

Za začetnike in za ljubitelje!

Če si kupujete prvi kabriolet in tako rekoč vstopate v svet avtomobilskega življenja brez strehe nad glavo, je Audi A5 odlična izbira.

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič



» Zakaj? Preprosto zato, ker ne boste razočarani (kar je, mimogrede, glede na ceno tudi upravičeno pričakovati). Če je prvi kabrio kak dvosedežni, po možnosti bolj špartanski roadster, lahko to marsikoga odvrne od nadaljevanja tovrstne avtomobilistične poti. Nenehen veter, hrup, nič prostora in vsakdanja neuporabnost so pri takšnih avtomobilih dejstva – tudi če so sodobni in dragi. Morda so tovrstni malo udobnejši, malo manj hrupni, a osnova ostaja. Po drugi strani pa je A5 Cabriolet skoraj tako uporaben kot kak kupe ali celo limuzina. Res je, prtljažnik kljub spodobnim 380 litrom prostora zahteva nekaj natančnega načrtovanja, a če imate dovolj ploščate kovčke ali mehke torbe, bo v njem dovolj prostora za počitniško prtljago para ali celo družine. Pozabite na kolesa in ležalnike – za vse drugo pa ne bi smelo biti težav. In teh 380 litrov ni na voljo le, ko je streha zaprta, temveč tudi takrat, ko je zložena. Tu se skriva prednost A5 Cabrioleta pred kabrio-kupejevskimi tekmeci z zlojljivo trdo streho: prtljažnik je vedno enako velik in njegova dostopnost je vedno enaka. In tako se lahko na dopust peljete tudi z vetrom v lasih. Tudi na smučanje, recimo (ja, zaradi dobre aerodinamike je tale A5 Cabriolet uporaben tudi v mrazu): podrete zadnji sedež in že lahko v prtljažnik naložite smuči ...

In tako se boste lahko peljali daleč, vetra pa bo toliko, kot želite. Če sta potnika le dva, nad zadnje sedeže pa je nameščena vetrna mreža, je lahko z zloženo streho, a ob dvignjenih šipah ta A5 povsem udoben potovalnik. Tudi pri velikih hitrostih, okoli 160 kilometrov na uro in čez, je vetra v kabini zelo malo, mogoče je normalen pogovor, vožnja pa ni utrujajoča; odličen avdiosistem pa je več kot dovolj zmogljiv, da preglasi šum vetra. Pri slovenskih avtocestnih hitrostih hrupa v kabini pravzaprav ni dosti več kot v podpovprečnem vozilu nižjega srednjega razreda pri enakih hitrostih – s sopotnikom se boste lahko pogovarjali brez kakršnegakoli povečevanja glasu. Kot da streha ni zložena. Nobenega vrtnčenja vetra ni okoli glave, če tega nečete. Aerodinamika je tako

“Predstavljajte si njihove obraze, ko jih v dežju prehití kabrio z odprto streho.”

dobra, da se je z zloženo streho mogoče voziti tudi v dežju. Ker smo pri Avto magazinu trmastí, smo se neke sobote zvečer s Primorske vračali v Ljubljano z odprto streho (seveda po stari cesti), čeprav so se nevihte začele že pri Razdrtem. Ne dež ne pršec izpod koles spredaj vozečih (predstavljajte si njihove obraze, ko jih v dežju prehití kabrio z odprto streho) niso niti malo zmočili notranjosti – narava in promet sta nas premagala šele pri Brezovici pri Ljubljani, ko je kombinacija dokaj počasne kolone (okoli 50 kilometrov na uro) in močnega naliva premagala Audijevo aerodinamiko.

Lahko pa seveda najprej spustite vse štiri šipe in dotok svežega zraka med lase povečate, nato pa spustite še vetrno mrežo in uživajte (če tako hočete) v pihanju okoli glave. Sicer pa: pri mestnih in primestnih hitrostih bodo ob zloženih strehi preživeli tudi potniki na zadnjih sedežih, če nameravate voziti hitreje, pa se jih usmilite in streho zaprite.

