

Vozili smo AUDI A4



A kot Audi. Najprej A8, potem A6 in zdaj A4. Štiri in pol milijona izdelanih audijev 80 je postalo ingolstadtška zgodovina. Audi A4 je povsem nov avtomobil, razvit v manj kot sedemindvajsetih mesecih dela. Dinamičen videz, sveža tehnika in dva povsem nova motorja mu dajejo pečat zelo športne limuzine. Žogica beemveju serije "3" je vnovič odbita. Igra teče dalje.

Format ostaja: dolžine niso spreminjali, širine je za štiri, višine pa za centimeter več kot pri audiju 80. Veščje urejanje prostora je dalo večjo prostornost, tudi na zadnji klopi. In novi Audijev karoserijski stil poudarja homogenost nosu, čiste linije strehe, seksi boka, nevsiljiv zadnji "spojler" in okus za barve. Tudi kokpit je nov, z novo, nasilnejšo, a tudi preglednejšo optiko merilnikov, z vzdolžno in po višini nastavljivim volanskim obročem ter z izredno natančno končno obdelavo.

Različic je ta hip deset: vse so limuzinske (avant, co-

V FORMATU

upé in cabrio bodo na vrsti pozneje), štejejo pa pet bencinskih in en turbodizelski motor (TDI, ki bo naprodaj šele prihodnje leto) ter šest možnosti prednjega in štiri možnosti štirikolesnega (quattro) pogona.

Motorna lestvica se začne pri 1,6-litrskem štirivaljniku ter sega do 2,8-litrskega V6. Ko gre za V6 (vštevši tudi 2,6-litrsko različico), nastane v nosu A4 tolikšna (lično urejena) gneča, da so morali akumulator prestaviti v zadek.

Toda, srž napredka je sredi motorne palete: motorja 1,8 in 1,8 T (številki sta za gibni prostornini, T je za turbinski polnilnik, s hladilnikom polnilnega zraka vred) imata nad vsakim valjem po pet ventilov, po tri manjše, sesalne, ter po dva izpušna. Presek polnilnega toka je zato večji, izkoristek je ugodnejši, poraba goriva je manjša, čistost motorja pa večja. To, da se motor 1,8 T po moči prekriva z motorjem 2,6, ni moteče, kajti pri prvem je vabljev in briljanten zlasti navor, ki je z 210 Nm enak v vsem območju od 1750 do

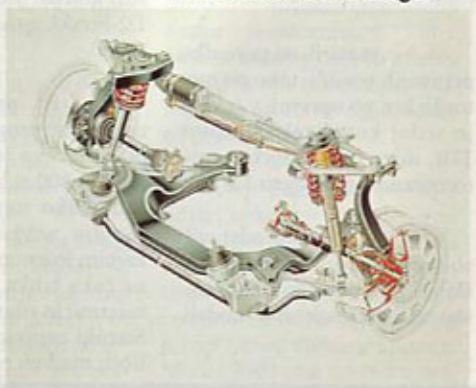
4600 vrtljajev v minuti. Tako je moč ta turboagregat voziti na oba načina: športno in ostro ter limuzinsko in lagodno. Glede na dobro zvočno izolacijo so novi A4 - vsi po vrsti - predvsem limuzine. Seveda, športne limuzine.

Nemške cene za A4 so znane in segajo od 36.000 do 55.000 DEM. V primerjavi z audiji 80 pomeni A4 veliko več avta za (skoraj) isti denar. In v serijsko opremo so prišteli: štiri kolutne zavore z ABS ter elektronsko razdelitvijo moči, dve zračni vreči, osrednjo ključavnico, električno za zunanji ogledali, nastavljiv volanski obroč, štiri zglavnike, elektronsko zaporo zoper tatove, pa tudi (spet) v celem pocinkano karoserijo in pravo rezervno kolo.

