

besedilo: Aljoša Mrak foto: Saša Kapetanovič

Če se vam v vzratnem ogledalu zasveti podoben prizor, boste takoj vedeli, da je za vami novejši Audi. Novi A4, zmogljivi R8? Ne, nekaj vmes. A5!

Rdeča nit



► Prednje LED-diode naj bi bile odslej prepoznavno znamenje vseh sodobnejših Audijev, predvsem tistih, ki se bohotijo s konjušnico manjšega parkirišča. Dejansko so neke vrste rdeča nit, kot sta dve okrogli lučki prepoznavno znamenje BMW-jev. Večini naključnih opazovalcev so nove Audijeve dnevne luči očitno všeč, sicer se ne bi tako odkrito suvali pod rebra in s prstom kazali proti nosu avtomobila, veliko manj pa smo bili navdušeni nad zadkom. Medtem ko je prednji del zanimiv, oblikovno svež, sodoben in prepoznaven, boste zadaj le s povečevalnim steklom lahko videli, da je to najnovejši športni Audi. Slavni oblikovalec Walter de'Silva, ki se je podpisal pod obliko tega avtomobila in ki ga poznamo predvsem po mojstrovinah, kot so Alfa Romeo Alfa 156, 147 in Seat Leon, je na tega nemškega kupeja izredno ponosen. Celo tako ponosen, da je na letošnjem ženevskem salonu vsemu svetu v svoji polomljeni angleščini razlagal, da je to njegova najboljša stvaritev do zdaj! No, ali se z Italijanom strinjate, presodite sami, lahko pa vam povem, da je prišel tudi



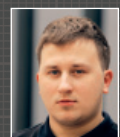
Iz oči v oči



Dušan Lukič

► Zakaj točno bi si ga kdo želel, mi ni jasno. Navsezadnje navznoter ni niti blizu oblikovalski lepoti, ki jo pokaže navzven. Ampak dobro – vsakdo si želi svoj tip avtomobila in nekateri imajo radi tovrstne, udobne kupeje. In z A5 ne bodo zgrešili. Še manj razumem pogonski sklop – dizel in ročni menjalnik. Saj ne, da motor ni dovolj živahen, prej nasprotno, pospeški so nepričakovano odločni, a uglajeni kupe in dizelski ropot po moje pač ne gresta skupaj, še manj gre zraven ročni menjalnik in pripadajoča trda stopalka sklopke s predolgim gibom.

A5 3.2 FSI s samodejnim menjalnikom? To pa je že boljše. A5 kabrio (poglejte novice na začetku revije) s prav takim pogonom? Blizu popolnosti. ◀◀



Mitja Reven

► Ni igrača – za to ima Audi TT-ja – ampak luksuzen kupe, ki si ga zaradi uporabnosti lahko pogojno predstavljamo kot prvi avtomobil pri hiši. A5 je avtomobil, s katerim lahko izstopiš iz Audijevega 'povprečja'. Dizel je glasen, če ga poslušate ob odprti šipi (ko je ogret), ima tovornjakerski navor, zadostno moč, ob dobrem podvožju pa ga zlahka zapeljete tudi hitreje, čeprav to ni prvoten namen. Prednost je v obliki in tehniki. Vozil sem tudi A5 s tršim podvožjem ... pustite ga na prodajnih policah, A5 je brez njega odlična alternativa. ◀◀

koncept Audi Nuvolari z njegovih risalnih desk. Oprostite, z računalnika. In Nuvolari je bil le namig, kako naj bi bil videti A5. Odziv na koncept je bil očitno dovolj dober, da je novi A5 podobno oblečen (zaradi serijske izdelave je le primerno zlikan).

je videti zahtevnejša gimnastika kot večerno balinanje, preglednost (predvsem nazaj) je omejena, prtljažnik je kupejevsko manj uporaben, pri Audijevi Petici pa smo opazili tudi, da voda s strehe rada zaide na sedeže, če si v dežju dovolite odpreti vrata. In

“Zakaj bi odšteli dodatnih 11 tisoč evrov za S5, če pa gre trilitrski TDI do 100 km/h počasneje le za osem desetink sekunde in ima enako največjo hitrost?”

