

Čas teče - Audi tudi!



Uff, kako beži čas! Skoraj leto in štiri mesece je že minilo od dne, ko smo prevzeli ključe Audija. Zdi pa se, kot da je preteklo le nekaj mesecev. Toda, če dobro pomislim, za to ni kriv Audi. Krivca sta predvsem delo in roki, ki nas vseskozi preganjajo. Časa, ki bi nam dopuščal, da bi si svet ali vsaj Evropo ogledali še kako drugače kot le izza stekel jeklenih konjičkov pri hitrosti 100 in več kilometrov na uro, preprosto ni več. Kaj šele, da bi se ob tem posvetili tudi avtu.



Dokaz za to je bil nedvomno ženevski avtomobilski salon. Pot do tja nikakor ni kratka. Približno 850 kilometrov zahteva. Toda na njej si nisem uspel odtrgati niti trenutka, da bi se posvetil še Audiju. Kaj hočemo, po komaj štirinajstih dneh sem se moral tako ponovno uvesti vanj. Ampak, da ne bo pomote - še zdaleč ne z odporom! Za prednja sedeža namreč še

vedno velja, da sta odlična. Z dobrima bočnima oporoma in izdatno nastavljenostjo. Morda celo preveč izdatno, saj zahtevata od voznika in sovoznika kar nekaj časa, preden ju udobno objameta. Mnogo manj »naporen« je trikraki, prav tako športno ukrojen volanski obroč, nastavljen »le« po višini in globini. Da pri Audiju ergonomija ni stvar naključja, nas vse bolj prepričujejo



1. Naravnost nerazumljivo - pregorijo le žarnice parkirnih luči.
2. Z motorjem zaenkrat nismo imeli nobenih težav.
3. Audi tudi z zmogljivostmi dokazuje, da mu kilometri ne škodijo. Nasprotno!



tudi stikala, nameščena tam, kjer jih pričakujemo, in stopalke, skupaj z odlično oporo za levo nogo. Ob vsem skupaj pa me je prav prijetno presenetila kakovost izdelave. V potniški kabini še vedno vse deluje tako, kot je delovalo prvi dan. Celo predalček pod sovoznikovim sedežem, ki se pri večini avtomobilov med odpiranjem in zapiranjem rad zatika, v Audiju svojo »pot« opravi presemetljivo tekoče.

No, precej manj navdušenja nad supertestno »štirico« je slišati iz ust potnikov, ki morajo sesti na zadnjo klop. Ker sta prednja sedeža športno izoblikovana ter oblečena v kombinacijo usnja in alkantere, se seveda spodobijo, da se vse to nadaljuje tudi zadaj. Vendar prav zaradi tega tam približno udobno sedita le dva potnika - tretji mora namreč sesti na manjšo izboklino v sredini, prevlečeno z usnjem - pa še ta se bosta, če imata predolge noge, pritožila nad trdimi (plastičnima) oporoma hrbtnih delov prednjih dveh sedežev, v kateri morata opirati kolena. K sreči se za mnogo bolj domišljenega izkaže zadek. Predalčkov je tam celo več, kot jih potrebujemo, da vanje pospravimo obvezno opremo, za pritrditev različnih

malenkosti pa v njem najdemo še pritrdilni trak ob desnem boku, mrežo na dnu in celo držali za nakupovalne vrečke. Tudi rolo in pregradna mreža sta čedalje bolj nepogrešljiva elementa in če kaj resnično pogrešamo, je to le odprtina za prevoz daljših predmetov (beri: smuči). Kot smo že omenili, zadnja klop udobno sprejme le dva potnika in če moramo ob tem žrtvovati še njen tretjinski del, pomeni, da se več kot trije s tem Audijem na smučanje preprosto ne morejo odpraviti.