Tovarna poudarja, da je novi A4

(malenkostno) lažji od prednika, a vseeno čvrstejši in varnostno temeljitejši. Te meljitejše - in to znatno - je tudi podvozje. Prednja prema je povsem nova: s po dvema paroma prečnih vodil na vsaki strani in z gumastim uležanjem obeh zgornjih parov. Takšna kinematika je laže kos zahtevanim kotom koles, voznik pa jo občuti predvsem v obliki izredno lahkega vodenja, tudi med zelo ostrimi vijuganji. Ker je A4 težnostno zelo spretno uglasen, je vožnja z njim, najsi bo ob samo pred-

Nova prednja prema: kinematika za vsakogar



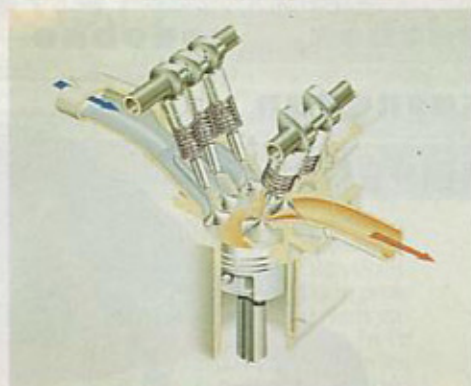


njem pogonu ali s quattrom - do povsem skrajnih zmogljivostnih meja (motorjev in fizike, ki pritiče legi na cesti) povsem neproblematična, izmed motorjev pa je - zmogljivostno - podhranjen kvečjemu najmanjši izmed njih. Vsi drugi se spontano in prepričljivo odzivajo svojim voznikom. Ostaja pa že prirojena audijevska (slaba?) lastnost, da so vpetja motorjev premehka, njihovi zamiki ob

naglih ukazih s pedala za plin pa za voznika in sopotnike preveč občutni.

K športnosti novega (za zdaj najmanjšega) audija sodi tudi primerna bližina pedalov za zavore in plin, kar zna spretnež z desno nogo dobro izrabiti. In k športnosti spada tudi opazno trše podvozje, zaradi katerega se karoserija ne nagiba več tako očitno, strah sopotnikov za lastni obstanek pa je tako precej manjši.

Seveda bomo A4, oziroma njegove posamične različice, prav kmalu tudi temeljito testirali. Zdaj, natanko mesec dni pred uradnim začetkom prodaje, pa naj velja: audi A4 ostaja v pravišnjem formatu. Presega ga, ko gre za neposredne tekmece. To pa je za povsem nov avtomobil (skoraj vedno) tudi normalno.



Petventilska tehnika: z dirkališč na cesto

MARTIN ČESENJ

AUDI A4	1.6	1.8	1.8T	2.6	2.8	1.9TDI
motor (zasnova)	4-valjni, vstni	4-valjni, vstni	4-valjni vstni, turbo	V6	V6	4-valjni vstni, turbodizel
vrtilna in gib (mm)	81,0x77,4	81,0x86,4	81,0x86,4	82,5x81,0	82,5x86,4	79,5x95,5
gibna prostornina (ccm)	1595	1781	1781	2598	2771	1896
kompresija	10,3:1	10,3:1	9,5:1	10,0:1	10,3:1	19,5:1
največja moč (kW/kM pri 1/min)	74/101 pri 5300	92/125 pri 5800	110/150 pri 5700	110/150 pri 5500	128/174 pri 5500	66/90 pri 400
največji navor (Nm pri 1/min)	140 pri 3800	173 pri 3950	210 pri 1750-4600	225 pri 3500	250 pri 3000	202 pri 1900
odmična gred (pogoni)	1, v glavi (zob, jermen)	2, v glavi (zob, jer., veriga)	2, v glavi (zob, jermen, veriga)	2x1, v glavi (zob, jermen)	2x1, v glavi (zob, jermen)	1, v glavi (zob, jermen)
število ventilov za valj	2	5	5	2	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska vbrizgavanje goriva in vžig					neposredni vbrizg
hlajenje	vodno					
menjalnik (število prestav)	5					
prednja prema	2 para prečnih vodil, vzmetni nogi, stabilizator					
zadnja prema	poltoča prema, stabilizator (quattro: dvojna prečna vošča, vijalne vzmeti)					
zavore spredaj	kolotne, servo, ABS					
zavore zadaj	kolotne, servo, ABS					
volan	z zobato letvijo, servo					
platišča	6x15					
gume	195/65 R 15					
teža praznega vozila (kg)	1195	1225	1235	1285	1300	1240
medosna razdalja (mm)	2617 (quattro: 2607)					
dolžina x širina x višina (mm)	4479x1733x1415					
prtljajnik (litri)	440					
posoda za gorivo (litri)	62 (quattro: 60)					
največja hitrost (km/h)	191	205	222	220	230	183
pospelek 0 - 100 km/h (s)	11,9	10,5	8,3	9,1	8,2	13,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,6/7,2/9,7	5,8/7,5/10,1	5,8/7,6/9,8	6,3/8,3/11,9	6,4/8,3/11,8	3,9/5,4/6,1
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super					plinski olje