



Vozili smo:

AUDI CABRIOLET

Temu se reče uživanje sveta: kot z ravnilom zarobljena boka, smelo nagnjena prednja šipa, potem pa nič – vse do neba! Kdo neki sploh še hoče streho?

Streha je mehka in zložena za zadnjo klopjo. Z njo je audi cabriolet postal kronski princ nekdanjih Auto Unionovih kabrioletov: po petdesetletnem premoru in po treh letih vnetega inženirskega dela.

Vračanje v stare čase? To ne, malo nostalgije pa gotovo: s kromirano obrobo šipe, bokov in strešnega poklopa, z vgraviranimi štirimi krogi na svetleči ploščici in z (ta je za doplačilo) lesenim Nardijevim volanskim obročem na treh zleščeni kovinskih prečkah. Audi cabriolet je nastal iz audija coupeja, zato sta njegova nos in zadek znana

AUDI AIR



že od prej. Kabrioletska podoba mu z vseh strani odlično pristoji: od spredaj, ker se višina vozila konča na zgornjem robu šipe; od strani, ker se karoserijska »ravnina«[»] proti zadku nežno, a vztrajno dviga; od zadaj, ker se prtljažni pokrov odlično vključuje v tamkajšnji oblost; in z vrha, ker je skladnost potniškega prostora tako najbolje vidna.

Prednja sedeža sta sodobno audijevska, presajena iz kupeja. Zadnja klop ima pičlejši kolenski prostor, pa tudi ožja je, saj ji strešni mehanizem, vtisnjen okrog nje, odžira prostor. Tako odprta karoserija seveda ne more nastati sama od sebe. Zasnova cabrioleta je zahtevala dodatne prečne in vzdolžne karoserijske ojačitve, posebej okrepljeni stranski obrobi prednje šipe (ki zavoljo tega zdrži tudi prevračanje vozila), pa tudi ojačitveno povezavo med sredinskim grebenom in nosilec armaturne plošče, zoper kakršnekoli neljube tresljaje. Dodatno ojačena so tudi vrata in stena med potniškim prostorom in prtljažnikom. Prtljažnik je kratek, izjemno glo-

Tehnični podatki

Motor: petvaljni – vrtilna in gib 82,5x86,4 mm – gibna prostornina 2309 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 98 kW (133 KM) pri 5500/min – največji navor 186 Nm pri 4000/min – mehansko elektronsko vbrizgavanje goriva – vodno hlajenje – katalizator

Prenos moči: pogon na prednji kolesi – petstopenjski ročni menjalnik ali štiristopenjska avtomatika – platišča 6Jx15 – gume 195/65 VR 15

Voz in obese: kabriolet – 2 vrata, 2+2, sedeža – spredaj vzmetni nogi prečna vodila, zadaj vzvojnja prema, Panhardov drog, vijajčne vzmeti – štiri kolutne zavore – volan z zobato letvijo, servo – procon-ten

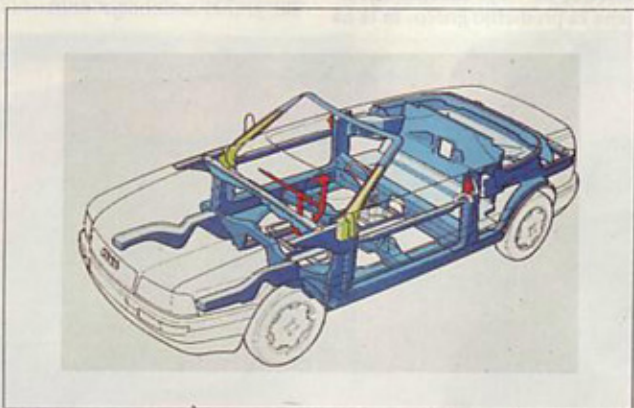
Mere in teže: dolžina 4,366 m – širina 1,716 m – višina 1,379 m – medosna razdalja 2,554 m – kolotek spredaj 1,453 m, zadaj 1,447 m – teža praznega vozila 1350 kg – dovoljena skupna teža 1750 kg – prtljažnik (normno) 250 litrov – gorivo 70 litrov

Zmogljivosti: (tovarna): največja hitrost 198 (194) km na uro – pospešek 0–100 km na uro 10,8 (12,2) s – poraba goriva (ECE): 6,8/8,5/12,3 (7,5/9,3/12,9) litra neosvinčenega bencina na 100 km. Opomba: številke v oklepajih veljajo za različico s samodejnim menjalnikom!

bok, z luknjo »za smučič« v zadnjem naslonjalu, z zasilnim rezervnim kolesom in z normno prostornino 250 litrov.

