

Test

AUDI A4 1,9 TDI

Prvi res velik odmev so dizelski motorji doživeli v sredini sedemdesetih let, po naftni krizi. Tako je leta 1976 nastal kot odgovor na pomanjkanje in draženje goriva predhodnik današnjega motorja TDI, 1,5-litrski dizelski motor.

Zadnja generacija dizelskih motorjev z neposrednim vbrizgavanjem goriva pa glede na svoje lastnosti pomeni ponovno velik iziv.



TAKŠEN DIZELSKI IZZIV

V primeru tega turbodizla z neposrednim vbrizgom pomeni to res v praksi dokazljivo varčnost in pa potrditev zmogljivosti, ki jih obljudbla tovarna. Audi A4 je, kljub 1240 kg teže praznega voznika, h kateri se doda še teža dveh potnikov in polne posode goriva, dovolj živahen in nikakor ne morem reči, da je hipomotoriziran. Seveda je pri turbodizelskem motorju treba upoštevati razmeroma ozko področje uporabnih motornih vrtlajev, pri motorju 1,9 TDI je to med 2000 in 3700. Zavrti se do številke 4750, se pa že pri 4000 vrtljajih, kjer doseže sicer največjo moč 66 kW (90 KM), opazi občutno padanje motornega navora. Ta je največji pri vsega 1900 vrtljajih v minuti in se ponaša z zavidljivo številko 202 Nm.

S tako zelo spretno izbranim turbinskim polnilnikom so dosegli minimalno turbo luknjo ter odlično prožnost v srednjem območju vrtlajev, kar ugaja veliki večini voznikov, ki prisegajo na turbodizle. K prožnosti pa svoje dodajo še tradicionalno dolgi batni gibi. Motor 1,9 TDI seveda ni noben čudež, vede se še zmeraj kot dizel, zaradi neposrednega vbrizga goriva je tudi nekoliko hrupnejši, tako hladen kot ogret, in zaradi načina vpetja v audi A4, ki ni pretirano čvrsto, je moč njegove vibracije čutiti tudi na pedalu sklopke in na prestavnih ročici.

Zaradi neposrednega vbrizga goriva so nekateri motorni deli, na primer bati, glava motorja in ročična gred, posebej ojačani, predgretje je tako učinkovito, da



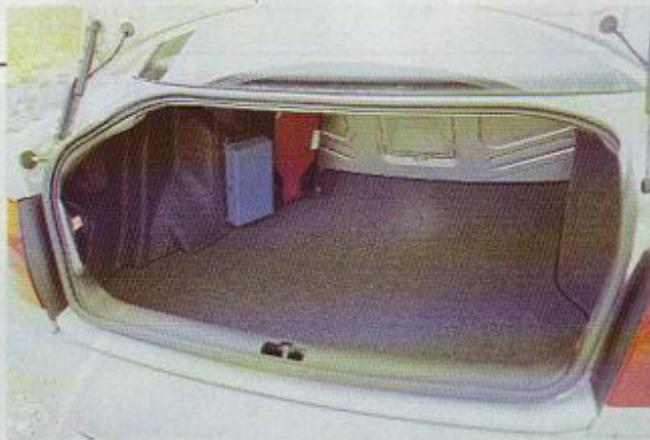
Res je, kar govorijo, šest litrov in pika.

ga zaganjate praktično kot kak bencinski motor. V izpušnih plinih ni nobenih saj oziroma dima, za to skrbita vračanje slabo zgorelih plinov in oksidacijski katalizator, sami izpušni plini pa so vzorno čisti. Poglavlje porabe goriva je ob prožnosti tisto, ki naredi ta motor najboljši v svojem razredu. Res je, kar govorijo, šest litrov na sto prevoženih kilometrov in pika. Da povečate porabo goriva, se morate pošteno potruditi, in če jo želite še povečevati, ste

lahko samo razočarani. Šlo bo tja do kakšnih devet litrov, potem pa ste že tako utrujeni, da pridete kmalu ponovno na sedem litrov. Ob povprečno solidnih pospeških niste prikrajšani za dobro končno hitrost. Z ne preveč truda in ne po pretirano dolgem času se bo igla na merilniku hitrosti (ki pa ni najnatančnejši) ustavila nekaj čez 190 km/h.

