



Sobotno jutro ni vlivalo posebnega upanja; prvih 50 kilometrov sem celo, sicer zapriseženi »kabrioletist«, vozil s poveznjeno streho in z vklopljenimi brisalniki. Pa so se bogovi le usmili in nehali zlivati vodo.

Klik, žžžžk, zzzzip, uuuuk, klik; 25 sekund in nad glavo je le še nebo.

**E**kipa, ki je zasnovala streho in njen mehanizem, si zasluži posebno nagrado. Spoji so fantastično natančni, celoten sistem je videti (dokaj) preprost, zadeva je ves čas brezhibno delovala, v pralnici se v notranjost ni prebila tudi kapljica, šipe so se venomer zaprle v njim namenjeni položaj (marsikateri lastnik kabrioleta ve, o čem govorim), pri velikih hitrostih pa se je (ob poveznjeni strehi) zdelo, kot da vozim kupe.

Kupe? Jasno, tole je (za zdaj) edini A4 z le parom bočnih vrat. Ko v njem sedite, je strop kupejevsko nizek in izdatno izoliran, varnostni pas pa daleč zadaj in seveda brez možnosti višinske nastavitve zgornjega oprijemališča. Notranjost je nezmotljivo Audijska: brezhibno natančna, ergonomska, kakovostna. In barvno usklajena.

Vseeno se velja v A4 Cabriolet zaljubiti na prvi pogled - od zu-

naj. Ja, tudi s poveznjeno streho je lep, ampak čar je, seveda, brez nje. Na salon avtomobilov v Frankfurtu lansko jesen so pripeljali zlato oranžnega. Krasna barva. Škoda, tale je bil audijevsko temnomoder, ampak številni kromirani dodatki, vključno s celotnim okvirjem prednje šipe, so iz temne karoserije precej bolj izstopali. Krom? Ne, ne, to je satiniran aluminij.

Pri zunanjih potezah se skorajda niso mogli veliko zmotiti, saj je A4 že kot limuzina elegantnega videza, preobrazba v kabriolet pa je vseeno tako dobra, da tudi dežurni nergači niso našli dela, ki bi ga oni naredili drugače. Bolje, seveda. Takšen A4 Cabriolet bi zatorej mirno lahko zapeljal tudi v garažo, ki je sicer vajena bolj južnobavarskih izdelkov.

Svojo eleganco uspeva temu A4 obdržati vse do odprtega neba. Bognedaj da bi gospa morala

# Pod svobodnim soncem



FOTO: ALEŠ PAVLETIČ, VINKO KERNC

**Ker ni norčavo divjaški, se bosta v njem dobro počutila tudi gospa in gospod v zrelih letih.**

grobo zategniti ruto okrog vratu, bognedaj da bi gospodu odpihnili športno čepico in bognedaj da se med vožnjo po avtomobilski cesti ne bi mogla vsaj za silo sporazumevati. Uživanje v vožnji brez strehe je pri tem Audiju mogoče vse do največjih hitrosti, ki jih ta kabriolet doseže. Pogoja sta samo dva: da so bočne šipe dvignjene in da je za sedežema razpeta proti vrtincem v tilnik izjemno učinkovita vetrna mreža. Ta si zasluži še posebne pohvale. Vid-

**S pospravljenostreho, spuščeniimi bočnimi šipami in brez vetrne mreže izstopata povsem ravni zgornji liniji bokov.**

ljivost skozenjo (vzratno ogledalo) je med najboljšimi. Poleg tega je zasnovana tako, da jo je mogoče hitro sneti (ali postaviti) in enako hitro zložiti na polovico in pospraviti v zanjo namenjeno tanko torbo. Uh, nemško brezhibno natančno.