Streha: trislojna, dodatno zvočno izolirana, z velikim steklenim zadnjim oknom (seveda ogrevanim) je povsem konkurenčna trdnim streham. Hrupa je le za odtenek več (najbolj je to opazno v predorih), tesni brez napak, odpiranje in zapiranje pa sta preprosta. Potreben je le pritisk na gumb med sedežema in streha se elektrohidravlično zloži



v 15, zapre pa v 17 sekundah. In za to ni treba ustaviti, stvar deluje do hitrosti 50 kilometrov na uro, kar pomeni, da je mogoče streho pomikati med mestno vožnjo. Zato se lahko najprej odpeljete in šele nato zložite streho ali pa jo zaprete pred ali med parkiranjem. Izredno priročno in dobrodošlo.

Če odštejemo spremembe, potrebne za to, da se kupe spremeni v kabrio, v notranjosti življenje ni dosti drugačno od tistega v kupeju. Sedi se odlično, športno nizko, stopalke (predvsem stopalka sklopke) so zaradi namestitve in predolgega giba še vedno katastrofalno zanič, sistem MMI pa je še vedno najboljši tovrstni sistem v tem trenutku. Predalčkov za drobnarije je dovolj, predal pred sovoznikom se (seveda) zaklene skupaj z vsemi drugimi ključavnicami (da je avto lahko parkiran tudi s spuščeno streho) in merilniki so pregledni tudi v močnem soncu.

Tako vozniku in sopotnikom ostane le, da uživajo – tudi v tem, kar zmore motor tega A5 Cabrioleta. Dvolitrski turbobencinar z neposrednim vbrizgom v tej različici zmore 155 kilovatov oziroma 211 'konjev', kar je povsem dovolj za spopad s 1.630 kilogrami mase vozila. Pravzaprav je celoten občutek kar nekoliko zavajajoč. Motor se rad zavrti že iz najnižjih vrtljajev (od 1.500 naprej, pod to številko je tako kot vsi turbodizli in turbobencinarji zelo anemičen) in se uglajeno in zvezno zvrti vse



“Stvar deluje do hitrosti 50 kilometrov na uro.”



I Audi A5 Cabriolet 2.0 TFSI (155 kW)

Iz oči v oči



Saša Kapetanovič

» Audi A5 Cabriolet je eden tistih kabrioletov, pri katerem boste spoznali kompromis med uporabnostjo in užitkom. Vzemite boljše, akustično izolirano streho s seznama dodatne opreme in videli boste, da zgornja trditev še kako drži. Motor v testnem avtu je prava izbira za lahkotna križarjenja z vmesnimi vložki dinamičnega sukanja med ovinki. Ne pogledujte k turbodizlu, saj ne spada k temu avtu. Tako kot ne cigareta v ustih supermanekenke. «



Mitja Reven

» Zanimivo se mi zdi, da A5 pravzaprav sploh nima neposrednega tekmeca. C70 in serija 3 imata trdo pomično streho, kar pomeni, da za ljubitelje mehkih ni kaj dosti alternativ. Če je možno, izberite močnejši motor, sicer pa boste tako ali tako zadeli v polno. A5 Cabriolet je pač namenjen uživanju. «

do rdečega polja na merilniku vrtljajev. Menjalnik je izračunan precej na dolgo (in zato recimo tretja prestava mirno vleče od 30 pa do 170 kilometrov na uro), in ker je hrupa malo, dobijo potniki občutek, da vse poteka počasi, kot da bi imel avto pol manj moči. Še voznik lahko dobi tak občutek, dokler ne opazi, da se že na malo slabšem asfaltu nenehno prižiga kontrolna lučka sistema ESP. Moč 211 'konjev' in sprednji pogon (pa tudi ne preveč dobre gume, o čemer priča tudi krepko podpovprečna zavorna razdalja) je recept za vrtenje koles v prazno (ali zelo deloven ESP). Štirikolesni pogon Quattro bi bil boljša rešitev, tako kot bi bil boljša rešitev samodejni menjalnik (ne glede na to, ali bi bil brezstopenjski, v kombinaciji s sprednjim pogonom, ali menjalnik z dvojno sklopko S tronic v kombinaciji s Quattrom), da se vozniku ni treba mučiti z nemogočo stopalko sklopke (ki je resnično najslabši del avtomobila).

