

Hierarhično!

V koncernu VAG (Volkswagen AG) so stvari jasne: Audi je vedno »nad« Volkswagenom. Pravzaprav: Audiji so vedno nad Volkswagni.

Besedilo Vinko Kernc Foto Vinko Kernc, Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič

avto magazin SUPERTEST 100.000 km avto magazin

avto magazin

SUPERTEST

**Audi A4 Avant
2.5 TDI Multitronic**

LJ T8-85A



Zdaj smo se počasi navadili vsi: če je tehnika prepričljiva, zadovoljiva, potem je pomemben le še imidž. Pri Audijih je že tako: odlična tehnika je oblečena v čedna oblačila. Da je vse skupaj okrašeno s štirimi krogi, seveda precej pomaga.

Tehnika? Motorji TDI so nedvomno precej pripomogli k vesplošnemu odobravanju in ljudskemu sprejetju (turbo)dizlov, pa ne le pri avtomobilih znamk tega koncerna; čeprav družina TDI ni čisto prva s tehniko neposrednega vbrizga v osebnih avtomobilih, je vseeno tista, ki je za seboj potegnila posploševanje. Pri-

bližno tako kot vsem terencem rečemo džipi, vsem motorjem s takšnim principom delovanja (sicer nepravilno) rečemo TDI.

Tehnično pravzaprav takšni stroji tega koncerna dolgo niso imeli pravih tekmecev, veliko pa je seveda prineslo tudi dobro trženje in imidž je zrasel. A vseeno: s stališča uporabnika so ti motorji nedvomno prijazni.

Skozi njihovo zgodovino so se seveda precej spreminjali; prvi tako velik TDI je bil za tiste čase značilno audijevsko petvaljni, zato so v Ingolstadtu tak koncept povsem opustili in 2,5-litrski motorji tega koncerna so zdaj 6-valjniki V-oblike. Ampak spet: izza volanskega obroča je popolnoma vseeno, koliko valjev je pod motornim pokrovom, če je voznik z delovanjem motorja oziroma s tistim, kar motor omogoča, zadovoljen. In če le bežno prelistam našo supertestno knjigo, ki je vseh 100.000 kilometrov spremljala tega Audija, ni težko ugotoviti vsesplošnega zadovoljstva nad motorjem.

Multitronic! Spet velja, da s tem principom niso bili prvi, so pa

danes nedvomno daleč najbolj odmevni. Primat gre genijem z Nizozemske, ki so pred dobrimi štirimi desetletji takšen menjalnik postavili v takratne Dafe, a žal takratna tehnika ni mogla slediti ideji pa tudi čas verjetno ni bil čisto pravi. Sledili so številni poskusi in dokler se »variomatici« niso ugnezdili v večini skuterjev, je kazalo, da bo šla

Opomba: ne pričakovano kratek poročilo... PS. Najbol zanimiv zapis da je bilo za mesecnice final in pravilo udobno, saj je noga najpogosteje potisnila nad pedal... A4 2004

ideja na pokopališče. Pa so pri Audiju našli dobro tehnično rešitev prenosa večjih moči in navorov - z jeklenim jermenom.

Prve kilometre smo spoznavali tehniko; če smo lahko pozabili zvočni odziv principa tega menjalnika (vrtljaji motorja pravzaprav neposredno po dodanem plinu narastejo in ostanejo konstantni, avtomobil pa pospešuje, tako da se sliši, kot bi drsela sklopka), smo bili

spet s stališča voznika - navdušeni. Če se neobremenjen z dano (danes najbolj razširjeno) tehniko za trenutek vrnem k izvornim željam: od avtomobila zahtevam, da se premakne, ko pohodim plin. Da pospešuje, ko to hočem. Multitronic je najbližji med vsemi menjalniki: od speljevanja naprej ni nobenega cukanja (ob spreminjanju

prestav, ker jih nima oziroma jih ima neskončno) in motorni navor se mehko prenaša h kolesom vse do največje hitrosti.

Hm, cukanje. Ja, med našim supertestom je avtomobil pričel nenadoma med speljevanjem cukati. Danes smo lahko generali, ker je bitke konec; napaka na hidravlični enoti menjalnika je povzročila nepravilne odzive celotnega menjalnika, ki smo jih zaznali kot tresenje



avto magazin TEST TEST TEST

OPOMBE
Vpiši datum, kilometre, opombo in svoje ime!!

