

Audi A4 1.9 tdi avant

Najmlajši avant iz Ingolstadta se je hitro po svoji predstavitvi znašel na vrhu. Privlačnosti in elegancije mu

preprosto tudi največji zavistneži ne morejo odrekati, turbodizel v nosu pomeni trenutno vrh razvoja tovrstnih motorjev, prav v vrhu pa je tudi cena vozila in dodatne opreme.



VRH

Pa se bo kljub vsemu novi A4 avant tistim, ki so doslej prisegali na tovrstne kombije, najbrž zdel nekoliko nevsakdanji. Avanti so doslej imeli na splošno nekoliko bolj položno zadnjo šipo in so s tem izražali nekaj

športne agresivnosti in lepote, pri A4 avantu pa je zmagala večja funkcionalnost. Kljub temu kar delikatnemu posegu v avantizem pa zadek ni izgubil prav nič lepote, le da sedaj njegov predznak ni več elegantna športnost, temveč športna eleganca. Audijevi avanti se ne kupujejo za prevoz cementa, njihovi prtljažniki so uporabni predvsem zaradi večje višine prostora in prostornosti ob podrti zadnji klopi, ne pa pri osnovni velikosti. Ta je že kar tradicionalno celo nekoliko skromnejša kot pri limuzinski različici, saj je normna ve-




Odlična notranjost in pust volan

likost prtljavnika pri avantu A4 390 litrov, pri limuzini A4 pa 440 litrov. Kot že rečeno, pa je močnejše avantov prtljajnik znatno

Prednji del notranjosti vozila je že znan, še zmeraj oblikovno svež in z vidika ergonomije prednjih dveh potnikov z odličnimi

Dobre reči pogosto spominjajo na Audi.

rešitvami. Komu ne, večini pa je zelo všeč rdeča nočna osvetlitev zelo preglednih merilnikov, temeljita opora za levo voznikovo nogo je kot balzam, pa natančna in hitra prestavna ročica, prav tako natančna ročna zavora, nizko sedenje ... Dobre reči pogosto spominjajo na Audi. Toda zmeraj ni tako. Sovozniku nizko sedenje spredaj morda ne bo zmeraj všeč, predal pred njim je povprečno zasilne velikosti, voznik se bo včasih zmrdoval nad premajhnim desnim zunanjim ogledalom, večjim potnikom na zadnji klopi bo zmanj-

kovalo prostora za kolena (ne pa tudi za glave).

Audi A4 avant pa slabo voljo tistih, ki jih motijo te reči, zna spremeniti v boljšo. Je med najboljših vodljivimi vozili v svojem razredu. Harmonija prednjih posamičnih obes s po dvema paroma vodil in pólto go premo zadaj je tolikšna, da vas napeljuje k cviljenju po ovinkih povsod tam, kjer je to seveda dopustno. K tem užitek prispevajo svoje še vzorno učinkovite zavore in dokaj neposreden volan z 2,8 zasuka od ene do druge skrajne točke. Če sodite volan



povečati.

Zadek je v notranjosti prvovrstno obdelan, prav takšni so tudi materiali. Lahko bi celo rekli, da je odporni, vendar nežni pliš skoraj preobčutljiv za pogosto uporabljanje in da mu ustrezajo samo usnjeni kovčki in podobne noblese. Drobnarije lahko zadaj odložite v dva bočna predala, ki se prav tako vzorno kot vseh pet vrat odpirata in zapirata elegantno in s primerno silo. Pri tako odlični izdelavi je kar nekoliko presenetljiv žvižg vetra okoli vozila nekaj pred največjo hitrostjo.



samo po pustem videzu volanskega obroča s štirimi prečkami (dosti lepši je tisti s tremi prečkami), to še ni pravi vtis. Stik s cesto se prek mehanizma dobro čuti, volanski vodili sta vpeti le 10 mm od središčne točke kolesa, to so dosegli z dvema gornjima in dvema spodnjima vodiloma, rezultat pa je, da se sila pogona tudi pri tem turbodizlu le minimalno prenaša na volanski mehanizem.

Glavna poslastica pri tem audiju pa je nedvomno motor. Turbodizel iz te hiše so dobro znani in priljubljeni že lep čas. Novi



Prtljažnik: odlična obdelava in nekoliko preveč občutljivi materiali

da se že pri majhni količini izpušnih plinov dosežejo ugodni vrtljaji turbine. To se zgodi seveda zaradi zaprtih loput in ustrezne mase samega polnilnika. Tako je uporaben učinek tega turbodizla že od 1200 vrtljajev navzgor, o kakšni turbo luknji praktično ni sledu, druga vrhunska lastnost tega motorja pa je navor 225 Nm v območju med 1700 in 3000 vrtljaji v minuti. To dejstvo daje vožnji s tem audijem posebno razsežnost. Lahko uživate v siloviti prožnosti in zmogljivosti motorja, lahko lenarite

kem predgretju, po emisiji prašnih delcev in strupov spada med skromnejše, je pa mogoče opaziti ob priganjanju nekaj več dima iz izpuha kot pri navadnem TDI z enako prostornino. Rdeči I v napisu TDI na avantovem lepo zaokroženem zadku pomeni naprednost in tehnologijo in zaradi tega se A4 avant tudi kupuje. Kupuje se tudi zaradi voznih lastnosti, izdelave in, ne nazadnje, zaradi mode. Ne kupuje pa se toliko zaradi varčevanja z gorivom, kajti če upoštevamo ceno tega vozila, je kar za nekaj ci-



motor pa ima v nasprotju z različico z 90 KM drugačen turbinski polnilnik. To je polnilnik s prilagodljivo in spremenljivo geometrijo vstopnega kanala izpušnih plinov v turbino. To delo opravljajo majhne lopute, ki jih krmlita elektrika in zrak, nad vsem seveda bdi računalnik, odzivnost pa je odlična. Tlak se giblje med 0,95 in 1,95 bara, praktični učinek takšnega polnilnika pa je,



Motor: tudi pod plastičnimi kapami so »pametne« glave

s prestavno ročico, obakrat pa veste, da je poraba goriva glede na zmogljivosti smešno majhna. Ta motor je res odličen izdelek. Morda utegne koga zmotiti le nekaj več hrupa pri zagonu hladnega motorja. Zvočna izolacija notranjosti je solidna, čutnih vibracij motorja na pedalu sklopke pa je manj kot na primer pri audiju A6 2.5 TDI.