Posebna ocena za kabriolette		
Mehanizem strehe - kakovost [15]	15	Odpiranje in zapiranje strehe potekata tiho in brez težav.
Mehanizem strehe - hitrost [10]	10	Pri odpiranju in zapiranju rekordov ne boste postavljali, lahko pa to počnete med vožnjo.
Tesnjenje [15]	15	Nalive in avtopralnico A5 Cabriolet zlahka preživi. Med vožnjo v dežju je možno ostati suh tudi z odprto streho.
Videz brez strehe [5]	5	Kljub štirim sedežem je avto ob odprti strehi skladne in elegantne kabrioletske oblike.
Videz s streho [5]	4	Streha je mehka, a kljub temu ne kvari skladnosti zunanje oblike, ko je zaprta.
Imidž [10]	9	Višje boste za znosen denar težko posegli.
skupna ocena kabrioleta	58	To, da je streho mogoče premikati pri hitrostih do 50 kilometrov na uro in da je mehanizem hiter, je velik plus A5 Cabrioleta.
OCENA	avto magazin	1 2 3 4 5

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	947
Večopravilni volan	79
Akustično izolirana streha	362
Vreča za smuči	103
Ogrevanje prednjih sedežev	405
Ogledalo s samodejnim zasenčenjem	301
Sredinski naslon za roke	233
Električno zložljivi in ogrevani zunanji ogledali	277
Alarmna naprava	554
Nadzor tlaka v pnevmatikah	98
Parkirna tipala	479
Tipalo za dež in luči	154
Tempomat	325
Samodejna klimatska naprava	694
Voznikov informacijski sistem	142
Navigacijski sistem	3.210
Aluminijasta platišča	1.198
Električno nastavljiva sprednja sedeža	1.249

MODEL	Audi A5 Cabriolet 2.0 TFSI (155 kW)	Volvo C70 T5 Momentum	Saab 9-3 Convertible 2.0 Turbo (154 kW) Vector	BMW Cabrio 325i
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	5-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.984	2.521	1.988	2.996
največja moč (kW/kM pri 1/min)	155/211 pri 4.300-6.000	169/230 pri 5.000	154/210 pri 5.300	180/218 pri 6.100
največji navor (Nm pri 1/min)	350 pri 1.500-4.200	320 pri 1.500-5.000	300 pri 2.500-4.000	270 pri 2.400-4.200
dolžina × širina × višina (mm)	4.625 × 1.854 × 1.383	4.528 × 1.836 × 1.400	4.635 × 1.762 × 1.434	4.580 × 1.782 × 1.384
največja hitrost (km/h)	241	240	235	245
pospešek 0-100 km/h (s)	7,5	7,6	8,0	7,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	91/5,4/6,8	13,1/6,7/9,1	12,0/7,1/8,9	10,4/5,9/7,6
cena osnovnega modela (evri)	47.297	45.000	50.990	50.250

I Audi A5 Cabriolet 2.0 TFSI (155 kW)

Moč:	155 kW (211 KM)
Pospešek:	8,0 s
Največja hitrost:	241 km/h
Povpr. poraba:	11,2 l/100 km

Predvideni redni servisi:
Servisni intervali na 15.000 km.

redni servisi, delo, material:	1.424	kasko zavarovanje [2]:	6.650
gorivo	12.387		
gume (1):	2.459	Skupaj:	47.891
izguba vrednosti po 5 letih:	19.951	Strošek za prevoženi km:	0,48 EUR/km

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

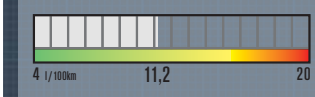
T = 22 °C / p = 1.199 mbar / rel. vl. = 29 % / Gume: Pirelli Cinturato P7 245/40/R 18 Y / Stanje kilometrskega števca: 7.724 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	8,0
402 m z mesta:	16,0

Prožnost	
50-90 km/h (IV. / V.):	8,5 / 14,4 s
80-120 km/h (V. / VI.):	11,8 / 12,0 s

Največja hitrost 241 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	9,2
največje povprečje	13,8
skupno testno povprečje	11,2



Trušč v notranjosti				dB
Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	54	52	52	51
90 km/h	60	58	57	57
130 km/h		66	65	64
Prosti tek	38			

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	72,6
od 100 km/h:	42,7
	(AM meja 39 m)



Napake med testom brez napak

The chart displays the engine's performance characteristics. The x-axis represents engine speed in 1000/min, ranging from 0 to 7. The left y-axis represents power in kW/hp, ranging from 0 to 300. The right y-axis represents torque in kgm, ranging from 0 to 240. The power curve (labeled '155 kW (211 KM)') starts at 0 and rises to a peak of 155 kW at approximately 5500 rpm. The torque curve (labeled '200 Nm') starts at 0, peaks at 200 Nm around 2500 rpm, and then gradually declines. The chart also shows several other performance lines labeled with numbers 1 through 6, representing different engine configurations or driving modes.