Audi A4 pa z motorjem TDI seveda ni namenjen ljubiteljem ostre športne vožnje, temveč tistim, ki so pripravljeni sprejeti





Namestitev in lega stikal in obvolanskih ročic je pravilna, zelo logično in praktično je stikalo za električni pomik sončne strehe, ki seveda ni del standardne opreme avtomobila. Je pa spisek osnovne opreme, v kateri sta že ABS in zračna vreča za voznika, dovolj dolg. Navdušenje nad ergonomijo notranjosti se neha le pri nekoliko premajhnem desnem zunanjem ogledalu. Pa se lahko hitro potolažeš s kako drugo uporabno in lepo stvarjo, ki jih pri

kar se tiče vodljivosti. In zmogljivosti motorja TDI nikakor ne morejo načeti zmogljivosti tega podvozja. Odlikujejo ga izjemna stabilnost in solidne štirikrat kolutne zavore, ki se zlepa nočajo pregreti. Prednji obesi sta zasnovani tako, da se učinki pogona pretirano ne prenašajo na volan, tudi kadar turbinski polnilnik na spolzki cesti "zgrabi", učinki nervin na cesti pa na volanu tudi niso pretirano opazni.

Z audijem A4 se morate spriti



zelo dober dizelski kompromis med zmogljivostjo in gospodarnostjo. Audi A4 postaja pravi tržni adut za ingolstadtsko tovarno. Ne samo, da se dobro prodaja, dobro se je odrezal tudi v rivalstvu s svojima tekmcema. Je pa trenutno še najmanjši audi. To sicer ne pomeni, da je majhen, saj je dosti prostornejši kot predhodnik, audi 80, ampak kdor kupuje velik avto, naj se raje odloči za A6. Obdelava notranjosti in zunanjosti je na vrhunski ravni za velikoserijsko proizvodnjo, obenem pa vse na tem avtomobilu deluje skladno. Sedi se precej nizko, na ta način so seveda pridobili nekaj prostora



nad glavami, kar je zelo pomembno za tiste, ki sedijo na zadnji klopi. Ta žal ni deljiva in zložljiva, kar je nekoliko nepraktično, zato pa kake druge nepraktičnosti v tem avtomobilu ni.

tem audiju ne manjka. Audi A4 je del podvozja podprt od A8, predvsem prednji posamični obesi z dvojnimi vodili. Zadaj pa je nameščena poltoga prema. Podvozje je zelo dobro usklajeno in je odličen kompromis med čvrstostjo in športnostjo ter mehkim požiranjem neravnin in ovin na cestišču. Avto torej ni ne pretrd ne premehek, po zaslugu podvozja pa deluje zelo zanesljivo,

jazniti tudi z visokim robom pločevine v vratih, kar je za audije pač značilno, pa z morda nekoliko pretirano poudarjeno nemško kle nostjo pri odpiranju in zapiranju vrat, katerih ključavnice sicer to počnejo brezkompromisno dobro, za pregibe vrat pa je potrebna le pretirana sila. V kombinaciji z motorjem TDI ta audi pomeni eno najzanimivejših ponudb v srednjem avtomobilskem razredu, predvsem za tiste, ki radi varčujejo z gorivom, ne pa pri nakupu avtomobila.

Tekst: Andrej Supé
Foto: Tomi Lombar

Tehnični podatki

Motor: Širivaljni - širokotakni - vrstni - dizel - nameščen spredaj vzdolžno - vrtnina in gib 79,5x95,5 mm - gibna prostornina 1896 kubikov - kompresija 19,5:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 34,8 kW (47,5 KM/liter) - največji navor 202 Nm pri 1900/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmečna gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila na vsak val - visokoflačna razdelilna na črpalko (elektronsko krmiljenje Bosch VE) - vodno hlajenje 6,5 litrov - motorno olje 3,5 litera - akumulator 12 V, 80 Ah - alternator 1656 W - oksidacijski katalizator.