Motor vžiga zmeraj po krat-

stern goriva dražji kot kateri od njegovih konkurentov. Torej bi kar dolgo trajalo, da bi se nam takšen račun izšel. In tudi zaradi velikosti prtljažnika se ta audi ne kupuje, temveč zmeraj zaradi naprednosti, ki se ji reče avantizem.

ANDREJ SUPÉ
Foto: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 79,5 x 95,5 mm - gibna prostornina 1896 kubikov - kompresija 19,5:1 - največja moč 81 kW (110 KM) pri 4150/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 42,7 kW (58 KM)/liter - največji navor 225 Nm pri 1700-3000/min - ročni gred v 5 ležajih - ena odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - visokoločilna razdelilna črpalka za gorivo - turbinski polnilnik - vodno hlajenje 6,5 litra - motorno olje 3,5 litra - akumulator 12 V, 80 Ah - alternator 1600 W - oksidacijski katalizator.

Prenos moči: motor spredaj - poganja prednji kolesi - enokolna suha sklopka - pestostenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,500; II. 1,944; III. 1,226; IV. 0,838; V. 0,683; vzvratna 3,444, diferencial 3,700 - platišča: 65x15 - gume: 195/65 VR15 (Firestone firehawk 680) - katalni obseg 1,924 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 45,7 km/h.

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,31 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dva para prečnih vodil, stabilizator, zadaj poltoga prema, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - dvokratne zavore, spredaj in zadaj kalutne, spredaj prisilno hlajene, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4479 mm - širina 1733 mm - višina 1417 mm - medosna razdalja 2622 mm - kolotek spredaj 1498 mm, zadaj 1479 mm - rajdni krog 11,13 m -

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1560 mm - širina (komolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1410 mm - višina nad sedežem spredaj 920-990 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1100 mm, zadnja klopa 640-850 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normna) 390 l - posoda za gorivo 62 l.

Teže: prazno vozilo 1285 kg - dovoljena skupna teža 1835 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1450 kg, brez zavore 680 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,5 s - poraba goriva (DIN): 3,7/5,1/6,0 litra plinskega olja na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

194 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	4,8 s
0-80 km/h	7,7 s
0-100 km/h	11,3 s
0-120 km/h	17,6 s
0-140 km/h	25,1 s
1000 m z mesta	33,6 s (156 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	34,8 s (157 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	38,7 s (149 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	92 m
od 100 km/h	38,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
40	38,9 km/h
60	57,6 km/h
80	78,0 km/h
100	98,1 km/h
120	117,1 km/h

Trušč v notranjosti (dB) prestava III. IV. V. hitrost

50 km/h	59	57	56
100 km/h	66	64	63
150 km/h	69	68	
prosti tek	46		

Poraba goriva:

testno povprečje
7,1 l na 100 km

Cena

53.743 DEM

(Porsche Slovenija, Ljubljana)

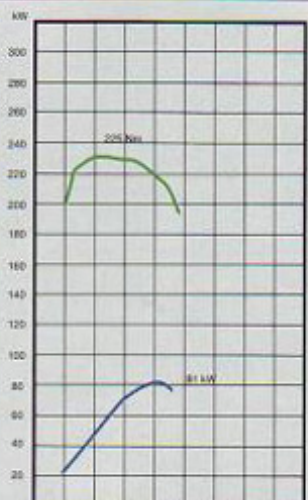


DIAGRAM MOTORJA

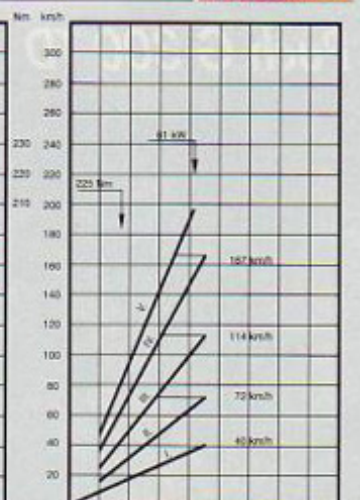


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor
- zmogljivosti
- poraba goriva
- videz in izdelava vozila
- armaturna plošča
- vodljivost
- zavore

Grajamo

- ulesjenost na zadnji klopi
- desno zunanje ogledalo
- pust volanski obroč
- piš vetra okoli vozila pri večji hitrosti

Iz oči v oči

No, tudi ta audi, pa četudi v različici avant, še zdaleč ni namenjen prevozu opek in drugega gradbenega materiala. Natančnost izdelave in udobje, ki ga ponuja, vas o tem prepriča v trenutku, ko se usedete vanj, motor pa bo s svojimi zmogljivostmi zagotovo navdušil tudi tiste, ki o dizelskih agregatih sploh ne želijo razmišljati.

Matevž Korošec

Spet en audi avant, ki ga gotovo ne bi kupil zaradi prtljažnika, ampak predvsem zaradi tehnike, oblike in imidža. Tako, kot vse druge audije zadnje čase.

Vinko Kernc