

Zakaj le kabriol

Če še niste opazili: avtomobilizem je zajel čas drugačnosti. In to v tolikšni meri, da se zdi klasika, vse bolj redka, prav prijetna za oči. In za kupce tudi.



Še posebej če na izdelku piše (recimo) Audi. Tudi iz Ingolstadta sicer prihaja vse več nišnih modelov, avtomobilov, ki pestrijo ponudbo v kakem novonastajajočem razredu ali celo ustvarjajo svoj razred, ampak pri nekaterih modelih ostajajo pri klasiki. A4 Cabrio je zelo tipičen primer.

Če niste preveč daleč, je po prenovi kar nekaj opaznejših sprememb (žarometi, maska motorja), z nekaj večje oddaljenosti, ko oko zajema celoto, pa je A4 Cabrio močno podoben tistemu, ki je bil v ceniku do nedavnega. Se pravi: bistvenih oblikovalskih razlik, vključno z velikostjo avtomobila, ni.

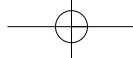
Kabrioleti, vemo, so stari natanko toliko, kot je star avtomobil. In že kočije pred njimi so lahko imele platneno streho nad glavo. Tudi v tej generaciji A4 Cabria ni nikakršne novosti, čeprav postajajo kupekabrioleti (trda streha!) vse bolj priljubljeni v vseh velikostnih in



cenovnih razredih. No, od kočij naprej so platnene strehe krepko izboljšali, kjer je Audi nedvomno pri vrhu: znotraj je (ob pokriti strehi) manj šuma in vzdrževanje notranje temperature je v hladnih dneh bistveno lažje, streha ne prepušča vode niti v kapljicah in mehanizem se brezhibno zлага in razlaga le s priti-

skom na gumb. Opazno boljšega boste težko našli. Ampak kakorkoli obrnete: zgoraj je še vedno platno.

Toliko o klasiki, kot jo dojema oko. Ni pa je še konec. Klasična - za Audi - je tudi mehanika. Že zadnja generacija Osemdesetice je med prvimi omogočila izbiro turbodizelskega



gredi v minuti. To pomeni, da zahteva pogostejše poseganje po prestavni ročici, kot bi si želeli, in ponovno dokazuje, da je osemventilska tehnika (1.9 TDI) v tem področju še vedno prijaznejša. Mestnih voženj z veliko splevanji ter s pospeševanji z najmanjših hitrosti zato ta 2.0 TDI tudi (ali še posebej) v A4 Cabriu nima prav rad.

Po drugi strani postane tale TDI nad 1.800 vrtljaji skoraj v trenutku športnega značaja, saj odlično in enakomerno vleče vse do dobrih 4.000 vrtljajev v minuti. S šestimi prestavami menjalnika je to področje dobro pokrito in dovoljuje dinamično, športno vožnjo na vseh vrstah cest; najbolj na cestah zunaj naselij, do neke mere pa tudi na avtomobilski cesti. Zaradi dobrega navora ga tudi vzponi ne utrudijo hitro, zato je vožnja z njim (lahko) uživaška. Menjalnik je lahko zelo hiter, čeprav mu (še vedno) očitamo neprijazen povraten občutek med pretikanjem, pa tudi med hitrim pretikanjem iz pete v četrto prestavo se voznik



»Opazno boljšega boste težko našli. Ampak kakorkoli obrnete: zgoraj je še vedno platno.«

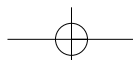
pogonskega stroja, kar je takrat še veljalo kot pregrešno, danes pa ni več nič posebnega. Sledili so številni.

Audi je seveda tokrat poskrbel tudi za nove motorje, med drugim za še sveži dvolitrski 16-ventilski turbodizel, kakršen je poganjal testnega A4 Cabria. Zanj, torej za ta motor, že

vemo: je tisti, ki se zdi v avtomobilih tega koncerna, ki tehtajo do okrog tone in pol, najbolj smotrna izbira s stališča uporabe v vožnji in s stališča gospodarnosti. Tudi s prostega teka je odlično odziven, a je še zlasti pri takšni masi vozila zelo opazna njegova slabost, da začne dobro vleči šele od 1.800 vrtljajev ročične

lahko 'zmoti' in nehote pretakne v šesto prestavo. Zvečine gre pri tem za stvar okusa in/ali navade in tako je splošen vtis še vedno zelo dober.