24.03. Na poti: Pongrac - LJ sem dobil iz avtomobilskega stekla manjši kamen, ki se je priletel na prednjo steno sprednjega stekla. Datum: 25.03.2004. Manjši kolutič sprednjega stekla.

24.03. - MENJAVA GUM A4

30.4.03 - kavelj je postal rjav - parkirna kaveljica, prvi operativni kavelj. Zelo

Drugo mnenje



Peter Kavčič
Ko pomislim na naš, sedaj že bivši supertestni Audi, se mi najprej izspomina priključna izkušnja, ko sem hitel na tiskovno konferenco v München. Bilo je pozno zvečer, vidljivost slaba, cesta pa ves čas mokra, saj je na naši strani močno deževalo, v Avstriji in Nemčiji pa snežilo. Z Audijem sem se peljal precej hitro. To so mi omogočili njegova odlična lega na cesti, elektronika za nadzor stabilnosti vozila (ESP) in motor z odličnim navorom. V tem avtomobilu sem se tako kot tisti večer vedno počutil zelo varno, kar mi štejem v največji plus.



Borut Sušec
Imel sem ga priložnost peljati do Beograda in nazaj. Ne sicer v enem dnevu tja in nazaj, ampak po tem, kako spočit sem iz njega izstopil po prevoženih 500 kilometrih, tudi to ne bi bilo težko. Prvi občutek med vožnjo je bil občutek varnosti, kot da se peljem po tračnicah. In to kljub mokremu cestišču in kolesnicam v asfaltu. Nato me je navdušil z udobnim sedežem, zmogljivim motorjem in odličnim samodejnim oz. sekvenčnim menjalnikom. Lahkota vožnje. Ko sem si po vsem tem nastavljal še hitrost vožnje na tempomatu, je bila vožnja popolna. Le dve stvari sta me zmotili med vožnjo. Občasno slišen piš vetra, ki ga je povzročal strešni prtljažnik pri večjih

hitrostih, pri približno več kot 140 km na uro, in pa to, da je bilo vožnje tako hitro konec.



Saša Kapetanovič
Zaradi svoje višine imam precej težav z iskanjem pravega položaja v avtomobilu. Supertestni Audi, ki je bil opremljen s športnimi sedeži, je glede tega svetla izjema. Odlično nastavljeni in ravno prav mehki, da hrbtenica ne trpi na dolgih potovanjih. Prav na teh se izkaže odlična kombinacija dizelskega agregata in menjalnika Multitronic. Skratka, če vržete pikado v zemljevid Evrope, se v tisti kraj, v katerega se je zapičila puščica, z najmanj mukami odpeljete prav v takem Audiju. Ga že pogrešam ...



Matevž Korošec
Da je Audi ves čas slovel kot najbolj priljubljen avto v supertestni floti, ni treba posebej poudarjati. Zato si se moral, če si se želel kam odpraviti z njim, močno potruditi. Toda vztrajnost obrodi sadove, pravijo, in tako sem se lansko leto z njim vseeno odpravil za nekaj dni v Švico. No, ja, če sem natančnejši, so bili dnevi le štirje, pot pa dolga krepkih 2200 kilometrov. Pa ne le »avtocestnih«, da ne bo pomote, in če sem povsem odkrit, se prav z vsakim avtomobilom na takšno pot ne bi odpravil. Se mi je pa za takšen podvig supertestni Audi zdel nadvse primeren. In res, zakaj njegova cena nikakor ni nizka, sem ugotovil šele, ko sem se po 700 prevoženih kilometrih brez kakršnihkoli obotavljanj ponovno zvalil v njegov športen, toda še vedno zelo udoben sedež.



