

Čvrst je bolj uporaben



Ni kaj, priznati moramo, da je Audi TT kljub težavam, ki jih je imel kmalu po rojstvu, še vedno zelo »kurjaški« avto.

Kateri TT je pravi, pa vseeno ni lahka odločitev. Coupé je resda bolj uporaben skozi vse leto, toda užitek vetra v laseh, ki ga ponuja Roadster v toplih poletnih dneh, ni zanemarljiv. In konec koncev je TT-jeva notranjost še vedno ena lepših in izvirnejših v tem razredu, zakaj torej potem ne bi bila na ogled tudi ostalim? Tokrat se je temnozelena barva karoserije namreč nadaljevala tudi v notranjosti. V usnje oblečena športna sedeza, dno in plastika so bili prav tako tem-

nozeleni kot karoserija, gornji del armaturne plošče, usnjena prestavna ročica in trikraki športni volanski obroč črni, vse skupaj pa so oblikovalci popestrili še z aluminijastimi stopalkami, kljukami, zračniki in drugimi dodatki. Ni kaj, notranjost Audija TT je še vedno med najprivlačnejšimi.

Zagotovo pa ni potrebno posebej poudarjati, da je podobno prijetno kot opazovanje tudi sedenje v tem avtomobilu. Še zdaleč ne preveč utesnjeno, pa čeprav je roadster. Ker je narejen po nemških stan-

dardih, bodo dovolj prostora v njem našli tudi zelo visoki ljudje. Športna sedeza sta izdatno pomična in ob tem nastavljiva tudi po višini. Primerno odebeljen volanski obroč prav tako. Stikala in ročice so tam, kjer jih pričakujemo, in morda bodo nad notranjostjo tokrat bolj kot visoki negodovali prav tisti nekoliko nižje rasti. Vzglavnika v TT Roadsterju namreč nista nastavljiva po višini, saj po mnenju inženirjev le tako lahko zagotavljata dovolj varnosti tudi med prevrčanjem. Žal pa je ta varnost precej vprašljiva pri otrocih in trkih od zadaj, saj

glave in tilnika, v najvišji točki, kjer sta nameščena, nikakor ne moreta obvarovati.

A TT Roadster ne preseneča le z lično notranjostjo in dobrim počutjem v njej, ampak tudi s povsem zadovoljivo velikim prtljažnim prostorom (vsaj za roadsterja) in kot se spodobi, tudi z zmogljivim motorjem.

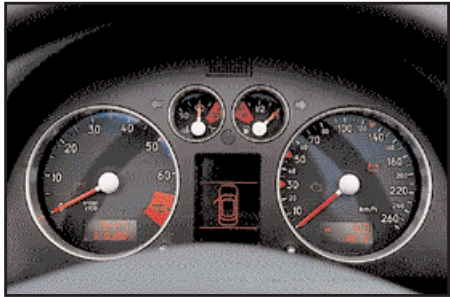
Tu se prav tako kot pri odločitvi Coupé ali Roadster ponovno pojavi vprašanje. Motorja sta dva, in sicer oba 1,8-litrska ter prisilno polnjena, vendar pa o podhranjenosti tudi pri šibkejši različici nikakor ne moremo govoriti. Res je, da najcenejši Roadster ne ponuja štirikolesnega pogona, šeststopenjskega menjalnika in dodatnih decibelov, ki jih skozi dve izpušni cevi



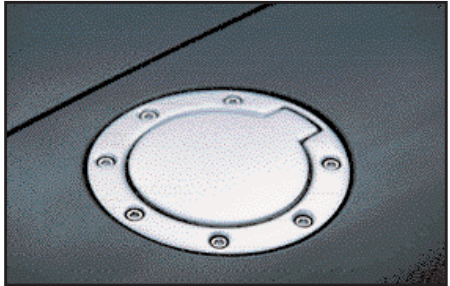
Športno lična, dobro pregledna in ergonomska armaturna plošča.



Za 550.679 tolarjev se lahko TT Roadster prelevi v kupe.



Polno informacij ter asimetrična skala na merilniku hitrosti.



Dokaz za športnost je tudi pokrov posode za gorivo.



Sedeža sta odlična, zato pa vzglavnika nista nastavljiva po višini.



Bolj kot »zgolj« petstopenjski menjalnik moti opora za desno nogo.

pričara močnejša različica, toda odkrito povedano, razočarani nad njim še zdaleč ne boste. Motorne zmogljivosti so prav tako športne, pravzaprav bi lahko zapisali kar dirkaške. Lega je po prenovitvi prav takšna, kakršno bi od roadsterja pričakovali. Tudi takrat, ko postane podlaga vendarle preveč spolzka, motor skupaj s turbinskim polnilnikom pa preveč brutalen, vam še vedno ostane na voljo ESP, ki vas bo varno pripeljal na cilj.

