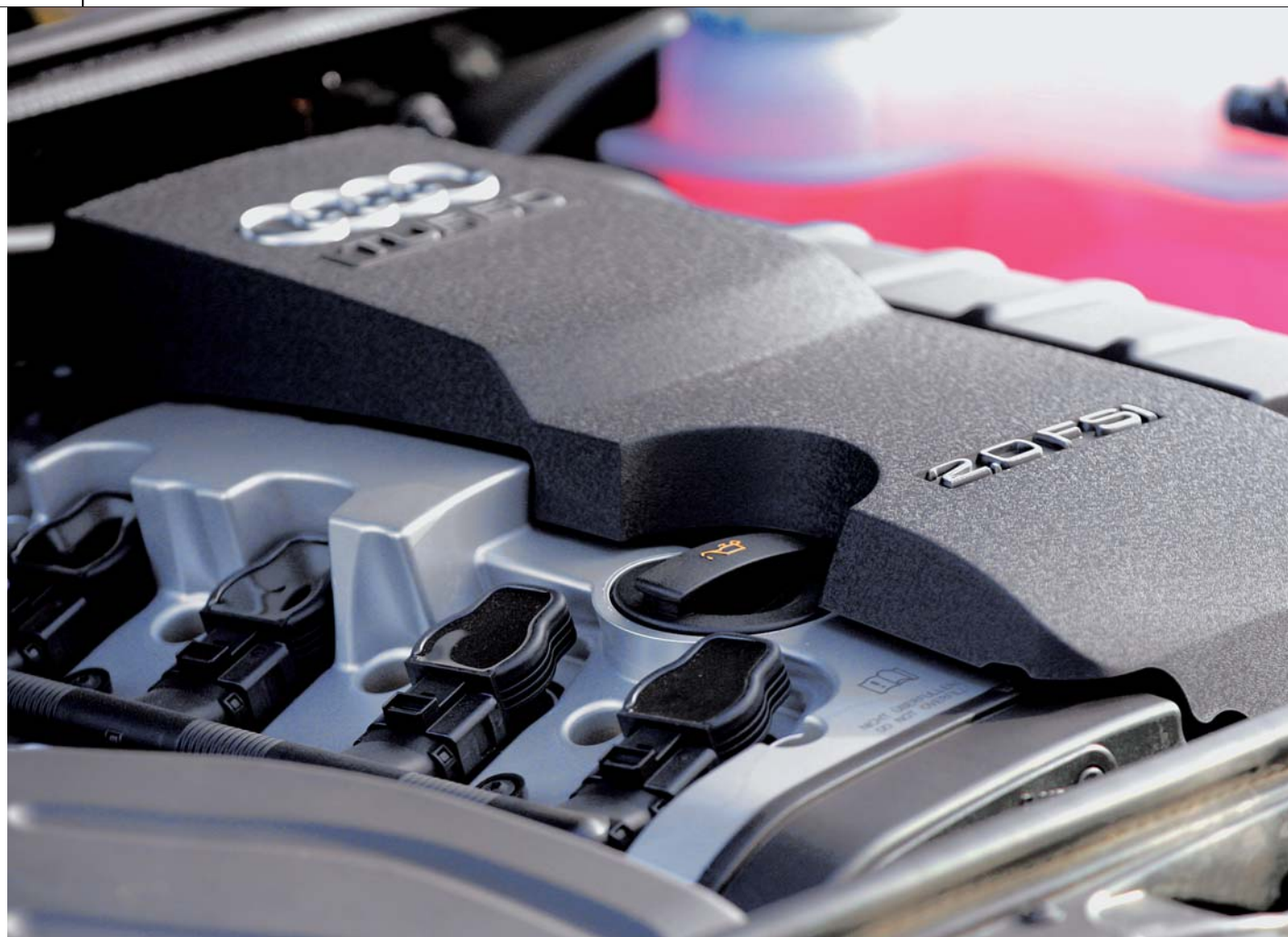




Turbo Quattro!

Pred leti so imeli najboljši rally avtomobili pogon na le en kolesni par. Potem je prišel Audi Quattro. Turbo Quattro. V teh časih pa je pri Audiju besedica turbo vsakdanja predvsem kot del besede turbodizel - TDI. In tudi pogon Quattro se ponavadi znajde v takšnih avtomobilih. A test-nemu A4 sta D in I tokrat manjkala. Turbo in Quattro pa na srečo ne!