Z zlaganjem bočnih šip in s popolno odstranitvijo mreže postane A4 drugačen: divjaški, razbijaški, z vetrom, ki bo gospodičninemu frizerju dvignil pritisk nad maksimum. Ko ima A4 kabriolet zloženo streho, vse drugo pa v položaju največje zaščite pred vetrom, je - razumljivo - v njem mogoče po kabrioletovsko potovati tudi do zelo nizkih zunanjih temperatur. Čepica, da se izognete vetrcu v lasih, pa šal in topel zrak v noge. Povsem samodejna in deljiva klimatska naprava, ki je ob zaprti strehi odlična, pa tokrat nekako



**Podvozje je športno trdo. Od 2,4-litrskega šestvaljnika pa smo kljub 1600 kg suhe teže pričakovali bistveno več prožnosti.**



odpove. Ko namreč zunanja temperatura pade pod 18 stopinj, klimatska naprava vse do predzadnje stopnje vpihuje vroč zrak, na zadnji pa močno hladi; vmesne stopnje ni. Bolje je pri veliko nižjih temperaturah zunanjosti, kjer je toplota že dobrodošla, pa pri višjih, kjer se klimatska naprava odloči za (bolj ali manj zmerno) hlajenje.

Vsak kabriolet, zato tudi ta A4, s seboj prinese nekaj manj razveseljivih strani, med njimi sta med vožnjo najbolj neprijetna povečana mrtva kota nazaj vstran. Toda že omenjena kakovost zasnov in materialov strehe sta takšni, da je toplotna in še posebej zvočna zaščita notranjosti skoraj tako dobra kot pri avtomobilu s trdo streho. Vse do največje

hitrosti se piš vetra namreč ne poveča opaznejše kot pri A4 limuzini. Audijeva platnena streha ima tudi ogrevano stekleno zadnjo šipo, le brisalnika na njej (še?) ni.

V sicer odlični Audijevi notranjosti je ostala tipična Audijeva zamera: stopalke. Tista za sklopko ima predolg hod, prostor pred (pod) stopalko plina pa je takšne oblike, da po nekajurni av-

**Iz oči v oči**



Ko sem si električno prilagajal sedež, sem na pamet menil, da stane ta avtomobil kakšnih osem milijonov, pa je bila ocena kar za dva milijona prenizka. To ni malo denarja. Vendar hej, to ni malo avtomobila. Da pa začne človek sploh razmišljati o takšnem razvajanju telesa in duha, se mora s tem avtomobilom najprej peljati! Obvezno tja, kjer za diši pokošena trava, kjer ujameš vonj borovca in hlapečega morja. Pod zvezdami. Človek se v tem avtomobilu počuti zdravega in mladega.

Mitja Gustinčič



Podvozje je rahlo trše kot pri navadni Štirici. Prostora za glavo je komajda dovolj (z lasmi »ščetkam« strop) in tudi motor bi bil lahko prožnejši. Vsem, ki želijo še kaj več kot le kazati se v novem kabrioletu, vsekakor priporočam, da se odločijo za močnejši šestvaljnik, morda v povezavi s samodejnostjo Multitronica za resnično lagodno potepanje in razkazovanje. Skoraj obvezen del opreme v Cabrioletu je tudi tempomat, ki pa ga testni žal ni imel. Vse drugo je tehnično dovršeno, kot se za Audija spodobi.

Peter Humar



**Sedeža: v celoti električno nastavljiva, vsa v usnju, neutrujajoča.**



tocestni vožnji povzroči utrujenost in zaležanost desne noge. Od stopalke sklopke naprej pa si sledijo tudi naslednje manj prijetne strani takšnega A4, kot je bil testni. Sklopka namreč deluje (pre)mehko, njena karakteristika

popuščanja pa je v kombinaciji z motornimi zmogljivostmi neprijazna, kar se najbolj občuti med speljevanjem.

V gori odličnosti tega A4 je namreč najslabši prav motor. Se lepo in rad vrti vse do rdečega

polja vse do četrte prestave in ima lep zvok: nizek uuuuuuuu, ki z vrtljaji prehaja v vse rezkejši glas višjih frekvenc. Ampak značilnosti motorja so slabe prav v zelo nizkih in srednjih vrtljajih, kjer občutno primanjkuje navora. Zato je motor ob pohojeni stopalki za plin čutiti prešibak, deluje anemično. Še pred prehi-

## Med vsemi do danes preskušeni električno pomičnimi strešnimi mehanizmi je ta verjetno daleč najbolj dognan.

tevanjem, še posebej v hrib, se zato velja s kratkim pritiskom na plin prepričati, kaj od njega lahko pričakujete. Vsekakor pa velja, da bo največ ponudil nad 4000 pa tja do začetka rdečega polja pri 6500 vrtljajih v minuti.