19.10.2003 84000 km
Črna prevleka na stikalih radija se je začela
luščiti (tipka SCAN) M.K.

pri pospeševanju, kar je na koncu povzročilo tudi poškodbo pogonskih zglobov na polgredeh. Avantgardnost (v našem primeru nove tehnične rešitve znotraj menjalnika) seveda vključuje neko mero tveganja: nihče namreč ne more napovedati možnih napak tako dobro kot praksa. Ker je bil »naš« Multitronic eden prvih nasploh (ne le v Sloveniji), mu tega nismo zelo zamerili; s tveganjem smo se namreč sprijaznili, še preden je ta Audi prišel na naše dvorišče. V servisu so potem zamenjali kar cel menjalnik, čeprav to ni bilo potrebno. Razloga sta dva: ker je bil cel menjalnik na voljo prej kot le hidravlična krmilna enota in ker so potem »naš« menjalnik uporabili za izobraževanje znotraj mreže Audijevih servisov. Strošek zamenjave bi bil zato dejansko bistveno nižji kot 1,7 milijona tolarjev, kolikor stane menjava celega menjalnika in kolikor je znašal račun ob popravilu.

S tehničnega vidika moramo omeniti še eno težavo, ki se nam je pripetila tik pred koncem supertesta: odpoved turbopuhala. Nič kaj prijetna zadeva, če se odpravljate iz Stockholma domov (kar se mi, k sreči, nismo, ampak se nam je zgodilo skoraj pred hišo), ampak to mora (na žalost) vsak lastnik avto-

mobila s turbopuhalom prej ali slej pričakovati. Vso mehaniko namreč lahko razdelimo na dva dela: na »trajne« elemente in na »potrošne« elemente. Strojništvo namreč ni preprosta veda: vedno se je treba zatekati h kompromisom in potrošni elementi so del teh kompromisov. Takšne so svečke (tudi ogrevalne v dizlih) pa šobe za vbrizg, zavorne ploščice, vse tekočine, (drsn) sklopke in še kaj. Hoteli ali ne, je med njimi tudi turbopuhalo, čeprav je med vsem naštetim daleč najdražje. Njegova kritična točka so namreč pogoji delovanja: visoke temperature (pravzaprav nihanja od temperature okolice pri mirovanju do visokih temperatur pri največji obremenitvi) in visoki vrtiljaji osi, na kateri so lopatice turbine in puhalca. Čas temu sklopu ne prizanaša in vse, kar lahko naredimo, da podaljšamo njegovo življenjsko dobo, je pravilna uporaba: če nekaj časa zelo obremenjujemo tak motor, ga je ob postanku pametno nekaj časa pustiti delovati v prostem teku, da se turbopuhalo počasi ohladi. Če smo povsem iskreni: kadar se nam je zares mudilo (poti na oddaljene kraje Evrope in ob postankih za dolivanje goriva), nismo pustili motorju dovolj časa, da se počasi ohlaja. Tako lahko nekaj



Meritve motorne moči smo opravili pri podjetju RSR Motorsport (www.rsrmotorsport.com). Pri naših meritvah smo ugotovili, da je razlika v dobljenih rezultatih (114,9 kW/156,3 KM - pri 55.000 km; 111,9 kW/152,2 KM - pri 100.000 km), ob tako majhni obrabi, kot smo jo izmerili na koncu supertesta, prej pogojena z vremenski pogoji (temperatura, vlažnost, zračni tlak) kot z dejansko obrabo mehanike.

RSR
motorsport

krivde za okvaro turbopuhala pripišemo tudi sebi. Dobra stran v obeh primerih odpovedi mehanike pa je tudi ta, da sta se obe zgodili pred preteklem garancijskega roka, kar seveda pomeni, da v tem primeru stroškov ne bi plačal lastnik avtomobila.

In če pogledamo skozi prerez dveh let oziroma sto tisoč prevoženih kilometrov, razen v dveh omenjenih primerih s tem Audijem nismo imeli težav. Prej nasprotno: celotna mehanika se je pokazala za vzdržljivo in prijazno do uporabnika. Uglašnost vseh elementov in sklopov je lep kompromis športnega udobja: podvozje lepo blaži grobe nepravilnosti izpod koles, vendar je blaženje in vzmetenje vseeno nekoliko trše, bolj športno. Zato ni nihanj in neprijetnih nagibanj karoserije tudi v hitreje odpeljanih ovinkih. Če paketu dodamo še aerodinamiko, lahko mirno ugotovimo, da je potovanje s takšnim Audijem zavajajoče lahkotno: notranji trušč in zmogljivost motorja sta takšna, da (pre)hitro zaidete v hitrostno prepovedana območja.

