

Das kostet es

Cabrio-Umbau 928	Mark 75 000
Frontschürze	2 350
Montage	560
Lackierung	950
Aerodynamische Spiegel	1 240
Kotflügelverbreiterung	5 330
Montage und Lackierung	8 630
Zwei 9 J x 16 BBS-Felgen	1 690
Zwei 12,5 J x 16 BBS-Felgen	2 490
Reifen: 225/50 VR 16 vorne und 345/35 VR 16 hinten	3 000
Edelstahluspuff (plus 10 PS)	1 130
Bilstein-Fahrwerk	3 060

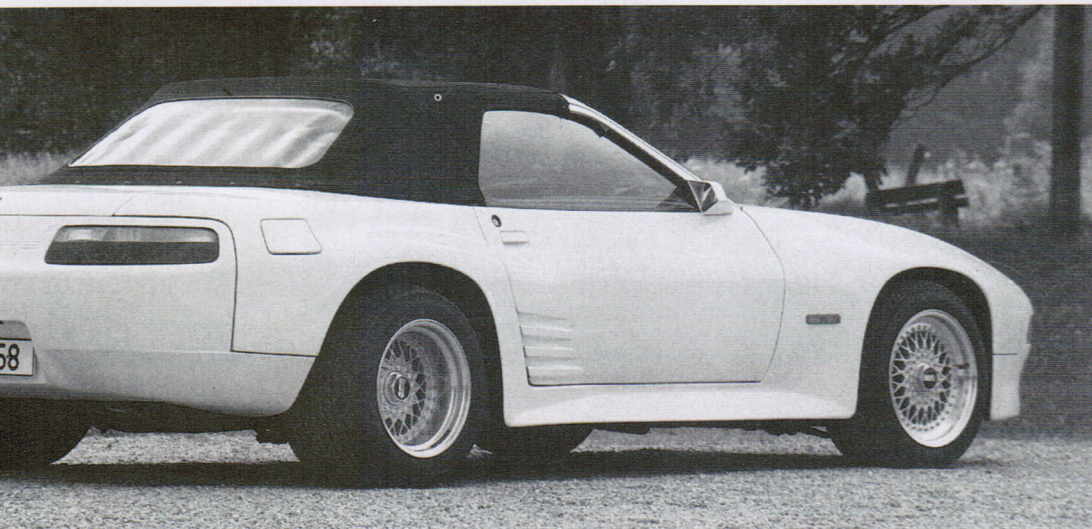
Die Adresse:
Herbert Jurinek
Flurstraße 2
8031 Alling

„Ich lege besonderen Wert auf die hinteren Plätze, weil man dann zur Not auch mal jemanden mitnehmen kann.“

Das Verdeck verschwindet in geöffnetem Zustand ganz hinter den Rückenlehnen. Leider machte diese Konstruktion bisher eine elektrische Betätigung auf Knopfdruck unmöglich, weshalb das Öffnen und Schließen zumindest für ungeübte Besatzungsmitglieder eine zeitaufwendige Prozedur wird. Nach dem Öffnen der Verdeckhaken am Windschutzscheibenrahmen knöpft man

den Bordsteinen walten lassen, denn der Ersatz des Strosek-Teils aus glasfaserverstärktem Kunststoff kommt mit rund 3 500 DM nicht gerade billig. Ansonsten beschränkt sich der Strosek-Umbau auf die kleinen aerodynamischen Rückspiegel, die sich viel besser in die Optik einfügen als die weit abstehenden Serienohren.

Wer sein S4-Cabrio ähnlich verbreitert haben will, muß noch einmal rund 30 000 DM auf den Tisch des Hauses legen, was bei einem Gesamtpreis von runden 255 000 DM für ein komplett aufgerüstetes S4-Cabrio keine allzu große Rolle mehr spielen dürfte. Für eine Viertelmillion bekommt man dann aber auch einiges geboten. Fahrwerksprobleme fallen unter die Rubrik unbekannt, und auch mit dem Motor sind keinerlei Schwierigkeiten zu erwarten, denn die 320 PS des Fünfliter-Viertenters