Na našem testu se A4 Cabriolet s tem motorjem tudi pri porabi ni najboljše odrezal, saj je pri nekaj več živahnosti zahteval vse do 17 litrov za 100 kilometrov, pod 10 litrov na 100 kilometrov pa z njim nikakor - tudi ob zmerni vožnji - nismo uspeli porabiti. Kljub temu je njegov domet od 500, kjer je lahko hitrost premikanja že krepka, pa do 700 kilometrov, ko je treba biti ves čas pazljiv s plinom. Toda vse motorne težave so v veliki meri posledica velike teže av-

tomobila in čistosti izpuha, ki se ji uradno reče Euro 4. Preostala mehanika je zelo dobra do odlična. Volanskemu mehanizmu očitamo nekaj pomanjkanja natančnosti, za vse tiste, ki v vožnji brez strehe vidijo tudi nekaj športnosti v ovinkih. Dinamično vožnjo tale A4 vsekakor omogoča. Podvozje je na-

mreč udobno, ko gre za blaženje lukenj s ceste, a tudi športno, ko ocenjujemo lego na cesti. Prečno nagibanje v ovinkih je malenkostno, navdušuje obnašanje vozila med zaviranjem, ko se tudi ob odločnem pritisku na stopalko zavore le rahlo nagne naprej, in pri zaviranju v ovinku ni nikakršnih presenečenj pri gibanju zadka; ta namreč v takšnih primerih vselej ubogljivo sledi prednjemu kolesnemu paru in ne oddrsava navzven.

Svobodo pod nebom si zato s takšnim A4 Cabrioletom lahko razlagate na različne načine - ali pa vse preprosto kar preskusite na lastni koži. Nerodno je le to, da bo za takšno igrakanje treba kar globoko poseči v žep.

Vinko Kerne

## CENE SIT

| Dodatna oprema             |                   |
|----------------------------|-------------------|
| Ogrevanje prednjih sedežev | 89.450            |
| Kovinska barva             | 162.494           |
| Protivetrna zaščita        | 80.466            |
| Ksenonski žarometi         | 229.289           |
| Športno podvozje           | 55.467            |
| Športna sedeža spredaj     | 78.513            |
| Usnjeno oblažninjenje      | 465.999           |
| Radjski aparat             | od 92.965         |
| Tempomat                   | 85.544            |
| Pomoč pri parkiranju       | 89.450 do 176.165 |
| Alarmna naprava            | 105.074           |

## Nekateri nadomestni deli

|                        |        |
|------------------------|--------|
| Prednji žaromet        | 92.475 |
| Prednja utripalka      | 1.856  |
| Prednja meglenka       | 22.029 |
| Prednji odbijač        | 67.999 |
| Prednja maska z znakom | 18.387 |
| Vetrobransko steklo    | 73.081 |
| Prednji blatnik        | 57.400 |
| Zadnji odbijač         | 92.993 |
| Zunanje ogledalo       | 33.101 |
| Lahko platišče         | 78.753 |

| Kakovost mehanizma strehe (15)               | 15 | Materiali in zasnova strešnega mehanizma skupaj z avtomatiko, ki jo pospravlja, so najboljši ta hip.                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hitrost zlaganja in postavljanja strehe (10) | 10 | Le okroglih 25 sekund traja, da se streha pospravi. Medtem se avtomobil lahko tudi (počasni) premika.                                                                                                                                        |
| Tesnenje (15)                                | 15 | Niti kapljice v pralnici, niti malo piša visokih frekvenc pri večjih hitrostih.                                                                                                                                                              |
| Videz brez strehe (5)                        | 5  | Eleganten, z veliko karoserijskega kroma in z visoko, ravno bočno črto.                                                                                                                                                                      |
| Videz s streho (5)                           | 5  | Tudi pokrit kabriolet je lahko lep: A4 je lep dokaz za to.                                                                                                                                                                                   |
| Imidž (10)                                   | 10 | V tem trenutku Audi z imidžem zelo zelo visoko kotira. Skupaj z Beemvejem si delita primat.                                                                                                                                                  |
| Skupna ocena (60)                            | 60 | Ni izgubil tudi točke. Kot kabriolet prinese vse, kar si danes od tako zasnovanega (štirje sedeži) lahko zaželimo. Lahko je umirjeno eleganten, lahko je vihravo radoživ, v obeh primerih pa je kabriolet z veliko mero imidža in kakovosti. |