Sicer pa (tudi takšen) Audi stavi na počutje. Izberete lahko tudi drugačne sedeže, ampak mi bi - če bi izbirali še enkrat - izbrali enako.

Pod drobnogledom mehanikov in testnikov

Ob zadnjem podrobnejšem pogledu pod Audijevo kožo smo ugotovili, da se je naš kolega še vedno zelo dobro držal. Tako so bila tesnila vrat tudi po 100.000 kilometrih vožnje popolnoma brez vidnih razpok ali kakšnih drugih znakov obrabe. Enako velja za šive na sedežih, ki so tudi na voznikovem sedežu, ta pa je nedvomno najbolj obremenjen, ostali celi in nedotaknjeni. Znake neštetihih preprijemanj in sukanj volanskega obroča kaže le zloščeno usnje na njem, kjer povrhnjica kljub vsemu ni poškodovana. Nekaj znakov obrabe kaže radijski sprejemnik, kjer se je z nekaterih stikal ogulila guma. Prej znake zlorabe kot obrabe pa kaže prtljažni prostor. Tam nam je uspelo strgati elastični pas za pritrjevanje in polomiti zatiče mreže za pritrjevanje kosov prtljage v prtljažniku.

Podobno kot notranjost pa tudi zunanost, z izjemo nekaterih bušk, ne kaže kilometrov. Tako so le strešne vzdolžne letve rahlo površinsko oksidirane in obdrsan zaradi neštetihih pranj v samodejni avtopralnici.

Pod prednjim pokrovom smo pogledali v šestvaljno srce Audija in ugotovili, da so vse glavne mere daleč pod dopustnimi tolerancami obrabe, da so vse gumijaste cevi na motorju pravzaprav nove in brez vidnih razpok zaradi staranja gume. Pri pregledu motorne glave smo opazili le povečano količino oblog na sesalnih ventilih, medtem ko so bili izpušni ventili čisti. O obrabi menjalnika težko zapišemo izdatnejše poročilo. Navsezadnje so ga pred dobrimi 30.000 kilometri zamenjali, tako da iskanje obrab na njem ni smiselno. Enako ne potrebuje posebnih komentarjev turbopuhalo, ki smo ga zamenjali pred 2000 kilometri.

Velika povprečna hitrost vožnje pa botruje tudi večji obrabi zavor, na kar opozarjata prednji platišči, kjer so zavorne saje zelo verjetno za vedno »zapečene« na platiščih. Prednja zavorna koluta sta bila tik pod dopustno mejo obrabe,



saj sta imela namesto dopustnih 23 milimetrov debeline desetinko milimetra manj, torej 22,9 milimetra. Na drugi strani bi zadnja koluta zdržala še nekaj kilometrih tisočakov, saj smo ji manerili debelino 11,0 milimetra, dopustna pa znaša 10 milimetrov.

Da je avtomobil veliko večino kilometrov nabral z dolgimi vožnjami, pričča tudi zelo dobro ohranjen izpušni sistem, ki bi glede na »zdravje« in neoksidiranost cevi preživel še številne kilometre vožnje. Za vse, ki ne veste: največja grožnja vsakemu izpušnemu sistemu so kratke vožnje, pri katerih se motor ne segreje na delovno temperaturo in tako v izpušnih ceveh zastaja kondenz, ki grize v cevi in spoje izpušnega sistema. Avtomobil je torej zelo dobro prenesel 100.000 kilometrov in (z izjemo menjalnika in turbopuhala) upravičil Audijev sloves proizvajalca dobrih in kakovostnih avtomobilov. **Peter Humar**



19. dec. 21.20.

ves zeban od težkega dneva su
pred hišo drugič z zid pri
parkiranju desno roko zdej,
sory, guth!

Drugo mnenje



Peter Humar

S tehničnega vidika je Audi A4 Avant nedvomno izredno dober paket prevoznega sredstva, kar potrjujejo tudi odlična prednja sedeža in splošna ergonomija v kabini ter občutek zlahčnosti vozila na vsakem koraku. V primeru različice 2.5 TDI Multitronic pa govorijo v njegovo korist še ugodna poraba goriva, nenaporna vožnja tudi pri velikih potovalnih hitrostih in udobje neskončnostopenskiga menjalnika Multitronic. Res pa je, da ima tudi svoje nevršnosti. Motor je med najglasnejšimi sodobnimi turbodizli, menjalnik v ročnem načinu pretikanja (zaradi hitre spremembe prestavnega razmerja) občasno sune, prtljažni rolo zaradi izvedbe vpetja (pritrdi se na hrbtišče širše »polovice« naslona zadnje klopi) pogojuje, kdaj lahko kateri del naslona poklopate, in še kakšna malenkost bi se našla.

