



Test: AUDI CABRIOLET 2.8 E

C & A



Obleka naredi človeka, karoserija pa avtomobil. To, o oblekah, je zapisano nad vhodi modnih hiš C & A, trditev o avtomobilskih karoserijah pa se dokazuje sama od sebe in bi jo bilo težko spodbiti.

Poglejte audi cabriolet! Zgradili so ga na osnovi audija coupéja, v isti sapi tudi audija 80 (limuzine), mu namenili enaka podvozje in mehaniko, enak nos in skoraj enaka boka, pa vendar je povsem drugačen avto: zato, ker nima čvrste kapejevske strehe, in predvsem zato, ker je tudi mehko streho moč povsem skriti.

Zgolj zato mu pripada tudi imenitna družinska vloga, da nadaljuje tradicijo slavnih audijev, horchov in wandererjev, ki so nekoč, pod skupnim znakom Auto Union, pisali zdajšnjo kabrioletsko zgodovino te znamke.

In audi cabriolet je avtomobil, ki mu nasledstvo nedvomno pripada. Karoserija je - čeprav

brez strešnega prispevka k samonosnosti - še vedno dovolj čvrsta in vzvojno prožna, da zmore kljubovati najostrejšim vožnjam. Njena celotna pocinkanost je - tako kot pri vseh audijih zadnjega časa - dovolj temeljita za desetletno jamstvo, da ne bo prerjavela. In kroma ter polirane aluminija na njej je za skrbno odmerjeno porcijo dobrega okusa: da ne bi kdo pozabil, do kod v tem stoletju sega Audijev avtomobilizem z zložljivimi strehami.

Streha iz visokokakovostne

sredinskega grebena, požene streho tudi v obratni smeri, hkrati pa vsakič premika tudi bočna okna, da strehi niso v napoto. Voznikova naloga je - prej in potem - le zasuk ročice v obliki črke T, s čimer mehanska zaklopa temeljito in stoodstotno vodotesno pritisneta prednji strešni rob ob zgornji rob prednje šipe. Ta je elegantno vitek, ampak s stranskima obrobama vred pomeni poglavitno zaščito glav v avtu, če bi se ta po nesreči prevrnil. Za boljši občutek, za odločnejšo



Elektrifikacija: zgibljiva streha uboga stikalo



Komfortni motor: 2,8-litrski V6

tkanine je natančno podložena in enako žlahtna kot cel avto. Pri njenem razvoju je sodeloval Porsche, končni izdelek pa je tole: brezhibno zgibljiv in po želji (ter pri testnem avtu) elektrificiran nosilni mehanizem, ki zmore tkanino na sebi (z obliko so povsem sledili kovinski strehi coupéja) v celem, z vžitim zadnjim ogrevanim oknom vred, gladko in spodobno tiho zložiti v zelo majhno shrambo za zadnjim naslonjalom. Električna ukazuje tudi poklopca, ki potem zgladi karoserijske poteze slečnega avta, zaočkroži ohišje zadnje klopi ter zavaruje zloženo streho pred mokroto in prahom. In električna, ubogljiva zgolj na stikalo s



Za majhne in vitke: zadnja klop in dostop k njej



Stiska: zaradi škatle za protivetrno mrežo je prtljažnik se manjši

varnost in za temeljitejšo sedenje sta na voljo tudi prednja sedeža GIS (Gurt-Integral-Sitz), ki sta Recarov izdelek po Audijevih načrtih. Odlike teh sedežev so: čvrstost, v naslonjala vgrajena varnostna zglavnika (loka), električno prilagodljivi sedalni površini in v stranska robova naslonjal integrirana varnostna pasova. Tako nista več v napoto ob dostopu k zadnji klopi (ne veselite se prehitro, zadnji del potniškega prostora je vseeno zelo tesno odmerjen, tako da je prostor na ozki in kratki zadnji klopi primeren le za zelo majhne in vitke ljudi), med vožnjo ne trepetata kot je to običaj pri navadnih kabrio-

letskih sedežih in pasovih, pa tudi njuna dosegljivost in napekost je vselej enaka.

Novejši Audijev dodatek je tudi sklopiliv dvodelni vetroni ščitnik, ki s svojim vodoravnim delom preprečuje vihar v vznožju cabrioletove notranjosti, s pokončnim pa prizanaša frizuram in zdravju tistih, ki sedijo spredaj. Mrežna površina omogoča vidno prosojnost, komur pa ščitnik postane odveč, ga lahko z nekaj ročnimi gibi odstrani in zloži v škatlo, posebej zato vstavljeno v prtljažnik. Jasno: za prtljago je tako še manj prostora.

Streha je enako žlahtna kot cel avto.

Audi cabriolet je na voljo z 2,0-litrskim štirivaljnikom, z 2,3-litrskim petvaljnikom ali pa z 2,8-litrskim šestvaljnikom V-oblike, kakršen je bil v testnem avtu.