Streho dol in radio na glas. In prav nič se ne boste veselili trenutka, ko se boste morali ustaviti. Križarjenja brez strehe nad glavo so tem avtom čisti užitek.

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,5 x 92,8 mm - giba prostornina 1.994 cm³ - kompresija 9,6 : 1 - največja moč 155 kW [211 KM] pri 4.300 - 6.000 /min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,6 m/s - specifična moč 78,1 kW/l [106,3 KM/l] - največji navor 350 Nm pri 1.500-4.200/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na val - vbrizg goriva po sistemu klopnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pipe - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestava razpoložljiva 1,3/7/8; II, 2/50; III, 1.321; IV, 0.970; V, 0.811; VI, 0.692 - diferencial 3,304 - platišča 7,5J x 18 - gume 245/40 R 18 V, kotalni obseg 1,97 m. **Voz in obesa:** kabriolet - 2 vrat, 4 sedel - samonosa karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka obesa vodila, stabilizator - zadaj večvalna prema, vzmeti, teleskopski blazinički, stabilizator - zavore spredaj klopne (prilinsko lahke), zadaj klopne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi [stikalo med sedezema] - volan z zobato letvijo, hidravlični serv, 27 zaskua med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.630 kg - dovoljena skupna masa 2.130 kg - dovoljena masa prikloze z zavore: 1.500 kg, brez zavore: 750 - dovoljena obremenitev strehe: ni predvideno. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 241 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,5 s - poraba goriva [ECE] 9,5/4,6/8,1/100 km.

širina vozila: 1.954

1.383

920-1.000

920

1.580

890-1.110

480-730

320-780

2.751

4.625

vse mere so v mm

Zunanje mere: širina vozila 1.854 mm – kolotek spredaj 1.590 mm – zadaj 1.577 mm – rajdni krog 11,4 m
Notranje mere: širina spredaj 1.480 mm, zadaj 1.290 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm
 zadnji sedež 450 mm – premer volanskega obroča 380 mm – posoda za gorivo 65 l.



Prostornina prtljazišča, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
4 sedeži: 1 x kovček (68,5 l), 1 x letalski kovček (36 l),
1 x nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: vozniška in sovozniška varnostna blazina – stranski varnostni blazini – ABS – ESP ISOFIX – servo volan – deliva zadna klop – samodejna klimatska naprava – električno nastavljivi in ogrevani vzvrat ogledali – električni pomik špi spredaj in zadaj – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – po višini in globini nastavljiv volanski obroč – po višini nastavljava prednja sedeža – mrgleni spredaj – potovalni računalnik.

Zunanost [15]	14	Audi A5 Cabriolet je eleganten z odprto ali zaprto streho.
Notranjost [125]	111	Prostora spredaj (in v višino) je na pretek, zadaj bodo otroci brez težav preživel. Navduši zaščita pred vetro.
Motor, pogon, podvozje [65]	56	Zvočno ugodje in ugaljenost bencinarja naredita svoje, precej na dolgo izračunan menjalnik ne odžira veliko zmogljivosti, hkrati pa poskrbi za manjšo porabo.
Vozne lastnosti [70]	55	A5 Cabriolet ni športen roadster in to tudi noče biti, a kljub temu ponuja vozniku dovolj užitka.
Zmogljivosti [35]	31	Moči je dovolj, da bi si želeli štirikolesni pogon. Turbobencinar je odlična izbira, menjalnik pa naj bo raje samodejni.
Varnost [45]	42	Za varnost potnikov skrbijo varnostni loki in kup elektronike.
Gospodarnost [65]	36	Cena ni nizka in izguba vrednosti ni majhna. Takšen kabriolet pač ni za tiste s šibkim srcem ali denarnico.
Skupaj	345	Audi A5 Cabriolet ni najbolj športen brezstresnik in tudi najbolj prestižen ni. Je pa na vrhu, kar zadeva vsakdanjo uporabo in to, koliko časa se da preživeti s spuščeno streho ne glede na vreme in hitrosti.

OCENA **avto** magazin 1 2 3 **4** 5

- ▲ aerodinamika
- ▲ uporabnost
- ▲ streha
- ▲ motor
- ▲ poraba

- ▼ stopalke
- ▼ nastavitve osvetlitve merilnikov
- ▼ gume