Vsekakor pa nista malenkosti menjalnikova prekinitev pogodbe o sodelovanju pri nekaj več kot 60.000 prevoženih kilometrih in odpoved turbopuhala pri dobrih 98.500 prevoženih kilometrih. Predstavljajte si, da se vam to zgodi izven garancijskega roka. V najslabšem primeru boste za nov menjalnik odšteli slabih 1,7 milijona tolarjev. Da to nikakor ni malo denarja, vam potrjuje dejstvo, da vrednost vozila z leti pada, in takrat lahko izdatek za nov menjalnik predstavlja že polovico cene avtomobila.



Aleš Pavletič

Ne bom lagal: že prvič, ko sem se usedel vanj, so nam naredili močan vtis njegova natančna estetska notranja izdelava - zelo lepa je armaturna plošča ponoči - in vozne lastnosti. Njegova skromna poraba zadovoljuje. Da je Audi A4 Avant priljubljen, govori tudi dejstvo, da je bil v času prestajanja supertesta le redko na razpolago.



Aljoša Mrak

Avtomobil ponavadi ocenjujem izza volana. Torej je predpogoj, da mi je avtomobil sploh všeč, da dobro sedim. V supertestnem Audiju sem zaradi izrazito športnih bočnih opor, nastavljive dolžine sedalnega dela in nasploh odlične ergonomije izvrstno sedel. Čeprav mi je po dolgi poti razboleli hrbet potožil, da udobje ni eden od adutov voznikovega sedeža. Prednosti je več, zato bi vseeno volil zanj (beri: dokupil). Audijev Multitronic sem sčasoma vzljubil, toda možnosti ročnega pretikanja sem kljub svoji športni naravi le redko uporabljal. Enostavno je »avtomatika« lepše dopolnjevala potovalno naravo tega avtomobila, da sem raje menedžersko »kruzal«. Najbolj pa sem vzljubil maratonski domet. Saj veste: manj ko vidiš bencinske črpalke, bolje se počutiš!



Primož Gardelin

Supertestnega Audija sem želel preizkusiti, ker sem mnenja, da je Audi pojem za tehnično naprednost, dovršenost, odličnost. Obenem pa je supertestni model prav takšen, kot so osebne želje pri izbiri lastnega vozila. Kombi, dizelski motor in Audi. Dvainpollitrski pogonski agregat preseneča z odličnim navorom in močjo, obeh preprosto ne zmanjka na nobeni ravni. V družbi posebnega menjalnika Multitronic pa zadeva deluje povsem skladno in prepričljivo, in to v vseh načinih vožnje. Lega na cesti pa je zelo podobna tisti v razredu A8. Ne manjka mu ne prostornosti ne udobja, čeprav sedeži ostajajo še vedno »nemško« trdi. Edino pripombo imam nad osvetlitvijo voznikovih merilnikov, ki je le preveč cirkuška; priporočal bi izbiro druge barve in ne tako intenzivne rdeče. V spominu mi bo ostal kot paradni konj moderne dizelske dobe v srednjem razredu, ne glede na znamko.

Bočne opore so odlične, trdota in usločenost tudi na dolgih vožnjah neutrujajoči in material (alkantara z usnjem) v vseh letnih časih in temperaturah človeku prijazen - na dotik in ob uporabi. Prednost alkantare je namreč ta, da telo na tako oblečenem sedežu ne drsi, pa tudi siceršnji pomislek glede nagnjenosti k obrabi se je izkazal za neutemeljenega. Če bi sedeže ob koncu supertesta pošteno (kemično) očistili, bi jim zlahka prisodili le kakih 30 tisoč presedenih kilometrov.

