

Test

AUDI A4 1.8

# AUDI, VIDE, TACE, SI VIS VIVERE IN PACE

Prevod tega latinskega reka bi se glasil nekako tako: poslušaj, glej, molči, če hočeš v miru živeti. Če bi A4 lahko govoril, bi to ošabno povedal svojim tekmečem in pri tej izjavi sploh ne bi stal na trhljih, temveč na čvrstih temeljih. Vodilna mesta so pač zelo redka.









**Petventilska tehnika pod motornim pokrovom**

**Dobro obdelan in dovolj velik prtljažnik, odpiralni mehanizem se ne pogloblja v prtljažni prostor in prtljago v njem**



Audijev 80 so izdelali 4,5 milijona in dosegli z njimi sloves solidnih vozil na pragu odličnosti, primerljivih z BMW-ji in mercedesi. No, in tako smo vsi, po 27 mesecev dolgem razvoju, lani jeseni ućakali nastanek audija A4. Ta audi ima natanko za 10 mm večjo medosno razdaljo kot predhodnik, bolj pa je zrasel v širino, natančneje v oba koloteka - za 45 mm. In teh slabih pet centimetrov se mu pozna pri zunanem videzu, k temu pa pripomorejo tudi nizko padajoči prednji pokrov in zaradi tega nekoliko izbočena in poudarjena prednja blatnika. Zunanost audija A4 daje podobo elegantne nabitosti z moćjo, nikakor pa ne vtisa umetnih mišic; pika na i so mehko zaobljene linije, ki so najbolj izrazite v zadnjem delu

vozila. Tipično audijevski je ostal dokaj visok rob pločevine na bokih, v razmerju s stekleno površino, kar je sicer bolj zaznavno iz notranjosti. Vsekakor je A4 zelo lep in eleganten avtomobil.

Trenutno še najmanjši audi hoće biti predvsem športna limuzina. Tako se najlažje izognemo limuzini kot čisti besedi, saj se v pravo limuzino lahko udobno namestijo tudi štirje zelo veliki ljudje. No, za A4 (ob izpolnjevanju udobnosti) morata biti poleg dveh velikih dva malo manjša, pa bodo vsi zadovoljni. Audiji se pač ne končajo pri številki štiri.

Notranjost je brezhibna, vstevši trdoto sedežev, preglednost merilnikov in stikal ter tudi nekoliko slabotno, ampak vseeno zadovoljivo osvetlitev merilnikov (glede na različne

želje voznikov in sposobnosti njihovih oči). Stikalo za vse štiri utripalke je sedaj ločeno iz vrste stikal na sredinski konzoli, tako je bolj opazno in tako hitreje dosegljivo. Obvolanske ročice so brezhibne, oblika volanskega obroča (s štirimi prečkami) pa ne dosega zunanje oblike vozila, je pa dovolj debel in ustrezno nastavljen.

