškem Cabrioletu, ki pa ima, če se na računu najde še nekaj tisočakov, zelo hudega (in pravzaprav edinega) tekmeča v BMW-jevi Enki Cabrio. «



(ki je verjetno še vedno eden od najboljših ta hip) in ergonomijo upravljanja vozila, med slabše pa to, da je v tem A3 zelo malo uporabnih predalov in odlagalnih mest, da v njem ni prostora za malo plastenko, da (vsaj testni avtomobil) nima volanskih komand za avdiosistem (in tempomata), da je nastavljanje želene temperature v notranjosti podrejeno videzu, in ne uporabnosti, da na (trdih!) hrbtih sedežev ni žepov ter da (vsaj v testnem avtomobilu) v zgornjem desnem delu okvirja prednje šipe ves čas nekaj ropota, kot da bi nekdo pri montaži tam pozabil izvijač. To sicer lahko opravičimo z nerodnostjo pri nameščanju, ugodno pa zagotovo ni.

K sreči so na ceniku takšnega Audija še trije motorji, ki so vsi po vrsti boljši od tega, ki je gnal testnega A3 Cabrioleta. Načelno je sicer možnost takšne izbire pohvalna, saj zagotovo obstaja tip kupca, ki mu ni do velikih zmogljivosti. Tale motor namreč z nizkih vrtljajev zelo lepo pospešuje, do kakih 100 kilometrov na uro je zelo prožen

in suveren, z malo potrpljenja pa je A3 C z njim tudi hiter. In kar je najlepše: zna porabiti zelo malo goriva, če je voznik s stopalko plina nežen. Česa več pa ne zmore; nad 140 kilometri na uro je prožnost zelo slaba, tudi vrti se ne rad (do začetka rdečega polja pri 4.600 vrtljajih v minuti se igla merilnika vrtljajev le težka pomakne), in da bi se igla merilnika hitrosti dotaknila številke 200, mora imeti voznik malo sreče, voziti vsaj malo navzdol in imeti vsaj nekaj vetra v hrbet.

Vse to je seveda stvar osebnih želja in zahtev. Pri motorju pa zagotovo vsakogar, ki računa na Audijev imidž, zmotijo ropot in tresljaji, kar je, ker je tole kabriolet, še toliko bolj zaznavno. Glede na standarde, ki jih pišejo sodobni turbodizli, se prav nič ugodno trese in še manj ugodno oznanja, da je turbodizel. Glede na njegovo starost (zasnove) bi ob njem lahko Audijev slogan Vorsprung durch Technik (napredek v tehniki) predelali v Rücksprung durch (alte) Technik (nazadovanje s staro tehniko).



Iz oči v oči



Saša Kapetanovič

» Če ste že trdno odločeni kupiti tak avto, naj se na seznamu dodatne opreme skoraj obvezno znajde akustično izolirana zložljiva streha. Je zagotovo ena od najboljših platnenih streh na trgu ta hip. Kot predstavnik visokoraslih voznikov lahko povem, da je zadosti prostora v notranjosti. Glava vam ne bo gledala čez rob strehe, hkrati pa bodo noge lepo iztegnjene proti pedalom. Čez motor ne bom dosti govoril. Pa ne zato, ker ni kaj za pograjati, ampak zato, ker so kolegi iz uredništva že vse povedali. «

“Platnena streha Audi A3 je s svojima zasnovo in mehanizmom v tem trenutku brez dvoma najboljši tovrstni izdelek.”

Tabela konkurence

MODEL	Audi A3 Cabriolet 1.9 TDI (77 kW) DPF Attraction	BMW 120d Cabrio
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.896	1.995
največja moč (kW/KM pri 1/min)	77/105 pri 4.000	130/177 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	250 pri 1.900	350 pri 1.750-3.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.238 × 1.765 × 1.424	4.360 × 1.748 × 1.411
največja hitrost (km/h)	185	222
pospešek 0-100 km/h (s)	12,3	8,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,4/4,3/5,1	6,4/4,3/5,1
cena osnovnega modela (evri)	29.639	34.700

Preostala tehnika je zelo dobra: volanski mehanizem je natančen, poveden in neposreden, menjalnik je lepo izračunan in njegova ročica ima kratke ter natančne gibe, podvozje (in z njim lega na cesti) je udobno ter zanesljivo, zavore pa se lahko pohvalijo z zelo dobrim občutkom za doziranje zavorne sile na stopalki. V splošnem nič izrazito posebnega, v omenjeni kombinaciji pa izho-

dišče za lahkotno, udobno, varno in prijetno vožnjo. S streho ali brez nje.