Iz čisto drugih razlogov (vidnost na straneh naše revije) smo sicer nagnjeni k živim barvam karoserije, a nas je vsakokrat, ko smo ga pripeljali iz pralnice, ta Audi navdušil z eleganco mišje sive barve

kovinskega odtenka. Sivina različnih odtenkov se je nadaljevala tudi znotraj in je skupaj z že na pogled kakovostnimi materiali in z obliko notranjosti vzbujala vtis prestiža. Nič čudnega, da je bila zanj velikokrat vrsta med člani uredništva, zato je moralo pogosto obveljati pravilo hierarhije. Saj veste: šef, nato točka razno, se pravi vsi drugi. In kilometri so se (pre)hitro vrteli naprej.

Audijevi Avanti so bili vedno nekaj posebnega; so tisti kombiji, ki so povzročili trend takšnih karoserij tudi med ... recimo temu poslovno uspešnimi ljudmi. Zato Avanti tudi nikdar niso želeli prepričati z velikostjo svojega prtljažnika - za takšne potrebe imajo v koncernu Passate Variante. Audijevi prtljaž-

CENE

	2002	2004
Audi A4 Avant 2.5 TDI Multitronic	7.721.905	8.765.925
PDC zadaj	86.967	93.696
El. nastavljiva ogledala	35.698	38.533
Voznikov informacijski sistem	71.017	76.660
El. pomik stekel zadaj	71.017	76.660
Radioaparar Concert II	155.326	167.517
Tempomat	83.170	88.640
Trikraki volan s prestavno funkcijo	106.336	114.786
Naslon za roke (spredaj v sredini)	35.698	38.533
Alu platišča (7J x 16)	353.946	38.680
Oblazinjenje (usnje/alkantara)	451.631	614.095
Ksenonski žarometi	222.925	240.527
Kovinska barva	157.985	170.356
SKUPAJ	9.553.621	10.867.608
Vrednost vozila po opravljenem supertestu (eurotax)	5.930.000	

ZAVAROVANJA

Obvezno zavarovanje	146.243
Kasko zavarovanje	389.929

GORIVO

Povprečna poraba goriva	9,0 l/100 km	
Najmanjša poraba goriva	6,6 l/100 km	
Največja poraba goriva	12,4 l/100 km	
	Skupno št. kilometrov	Količina (l)
SKUPAJ	100.797,7	9.092,86
Skupni stroški goriva	1.553.060,48 SIT	(170,8 SIT/l)

STROŠKI NA PREVOŽENI KILOMETER

Stroški goriva	1.553.060	
Stroški servisov	936.724	
Obvezno zavarovanje (2x)	292.486	
Kasko zavarovanje (2x)	779.859	
SKUPAJ	3.562.131	35,34 SIT/km
Stroški popravil	771.347	
SKUPAJ	4.333.478	42,99 SIT/km



niki - kar velja seveda tudi za superestnega - so bili prostorsko opazno manjši od konkurence, a bistveno bolj uporabni od limuzin (in kombilimuzin), z nekaj dodatnimi prijemi (na primer dodatna mreža pa pritrdilna mesta, predali) pa so postali vsakodnevno zelo uporabni. Med našim testom smo mu za nekaj časa natakili še (prav tako superestni) Fapin kovček, s čimer je Audi postal tudi povsem sprejemljiv družinski potovalni stroj. Pri tem imam seveda v mislih litre, ki so bili nenadoma na voljo za prtljago, in le rahlo povečana trušč vetra ter poraba goriva.

Ne bi si upal napovedati; tako velik in tako težak avtomobil s samodejnim menjalnikom bi smel porabiti tudi več, pa mu ne bi zamerali, s povprečno devetimi litri

Audi A4 Avant 2.5 TDI Multitronic

CENA: [Porsche Slovenija]
TESTNO VOZILO (2002): 9.554.000 SIT
TESTNO VOZILO (2004): 10.868.000 SIT

Moč: 114 kW (155 KM)
Pospešek: 9,7 s

Največja hitrost: 206 km/h
Povpr. poraba: 9,0 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški s
0-100 km/h: 9,7
402 m z mesta: 17,1 (133 km/h)
1000 m z mesta: 31,2 (169 km/h)

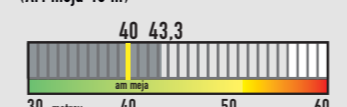
Največja hitrost 206 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 6,6
največje povprečje 12,4
skupno testno povprečje 9,0