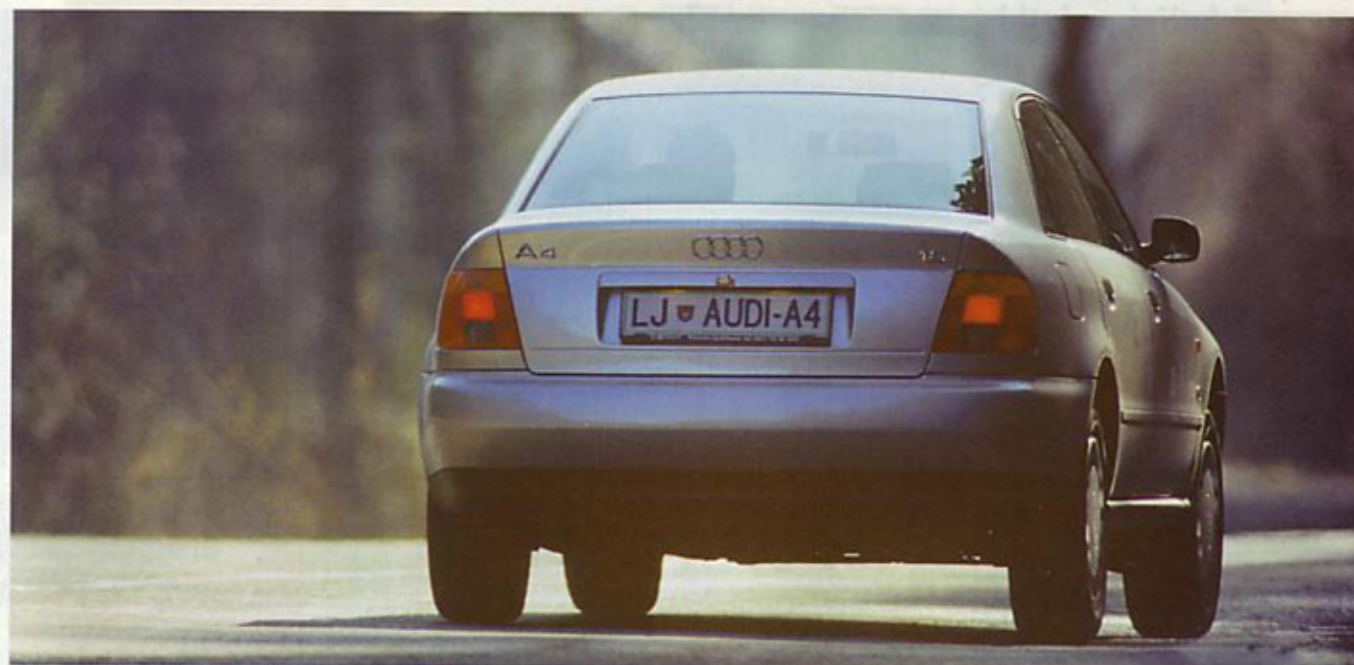
Vidljivost iz vozila je zadovoljiva, moti le majhno zunanje desno ogledalo, ki je sicer konveksno, tako da je slika v njem tako velika kot v normalnem zrcalu, vendar bi lahko pustili normalno veliko plastično lupino in vanjo namestili simetrično veliko ogledalo, pa bi bila slika še večja in občutek ob gledanju izdatno boljši.

Serijska oprema audija A4 na našem trgu niti ni tako skop, kot bi pričakovali. Avto ima dve zračni vreči, ABS, električno nastavljivi zunanji ogledali, servovolan, elektronsko zaporo vžiga motorja, ki se deblokira s ključem, osrednjo ključavnico in po višini nastavljiva voznikov sedež in volanski obroč. Pri spisku serijske opreme so tako temeljiti, da se na njem znajdejo tudi vlečni ušesci spredaj in zadaj, strešni utor za deževnico in izjemno trpežen izpušni sistem.

Motor je nov izdelek z glavo iz lahke kovine, z elektronskima vbrizgom goriva ter vžigom in s tipali, ki bdijo nad delovanjem motorja v vsakem valju posebej. Motor je, kot je pri Audiju tradicija, nameščen spredaj vzdolžno, poganja prednji kolesi in ima razmerno dolge batne gibe. Na račun dolgih batnih gibov je motorni blok krajši, še ena prednost takšnih motorjev pred tistimi s kratkimi batnimi gibi pa je mirnejši prosti tek in več navora pri nizkih vrtljajih. Boljši prožnosti na ljubo je pri novem 1,8-litrskem Audijevem motorju prilagojen tudi sesalni sistem, ki sicer po dolžini ni variabilen, pa kljub temu še dodatno izboljša krivuljo navora. Ideja o petih ventilih na valj pri strojogradnji ni revolucija, pri Audiju pa so se začeli ukvarjati s to tehnologijo pred 11

leti. Leta 1988 so že potolkli deset let star rekord v vožnji na 1000 kilometrov, seveda s petventilsko tehniko. Pretok plinov skozi motor s petimi ventili na valj je v enakem časovnem obdobju jasno večji kot skozi motor z manj ventili (seveda pri ustreznih premerih ventilov). To pomeni več uporabne moći, v Audijevem primeru predvsem več uporabne spontane moći v zgornjem območju vrtljajev. V glavi motorja se vrtila dve odmični gredi, ki sta gnani in krmiljeni prek glavne gredi s pomoćjo klinastega jermena, med seboj pa sta zaradi boljše usklajenosti povezani z verigo. Ena zapira in odpira po tri sesalne ventile na valj, druga pa po dva izpušna. Svečka je v tem primeru nameščena v sredini zgoraj. Motor z 1,8 litra prostornine zmora 92 kW (125 KM) pri 5800 vrtljajih, najvećji navor 173 Nm pa doseže pri 3950 vrtljajih. Navor med 2000 in 6000 vrtljaji ni nikoli manjši kot 145 Nm. Če pohodite pedal za plin, se motor silovito in spontano zgane, premore odlično prožnost, najbolj živahen je med 2500 in 4000 vrtljaji in ponovno nad 5000 vrtljaji do konca. Uporabno pa se zavrti do 6700 vrtljajev (rdeće polje 6200). Zvok, ki ga oddaja pri delovanju, je športno robat, poln zdrave moći. Če bi hrupnost primerjali z motorjem 2,6, je nekoliko glasnejši, v primerjavi s konkurenco pa je še zmeraj dovolj tih. Moći ima zmeraj dovolj za pravo limuzinsko športno vožnjo, edina pomanjkljivost tega motorja je poraba goriva ob zmernem in ostrem priganjanju. Najvećja žeja je znašala 15,3 litra goriva na 100 km, testno povprečje pa se je ustavilo na 12,1 litra na 100 km. Če bi bila poraba zmerna, bi bil ta motor skoraj popoln. Agregat je bil povezan s petstopenjskim roćnim menjalnikom, menjalnik je odlično izračunan, prestavna roćica natančna, gibi pa so na meji športnosti. Nekoliko moteći so sunki celotnega pogonskega sklopa ob ostrem pretikanju navzgor, kar govori za to, da