Za motor velja precej podobno kot za potniško kabino. Od nas ni v vsem tem času zahteval nič drugega kot le tri računalniško določene redne servise in zadostno količino goriva. Pa še to v zelo zmernih količinah! Nam je pa zato precej več preglavic, približno na četrtini našega supertesta, pričel povzročati menjalnik. Med speljevanji in pospeševanji z

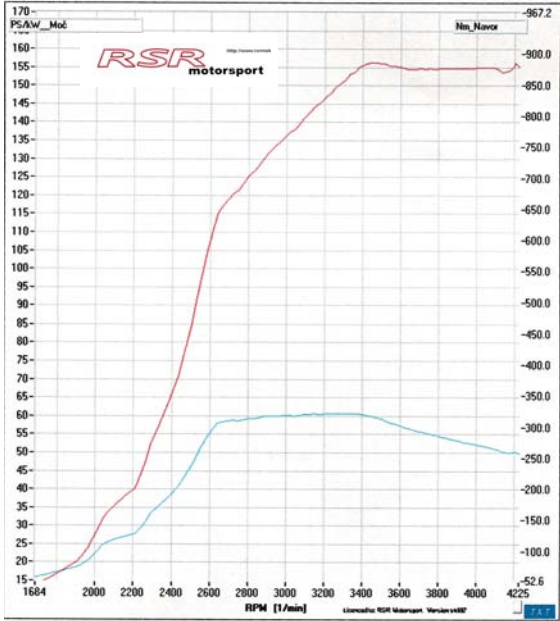
majhnih hitrosti je občasno iz njegove notranjosti slišati zvoke, ki močno spominjajo na to, da se v njegovem drobovju nekaj lomi. Vse skupaj pa dodatno »popestrijo« še neprijetni sunki. Zadosten razlog, da smo avto odpeljali na servis! Toda tam so nam zagotovili, da napake ni. Ne na menjalniku (Multitronic) ne na sklopki. Mi pa lahko ob tem zapišemo le, da se »diagnoza« še vedno

Na servisu so nam zagotovili, da napake ni. Ne na menjalniku (Multitronic) ne na sklopki.

ponavlja in da so v tem času na servisu že zamenjali polgred. Napako na menjalniku oziroma sklopki in okvaro polgredi je sicer težko povezati, toda dejstvo je, da so med sunki

Kaj smo objavili o Audiju A4 Avant

Audi A4 Avant	vozili smo	AM 19/2001
Audi A4 Avant 2.5 TDI Multitronic	kratek test	AM 26/2001
Audi A4 Avant 2.5 TDI Multitronic	supertest	AM 07/2002
Audi A4 Avant 2.5 TDI Multitronic	supertest	AM 16/2002
Audi A4 Avant 2.5 TDI Multitronic	supertest	AM 21/2002
Audi A4 Avant in Audi Allroad (2.5 TDI)	primerjalni test	AM 25/2002
Audi A4 Avant 2.5 TDI Multitronic	supertest	AM 04/2003



Tako meritve zmogljivosti (merilno kolo) kot meritve moči (merilna miza) so pokazale, da supertestni »štirici« dobrih 55.000 prevoženih kilometrov ni v nobenem pogledu škodovalo. Številke so ostale skoraj popolnoma nespremenjene, kar velja tako za pospeške kot za zavorno pot (zimske gume!), nenazadnje pa tudi za moč motorja. Merilna naprava je namreč pokazala, da ta Audi še vedno zmore 114,9 kW/156,3 KM pri 3450 vrtljajih v minuti in kar 322,4 Nm navora pri le 117 vrtljajih manj. Ni kaj, zelo obetavno!

Meritve smo opravili pri RSR motorsport.
www.rsrmotorsport.com



V notranjosti še vedno vse deluje tako, kot je delovalo prvi dan.

obremenitve na polgred zagotovo precejšnje. Na supertestnem Audiju pa smo opazili še eno napako, in sicer žarnice parkirnih luči rade pregorijo. Res so žarnice potrošni material in pač pregorijo, vendar si težko razložimo, zakaj so prav tiste za parkirne luči tako občutljive, medtem ko vse preostale delujejo popolnoma brezhibno. Zamenjali smo jih namreč že dvakrat, to-

rej približno tako pogosto kot metlice prednjih brisalnikov. Pa to sploh ne bi bila težava, če se ne bi morali za vsak takšen poseg zapeljati do servisa. Žaromet je namreč vgrajen tako, da sami tega dela preprosto ne morete opraviti.