Trušč v notranjosti dB
Prestava III. IV. V. D
50 km/h 59 58 / 58
90 km/h 64 63 62 62
130 km/h 68 66 65
Prosti tek 44

Zavorna pot m
od 100 km/h: 43,3
(AM meja 40 m)



Napake med testom
- odpovedala krmilna enota menjalnika in turbopuhalo

Diagram menjalnika:

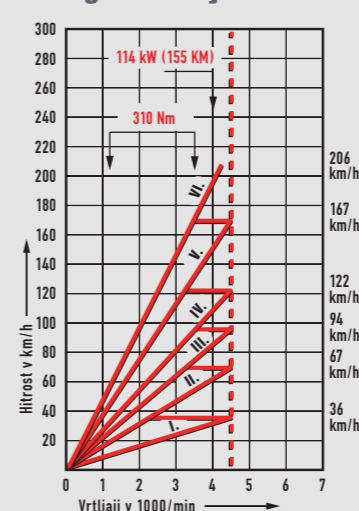
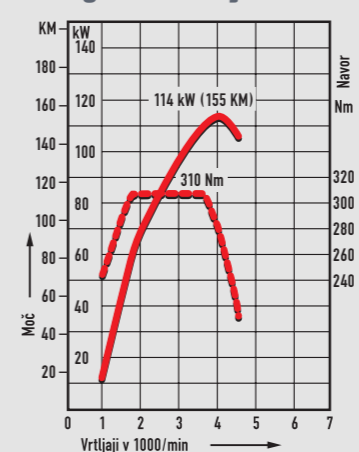


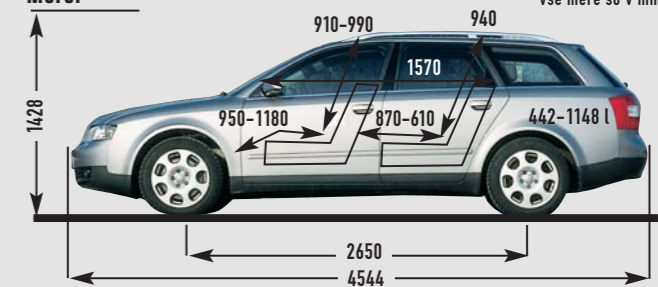
Diagram motorja:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-90° - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 78,3 x 86,4 mm - gibna prostornina 2496 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 114 kW (155 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,5 m/s - specifična moč 45,7 kW/l (62,1 KM/l) - največji navor 310 Nm pri 1400-3500/min - 2x2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronsko vodena razdelilna - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - neskončnostopenjski samodejni menjalnik (CVT) s šestimi predhodno določenimi prestavi razmerji - prestavna razmerja I. 2,696; II. 1,454; III. 1,038; IV. 0,793; V. 0,581; VI. 0,432; vzvratna 2,400 - diferencial 5,297 - platišča 7J x 16 - gume 205/55 R 16 H, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 50,0 km/h. **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, večvodilna prema, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, vzdolžni vodili, vijačni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1590 kg - dovoljena skupna masa 2140 kg - dovoljena masa priklole z zavoro 1800 kg, brez zavoro 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 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.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1766 mm - kolotek spredaj 1528 mm - zadaj 1526 mm - rajdni krog 11,1 m **Notranje mere:** širina spredaj 1470 mm, zadaj 1450 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500-560 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 70 l.

29.6.2003 (66 836 km): DOKONJENO
ODPOVEDALA HUPA, STRGAL SE MI JE PAS
V PRTLJAŽNIKU.
ALJOŠA

42 580, 5.11.2002, VK:
Trušč se zlepke se zobj poparja tudi po zavornem.
Hocem ročic menjalnik... :)

