

Testosteron

| Audi TT Roadster 2.0 TFSI |



besedilo: Matěž Korosec • foto: Aleš Pavletič

V Wikipediji piše, da je testosteron moški spolni hormon, ki vpliva na rast mišic, kosti ter razvoj moškega telesa. In nabija samozavest, dodajamo mi!

► So vam kabrioličti vseč? Razmišljate o nakupu enega od njih? Dobro premislite, preden se odločite.

TT morda ni prav za vas. Ta Audi ni kabriolet, ampak roadster. In med tem dvena pojmoma je velika razlika. Kabrioličti so navadno stirsedežni avtomobili, s poudarkom na udobju, z relativno velikim prtljažnim prostorom in (vse pogosteje) s kovinsko zložljivo streho.

Audi TT pa vse prej kot to. Sedetja sta samo dva. Oba športno školjkasta, nizko nameščena, in če ste pripravljeni globje seči v denarnico, obleceteva v usnje. Prostora za otroka zadaj ni. Pa tudi za kaj drugega ne. Damska torbiča bo morala v predal pred sopotnikom (če je dovolj matinal), poslovna torba pa v prtljažnik. Prtljažnik? No ja, nekaj podobnega temu. Prostor v zadku sicer ni majhen (250 l), je pa plitek. Kako pogostog ga boste uporabili, pove dejstvo, da elektrostikala za odpiranje pokrova ni. Odprete ga le z 'daijinčcem' na ključu ali s stikalom na vozniškovih vratih. Je pa, ne glede na to, ali je streha zložena ali razprta, vedno enako velik, kar je povhvalno.

Streha je nedvomno dokaz, ki potrjuje našo trditev o testosteronu. Ta je platnena in zvočno tako dobro izolirana, da tudi pri hitrostih, ki presegajo omejitve na avtocestah, še vedno ohranja znojen trušč v notranjosti. Tako znojen, da na trenutek celo pozabit, da sedite v roadsterju.

Seveda to ni stvar, ki bi dvigovala samozavest. Za to poskrbi elektronomehanizem. Za zlažanje zahteva le dobiti II, za operacijo v nasprotni smeri slabih 14 sekund (s pomikom stekel vred!), najlepše pa je, da vse to lahko počnete do hitrosti 50 km/h. Z drugimi besedami – pot v službo in oblačeno vreme v TT-R-u nista več težava. Streho lahko po milij volji odpirate in zapirate, pa zato ne boste prišli nič kasneje.



To pa je tudi bistvo 'roadsterja': hitrost! Oblika TT 'Era' tega ne skriva. Verjetno se boste tudi vi strinjali, da je Audijevim oblikovalcem uspelo odlično združiti eleganco in agresivnost. Še več tega razkrivata zasnova in mehanika, skriti pod karoserijo. Roadster je tako kot nje govora kupejevska različica narejen iz aluminija (spredaj in jekla (zadaj), ki so ga uporabili, da so dosegli čim enakomernoje razpordeitev teže med prednjima in zadnjima kolesnima paroma. Rezultat je zavidljivo majhna masa, ki se je na koncu ustavila pri 1295 kilogramih. Zgolj za primerjavo, prejšnji TT roadster je tehal 220 kilogramov več.

Karoserija stoji na ponočnem okvirju, prednji kolesi sta pritrjeni posamično (vzmetni nogi, trikotna prečna vodila), zadaj sta vpeti na štirivodilsko premo (dve vz dolžini



Podatek, da se pri Z4 paleta motorjev začne s prostorninsko sicer enako velikim, zato pa z zmogljivostno za četrtino šibkejšim atmosferskim štirivaljnikom, verjetno pove vse.



Zvok motorja je povprečen. Zanj poskrbi še dvojna izpušna cev, ki pricara dovolj globok ton v nizkem delovnem območju motorja in ravno pravšči zvočni efekt ob popuščanju stopalke za pljin. Manjka le fecebili! Menjalnika sta prav tako dva, ročni in S tronic (DSG). Ročni, s katerim je bil opremljen testni TT R, v 90 odstotkih svoje delo opravlja brez pripombe. Menjalniška razmerja so odlično preračunana (ta so drugačna kot pri S troniku), menjalnik je natancen in tekoc, ročica pa se lepo prileže dlani. Zaplete se, ko od njega zahrovate preveč. Traktat njegova poslušnost odgovore in se lahko začne 'zatikati'. Najpogosteje med hitrim prehodom iz prve v drugo ali iz tretje v drugo prestavjo. Točavo elegantno resite z S tronicom, za katere boste morali doplačati 2.500 evrov. In če ste pravi uživač, boste to storili. Tako kot boste doplačali 1.440 evrov za sistem magnetic ride. In ki (samodejno ali ročno) prilagaja trdoto vzmetanja – testni ga ni imel, je pa imel večja platišča z gumami 245/45 ZR 17 Y, ki po velikosti že na pogled odsotajo od serijskih (225/55 R 16).