**Armaturna plošča, ki ji ni kaj očitati**  
**Eleganca v znamenju štirih krogov**



bi lahko bil ta sklop nekoliko čvrsteje vpet. Ob zmerni vožnji seveda o tem ni ne duha ne sluha.

Vodljivost audijev pred prihodom serije A je bila že pregovorno vzorna in zanesljiva. Z A4 jim jo je uspelo še izboljšati in izpopolniti, predvsem z izboljšano prednjo premo. Audi A4 ima spredaj posamično obešeni kolesi, vsako je vpeto prek štirih prečnih vodil, dveh gornjih in dveh spodnjih. Vsa štiri vodila so izdelana iz aluminija, pritrjena prek izdatnih gumastih blažilnikov, s poudarkom na spodnjih dveh - nosilnem in vodilnem. S to razporeditvijo vodil so dosegli vpetje volanskega vodila vsega 10 mm stran od središčne točke kolesa. Tako se zmanjša vpliv motorne moči (pri prednjem pogonu) na volan, s tem pa se tudi izdatno poveča vodljivost vozila. Vpliva moči na volan praktično ni več zaznati, pri zahtevni vožnji je treba volan včasih le rahlo dodati, stabilnost vozila pa dopolnjujeta tudi zadnja poltoga prema in čvrstost karoserije. Vodljivost je pri tem audiju kot pravljica. In ta se konča s srečnim koncem. Motorna moč

testnega audija je bila temu podvožju mačji kašelj. Hitro, ostro, zavirajoče, izzivajoče... Avto vztraja v smeri in prava muka ga je pripraviti do tega, da odfrči iz zelene smeri, pa še potem ne odreče ubogljivosti.

K voznim lastnostim pripomorejo res odlične zavore z ABS (in z modernim razdelilnikom moči). Ob pretiravanjih se z njih že kar malo kadri in smrdi, učinek pa je še zmeraj zadovoljiv. Bolje se ne bi mogle izkazati na vročem in zahtevnem testu. Volanski servojačevalnik je solidno dober in glede njega ni pripomb, ni pa tako odličen kot oblika vozila, motor, podvožje in zavore. Audi A4 je zelo dober avtomobil, vendar ima (relativno gledano) še eno pomanjkljivost. To bi lahko ponazorili kot dodatek pri naslovu oziroma kot slovenski amandma: pridno in dolgo varčuj! Pa bo.

**Tekst: ANDREJ SUPÉ**  
**Foto: MATEJ DRUŽNIK**



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiriklatni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 81,0 x 86,4 mm - gibna prostornina 1781 kubikov - kompresija 10,3:1 - največja moč 92 kW (125 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,7 m/s - specifična moč 51,6 kW (70,2 KM)/liter - največji navor 173 Nm pri 3950/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen, veriga) - 5 ventilov na vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in vžig (motronic) - vodno hlajenje 6,5 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 44 Ah - alternator 1440 W - uravnovani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,50; II. 2,12; III. 1,43; IV. 1,03; V. 0,84; vzvratna 3,44, diferencial 4,11 - platišča 6x15 - gume 195/65 R15 (michelin pilot), - kotalni obseg 1,924 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 36,7 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,29 - spredaj posamične obese, dva para prečnih vodil, vzmetni nogi, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmetni nogi, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - valan z zobato letvijo, servo, 2,8 zavrtljajca od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4479 mm - širina 1733 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2617 mm - kolotek spredaj 1498 mm, zadaj 1479 mm - najmanjša razdalja od tal 106 mm - rajdni krog 11,1 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1730 mm - širina (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 920-980 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1020 mm, zadnja klop 600-790 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljajnik (normno) 440 l - posoda za gorivo 62 l