Zložljivo streho, ki je vselej barvno skladna s preostalim vozilom, so snovali družno s Porschejevimi strokovnjaki. Za zdaj zahteva ročno delo, prihodnje leto pa jo bodo opremili z elektropnevmatskimi mehanizmi. Ko je zaprta, je streha na dveh mestih speta z gornjim robom prednje šipe. Tema spojema ukazuje vrtljiva, črki T podobna ročica nad notranjim ogledalom. Streho je moč zložiti ali znova napeti le ob vključenem vžigu in s potegnjen ročno zavoro. Zavrtiljaj omenjene ročice T sproži samodejen nekajcentimetrski vgrez bočnih stekel in povzroči, da se prednji del strehe rahlo privzdigne. Potem mora voznik izstopiti. Obenem s prednjim delom se od karoserije odmakne tudi zadnji rob strehe, odpiranju poklopca za zadnjo klopjo pa je namenjeno stikalo v okviru levih vrat. Potem je treba streho le še »prevrniti« v odkrit prazen prostor in zaloputniti poklopce. Ves opravke ne traja dlje kot pol minute. In vnovično napenjanje strehe (po nasprotnem postopku) prav tako ne.

Dan za krstno vožnjo z Audi-jevim cabrioletom žal ni bil najprimernejši. Deževje je usahnilo le za toliko, da sem si privoščil



čisto kratko ogledovanje okoličice: pri samo šestih stopinjah v senci sivega neba. In zdaj ne vem, ali gre za srečo ali za spretnost audijevih tehnikov, ampak zračni piš, ki te objame v tem cabrioletu, ni takšen kot pri drugih, ki sem jih vozil doslej. Resda se ne more kosati z mercedesovim roadsterjem, v katerem lepša počutje zatišna mreža za prednjima sedežema; toda v audiju je moč z enim stikalom v hipu dvigniti vse štiri stranske šipe in se »pogrezniti« v mehko bo vetra, ki drsi čez vozilo. Brez mrzlega vrtinčenja, brez ostrosti prepiha! Kdor hoče to, mora stekla vnovič spustiti. In če začne deževati, mora za trenutek ustaviti, da dvigne streho.

Streha je z notranje strani mehko tapacirana, njen mehanizem pa je – na videz odlično, zoper udarce z glavo pa precej manj učinkovito – obdan z le-

potnimi zavesicami ob obeh vzdolžnih robovih. Plastični, a skoraj brezhibno prozorni zadnji šipi, ki je prilepljena v izrez, so privoščili komaj slišen ventilator, ki jo suši skozi reže pod njo. In streha je ves čas tako napeta, da začne rahlo trepetati in zopno bučati šele pri hitrosti nad 180 kilometrov na uro.

Cabrioletu so za zdaj namenili 2,3-litrski petvaljni z zmernimi 98 kW oziroma 133 KM (pozneje bo na voljo tudi motor V6) ter običajni petstopenjski ali samodejni štiristopenjski menjalnik. Prednji pogon so združili s kupejsko športnim podvozjem, kar pomeni čvrstejše in krajše vzmeti in hkrati s tem nizkost, toda – posebej za cabriolet – z mehkejšimi plinskimi blažilniki, ki omogočajo elegantno uglajenost tudi na robatih tleh.

In tako je novi audi cabriolet natanko to, kar cabriolet mora biti: nežno vetrnjaški, a v celem udoben pripomoček za uživanje sveta.

Audi Air je na voljo za osnovno (nemško) ceno 52.000 mark, v kar so všteti tudi v celem pocinkana karoserija, meglenke, športni sedeži in procon-ten. Spisek doplačil obsega ponudbo od ABS do vijajčenih lahkih platišč in lesnih dodatkov. Ampak »zračenje« je v tem avtu vselej enako prijetno. In to je najvažnejše!

Martin Česenj