Da je A4 postal kabriolet, je seveda terjalo veliko inženirskih dela, vendar je izza volana še vedno A4 - a z nekaj dodatnimi bolj ali



Test | Audi A4 Cabrio 2.0 TDI



»Motor je tisti, ki se zdi v avtomobilih tega koncerna, ki tehtajo do okrog tone in pol, najsmotrnejša izbira.«

manj prijetnimi lastnostmi, ki jih prinaša vetrnjaštvo: z možnostjo vožnje brez strehe nad glavo, z izrazitejšimi, pogosto kar motečimi mrtvimi koti (pogled nazaj) in z le parom vrat na bokih. Na vožnjo s pospravljeno streho ne smete gledati le kot na vožnjo s 70 litrov manjšim prtljažnikom (ker se tja zloži streha), ampak kot na eno boljših možnosti, kako se tako voziti čim dlje skozi leto. Najtoplejši dnevi kličejo po spuščeni bočnih šipah, postopno omejevanje vetra (dvignjene šipe, odlična vetrna mreža, izdatno gretje) pa dovoljujejo uživaštvo tudi pri zunanjih temperaturah blizu Celzijeve ničle. Mrtvih kotov se tudi pri kabrioletih drugih znamk ne boste mogli znebiti, en sam par bočnih vrat pa pomeni dvoje: bolj športen videz karoserije in nerodnejši dostop (mehanizem za zlaganje in odmiikanje sedežev je dobro zasnovan, a trd in neroden) na zadnjo klop. Nasploh je notranjega prostora v tem kabrioletu dokaj malo, saj je zaradi platinene strehe omejena višina na vseh štirih sedežih, zadaj pa je kolenskega prostora izredno malo; če na prednjem sedežu sedi prek meter in tričetrt visoka oseba, je zadaj kljub klopi, čedno oblikovani v sedeže, skoraj nemogoče sedeti.

Če izvzamemo omejeno višino, pa je na prednjih sedežih zgodba povsem drugačna. Sedenje je odlično, čeprav sedeža ne omogočata nikakršnih posebnih nastavitev, okolje deluje izjemno kompaktno in je lepo urejeno, materiali, vključno z veliko večino plastike, pa so odlični. Če je v avtomobilu usnje, kot v testnem A4 Cabriu, je seveda vtis še posebej prestižen. Pri tem se kaže tudi nekoliko 'poigrati' z izbiro barv; testni A4 je bil sicer temno zelen, a od daleč skoraj črn in s črnim strešnim platnom, notranja krem barva pa je kombinaciji dodala prestižnost z nekoliko 'britanskim' pridihom.

Glede na trenutne oblikovalske in tehnične



Posebna ocena za kabriolette

mehanizem strehe - kakovost (15)	14	Strešni mehanizem je izoblikovan do skorajšnje popolnosti.
mehanizem strehe - hitrost (10)	8	Pri hitrosti zhibanja postajamo vse bolj izbirčni ...
tesnjenje (15)	14	Le z močnim curkom na spojih spusti kakšno kapljico.
videz brez strehe (5)	5	Ob spuščeni šipah se nad bočno linijo dvigujejo le vzglavniki.
videz s streho (5)	5	Streha videza ne kviri in vzbuja željo, da bi bil lahko tudi kupe.
imidž (10)	9	Imidž je odličen, prekašajo ga le dražji kabrioleti.
skupna ocena terenca	54	Tehnično in oblikovno je, ko gre za kabrioletske poglavje, tale A4 odličen, zato pušča odprto le vprašanje, ali so vam znamka, model in izvedba všeč.

OCENA avto magazin

1 2 3 4 **5**

trende je armaturna plošča tudi v A4 Cabrio precej kratka, šipa se zdi dokaj nizka in pokončna in volanski obroč je zelo blizu armaturne plošče. Vse to pa na vožnjo in na splošno počutje ne vpliva; res manjka kak dodaten predal ali mesto za drobnarije in prostor za pločevinko je le eden (pa še ta na nerodnem mestu), a se po drugi strani oddolžijo odlična klimatska naprava, odlični avdiosistem in skoraj odlična ergonomija. Tu najdemo le drobni zameri: da volanski obroč v spodnji legi prekrije merilnike in da je mehanika stikala za varnostne utripalke nekoliko



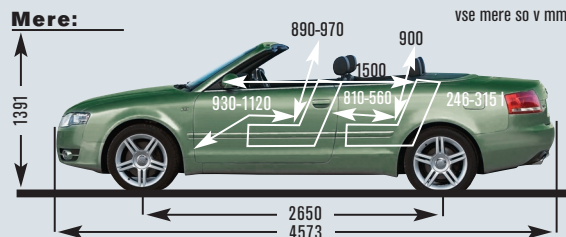
nerodna.

Tudi tale Audi prepriča v vožnji. Ob že opisani pogonski mehaniki se še posebej izkaže volan z odličnim občutkom dogajanja pod kolesi, neposrednostjo, športno togostjo mehanizma in natančnostjo vodenja. Uglašeno podvozje dovoljuje nekaj prečnega nagibanja, a lepo blaži neravnine na tleh, predvsem pa dolgo skrbi za nevtrarno lego vozila. Šele pri zelo hitri vožnji skozi ovinke se pokaže potreba po dodajanju volana, kar pa je zaradi volanske neposrednosti lahko opravilo.

