Lijep, ekskluzivan i skup

Novi A3 Cabriolet donosi manju masu, elegantni izgled, poboljšane motore koji troše manje i vuku bolje te etiketu s cijenom koja je osiguranje da ih neće biti baš puno na cesti

[Tekst **BRANIMIR TOMURAD** • Foto **AUDI**]

Unutrašnjost odiše luksuzom, izrada je vrhunska. Novi MMI sustav ima i touch-pad, ručni mjenjač sa 6 brzina stiže u seriji, dok se S tronic doplaćuje, baš kao i volan s ravnim dnom

Straga nije jako tijesno, no viši od 170 cm teško će se voziti straga. Tu su i zračni šalovi koji omogućuju vožnju pri hladnom vremenu

Gume 225/40 R 18 najveće su koje se mogu ugurati pod blatobrane Cabrioleta u S Line paketu

Novi A3 Cabriolet četvrta je karoserijska verzija u A3 obitelji, uz sedan i modele s tri i pet vrata. I, zapravo, svojevrsni mješanac svih njih. Temeljen je na sedanu, pa ima 60 litara veći prtljažnik od prethodnika, ali je zadržao međuosovinski razmak kompakta, što mu daje nešto mišićaviji izgled. U ponudi ima benzinske i dizelske motore te najviše naginje udobnosti i laganoj vožnji, nikako ne oštrom lovu na zavoje. Legendarni brzinci iznad Monte Carla stoga su nam više nego dobro poslužili za stjecanje prvog dojma.

Kad je krov podignut, povećati stražnji dio guta 320 litara, što je sjajan rezultat za cabriolet, ali se smanjuje kad se povuče pregrada. Krov ima čak pet slojeva i kad po njemu udarite dlanom iznenadit će vas kako je čvrst, kvalitetno napravljen i, što se osjeti tek kasnije, kako dobro izolira buku. A uz sve to, od prethodnika je lakši 60 kila. Spuštanje krova traje 18 sekundi i izvodi se do brzine od 50 km/h. Audi ne želi napustiti platno, jer zauzima manje prostora kad se složi u prtljažniku. Usto, platno cabrioletu daje puno više šarma od plastičnih ploča, a i zvuk kiše je puno ugodniji.

Kišni brzinci Monte Carla djeluju neprijateljski prema izvedbi sa 2.0 TDI motorom i mjenjačem S Tronic. U puno situacija mjenjač i motor djeluju nepovezano, a uz bučniji motor stalno prebacivanje u nižu brzinu djeluje nespretno zbog buke i ne uklapa se u elegantni paket. Benzinski motor topla je preporuka, unatoč zanimljivom podatku da je baš Audi napravio prvi dizelski kabriolet na svijetu, Audi 80 1.9 TDI. Što se, pak, tiče krutosti, stvari su krenule nabolje. U brzoj vožnji i dalje se osjeti kako se stup volana malo pomiče i kako središnji retrovizor otkriva uvijanje stražnjeg dijela, ali samo u teškim situacijama kad zavoj s lošijim asfaltom prolazite jako brzo.

Tračak sunca bio je dovoljan da spustimo krov. Ne treba se zaustaviti, do 50 km/h treba samo pritisnuti tipku i A3 to obavlja za 18 sekundi. Za zaštitu od vjetra služe mrežica postavljena iznad stražnjih sjedala te zračni šal koji ispod naslona za glavu upuhuje topao zrak oko vratova i glava vozača, koji sjajno obavljaju posao. Zaštita od prevrtanja skrivena je iza naslona na stražnjim sjedalima i iskoči ako elektronika nanjuši potencijalno prevrtanje.

Od motora, ugrađuju se 1.4 TFSI sa 122 KS (olakšan 15 kg), 1.8 TFSI sa 180 KS kao najjači motor te dizelaš 2.0 TDI sa 150 KS. Šesterobrzinski ručni mjenjač s kućištem od legure magnezija i dugom šestom brzinom za štednju je standard, dok je S Tronic s dvije spojke i ručicama na volanu doplata. Jasno, može se dobiti i Quattro pogon koji uglavnom moment prenosi na prednje kotače i dodaje stražnjoj osovini putem spojke dovoljno momenta da suzbije proklizavanje sprijeda.

Lijep, ekskluzivan i skup - takav je novi A3 Cabriolet. Hrvatska cijena još nije definirana, ali u Njemačkoj stoji 31.700 eura. Dakle, 250.000 kuna čini nam se dobrom pretpostavkom... ■

Zahvaljujući sedanskom obliku stražnjice, prtljažnik je povećan na čak 320 litara, a rušenjem naslona tu unutra stanu i skije

CABRIOLET 2.0 TDI

TEHNIČKI PODACI

Motor	turbodizelski, 1968 ccm
Snaga	119 kW/150 KS 3500/min
Moment	320 Nm pri 1750/min
Dimenzije	442 x 179 x 141 cm
Osovinski razmak	260 cm
Prtljažnik	320 litara
Masa	1435 kg
Brzina	224 km/h
0-100 km/h	8,9 sekundi
Potrošnja	4,2 l/100 km
Ispuh CO_2	110 grama