

Naj vas rahlo terenski videz Allroada ali oznaka Quattro na zadku ne zavedeta. A4 Allroad ni terenec, niti tiste najmehkejše sorte ne. Ni Offroad, ampak je Allroad. Zato se držite cest – so pa te lahko tudi bolj slabe, makadamske sorte.

Pomemben je videz!

besedilo: Dušan Lukič • foto: Saša Kapetanovič

► Zgodovina Allroadov se je začela pred skoraj desetimi leti, natančneje leta 2000. Takrat je na ceste zapeljal A6 Allroad, mehko-terenska različica A6 Avant. Odtlej se je Audi dobro zasidral v bolj ali manj mehko-terenskem delu trga: najprej Q7, potem Q5, vmes novi A6 Allroad, zdaj A4 Allroad, sledili pa bodo še novi, manjši Q-ji.

Jasno je tudi, da so Q-ji bolj terenski od Allroadov (pa čeprav ne eni ne drugi niso terenci, da ne bo pomote), pa tudi to, da je tudi znotraj celotne 'terenske' družine najti kar precejšnje razlike v terensosti.

V osnovnem receptu ni novosti – je tak, kot je bil leta 2000. Za osnovo služi karavanska različica, ki ji pri



Audiju rečejo Avant, dodelati in dvigniti je treba podvozje, avto opremiti s terenskim videzom, izbrati primerne 'mačo' motorje in seveda v osnovno opremo dodati nekaj kosov, da je upravičena višja osnovna cena. In A4 Allroad zvesto sledi tem navodilom. Je (predvsem zaradi oblike odbijačev) dva centimetra daljši od A4 Avant, na račun obrob blatnikov tudi širši (zato so širši tudi koloteki) pa seveda zaradi spremenjenega podvozja in serijskih strešnih letev za pritrditev prtljavnika tudi za slabe štiri centimetre višji. Polovica prirastka nastane zaradi večje oddaljenosti trebuha avtomobila od tal – na račun daljših vzmeti, ki so jim prilagojeni tudi blažilniki. Tako je Audi-jevim inženirjem uspelo zmanjšati nagibanje avtomobila v ovinkih (resnici na ljubo: A4 Allroad se v asfaltnih ovinkih odlično znajde), hkrati pa jim je uspelo doseči tudi to, da podvozje ni pretirno. Še posebej na kratkih, ostrih neravninah se izkaže, da

je kombinacija tega podvozja z 18-palčnimi gumami dobra rešitev, ki lepo poskrbi za udobje potnikov. Na platiščih so povsem cestne gume, kar je še en dokaz, da Allroad kaj več kot makadamu ni namenjen.

Se pa, to je treba priznati, na makadamu dobro znajde. Navora je veliko, štirikolesni pogon Quattro zna na zadnja kolesa prenesti dovolj navora, ESP je mogoče izključiti in zabave je tako lahko veliko. Turbodizli takemu početju po navadi niso najbolj naklonjeni (zaradi ozkega območja uporabnih vrtljajev), a trilitrski stroj v tem Allroadu je povezan s sedemstopenjskim menjalnikom z dvojno sklopko (S tronic). Prestavljanje je tako skoraj hipno, zato ni turboluknje in prevelikega padca vrtljajev.

In medtem ko se menjalnik pri športni vožnji res izkaže, pa ga lahko lagodna, mestna vožnja tu ali tam preseneti. Potem se malce izgubi med prestavama, nato pa sklopko vklopi ostro in sunkovito. Roko na srce: to je bila doslej najslabša izkušnja s tovrstnimi menjalniki v tem koncernu – še vedno pa bi raje imeli ta menjalnik kot klasično Audi-jevo šeststopenjsko avtomatiko. Na delovanje menjalnika sicer voznik lahko vpliva prek sistema Audi Drive select. Ta zmore prilagajati odzivnost volanskega sistema na eni strani ter odzivnost motorno-menjalniške kombinacije na drugi.



Audi Drive Select je v tem Allroadu spadal na seznam doplačilne opreme, ki je bil precej dolg: trikraki večfunkcijski športni volan (nujno), panoramska steklena streha (priporočljivo), senčnika zadnjih stekel (če imate otroke, nujno), brezkontaktni ključ (nujno), sistem za pomoč pri menjavi pasov (mirno ga izpustite, je nadležno preobčutljiv), 18-palčna kolesa (priporočamo), sistem Bluetooth (nujno) in še in še. Zato ne pričakujte, da se boste približali osnovni ceni Allroada 3.0 TDI Quattro, ki znaša slabih 52 tisočakov, raje računajte, da boste zlezli prek številke 60, če si zaželite še usnje in podobno, pa prek številke 70. Testi Allroad je prizel do 75.

Se takšna cena pozna? Seveda se. Notranji materiali so izbrani, izdelani in kombinirani kakovostno in zokusom, podrobnosti, ki bi



Audi A4 Allroad 3.0 TDI DPF (176 kW) Quattro

Audi A4 Allroad 3.0 TDI DPF (176 kW) Quattro

Cena osnovnega modela: 51.742 EUR
Cena testnega vozila: 75.692 EUR

NAŠE MERITVE

T = 26 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 22 % / Stanje kilometrskega števca: 1.274 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 7,3 s
402 m z mesta: 15,3 s (151 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

236 km/h (VII. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 36,3 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni – 4-taktni – V90° – turbodizelski – gilna prostornina 2.967 cm³ – največja moč 176 kW (239 KM) pri 4.400/min – največji navor 500 Nm pri 1.500-3.000/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 7-stopenjski robotizirani menjalnik z dvema sklopkama – gume 245/45/ZR18 Y (Pirelli P Zero Rosso). Voz in obese: kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodilni, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijčni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne – rajdni krog 11,5 m – posoda za gorivo 64 l.

Mase: prazno vozilo 1.765 kg – dovoljena skupna masa 2.335 kg. Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 236 km/h – pospešek 0-100 km/h 6,4 – poraba goriva (ECE) 8,7/6,1/7,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ izdelava
- ▲ položaj za volanom
- ▲ podvozje

- ▼ večasih neodločen menjalnik
- ▼ cena
- ▼ malo preglasen motor

Končna ocena

Vzamete dober avto (Audi A4), ga dodelate in izboljšate, ga naredite malo bolj terenskega – in tu je Allroad. Za tiste, ki imajo radi bolj terenski videz, a se nečejo odpovedati nobeni izmed prednosti klasičnega karavana.

dajale občutek cenosti, ni. Zato je počutje za volanom ali pa na katerem od potniških sedežev odlično (seveda se je treba zavedati, da vzdolžno od zadnje klopi čudežev ne gre pričakovati), da klimatizacija deluje izvrstno, da je avdiosistem prav tako dober, da navigacija deluje brez zapletov in da je prtljavnika dovolj. Malce zmoti nekoliko prevelik hrup motorja (da ne bo pomote: ta je mnogo tišji kot pri cenovno ugodnejših avtomobilih, a lahko bi bil še malo tišji), potem pa se seznam pritožb že neha.

Sicer pa: da je Audi A4 odličen avto, vemo že dolgo (in to dokazuje tudi njegove prodajne številke). Zato je seveda logično pričakovati, da bo dodelan in dopolnjen (v tem primeru v A4 Allroad) še bolj. In res je bolj. ◀◀