STROŠKI REDNEGA VZDRŽEVANJA

Opis	Cena SIT	Km
Redni servis (15.000 km), hladilna tekočina, olje, oljni filter, tesnila, uravnoteženje koles	42.057	15.000
Premontaža gum + komplet letnih gum	150.037	18.000
Redni servis (30.000 km), hladilna tekočina, olje, oljni filter, tesnila, filter goriva, polni filter, metlice brisalnikov	74.220	32.099
Premontaža gum + komplet zimskih gum	168.805	34.177
Redni servis (45.000 km), hladilna tekočina, olje, oljni filter, tesnila, hidravlično olje, zamenjava zavornih ploščic (spredaj)	81.559	48.000
Redni servis (60.000 km), olje, oljni filter, tesnila, filter goriva, polni filter, menjava zavornih oblog (zadaj)	104.314	63.470
Premontaža gum + komplet letnih gum	150.037	63.470
Redni servis (75.000 km), olje, oljni filter, tesnila, manjava brisalnikov in zavornih ploščic	82.537	83.410
Redni servis (98.000 km), olje, oljni filter, tesnila, filter goriva, menjava zavorne tekočine	83.155	98.619
SKUPAJ	936.724	

NAPAKE IN POPRAVILA

Opis	Cena	Km
Zamenjava pogonske gredi in tretje vbrizgalne šobe	311.613	48.729
Zamenjava žarnic	4.568	63.470
Zamenjava krmilne enote menjalnika (Multitronic)	320.212	63.190
Zamenjava hupe	33.420	69.190
Zamenjava žarnice	1.604	83.410
Zamenjava turbopuhala	420.141	96.619
SKUPAJ	771.347	

pa nas je prijetno presenetil. Še bolj smo bili navdušeni v trenutkih, ko smo »lovili« slovensko mejo (iz nasprotno smeri), saj nam je uspelo zmanjšati njegovo žejo vse do šest in pol litrov na 100 kilometrov, bistveno prek 11 pa nam je le redko uspelo dvigniti požrešnost. Pa še to le ob izjemnih primerih: pri ponavljanju voženj za fotografiranje, med meritvami ali ko se nam je zares kam mudilo. Če se spomnite, da ima motor 6 valjev, turbopuhalo in več kot 150 konjskih moči, je rezultat zelo dober.

Če se zdajle ozrem nazaj in skušam biti general, ima takšen Audi pravzaprav le eno slabost, ki to morda niti ni: ceno. Če bi bil cenejši, bi imel nedvomno slabši imidž, tako pa se zlahka postavi opazno nad podobno velike avtomobile drugih znamk istega koncerna, pa tudi nad velik del drugih avtomobilov nasploha.

Kajti na koncu, pravim, šteje tisti velikokrat omenjeni imidž, ki ustvarja hierarhijo. To, da je Audi nekaj več, namreč ni samo sebi namen. »Več« hoče biti človek, ki ga vozi. Mi smo se na trenutke že počutili tako. ■

Dinamične meritve: T = 5 °C / p = 1015 mbar / rel. vl. = 65 % / Gume: Dunlop SP WinterSport M3 M+S / Stanje kilometrskega števca: 100.006 km

Tabela končnih rezultatov meritev:

Stanje kilometrskega števca	3.760 km (0 km)	55.444 km (50.000 km)	100.006 km (100.000 km)
Pospešek 0-100 km/h [s]	10,0	10,2	9,7
Pospešek 400 m z mesta	17,7 s (130 km/h)	17,5 s (131 km/h)	17,1 s (133 km/h)
Pospešek 1000 m z mesta	32,2 s (164 km/h)	31,8 s (166 km/h)	31,2 s (169 km/h)
Največja hitrost (km/h)	219 km/h	219 km/h	220 km/h
Poraba goriva (l/100 km)	9,0	8,6	9,0
Zavorna pot 130-0 km/h [m]	80,7	76,0	71,6
Zavorna pot 100-0 km/h [m]	48,8	44,1	43,3
Okoliščine meritev	-6,5 °C / 1013 mbar / 73 %	22 °C / 1018 mbar / 30 %	5 °C / 1015 mbar / 65 %
Pnevmatike	205/55 R 16 H (Dunlop SP WinterSport M3 M+S)		

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ diskreten, a lep videz, imidž
- ▲ položaj v vožnji
- ▲ žarometi (ksenonska tehnika)
- ▲ brisalniki
- ▲ uporabnost kokpita in prtljažnika
- ▲ zmogljivosti motorja
- ▲ delovanje menjalnika
- ▲ ergonomija
- ▲ materiali v notranjosti
- ▼ reakcijski čas speljevanja
- ▼ trd dizelski zvok (v prostem teku)
- ▼ ni volanskih gumbov za radio
- ▼ tresenje zavor
- ▼ prostornost na zadnji klopi