Kar nekako presenetljiva je ugotovitev, da takšen A3 Cabriolet pravzaprav z izjemo Beemvejeve Enke s tehničnega ter cenovnega zornega kota nima pravega tekmeca, poleg tega južni Bavarci Enke sploh ne ponujajo s

tako šibkim strojem. Jo pa zato A3, tako kot tudi vse druge kabriolette s platneno streho, prav nesramno prekosi prav s – streho. In menda – če smemo verjeti precej glasnim govoricam – z videzom nasploh. Ampak med Audiji in Beemveji je tudi na splošno od nekdanj velika razlika. «

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	450
Akustično izolirana zložljiva streha	878
Predpražniki zadaj	46
4-krak usnjen volan	222
Protiveterni ščitnik	328
Prednji meglenki	192
Voznikov informacijski sistem	163
Lita platišča	479
Radjski sistem CONCERT	812
Paket luči	215
Svetlobni senzor ter senzor za dež	286

Posebna ocena za kabriolette

Mehanizem strehe - kakovost (15)	15	Z eno besedo: brezhibno. Tudi zelo tiho delovanje elektrohidravlike.
Mehanizem strehe - hitrost (10)	10	Devet sekund je v tem trenutku rekord. Povrh vsega pa celo do 30 kilometrov na uro!
Tesnjenje (15)	14	Niti pri največji hitrosti vetru ne uspe najti špranje, le trušča vetra je nekaj več.
Videz brez strehe (5)	5	Lepe in čiste poteze: raven, vzpenjajoč se bok, čedna varnostna loka.
Videz s streho (5)	4	Brez večjih pripomb, a preprosto ni za odlično.
Imidž (10)	10	Audi in kabriolet – dobitna kombinacija.
skupna ocena kabrioleta	58	A3 Cabriolet ne pušča nobenih odprtih vprašanj glede 'vetrnjaštva', ko je govor le o tem, mu je težko najti zamero, še manj napako.

OCENA avto magazin **5**

Tehnični podatki

Audi A3 Cabriolet 1.9 TDI (77 kW) DPF Attraction

CENA: (Porsche Slovenija, d. o. o.)
1.9 TDI Attraction: 29.639 EUR
Testno vozilo: 34.104 EUR

Moč: 77 kW (105 KM)
Pospešek: 12,0 s
Največja hitrost: 185 km/h
Povpr. poraba: 9,3 l/100 km

Garancija:
 2 leti splošne garancije, neomejena mobilna garancija, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 15.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

edni servisi, delo, material:	1.176	kasko zavarovanje (2):	4.175
gorivo	11.709		
gume (1):	1.373	Skupaj:	34.837
izguba vrednosti po 5 letih:	14.253	Strošek za prevoženi km:	0,35 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	2.160		

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 22 °C / p = 1013,25 mbars / rel. vl. = 34 % / Stanje: kilometrska številka: 1.189 km / Gume: Michelin Pilot Primacy 225/45/R17 W

Vožne lastnosti

Pospeški

0-100 km/h:	12,0 s
402 m z mesta:	18,3 (122 km/h)
1.000 m z mesta:	33,5 (156 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV):	10,4 s
80-120 km/h (V):	14,0 s

Največja hitrost
 185 km/h (V. prestava)

Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje	6,9
največje povprečje	11,2
skupno testno povprečje	9,3

DIAGRAM MENJALNIKA:

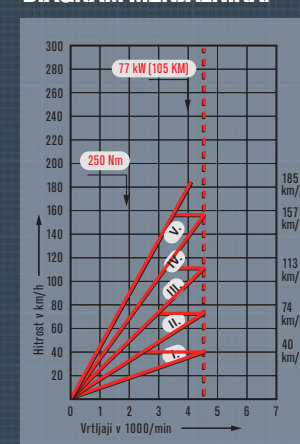
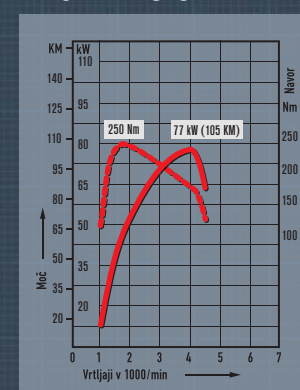