Kupejstvo je seveda način življenja. Lastniki teh, s športnimi potezami prepletenih avtomobilov so vedno znova navdušeni nad obliko (Audi A5 ima kratke previse in dodatke kroma okoli stranskih šip, nima pa okvirjev na vratih), motorji (podhranjenih kupejev skorajda ni!) in imidžem (no, Audi vztraja pri prvenstvu DTM, čeprav se ga vsi spominjamo bolj po dirkalnikih skupine B v reliju), vendar morajo na ta račun požreti tudi kakšno grenko. Vrata so velika in težka, prehod do zadnjih sedežev

takrat srce kar joče – svetla notranjost zaradi blatnih čevljev postaja iz ure v uro, celo iz minute v minute, bolj siva, umazana ... A ko boste enkrat (čeprav malce mokri) sedeli za volanom, po možnosti z dodatno preprogo pod nogami, se vam bo kljub morebitnemu dežju obraz razjasnil. Volanski obroč kar pade v roke, sedež je usnjen in električno nastavljen v vseh smereh, prestavna ročica je prav tam, kjer bi si jo človek v lepih sanjah zgolj želel ... Ergonomiji lahko zamerimo le to, da je stopalka za sklopko po audijevo



'dolga', sicer pa je lahko tale kupe vzor drugim avtomobilom. Navdušuje sredinska konzola, ki je malce zamaknjena proti vozniku (le zakaj sem se spet spomnil na BMW?). Pri tej ceni bi mogoče raje videli boljše materiale v okolici radia in dvodelne samodejne klimatske naprave, navdušuje pa preglednost

sedel tudi približno toliko velik sopotnik. Če pa mu odbijete kakšnih pet centimetrov, bo udobje že vrhunsko. Podobno je s prtljažnikom: je kar velik za kupe, vendar zaradi majhne odprtine in skromne višine pogojno uporaben. No, če že nočete kvariti zunanje podobe strehe s kakšnimi dodatnimi nosilniki, boste



“Obese so manjši masi v prid narejene iz aluminija, iz aluminija pa sta tudi prednja blatnika.”



instrumentne plošče, predvsem izpis hitrosti. Že analogni merilnik je zapisan izredno pregledno – lestvica gre najprej v razmiku 20 kilometrov na uro (20, 40, 60 ...), nad 120 km/h pa so razmiki večji (160, 200, 240, 280). Na osrednji zaslon med merilnikoma hitrosti in vrtljajev si lahko namestite še digitalni izpis hitrosti, če vas trenutna radijska postaja mogoče v tistem trenutku ne zanima. No, za podatke o radiju je na voljo tudi večji zaslon na vrhu sredinske konzole, ki ob boljši opremi gosti Audijev MMI (Multi Media Interface). MMI? Beri navigacija, podatki o avtomobilu itd. No, Audi A5 je kar radodaren s prostornostjo na prednjih sedežih, na zadnjih pa kljub velikosti ni preveč gostoljuben. Če za volanom sedi povprečno 180 centimetrov velik voznik, potem bo lahko za njim za silo

lahko po zaslugi po tretjini deljive zadnje klopi smučti vseeno peljali. Tehnika vas ne bo razočarala, če seveda prebolite dejstvo, da lahko kupe poganja tudi turbodizel in da se morate ob tem truditi z ročnim menjalnikom. Najraje bi napisali, da si (če se seveda lahko privoščite) omislite vsaj 3.2 FSI (195 kW oziroma 265 KM) ali celo S5 (4.2 V8, 260 kW oziroma 354 KM), če ste privrženec dizelskega navora in skromnejše porabe pa vsaj menjalnik DSG, a se bomo poskušali zadržati. Prvič zato, ker je motor odličen. Trilitrski TDI se pohvali s kar 176 kilovat, predvsem pa razvaja z navorom, ki so ga še pred nekaj leti pripisovali le tovornjakom. Pozor, motor razganja kar 500 Nm, ob tem pa se z veseljem zavrti od 1.800 do 4.500 vrtljajev, ko ga