T-ju so se za še več užitka pridružili še F, S in I. 2.0T FSI. Torej bencin, turbopuhalo in neposredni vbrizg goriva. Če se vam zdi to rahlo znano iz ene prejšnjih števil Avto Magazina, se ne motite. Motor je enak kot v Golfu GTI. Se vam že svita? Ja, to bi lahko bilo zabavno. Kljub temu, da je bil testni A4 okoli 200 kilogramov težji od Geteija - tudi na račun štirikolesnega pogona. Zato je do 100 kilometrov na uro nekoliko počasnejši - a le na suhi cesti, ko podlaga postane spolzka, je zgodba povsem drugačna. Da za globoko motorno dihanje poskrbi tur-

bopuhalo, je težko uganiti. Slišati ga ni, turboluknje ni, motor zdravo vleče že od tisočaka vrtljajev naprej - in se z veseljem zavrti tja proti sedmim tisočakom motornih vrtljajev. V kombinaciji s šeststopenjskim ročnim menjalnikom je navora in moči vedno dovolj. Seveda, na stvari je treba gledati s prave perspektive in v svetu avtomobilov tega razreda 200 konjev ni številka, ob kateri bi omedlevali. Ampak razni šest- in osemvaljniki, ki se sicer tudi lahko znajdejo v nosu A4, niso le zmogljivejši, ampak tudi težji - kar pomeni slabšo, manj lahkotno vodljivost in primerno slabšo lego na cesti. Ali

pa mora biti zaradi preobilice konjev podvozje nehumano trdo. Ta motor pa je odličen kompromis, nenazadnje tudi zato, ker se lahko okoli vozite tudi z desetlitrsko porabo - če seveda ne boste zavili v mesto. Tam računajte na kakšnih 13, 14 litrov, v povprečju pa se boste lahko vozili dovolj dinamično in hitro s približno 12 litri na 100 prevoženih kilometrov povprečja. Če boste nežni, še s kakšnim litrom manj, če imate težko nogo, se bo številka ustavila nekje med 15 in 20. Kakor želite.

Da so se pri Audiju zavedali, da je bil stari A4 na koncu svojega življenja na nekaterih



»Ta A4 Avant daje navzen vedeti, da želi biti bolj športne sorte.«

področjih precej daleč od vrha razreda, je jasno, ko se pogledimo v seznam sprememb, ki jih je bil A4 deležen ob prenovitvi lansko jesen. In te spremembe so tokrat resnično prinesle rezultate. Zunanost, recimo, je še posebej pri kombijevski različici bolj usklajena, avto je z boka še športnejši in oblečen v biserno črno barvo tudi eleganten (za bogatih 190 tisočakov doplačila). In to velja tudi, ko se zazrete v njegov zadek, ki pri prejšnji različici ni sodil med najbolj posrečene dele avtomobila. Nova je seveda tudi trapezasto družinska oblika maske, novi so žarometi (v testnem A4 biksenonski Plus, seveda spet za doplačilo). Nova je tudi oblika platišč, ki jo lahko mirno razglasimo za eno najbolj dopadljivih v programu znamke.

Navznoter so spremembe precej bolj diskretne. Poznavalci znamke bodo sicer takoj opazili novo obliko volana (in jo nekateri tudi pograjali), malenkostno spremenjeno sredinsko konzolo in kak centimeter več aluminija. In to je vse. Sedi se še vedno odlič-



▲ En ksenonski žaromet poskrbi za dolg in kratek snop luči. Poleg njega so dnevne luči, da ksenonske žarnice niso prižgane ves čas.

no, seveda s pridržkom za predolg gib stolk (se bodo kdaj naučili?), ergonomija je odlična, nove komande na volanu z valjčnimi stikali so še priročneje, obdelava in materiali pa na nivoju, ki bi ga od avtomobila tega razreda tudi pričakovali.

Kot je pri A4 in večjih bratih v navadi, ima prednji sedež dovolj pomika, da se za volanom udobno namestijo tudi dvometraši, treba pa se je zavedati, da za njim zmanjka prostora za kolena že pri precej krajših primerkih za volanom. Tam neke pri metru petinosemdeset za volanom je zadaj zabave konec. Tudi sicer vam tlačenja treh odraslih vstnic na zadnjem sedežu ne bi svetovali, razen če se imajo zelo radi. Ob še tako radodarnih telesnih merah tistih spredaj pa bodo zadaj otroci preživeli brez težav.

Prtljažnik? Ker je motor testnega A4 gnal tudi zadnja kolesa, je ta nekoliko plitvejši kot sicer, a zelo dolg (kar pomeni umazane hlače ob sklanjanju vanj), do višine spodnjega roba oken prijazno pravilnih oblik, nad njimi pa

tudi zaradi položnega zadnjega stekla ne tako velik, kot bi pričakovali na prvi pogled. Ampak: ta A4 Avant daje navzen vedeti, da želi biti bolj športne sorte in to pač pomeni nekaj prostorskih in še kakšnih kompromisov.

