



► Pri Audiju pri načrtovanju Avantov ne posegajo po triku, ki ga sicer uporablja marsikateri proizvajalec: medosna razdalja Avanta in limuzine je enaka, zato v notranjosti, natančneje na zadnjih sedežih, ne gre pričakovati čudežev. A4 Avant je tu pravi A4, kar pomeni, da je (razen če spredaj sedijo zelo nizki potniki) zadaj prostora (na daljših poteh) bolj kot ne le za otroke, saj prostora za kolena hitro zmanjka. Za silo spodobno bodo v njem sicer lahko sedeli štirje odrasli (ali celo pet), a za kaj več kot za krajše izlete ali pot do recimo letališča je prostora premalo. A4 Avant po tej plati prav nič ne odstopa od konkurence, priznati pa je treba, da ga zna prekositi kak (tudi hišni) tekmeč, ki sicer ne sodi v prestižni del višjega srednjega razreda. A ker med centimetri (znotraj in zunaj) in evri pri avtomobilih tako ali tako ni neposredne

“Medosna razdalja Avanta in limuzine je enaka.”

povezave – veliko je odvisno tudi od značke na nosu –, to ni ne presenetljivo ne slabo. Tako pač je v takšnih avtomobilih.

Podobno velja tudi za bistvo tega Avanta, torej za kombijevski zadek. Videli smo (redko, a smo) lepše, videli smo (precej pogosto) večje, posrečenih kombinacij pa je bolj malo. A4 Avant sicer sodi med boljše kompromise, a prevladujeta oblika in uporabnost. Morda bo na prvi pogled zadnji stavek zvenel čudno, vendar se je treba zavedati, da velikost in uporabnost nista nujno povezani. A4 Avant ima v osnovi sicer povprečen, tudi precej plitev prtljažnik, sistem za organizacijo prtljage v njem pa pomeni, da je vseeno, ali ga naložite do vrha ali pa v njem vozite le vrečko s špecerijo. V obeh primerih je lahko prtljaga trdno zasidrana, da med bolj aktivnimi manevri z avtomobilom ne

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Videz ali uporabnost?

Kombijevske različice avtomobilov (zlasti kadar gre za dimenzijsko manjše razrede) bi lahko (z redkimi izjemami, seveda) razdelili med lepe in uporabne. A4 Avant je blizu idealnemu razmerju med obojim.



Kratek test



drsi po prtljajniku. In ko k temu dodamo še odlično rešeno umikanje roloja (ki ga lahko zapeljete navzgor ali pa popolnoma zložite) in (doplačilno) električno odpiranje prtljajnih vrat (ki pa je tu in tam malce zatajilo in je bilo treba pri dokončnem zapiranju pomagati z roko), je jasno, da je A4 Avant uporaben kombi s povsem dovolj velikim prtljajnikom za vsakdanjo uporabo (kamor je všteto tudi občasno družinsko potovanje na počitnice). In če je zahtev še več, lahko prtljajnik naložite vse do stropa (seveda je treba pri tem uporabiti varnostno mrežo za zadnjimi sedeži) ali pa podrete zadnjo klop in Avanta res povsem obremenite. A da bi to lastniki tovrstnih avtomobilov počeli ves čas, je bolj malo verjetno.

Sicer pa podobna zgodba, le v nekoliko drugačni obliki, velja tudi za motor: 140 dizelskih 'konjev' je uporabno prožnih, zvočno dobro izoliranih in mirnih, kar zadeva

tresljaje, le za športne zahteve ali močno obtežen avto je moči premalo. Konkurenca zna ponudi več, je pa res, da si lahko tudi pri Avantu omislite močnejšo, 170-'konjsko' različico. A ker (spet) večina voznikov vozi umirjeno, avto pa je le redko povsem naložen, je tovrstno razmišljanje bolj teoretične narave. Kupce bo razveselila ugodna poraba, ki se je na testu gibala okoli devetih, ob umirjeni vožnji pa blizu sedmih litrov na 100 prevoženih kilometrov.

32 tisočakov v osnovi za takšnega Avanta ni veliko, a zavedati se je treba, da v serijsko opremo ne sodita niti tempomat niti sistem za pomoč pri parkiranju. Zmerno opremljen A4 Avant vas bo stal slabih 40 tisočakov, takšen, kot je bil testni (z navigacijo in sistemom MMI vred), pa krepko več kot 43 tisočakov. A prestiž (in Audi je še vedno prestižna znamka) nikoli ni bil poceni ... ❄❄



Audi A4 Avant 2.0 TDI DPF (105 kW)

Cena osnovnega modela: 32.022 EUR
Cena testnega vozila: 43.832 EUR

NAŠE MERITVE

T = 16 °C / p = 990 mbar / rel. vl. = 47 % / Stanje kilometrskega števca: 1.307 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,4 s
402 m z mesta: 17,5 s (130 km/h)
1.000 m z mesta: 32,0 s (166 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 7,8 s / 13,1 s
80-120 km/h (V./VI.): 10,9 s / 12,3 s

NAJVEČJA HITROST

210 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.968 cm³ - največja moč 105 kW (143 KM) pri 4.200/min - največji navor 320 Nm pri 1.750-2.500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 245/40 ZR 18 V (Michelin Pilot Sport).

Masa: prazno vozilo 1.520 kg - dovoljena skupna masa 2.090 kg.

Mere: dolžina 4.703 mm - širina 1.826 mm - višina 1.436 mm - prtljajnik 490 l - posoda za gorivo 65 l.

Zmogljivost: največja hitrost 208 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva [ECE] 7,4/4,7/5,7 l/100 km.

NAPAKE NA TESTU

občasno slabo delovanje električnega pomika prtljajnih vrat

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ sedeži
▲ volan
▲ delovanje sistema MMI
▲ rola prtljajnika

▼ predolg gib stopalke sklopke
▼ občasno preslaboten motor
▼ premalo serijske opreme

Končna ocena

A4 Avant je dober kompromis med videzom in prostornostjo prtljajnika (kar naj bi bilo pri takih avtomobilih bistvo), še posebej glede na konkurenco v prestižnem višjem srednjem razredu. Le s ceno se bo treba sprijazniti.