začne elektronika umirjati. Čeprav pri klasičnih TDI-jih (sistem črpalka-šoba) vedno bentimo nad ropotom, pri tem motorju tega nismo pograjali. 'Krivec' za to je tehnologija skupnega voda (znana tudi kot common rail), ki s turbopuhalom na izpušne pline poskrbi za odlične pospeške (tovarna obljublja 5,9 s) in za največjo hitrost (250 km/h), zaradi katere ste lahko pri nas po novem predlogu zakona z eno nogo že v zaporu. Za čistejši izpuh pa poskrbi filter trdih delcev. Zdaj pa mi povejte, zakaj bi odštel dodatnih 11 tisoč evrov za S5, če pa gre trilitrski TDI do 100 km/h počasneje le za osem desetink sekunde in

zanesljivo uporabo. Verjamejo pa, da bo Skupina VW (poleg Porscheja, BMW-ja ...) to pomanjkljivost kmalu rešila, kajne?

Napis Quattro (40 spredaj, 60 zadaj) ob imenu pomeni le eno: izstrelitev ne glede na to, kaj je pod širokimi Dunlopovimi gumami. Sicer zato ni toliko zabave med vožnjo, saj je trakcija v vsakem primeru odlična. Edina možnost igranja z avtomobilom je seveda kombinacija makadama in vijugaste ceste, kar pa smo - zaradi nežnejše kupejske zaščite pred uničujočim kamenjem - preskočili. Čeprav bi nas kmalu premamilo ... Nismo pa mu prizane-

ko vse te mehanske sklope povežemo v celoto (že omenjen zmogljiv motor, natančen (a počasen) šeststopenjski menjalnik, športno podvozje in stalni štirikolesni pogon) in izklopimo nepotrebno elektroniko (z gumbom poleg prestavne ročice najprej izklopimo sistem ASR, šele z vztrajanjem pa tudi ESP), se zabava lahko začne. Težava pri tej zabavi je le to, da morate znati uživati v hitri (učinkoviti)



“Če želite ples, pojdite na dirkališče.”

vožnji, saj skorajda ni zdrsanjava. Če pa vseeno želite (kontroliran) ples večjega voznika in zmogljive nemške tehnike, morate zapeljati na dirkališče. Sicer bo marikaterega nič hudega slutečega mimoidočega kap!

Kupejstvo se pri Audiju širi. Šaljivci bi sicer dejali, da si A5 privoščili le tisti, ki ne more odšteti za R8 ali poslušna ženo (več uporabnosti, kot ga ponuja TT). A ne glede na včasih zlobne jezike lahko zatrdimo, da ima Audi strogo začitano rdečo nit. In nit je dolga, da se lahko zanjo primejo (skoraj) vsi, ki jo hočejo imeti. ◀◀



ima enako največjo hitrost? Škoda denarja, verjemite.

Drugič pa zato, ker DSG sicer priporočamo vedno in povsod, a ne (še) pri tem avtomobilu. Težava menjalnika z dvema sklopama je namreč, da omogoča le okoli 300 Nm navora, najnovejši izdelki celo tja do 500 Nm, a naš testni primerek je očitno še vedno premlinast za

sli na zaviti gorski cesti. Podvozje, spredaj je petvodilna prednja prema, zadaj pa so trapezna vodila, omogoča natančno vodenje in še dovolj udobja, da se bo platforma verjetno dobro obnesla tudi v novem Audiju A4. Obese so manjši masi v prid narejene iz aluminija, kinematika pa je zaradi bolj športnega občutka pri Audijevem kupeju na novo izračunana. In šele

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Biserne barve	946
Večfunkcijski trikraki usnjen volan	221
Ogrevanje sedežev spredaj	404
Leseni dekorativni elementi	479
Sredinski naslon za roke spredaj	233
Alarmna naprava	553
Radjski aparat "Concert"	430
Ozvočenje	313
Tempomat	325
17-palčna aluminijasta platišča	252
Usnjeno sedežno oblažinjeno	2.770
Električno nastavljiva prednja sedeža	1.247