No, in zakaj potem ne bi bil TT Roadster uporaben skozi vse leto? Res je, da so današnje platnene strehe dovolj kakovostne, da z njimi preživite tudi zimsko obdobje, vendar mokremu in mrzlemu letnemu času kljub temu niso namenjene. Če odmislimo poškodbe, ki lahko zaradi nizkih temperatur in ob nepravilni uporabi nastanejo na platnu, je lahko že vlaga, ki vstopa skozi platno, precej moteča, še bolj pa dejstvo, da se s takšnim avtomobilom ne morete odpraviti na smučanje. Smuči namreč v notranjost ne boste stlačili, pa če so še tako kratke. Misel na trdo streho ob nakupu roadsterja torej nikakor ni odveč. Primerljivo s ceno TT Roadsterja in ostalimi dodatki, ki si jih lahko še zaželite, ta tudi nikakor ni precenjena, saj zanjo zahtevajo 550.679 tolarjev. Malo pravzaprav, če pomislimo, da je za radiokasetofon (Concert) in samodejno dvokanalno klimatsko napravo potrebno odšteti le 19.380 tolarjev manj.

Se pa zato ob nakupu trde strehe zastavi drugo vprašanje. Kam z njo, ko je ne potrebujemo? Povsem razumljivo je, da streha ni zločljiva, zato takrat, ko ni pritrjena na avtomobil, v garaži zavzame kar nekaj prostora. Nekaj več časa zanjo pa si boste morali odtrgati tudi pri njenem nameščanju oziroma odstranjevanju. To opravilo namreč še zdaleč ni tako hitro kot pomik platnene strehe in steklene vetrne zaščite, ki ga za doplačilo lahko opravi tudi elektrika, pa še vsaj enega »sodelavca« boste ob tem potrebovali.

Bodo pa zato, če boste na TT Roadster pritrčili čvrsto streho, hladne zime in deževni dnevi toliko prijetnejši.

Matevž Korošec

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,0 × 86,4 mm - gibna prostornina 1781 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč (ECE) 132 kW (180 KM) pri 5500/min - največji navor (ECE) 235 Nm pri 1950-5000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 5 ventilov na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Motronic ME 7.5) - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 1,65 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 4,5 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,300; II. 1,944; III. 1,308; IV. 1,034; V. 0,838; vzvratna 3,060 - diferencial 3,938 - gume 205/55 R 16 W (Michelin Pilot Primacy)

Voz in obese: dvoje vrat, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj pomožni okvir, posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4041 mm - širina 1764 mm - višina 1349 mm - medosna razdalja 2422 mm - kolotek spredaj 1528 mm - zadaj 1513 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 860 mm - širina 1430 mm - višina 910-960 mm - vzdolžnica 920-1150 mm - prtijažnik (normno) 220 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1310 kg - dovoljena skupna masa 1610 kg - vleka prikolice ni predvidena

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 222 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,9 s - poraba goriva (ECE) 11,4/6,5/8,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 98)

NAŠE MERITVE			
Pospeški:		Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	3,6 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	5,6 s	kazalec na:	resnično:
0-100 km/h:	7,7 s	60	59,3 km/h
0-120 km/h:	11,0 s	80	78,5 km/h
0-140 km/h:	14,8 s	100	99,3 km/h
0-160 km/h:	20,1 s	120	117,1 km/h
0-180 km/h:	27,9 s	140	135,6 km/h
1000 m z mesta:	29,1 s	160	153,3 km/h
	(182 km/h)		
Največja hitrost:			
228 km/h (V. prestava)			
Prožnost:			
1000 m od 40 km/h (IV.): 31,2 s (172 km/h)			
1000 m od 40 km/h (V.): 36,1 s (162 km/h)			
Zavorna pot:			
od 150 km/h:		86,8 m	
od 100 km/h:		37,1 m	
Poraba goriva:			
Testno povprečje		12,5 l/100 km	
Najmanjše povprečje		10,7 l/100 km	
Trušč v notranjosti		(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III.	IV.	T = 10,5 °C
50 km/h	62	62	p = 1007 mbar
100 km/h	68	67	rel. vl. = 68 %
150 km/h		73	
200 km/h		72	
		76	
Prosti tek		42	

Napake med testom:
- brez napak

KONČNA OCENA

Kupiti TT Roadster ali TT Coupé, je zagotovo povsem vmesno vprašanje. Toda če vam ni odveč odšteti dodatnih 550.000 tolarjev in če imate prostor v garaži, je odgovor skoraj že na dlani. Le še barvo in opremo s seznama doplačil je potrebno določiti.

- | | |
|-------------------------------|--|
| ➡ oblika | ➡ vzglavnika nista nastavljiva po višini |
| ➡ športna in lična notranjost | ➡ cene nekaterih doplačil |
| ➡ občutje v notranjosti | ➡ trdo streho je mogoče pritrčiti le z dodatno pomočjo |
| ➡ zmogljiv motor | |
| ➡ vodljivost in lega | |

CENA: 9.470.835 SIT (Porsche Slovenija)