Temu motorju pravijo v tovarni "komfortni" motor. Zaradi preklopne dolžine sesalne cevi zmore streči z izredno ugodnim navorom že od najnižjih vrtljajev dalje, pa tudi z mirnostjo delovanja ob uglečni največji moči. Nakup elektronsko-hidravlične štiristopenjske avtomatike v menjalniku je sicer možen, ampak ob tem motorju sploh ni nujen. In tudi silovitemu drvenju je ta audi zlahka kos, če kdo misli, da so kabrioleti ustvarjeni za takšne vrste nasilja.

Pa niso! Kabrioleti, veste, hočejo biti in so uživaški avtomobili. C(abriolet) & A(udi) je v tem smislu zares odlična kombinacija: eleganca avta, prijetne (in ne zoprn) velike hitrosti ter vetrnjastvo so zmes tistega, s čimer zna pameten in spreten voznik dokazati, da (tudi) avtomobil naredi človeka. In ga reš.

**Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK**



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - V 90° - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 82,5 x 86,4 mm - gibna prostornina 2771 ccm - kompresija 10,3:1 - največja moč 128 kW (174 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,8 m/s - specifična moč 46,2 kW (62,8 KM)/liter - največji navor 250 Nm pri 3000/min - ročična gred v 4 ležajih - 2x1 odmična gred v glavah (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje - akumulator 12 V, 63 Ah - alternator 1260 W - 2 uravnava izpušna katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,500; II. 1,842; III. 1,300; IV. 1,029; V. 0,838; vzvratna 3,444; diferencial 3,700 - platišča 7 x 15 - gume 205/60 VR 15 (dunlop), kotalni obseg 1,90 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 36,8 km/h

Voz in obese: kabriolet - 2 vrata, 2+2 sedeža - samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj polloga (vzvojn) prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kalute za vsa štiri kolesa, spredaj notranje hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, procenter

Mere, zunanje: dolžina 4366 mm - širina 1716 mm - višina 1379 mm - medosna razdalja 2556 mm - kolotek spredaj 1453 mm, zadaj 1447 mm - rajdni krog 11,1 m - najmanjša razdalja od tal 113 mm - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1520 mm - širina (kolokolci) spredaj 1350 mm, zadaj 1070 mm - višina (nad sedežem) spredaj 970 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica (prednji sedeži) 840-1080 mm, zadnja klop 770-530 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 250 litrov - posoda za gorivo 70 litrov

Teže: prazno vozilo 1455 kg - dovoljena skupna teža 1855 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 640 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 218 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva (ECE): 7,3/9,2/13,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
219 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,3 s
0 - 80 km/h	6,4 s
0 - 100 km/h	9,0 s
0 - 120 km/h	13,1 s
0 - 140 km/h	17,4 s
0 - 160 km/h	24,3 s
0 - 180 km/h	33,0 s

1000 m z mesta:
30,4 s (173 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	32,9 s (172 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	38,1 s (144 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h:	92,1 m
od 100 km/h:	42,6 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na: resnično:

60	54,0 km/h
80	72,2 km/h
100	93,4 km/h
120	110,6 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje:
14,1 litra/100 km

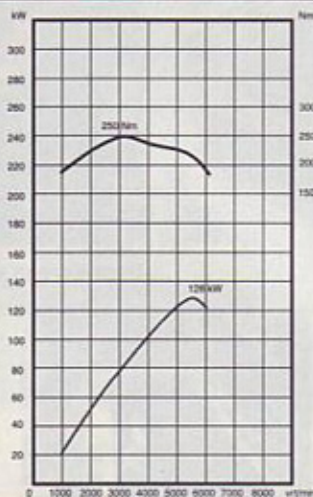


DIAGRAM MOTORJA

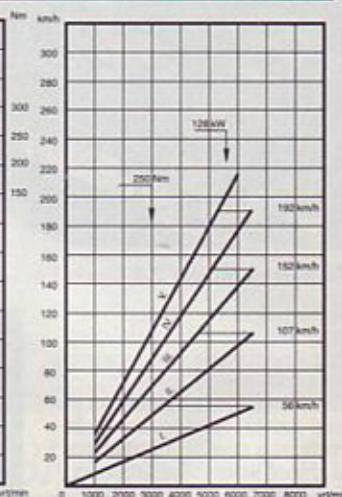


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- zunanji videz
- prednja sedeža
- priročnost strehe
- udobje motorja
- počutje in oprema
- zmogljivosti
- proživetna zaščita
- končna obdelava

Grajamo

- dostop k zadnji klopi
- širina zadnje klopi
- majhen prtljažnik
- vidnost merilnikov na sredinski konzoli

Cena

DEM 52.000 + 52,6 % tolaarskih dajatev
(Porsche-Inter Auto d.o.o. Ljubljana)

Končna ocena

Audi cabriolet 2.8 E je eleganten avtomobil, kos tradiciji in modernim kabrioletskim zahtevam. To ni dirkalnik s platneno streho niti ne povsem značilen športni avtomobil. To je (skoraj) limuzina s poglavitno prednostjo za tiste, ki jo znajo ceniti: da je preploh všteti v osnovno ceno.