Tabela konkurence

MODEL	Audi A5	BMW	Mercedes-Benz
	3.0 Tdi Quattro	330d Coupe	CLK 320 CDI Coupe
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2.967	2.993	2.987
največja moč (kW/km pri 1/min)	176/239 pri 4.000-4.400	170/231 pri 4.000	165/224 pri 3.800
največji navor (Nm pri 1/min)	500 pri 1.500-3.000	500 pri 1.750-3.000	510 pri 1.400
dolžina × širina × višina (mm)	4.625 × 1.854 × 1.372	4.580 × 1.782 × 1.395	4.650 × 1.740 × 1.415
največja hitrost (km/h)	250	250	250
pospešek 0-100 km/h (s)	5,9	6,6	6,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,9/5,7/7,2	8,9/5,1/6,5	9,9/6,0/7,4
cena osnovnega modela (evri)	50.083 evrov	45.750 evrov	49.862 evrov

Tehnični podatki

CENA: (Porsche Slovenija d. o. o.)
1.8 TFSI: 36.156 EUR
3.0 TDI DPF Quattro: 50.083 EUR
Testno vozilo: 57.802 EUR

Moč: 176 kW (239 KM)
Pospešek: 6,2 s
Največja hitrost: 250 km/h
Povpr. poraba: 8,3 l/100 km

Garancija:
 (2 leti splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavljenje)

Predvideni redni servisi:
 Menjava olja na 30.000 km ali 2 leti
 Sistematični pregled na 30.000 km ali 2 leti

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	864	obvezno zavarovanje (2):	5.890
gorivo	8.067	kasko zavarovanje (2):	6.280
gume (1):	589		
izguba vrednosti po 5 letih:	24.052	Skupaj:	44.742
		Strošek za prevoženi km:	0,45 EUR/km

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=21 °C / p= 1.010 mbar / ml.vl.=50 % / Gume: Dunlop SP Sport 01 225/50/R17 V / Stanje: Stevex 5.978 km)

Vožne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	6,2
402 m z mesta:	14,1 (161 km/h)
1.000 m z mesta:	26,5 (200 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV./V.):	7,0/12,9
80-120 km/h (IV./VI.):	7,5/10,2

Največja hitrost 250 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje	7,4
največje povprečje	10,6
skupno testno povprečje	8,3

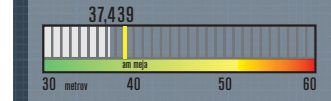


Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	56	54	54
90 km/h	62	60	58	57
130 km/h	65	64	63	
Prsti tek	38			

Zavorna pot m

od 130 km/h:	63,5
od 100 km/h:	37,4 (AM meja 39 m)



Napake med testom
 brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

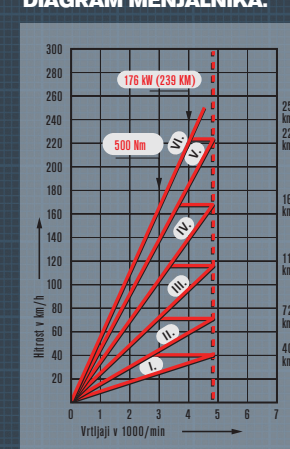
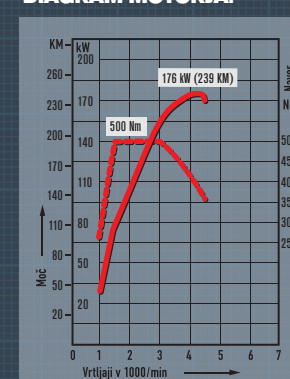


DIAGRAM MOTORJA:



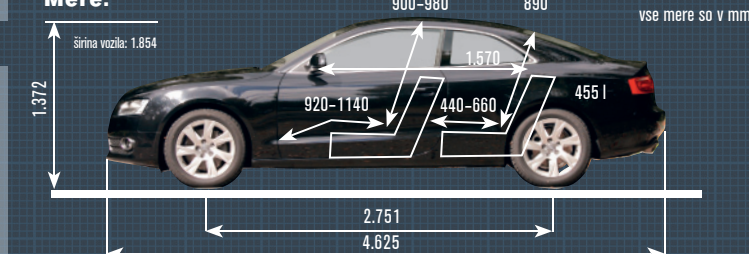
UŽITEK V VOŽNJI:

Mogoče se boste čudili, a zaradi popolnosti smo mu prisodili enega smeška manj. Ni pravega užitka, čeprav gre kot strela. Drugega povedano: naj ostane še malo prostora za S5.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 83 × 91,4 mm - gibna prostornina 2.967 cm³ - kompresija 17,0 : 1 - največja moč 176 kW (239 KM) pri 4.000-4.400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,4 m/s - specifična moč 59,3 kW/l (80,7 KM/l) - največji navor 500 Nm pri 1.500-3.000/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polimernega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,67; II. 2,05; III. 1,28; IV. 0,88; V. 0,66; VI. 0,56 - diferencial 3,889 - platišča 7,5J × 17 - gume 225/50 R 17, kotalni obseg 1,98 m. **Voz in obese:** kupe - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj petvodilna prema, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, trapezna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne, ABS, elektromehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedezema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Masa:** prazno vozilo 1.610 kg - dovoljena skupna masa 2.110 kg - dovoljena masa priklole za zavoro: 2.000 kg, brez zavoro: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,9 s - poraba goriva [ECE] 9,9/5,7/7,2 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.854 mm - kolotek spredaj 1.590 mm - zadaj 1.577 mm - rajdni krog 12,5 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.490 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, zadnji sedež 440 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 64 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (85,5 l),
 1 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj - električno nastavljivi in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD- in MP3-predvajalnikom in kontrolami na volanskem obroču - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljivi volanski obroč - po višini nastavljivi voznikovi in sovoznikovi sedeži - deljiva zadnja klopa - potovalni računalnik - tempomat

Ocena

Zunanost (15)	14	Skladen, lep in dobro narejen. Le zadaj ni tako oblikovno poseben kot spredaj.
Notranjost (140)	108	Je razmeroma prostoren za kupe, ima učinkovito zračenje in hlajenje ter pregledne merilnike, bi pa materiali lahko bili ponekod boljši.
Motor, menjalnik (40)	35	V tej rubriki pada v oči le kombinacija turbodizla in ročnega menjalnika. Motor navdušuje, menjalnik malce manj.
Vožne lastnosti (95)	78	Štirikolesni pogon daje občutek varnosti, podvozje je primerno udobno in hkrati dovolj športno, globoke kolesnice ne motijo.
Zmogljivosti (35)	35	Navora ima za tovrstnik, največja hitrost pa je tako ali tako enaka kot pri S5.
Varnost (45)	40	V tem avtomobilu ni revolucionarnih rešitev, ima pa vse, kar zahtevan voznik ali sopotnik pričakuje.
Gospodarnost (50)	32	Ugodna poraba goriva, malce višja drobnoprodajna cena in dobra garancija.
Skupaj	342	Audi A5 je kupe, ki razvaja z dobro mero udobja, čeprav je po naravi športen. Predvsem nas navdušuje motor - kljub skromni žeji ga kar razganja od navora, a bi lahko bil malo tšiji. Za ta prestiz pa je treba kar globoke seči v žep ...

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ motor
- ▲ štirikolesni pogon Quattro
- ▲ velik prtljajnik (za kupeja)
- ▲ pregledni merilniki
- ▲ vodljivost
- ▲ prepoznavnost (spredaj)
- ▼ neprepoznavnost (zadaj)
- ▼ ob deževju mokra prednja sedeža
- ▼ drseči sedeži (usnje)
- ▼ dolg gib sklopke
- ▼ slabša preglednost, nima parkirnih tipal
- ▼ svetla notranjost se takoj umaze