Toda priznati moramo, da kljub malenkostim večjih težav z Audijem nismo imeli. Motor teče odlično, notranjost nas še vedno navdušuje z odlično ergonomijo, udobjem, kakovostjo izdelave, pa tudi uporabnostjo (Avant) in tako sploh ni čudno, da je Audi v naši supertestni floti še vedno najbolj zaželen avto. *Matevž Korošec*

Stroški servisiranja do prevoženih 50.000 km

Stanje kilometrskega števca 2 km (24. 12. 2001):

Premontaža koles s centriranjem - 11.162,20 SIT

Stanje kilometrskega števca 15.000 km (8. 3. 2002):

Servisni pregled na 15.000 km, 4 × centriranje koles, drobni in pomožni material, hladina tekočina (0,3 l), tesnilo, motorno olje (5,5 l), oljni filter - 42.057,71 SIT

Stanje kilometrskega števca 32.900 km (4. 9. 2002):

Servisni pregled na 30.000 km, hladina tekočina (0,2 l), tesnilo, olje (5,5 l), oljni filter, filter goriva, 2 × sponka, polni filter, demontaža in montaža metlic brisalnikov, 2 × metlica brisalnika - 74.220,35 SIT

Stanje kilometrskega števca 48.729 km (14. 1. 2003):

Servisni pregled na 45.000 km, hladina tekočina (0,2 l), tesnilo, motorno olje (5,5 l), oljni filter, demontaža in montaža zavornih ploščic spredaj, prednje zavorne ploščice, 4 × sponka, zavorna tekočina (0,1 l) - 81.559,25 SIT

Stanje kilometrskega števca 48.729 km (14. 1. 2003):

Izredni servisni pregled znotraj garancijskega obdobja, demontaža in montaža vbrizgovalne šobe, nadgradnja krmilnika za samodejni menjalnik Multitronic, demontaža in montaža zglobov pogonske polgredi, tesnilna masa (0,3 kosa), vbrizgovalna šoba, garnitura tesnil, pogonska polgred - 0,00 SIT

Skupaj stroški servisov do prevoženih 50.000 km: 208.999,51 SIT

Tehnični podatki

Motor in prenos moči: 6-valjni - V-90° - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2496 cm³ - največja moč 114 kW (155 KM) pri 4000/min - največji navor 310 Nm pri 1400-3500/min - motor poganja prednji kolesi - neskončnostopenjski samodejni menjalnik (CVT) - gume 205/55 R 16 H

Mere in masa: dolžina 4544 mm - širina 1766 mm - višina 1428 mm - medosna razdalja 2650 mm - kolotek spredaj 1528 mm - zadaj 1526 mm - rajdni krog 11,1 m - prtljažnik (normno) 442-1184 l - posoda za gorivo 70 l - prazno vozilo 1590 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 212 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 9,3/5,7/7,0 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Poraba goriva (l/100 km):
0-100 km/h: 10,2 s	Testno povprečje: 8,6
1000 m z mesta: 31,8 s	Najmanjše povprečje: 6,0
(166 km/h)	

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost: 219 km/h (VI. prestava)

Trušč v notranjosti (pri 100 km/h):

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
(dB)	63	62	62	61

Napake med testom: napaka na menjalniku/sklopki (cukanje med speljevanji in pospeševanji pri majhnih hitrostih)

KONČNA OCENA

Supertestna štirica je prvo polovico našega testa zaključila z zelo visoko oceno. Če odmislimo težave z menjalnikom/sklopko in pregorevanje žarnic parkirnih luči, vse drugo deluje brezhibno.

➤ prednja sedeža	➤ reakcijski čas speljevanja
➤ ergonomija	➤ značilen dizelski zvok
➤ materiali in oprema	➤ zadnja klop sprejeme le dva potnika
➤ prilagodljivost zadka	➤ prostornost zadaj
➤ zmogljivosti	
➤ poraba goriva	

CENE (Porsche Slovenija)

SIT

OSNOVNI MODEL: 8.160.156 *

TESTNO VOZILO: 9.734.165 *

* - Ker model s 114-kilovratnim motorjem ni več v prodaji, veljata obe ceni za novo različico s 120 kilovati in z enako opremo kot supertestno vozilo.