Če vas še vedno nismo prepričali v športnosti Audijevega 'izdeka', poglejte v motorno paleto. Tam boste našli le dva motorja – pristihlo polnjeni štirivaljnik z 200 in atmosferski šestivaljnik z 250 'korjenimi' močmi. Podatek, se pri Z4 paleta motorjev začne s prostorninsko sicer enako velikim, zato pa z zmogljivostno za četrtino šibkejšim atmosferskim štirivaljnikom, verjetno pove vs. Tega, kar zmore ostrovni TT R, res ne moremo enačiti z besedo osnovni. Tovarna objublja pospešek z mesta do 100 km/h v 6,7 sekunde, na naših meritavah je sicer potreboval sedem desetink več, ampak kljub temu je to še vedno hidročelo dober pospešek. Kai dober, brutalen. V prvi in drugi prestavji se (vsaj) eno od prednjih kol ces vri v prazno. Če astfalt ni dovolj grob, se to nadaljuje tudi v tretji.

Posebna ocena za kabriolet

Mi pravimo, ne Užitki, ki nam jih je testni TT R priznal med ovinkl, so skoraj povsem primerljivi s listimi v dirkalnikih. Prednji del poslušno in natanceno sledi voznikovim ukazom z volana. Tudi zahvaljujoč odličnim

gumam. Pogan je speljan naprej, kar roadsterskim putnikom sicer ne bo všeč, toda siljenja nosu iz ovinka skoraj ni zaznati. Lega je dolgo časa povsem neutralna in če je asfalt dobar, tudi zadka zlepna ne boste prisilih v drsejne. Se dobro, saj je volanski obroč z ravnnim spodnjim delom oblikovno sicer lep, vendar za preprejemanje precej neprimeren.

Temno stran zaslove ta Audi pokazuje še v drugi faziji zavoka, ko je treba pospeševati. Traktat se, če je ESP izklopjen, zacne prednje notranje kolo vrteti v prazno. Velika količina navora in majhna teža pač naredita svoje. Škoda je le, da Audi je inženirji niso pomisli tudi na to in na spisek doplačati poleg S tronika in sistema magnetic ride niso porinili še zapore diferenciala.

Ocena

Kupci, ki na TT Ra ne gledajo kot na roadsterja, ampak kot na športni kupe, bodo ta dodatek zagotovo pogresali. Prepihl v tem TT-ju namreč ni rezerviran le za prostor pod pokrovom motorja, ampak ga, ko je streha zložena, občutimo tudi okoli glav. Dvignjena stekla in električno pomnilna vetrna mreža zadržata ga le nekoliko omrejja.

In to je, preden se odločite za nakup TT-ja dobro vedeti. Kati

če tegata ne manata, pozabite na

roadster in raje razmislite o A4 Cabrioletu. ■

OCENA

1 2 3 4 5

drugi prestavji se (vsaj) eno od prednjih kol ces vri v prazno. Če astfalt ni dovolj grob, se to nadaljuje tudi v tretji.

Prikujujuši su naši odprtini resitev. Na triju su postali hrazeni komponenti roadsterja. Model A4 Cabrio. Prav tako s platenim strehom.

Kriterij ocenjevanja (St. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

OCENA

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (St. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Tehnični podatki

Audi TT Roadster 2.0 TFSI

CENA: Porsche Slovenija
Osnovni model: 38.650 EUR
Testno vozilo: 48.078 EUR

Moc: 147 KM (200 KM)
Prospešek: 237 km/h
Največja hitrost: 7,4
Popr. poraba: 12,2 l/100 km

Mere:
Širina volanta: 180 mm
vis. mere so 1 mm

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valejni, 4-taktni
- vrstni 1 - turboblinčni z neposrednim vtrževanjem - globina prostornina 1984 cm³ - hajanje moč: 147 KM (200 KM) pri 5100/min - nadežnost inavor 280 km pri 1800-5000/min. Prospešek: 147 KM (200 KM)

Voz in obesek: rodatler - 2 vrata, 2 sedeža, samousta

menjalnik - digne 245/45 R 17

motor potovanja prednji

kolesi, 1-stopenjski ročni

menjalnik - globine 245/45 R 17

menjalnik - digne 245/45 R 17

menjalnik - globine 245/45 R 17

</