**Teže:** prazno vozilo 1225 kg - dovoljena skupna teža 1775 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1450 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,5 s - poraba goriva (ECE): 5,8/7,5/10,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



## Naše meritve

### Največja hitrost:

202 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h	4,8 s
0-80 km/h	7,4 s
0-100 km/h	11,1 s
0-120 km/h	16,2 s
0-140 km/h	23,8 s
1000 m z mesta (157 km/h)	33,1 s

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	37,0 s (150 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	40,8 s (138 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h	97,5 m
od 100 km/h	43,1 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	37,4 km/h
60	56,4 km/h
80	77,0 km/h
100	96,7 km/h
120	116,1 km/h
140	135,1 km/h

### Poraba goriva:

**testno povprečje**  
12,1 l na 100 km

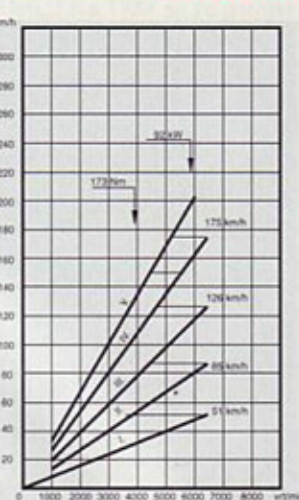
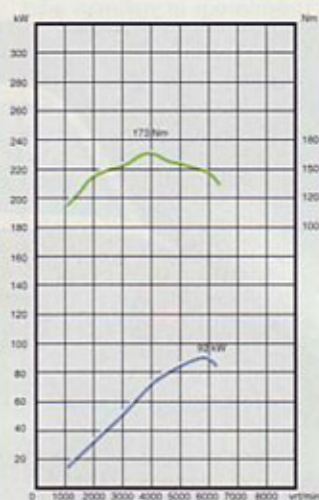


DIAGRAM MOTORJA

DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- motor
- izdelava
- podvozje
- videz
- zavore
- lega na cesti

## Grajam

- poraba goriva
- premajhno zunanje desno ogledalo
- utesnjenost na zadnji klopi

## Iz oči v oči

A kot Audi, A4 kot (pravšnji) format: pravšnje mere, pravšnja kakovost, tehniška v malem prstu. Pa še: petventilski motor, veliko varnosti in prestižen videz. A če ga je lepo imeti? Je. A če ga je (testni avto) lahko pozabiti? Ne. Aaaaah! A kot avantgarda: to je to.

Martin Česenj

Če se je še nedavno zdelo, da je Audi s svojim imidžem oblikovanja avtomobilov zašel v slepo ulico, je prav A4 izjemno dober dokaz, da to ni res. Njegova oblika izhaja iz »osemdesetice«, je prijetno posodobljena in še vedno tipično audijska. To pomeni tudi, da se še vedno tu in tam najde mrvkajoči centimeter, kompaktnosti audijske A4 pa ne glede na okus ne more nihče zatajiti. S takšnim motorjem, kot je bil v testnem avtomobilu, je A4 zelo dobra vmesna pot med zmogljivostmi in ekonomijo.

Vinko Kerne

Audi je v moje življenje vstopil leta 1969 v obliki prelepega audijskega 60L, za katerega je oče porabil vse družinske prihranke. Čez nekaj let so nas preplavili temno modri audijski 100, ki jih je rajnka država uvozila »duty free« za vrh neavrščenih, tisti pri koritu pa so jih nato hitro pokupili kot rabljene. No, sedaj imamo še en »predsedniški« biser: udoben, luksuzen, svetlikajoč se in seveda zmogljiv. Če ste uspešno olastnili podjetje in vas pri tem niso ujeli, si kupite audi A4 in se zapeljite po Gregorčičevi in Prešernovi. Mislili bodo, da ste od protokola!

Nada Popov Trifunović

Črka A simbolizira začetek, pri Audijski pa so temu dodali še pogled v prihodnost. Z natančno izdelavo, oblikovno skladnostjo in skrbjo za varnost potnikov vse to objublja tudi A4. Na račun športnega značaja gre večja poraba goriva in manj prostora na zadnjem sedežu. Kot celota pa je to avto, ki ga boste z veseljem vozili tudi v prihodnosti, pod pogojem, da boste do takrat zbrali dovolj denarja zanj.

Tjaša Snrekar