Kriterij ocenjevanja terencev (Št. točk - ocena) :0-20 = 1, 21-30 = 2, 31-40 = 3, 41-50 = 4, 51-60 = 5

| Model                           | Audi A4            | BMW 320            | Mercedes-Benz CLK     |
|---------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|
|                                 | Cabriolet 2.4      | Ci Cabrio          | 200 Kompressor Cabrio |
| motor (zasnova)                 | 6-valjni - V-90°   | 6-valjni - vrstni  | 4-valjni - vrstni     |
| gibna prostornina (cm³)         | 2393               | 2171               | 1998                  |
| največja moč (kW/KM pri 1/min)  | 125/170 pri 6000   | 125/170 pri 6250   | 120/163 pri 5300      |
| največji navor (Nm pri 1/min)   | 230 pri 3200       | 210 pri 3500       | 230 pri 2500-4800     |
| dolžina × širina × višina (mm)  | 4573 × 1777 × 1391 | 4488 × 1757 × 1372 | 4567 × 1722 × 1380    |
| največja hitrost (km/h)         | 224                | 222                | 218                   |
| pospešek 0-100 km/h (s)         | 9,7                | 8,8                | 9,9                   |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 13,8/7,4/9,7       | 12,8/7,4/9,4       | 13,7/7,2/9,5          |
| cena osnovnega modela (SIT)     | 8.540.895          | 8.943.247          | 10.782.667            |

## avto AUDI A4 CABRIOLET 2.4

### NAŠE MERITVE

#### Vozne lastnosti

| Pospeški        | s          |
|-----------------|------------|
| 0-60 km/h:      | 5,1        |
| 0-80 km/h:      | 7,7        |
| 0-100 km/h:     | 10,7       |
| 0-120 km/h:     | 15,4       |
| 0-140 km/h:     | 20,4       |
| 0-160 km/h:     | 27,6       |
| 1000 m z mesta: | 32,0       |
|                 | (169 km/h) |

| Prožnost          | s    |
|-------------------|------|
| 50-90 km/h (IV.): | 13,5 |
| 80-120 km/h (V.): | 16,7 |

| Največja hitrost | 221 km/h      |
|------------------|---------------|
|                  | (V. prestava) |

| Poraba goriva           | l/100 km |
|-------------------------|----------|
| najmanjše povprečje     | 10,5     |
| največje povprečje      | 17,1     |
| skupno testno povprečje | 12,0     |

| Trušč v notranjosti | dB          |
|---------------------|-------------|
| Prestava            | III. IV. V. |
| 50 km/h             | 66 65 65    |
| 90 km/h             | 62 62 62    |
| 130 km/h            | 66 65 65    |
| Prosti tek          | 36          |

#### Natančnost merilnika hitrosti

| kazalec na | resnično km/h |
|------------|---------------|
| 30         | 28,3          |
| 50         | 49,2          |
| 70         | 68,9          |
| 90         | 86,4          |
| 100        | 97,4          |
| 130        | 126,5         |
| 150        | 147,6         |

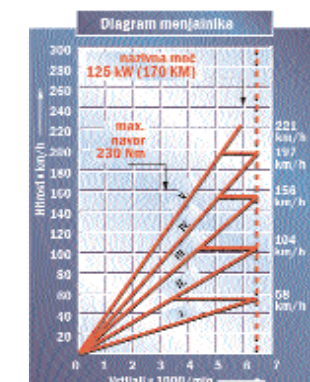
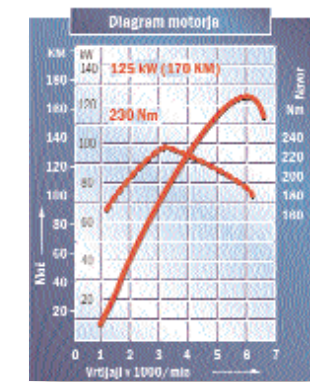
| Zavorna pot  | m    |
|--------------|------|
| od 130 km/h: | 66,7 |
| od 100 km/h: | 38,0 |