Da želi biti A4 bolj športen, najbolje dokazuje njegovo podvozje - to pa je hkrati tudi področje, na katerem so Audijevi inženirji v primerjavi s predhodnikom naredili največji korak naprej. V osnovi zasnova ostaja enaka, a je kinematika prem nekoliko drugačna, nekatere bolj obremenjene dele pa so pobrali s police, na kateri sicer piše A6 ali S4. Ko k temu dodamo še precejšnje spremembe volanskega mehanizma, podatki na papirju pravijo, da bi moral biti novi A4 boljše, lahkotneje, natančneje in bolj uživaško vodljiv. In tudi je: iz sivega povprečja je skočil krepko proti vrhu razreda. Pri tem je treba poudariti, da se je testni A4 ponašal s športnim (torej nekoliko nižjim in tršim) podvozjem in nadpovprečno dimenzijo gum, a tako rekoč ne gre dvomiti, da je osnova dovolj dobra, da si bo tudi





’navadni’ A4 prisluzil podobno oceno, ko ga bomo preizkusili. Seveda velik del zaslug za zanesljivo, a hkrati igrivo lego tega A4 na cesti pripada tudi štirikolesnemu pogonu. Ta nosi oznako Quattro, kar pomeni, da je sredinski diferencial še vedno športni voznji naklonjeni Torsen in da vrtenje koles v prazno preprečuje še elektronska zapora EDS. Za varnost seveda poskrbi še ESP, in dokler je ta vklopljen, je

A4 hiter, varen potovalni karavan(ček). Ko ga s povsem preprostim pritiskom na gumb izklopите, postane avto prava igrača - seveda za tiste, ki vedo, kaj delajo. Podkrmarjenja na vstopu v ovinek je manj kot prej, zadek drsi prej in bolj kontrolirano, vse skupaj se dogaja bolj predvidljivo. Takšni voznji so dovolj naklonjene tudi zavore. Športno podvozje ponavadi sicer pomeni precej več tresljev v kabini, a tokrat se je

izkazalo, da so Audijevi inženirji kompromis med legi naklonjeno čvrstostjo podvozja in dobrim blaženjem udarcev izpod koles uspeli nagniti boljšemu blaženju v prid. Seveda, v notranjost se sunki s ceste še prebijejo, a avto ne daje občutka, da bi bil enostavno pretrd - sunkov je le toliko, da dajo vozniku in potnikom vedeti, da je podvozje vendarle športno in da je cesta pač neravna.



Audi A4 Avant 2.0T FSI Quattro

CENA: (Porsche Slovenija)

Osnovni model: 9.428.000 SIT

Testno vozilo: 11.309.000 SIT

Moč: 147 kW / (200 KM)

Pospešek: 7,5 s

Največja hitrost: 233 km/h

Povpr. poraba: 13,2 l/100 km

Mere:

910-990

940

1570

890-610

442-1184 l

1427

2648

4686

vse mere so v mm

NAŠE MERITVE
(T= 4 °C / p= 1007 mbar / rel.vl.: 49 % / Stanje km števca: 4668 km)

Vozne lastnosti

Pospeški

0-100 km/h: 7,5

402 m z mesta: 15,2

1000 m z mesta: 27,9

Prožnost

50-90 km/h (IV./V.): 7,8/11,3 s

80-120 km/h (V./VI.): 9,9/12,7 s

Največja hitrost

233 km/h (V. in VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje 9,2

največje povprečje 17,6

skupno testno povprečje 13,2

Trušč v notranjosti

III.

IV.

V.

VI.

50 km/h: 54 53 52 52.

90 km/h: 63 62 61 61

130 km/h: 69 67 66 65

Prosti tek: 36

Zavorna pot

od 100 km/h: 46,3

(AM meja 40 m)

Napake med testom
- brez napak

Ocena		
Zunanost (15)	14	Takšen kot je, bi bil lahko le stežka prijetnejši očem in hkrati prepoznaven Audi.
Notranjost (140)	121	Prostora je, še posebej zadaj, še vedno relativno malo - je pa kakovosten.
Motor, menjalnik (40)	37	Turbo Fsi in Quattro. Je treba še kaj pojasniti?
Vozne lastnosti (95)	85	Športno podvozje in štirikolesni pogon za odlične vozne lastnosti, zanesljive so tudi zavore.
Zmogljivosti (35)	30	200 konjev za tono in pol ni ogromno, je pa dovolj za zabavo.
Varnost (45)	37	Kup varnostnih blazin, ESP, štirikolesni pogon, ksenoni, senzor za dež, dobre zavore ...
Gospodarnost (50)	29	200 bencinskih konjev je treba napojiti in tudi cena ni nizka, bo pa avto dobro držal ceno.

Skupaj

353

OČENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk - ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

DIAGRAM MENJALNIKA:

DIAGRAM MOTORJA:

UŽITEK V VOŽNJI:

Če bi iz istega motorja izvlekli še 50 konjev in sedeže zamenjali z bolj oprijemljivimi (ter zmanjšali hode stopalk), bi dobil najvišjo oceno.

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1984 cm³ - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5100/min - največji navor 280 Nm pri 1800-5000/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/45 R 17 V (Bridgestone Blizzak LM-22 M+S).
Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, večvodilska prema, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, vzdolžni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prislilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 11,1 m - posoda za gorivo 63 l.
Mase: prazno vozilo 1540 kg - dovoljena skupna masa 2090 kg.
Zmogljivosti: največja hitrost 233 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,5 s - poraba goriva (ECE) 12,6/6,6/8,8 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).

HVALIMO IN GRAJAMO

vodljivost

lega na cesti

oblika

oprema

motor

cena

predolgi hodi stopalk

plitev in dolg prtljažnik

36 | avto magazin | 3 • 2005

3 • 2005 | avto magazin | 37