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi - enakolumna suha sklopka - petstopenjski račni menjalnik - prestavna razmerja: I: 1, 3,50; II: 1,84; III: 1,16; IV: 0,84; V: 0,68; vzvratna 3,44, diferencial 3,89 - platična: 6x15 - gume: 195/65 R15 (Michelin pilot) - zadni obseg 1,924 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 43,6 km/h.

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - $C_x=0,29$ - spredaj posamične obese, dva para prečnih vodil, vzmetni nogi stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmetni nogi, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolute (hlađene), zadaj kolute, servo, ABS, mehanična ročna zavora na zadnjem kolesu, (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zavrtljaja 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 tla 106 mm - rajndi krog 11,1 m - notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjalja) 1730 mm - širina (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 920-980 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednjih sedežev 930-1020 mm, zadnja klop 600-790 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtičnik (normno) 440 l - posoda za gorivo 62 l.

Teže: prazno vozilo 1240 kg - dovoljena skupna teža 1790 kg - dovoljena teža pritrdilice z zavoro 1450 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 183 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,3 s - poraba goriva (ECE): 3,9/5,4/6,1 litra plinskega olja na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:
185 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	5,6 s
0-80 km/h	9,3 s
0-100 km/h	13,4 s
0-120 km/h	20,0 s
0-140 km/h	28,0 s
1000 m z mesta	34,9 s (152 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	35,5 s (150 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	42,3 s (137 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	102,1 m
od 100 km/h	43,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:	
40	38,4 km/h
60	59,3 km/h
80	77,7 km/h
100	96,6 km/h
120	113,0 km/h
140	136,0 km/h

Truš v notranjost (dB): prestava III. IV. V. hitrost:

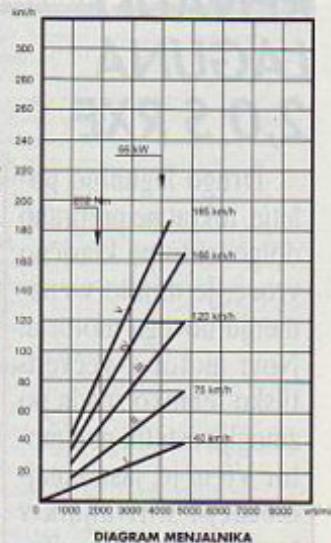
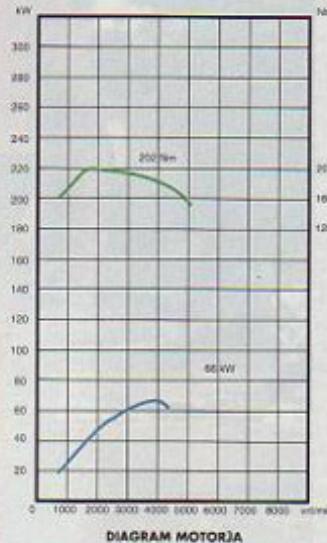
50 km/h	61	60	59
100 km/h	68	65	64
150 km/h	-	72	71
prosti tek			52

Poraba goriva:

testno povprečje
6,3 na 100 km

Cena

54.380,00 DEM
(Porsche-Inter Auto d.o.o.)



Hvalimo

- gospodarnost
- motorna prožnost
- največja hitrost
- videz in izdelava vozila
- lega na cesti
- armaturna plošča

Grajamo

- hrup v notranjosti
- zadnja klop
- nizko sedenje na sovoznikovem sedežu
- desno zunanjje ogledalo

Iz oči v oči

Zakaj (tudi) pri tem audiju ni nič zelo narobe? Prijetna oblika, solidna prostornost, sodoben in varčen dizel, za marsikoga idealna in za mnoge uresničljiva kombinacija. Predvsem pa za tiste, ki hočejo nekaj več, kot le Volkswagen. In to Audi je.

Vinko Keric

Kombinacija je audijevsko-volkswagnovsko tradicionalna in tudi takrat uspešna: dovolj zmogljiv turbodizel v dobrem in temeljito izdelanem avtomobilu. Majhnost (in relativna lahkosť) vozila je dizlu seveda v prid, zato je vožnja lahkonila in - predvsem - varčna. Prav to pa je tudi osnovni namen tega audija.

Martin Česenj