#### Okoliščine meritev

T = 23 °C  
p = 1020 mbar  
rel. vl. = 56 %  
Stanje kilometrskega števca: 3208 km  
Gume: Michelin Pilot Primacy XSE

#### Napake med testom

- brez napak



**CENE** (Porsche Slovenija) **SIT**  
OSNOVNI MODEL: 8.540.895  
TESTNO VOZILO: 10.476.082

## GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

### Garancija:

2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prejavenje, 3 leta garancije za lak

### Obvezno zavarovanje:

|                                                           |             |
|-----------------------------------------------------------|-------------|
| Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): | 124.000 SIT |
|                                                           | 372.200 SIT |

## 125 kW (170 KM) ● 10,7 s ● 221 km/h ● 12,0 l/100 km

### TEHNIČNI PODATKI

#### Motor:

6-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 81,0 × 77,4 mm - gibna prostornina 2393 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,5 m/s - specifična moč 52,2 kW/l (71,0 KM/l) - največji navor 230 Nm pri 3200/min - ročična gred v 4 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/veriga) - po 5 ventilov na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 8,5 l - motorno olje 6,0 l - akumulator 12V, 70 Ah - alternator 120 A - uravnavani katalizator

#### Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,500; II. 1,944; III. 1,300; IV. 1,029; V. 0,816; vzvratna 3,444 - prestava v diferencialu 3,875 - platišča 7,51 × 17 - gume 235/45 R 17 Y, kotalni obseg 1,94 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 37,7 km/h - namesto rezervnega kolesa polnilo za krpanje

#### Voz in obese:

kabriolet - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - Cx = 0,30 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, trapezna prečna vodila, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama

#### Mere:

**zunanje:** dolžina 4573 mm - širina 1777 mm - višina 1391 mm - medosna razdalja 2654 mm - kolotek spredaj 1523 mm - zadaj 1523 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 11,1 m

**notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1550 mm - širina (komolci) spredaj 1460 mm, zadaj 1220 mm - višina nad sedežem spredaj 900-960 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1120 mm, zadnja klop 810-560 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480-520 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtlijažnik (normno) 315 l - posoda za gorivo 70 l

#### Mase:

prazno vozilo 1600 kg - dovoljena skupna masa 2080 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 750 kg

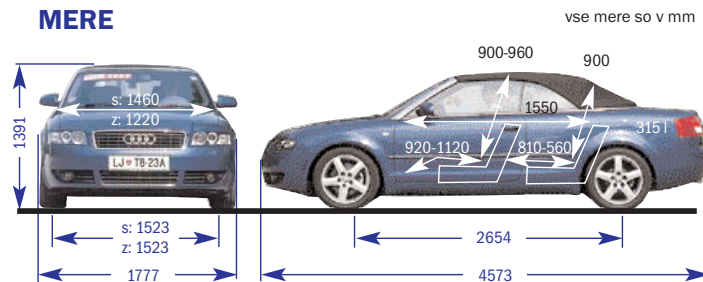
#### Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 224 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 13,8/7,4/9,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

## Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Brez zadržka bi mu jih prisodili pet, če bi bil motor vsaj povprečno poskočen, s čimer bi tudi živahna vožnja postala zares živahna. Sicer pa se je z vsakim kabrioletom užitek voziti, s tem še posebej, saj je možno postopno dozirati veter in laseh.

### MERE



## HVALIMO IN GRAJAMO

- + elegantna zunanost (predvsem brez strehe)
- + dobra vetrna zaščita brez strehe
- + zvočna izolacija platnene strehe
- + mehanizem strehe, materiali
- + vetrna mreža
- + lega na cesti
- + izdelava, materiali

- slabe stopalke
- karakteristika popuščanja sklopke
- zmogljivosti motorja v nizkih in srednjih vrtljajih
- cena