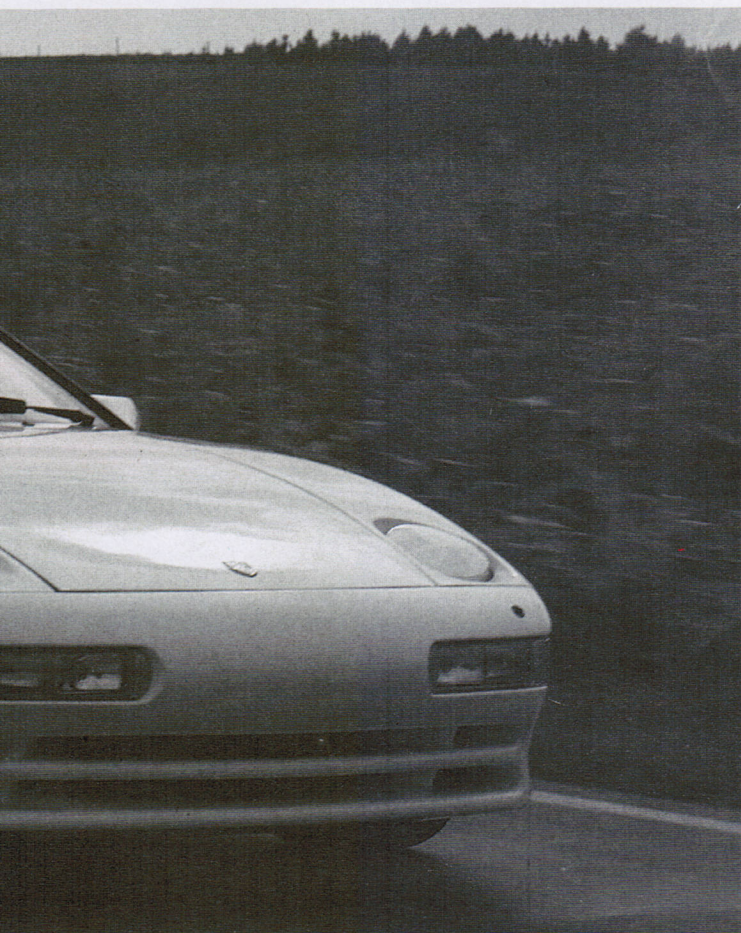
Auch bei Tempo 250 kann man offen fahren

reichen auch Herbert Jurinek zu Recht vollkommen aus, wobei die Strosek-Sportauspuffanlage mit ihrem 90 Millimeter-Edelstahlrohr heftig brüllt. Dabei ist es wohl von untergeordneter Bedeutung, ob offen nur noch 260 statt 270 Stundenkilometer drin sind, weit wichtiger ist, daß man auch bei Tempo 250 noch offen fahren kann, ohne daß es einem die letzten Haare vom Kopf fetzt. Auch die Beschleunigungswerte können sich sehen lassen: 5,8 Sekunden auf Tempo 100 sind guter S4-Serienstandard und beweisen auch, daß sich die Gewichtszunahme durch den Umbau in Grenzen hält – rund 50 Kilogramm zeigt die Waage mehr an.

Im Innenraum setzt Jurinek wie beim Motor auf Serie, auf Wunsch gibt es aber auch feine Materialien in allen Formen und Farben. Auch bei der Verdeckfarbe hat man die freie Wahl. Keine Wahl hat dagegen, wer schon jetzt ein 928-Cabrio fahren will: Für weniger als eine Viertelmillion Mark geht nichts. Aber so ist das, wenn man einen besonderen Geschmack hat.

Hans-J. Tücherer

Fotos: Hans-Jürgen Tücherer (6), rallye racing



das Dach rundum los, achtet danach auf ein sorgfältiges Zusammenfallen der Plastikheckscheibe, klappt schließlich das Ganze hinter die Rücksitze und knöpft zu guter Letzt die schwarze Lederpersenning darüber.

Offenen Daches kann man dann allerdings den Cabriohimmel auf Erden erleben. Im S4 vereinigen sich auch in dieser Version die Vorzüge eines modernen Supersportwagens. Der Geradeauslauf ist perfekt, und die Kurvenmanieren sind dank eines sportlich, aber nicht übertrieben hart abgestimmten Fahrwerks mit Bilstein-Dämpfern und fünf Zentimeter kürzeren Federn exzellent. Neutral bis leicht übersteuernd ist das Cabrio jederzeit locker zu beherrschen.

Größere Probleme tauchen eigentlich nur auf, wenn die Gassen eng werden und man sorgfältig peilen muß, um das breite Heck unbeschädigt überleben zu lassen. Vorsicht sollte man auch im Umgang mit ho-