Za zaključek pa še malce špekulativnega razmišljanja. Škoda, ker trenutno kujeji niso posebej v modji; če bi bili, bi bil takšen A4 tudi Coupé. Bil bi zelo čeden. In zaradi mehanike tudi gensko dobro zasnovan. Ampak - vetrnjaštvo vseeno

Audi A4 Cabrio 2.0 TDI

CENA:	(Porsche Slovenija)
Osnovni model:	9.783.000 SIT
Testno vozilo:	10.528.000 SIT
Moč:	103 kW (140 KM)
Pospešek:	10,8 s
Največja hitrost:	212 km/h
Povpr. poraba:	9,9 l/100 km



NAŠE MERITVE

(T=14 °C / p=1020 mbar / rel. vl.: 68 % / Stanje km števca: 1608 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	10,8
402 m z mesta:	17,6
	(129 km/h)
1000 m z mesta:	32,1
	(164 km/h)

Prožnost

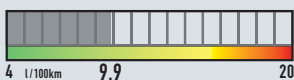
	s
50-90 km/h (I./V.):	7,6/12,9
80-120 km/h (V./VI.):	10,5/13,7

Največja hitrost

	212 km/h
	(VI. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	8,2
največje povprečje	10,8
skupno testno povprečje	9,9

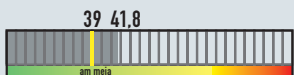


Trušč v notranjosti

		dB
Prestava	III.	IV.
50 km/h	56	55
90 km/h	65	63
130 km/h	69	68
Prosti tek		40

Zavorna pot

od 100 km/h:	m
(AM meja 39 m)	41,8



Napake med testom

- brez napak

Ocena

Zunanost (15)	15	Natančnost izdelave je vzorna, videz pa načelno stvar okusa, a tule brez zadržkov podeljujemo petico.
Notranost (140)	109	Zadaj je prostornost zelo omejena, ergonomija odlična, pri oprepi pogrešamo PDC vsaj zadaj.
Motor, menjalnik (40)	35	Čeprav je dizel, se motor avtomobilu odlično poda. Menjalnik ne naredi najboljšega vtisa.
Vozne lastnosti (95)	79	Odlična volan in lega na cesti! Dolg gib stopalke sklopke in lep kompromis podvozja.
Zmogljivosti (35)	28	Nad 1.800 vrtljaji v minuti odlična prožnost, zelo dobro pospeševanje. Do 1.800 vrtljajev le pogojno uporaben.
Varnost (45)	37	Za kabrioleta je varnostno zelo dobro opremljen, a posledica takšne strehe so tudi mrtvi koti.
Gospodarnost (50)	34	Dizel je lahko tudi skromen in zato gospodaren s porabo, cena pa se z gospodarnostjo ne more pohvaliti.

Skupaj 337

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

DIAGRAM MENJALNIKA:

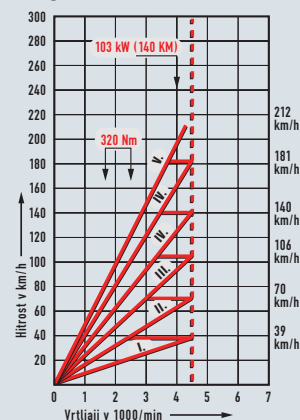
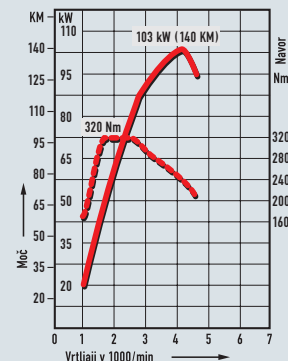


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Podvozje, volan in športen motor povečajo užitke, ki jih omogoča vožnja brez strehe nad glavo. Največ, kar si lahko obetate od tako velikega turbodizla v tako velikem kabrioletu.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750-2500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/45 R 17 W (Goodyear Eagle Ultra Grip M+S).

Voz in obese: kabriolet - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, poševni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj koltni (prisilno hlajeni), zadaj koltni - rajdni krog 11,1 m - posoda za gorivo 70 l.

Mase: prazno vozilo 1600 kg - dovoljena skupna masa 1980 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 212 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 8,5/5,4/6,5 l/100 km.

Prostornina prtljavnika 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)



HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunaj in znotraj
- ▲ izdelava, materiali
- ▲ kompaktna notranost
- ▲ oprema
- ▲ volan
- ▲ motor nad 1.800 vrtljaji v minuti

- ▼ dostop na zadnjo klop
- ▼ motor do 1.800 vrtljajev v minuti
- ▼ prostornost na zadnji klopi
- ▼ občutek med pretikanjem
- ▼ premalo odlagalnih mest
- ▼ dolg gib stopalke sklopke