DIAGRAM MOTORJA:



Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	58	56	56
90 km/h	66	64	62
130 km/h	68	68	67
Prosti tek	42		

Zavorna pot m

od 130 km/h:	65,9
od 100 km/h:	38,4 (AM meja 40 m)

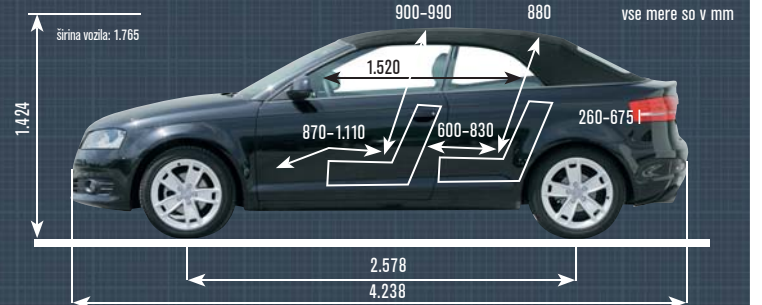
Napake med testom

ropot v okvirju prednje šipe

UŽITEK V VOŽNJI:

Kabrioleti so namenjeni užitku, zato je motor drugotnega pomena. A3 C pa se tudi lepo pelje in brez strehe je vetra v laseh ravno prav.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.765 mm – kolotek spredaj 1.534 mm – zadaj 1.507 mm – rajdni krog 10,7 m.
Notranje mere: širina spredaj 1.480 mm, zadaj 1.280 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnji sedež 510 mm – premer volanskega obroča 365 mm – posoda za gorivo 55 l.

Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: volnikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – pritrdišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomik sip spredaj in zadaj – električno nastavljivi in ogrevani vzratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom in kontrolami na volanskem obroču – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – po višini in globini nastavljivi volanski obroč – po višini nastavljiva prednja sedeža – deliva zadnja klop – potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	15	Tipično audijevsko čeden in skladen, spoji so natančni, izdelava brezhibna.
Notranjost (140)	108	Za kabrioleta tudi zadaj udoben prostoren in udoben. Odlični merilniki, majhen prtljajnik, malo predalov in odlagalnih mest.
Motor, menjalnik (40)	30	Za to znamko neugleden motor, zastarela tehnika. Odlična prestavna razmerja, zelo dobre lastnosti ročnega menjalnika.
Vožne lastnosti (95)	79	Prijazen v vožnji, zelo dober občutek pri zaviranju, zelo dober volan, odlično podvozje. Dobra lega na cesti.
Zmogljivosti (35)	19	Slabe motorne zmogljivosti so vzrok za slabe zmogljivosti avtomobila. Dobro do 100 kilometrov na uro, slabo nad 140.
Varnost (45)	39	Zelo dober paket pasivne in aktivne varnosti, upoštevajo kabrioletsko zasnovo. Dobro zaviranje tudi po večkratnih zaporednih poskusih.
Gospodarnost (50)	30	Zelo majhna poraba goriva pri zmerni vožnji. Precej visoka cena, a majhna izguba vrednosti, ker je Audi in ker je kabriolet.
Skupaj	320	Zastarel in neugleden motor je precej zbil število točk. V preostalem pa je bolj ali manj zelo dober do odlicen; tehnično in cenovno pravega tekmeca sicer nima, je pa zelo dobra izbira za tiste, ki iščejo majhen kabriolet s preoklom.

OCENA avto magazin **4**

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ streha, mehanizem, hitrost
- ▲ motorni navor do 100 kilometrov na uro
- ▲ položaj za volanom
- ▲ odmik sedežev
- ▲ poraba goriva
- ▲ kakovost notranjosti
- ▲ stopalka plina in opora za levo nogo
- ▲ ergonomija upravljanja

- ▼ neugleden tek motorja (tresljaji, trušči)
- ▼ nima volanskih komand za avdiosistem
- ▼ nima parkirnega pripomočka in tempomata
- ▼ premalo uporabnih predalov in odlagalnih mest
- ▼ motorni navor nad 120 kilometri na uro
- ▼ od vse tehnike resnično izstopa le streha