

Srednja POT

Pri Mercedesu so rekli: naj bo lep. In nastal je zelo kupejevski, a posledično malenkost manj praktičen CLS. Namesto limuzinskega E-ja, seveda. Pri BMW niso hoteli zaostajati.





► Le da so tam rekli, da naj bo praktičen. In 5 GT je zato nastal na osnovi serije 7 (za več notranjega prostora) in dobil je kombilimuzinski zadek. Videz pa ... Bodi-mo nežni: mnenja so različna.

Pri Audiju so (modro) počakali, da vidi-jo, kaj počnejo tekmeči. Potem so vzeli poteze nove osmice, platformo, namenje-no prihajajoči šestici, in obliko potegnili bolj v smer, ki jo je izbral Mercedes. Štiri-vratni kupe, torej. Razen prtljažnika – ta se ne odpira kupejevsko, temveč kot pri kombilimuzinah, z zadnjo šipo vred. To je Audijev poklon praktičnosti.

Zakaj se prestižne znamke nerade lote-vajo tovrstnega odpiranja prtljažnika (ozi-roma zakaj se mu je Mercedes raje ognil): ne le zato, ker je tako nekoliko težje zago-toviti togost karoserije in majhno maso, temveč tudi zato, ker ob vsakem odpira-nju živi vsebini na zadnjih sedežih zapiha okoli glave (pa naj bo vroče ali mrzlo), kar menda ni ravno prestižen občutek. Ampak bodimo realni: uporabniki tovrstnih avto-mobilov vozijo sami in zato sedijo spredaj. Tisti, ki želijo limuzino z voznikom, bodo posegli po za to primernem avtu in vsaka od teh treh znamk ima v ponudbi presti-žne limuzine, po možnosti s podaljšano medosno razdaljo, ki so namenjene ta-



Sredi armaturne plošče se bohoti velik izvlekljiv barvni LCD-zaslon.



potnikov počuti dobro, k petim vratom na zadku pa seveda spada tudi (tretjinsko, z manjšim delom pravilno na levi) zložljiva zadnja 'klop'.

Notranje oblike seveda ne odstopajo od tistega, česar smo pri Audiju vajeni. To seveda ne pomeni, da Audijevi oblikovalci niso opravili svojega dela – večina potez je novih, a se v njih vendarle skriva toliko prepoznavnega, da bi tudi nepoznavalec hitro dojel, da sedi v enem bolj prestižnih Audijev. O tem pričajo že materiali: usnje na sedežih in vratih ter les na armaturni plošči, vratih in sredinski konzoli. Mat la-kiran les, da odsevov ne bo preveč.

Sredi armaturne plošče se bohoti velik izvlekljiv barvni LCD-zaslon, ki skupaj s krnilnikom na sredinski konzoli omogo-ča upravljanje skoraj vseh funkcij vozila. Audijev MMI je že nekaj časa vzor, kako rešiti težave z upravljanjem vse večjega števila funkcij. Navigacija zna uporabljati tudi Googleve zemljevide, le podatkov-no povezavo morate imeti aktivirano na

mobilniku, ki ga priključite prek sistema bluetooth. Da zna sistem potem poiskati ne le hotel (in zato ne bo več treba z vrte-



njem gumba vpisovati vsake črke pose-bej, sledilna ploščica omogoča vnašanje s pisanjem s prstom), temveč tudi njego-vo telefonsko (in ga poklicati), verjetno ni treba posebej poudarjati. Smo pa na-vigaciji pripisali manjši minus: podatke o omejitvi na delu ceste, po katerem vozite,

Štirivratni kupe, torej. Razen prtljažnika – ta se ne odpira kupejevsko.

IZ OČI V OČI

Vinko Kemc



► Ni dvoma: sedeš vanj in se počutiš odlično. Spelješ in voziš, spet odlično. Navdušujejo meha-nika, okolje, materiali, oprema.

Kupci, jasno, bodo. Tisti, ki ga zaradi položaja v družbi morajo imeti, pa tudi tisti, ki ustreznega položaja nimajo, a so vseeno prepričani, da ga morajo imeti. Ne eni ne drugi pa ga ne potrebu-jejo. Gre le za imidž. Audi pri tem ni nič kriv, se le modro odziva na zahteve kupcev z zadostno kupno močjo. ◀

kšnim kupcem. In ko smo to dilemo odpra-vili, se lahko lotimo sedmice.

Prvi vtis je pozitiven: če bo tudi priha-jajoči A6 izdelan na takšni ravni kot A7, utegne prodaja BMW-jeve serije 5 in Mer-cedesovega razreda E krepko trpeti. Nova platforma ima daljšo medosno razdaljo (za okoli sedem centimetrov) in 291 cen-timetrov zagotavlja, da bo sedenje udob-no tako spredaj kot zadaj. Seveda ne gre pričakovati, da bo zadaj toliko prostora kot v limuzini s podaljšano medosno raz-dajo (ali pa toliko kot v BMW-ju 5 GT, ki je vendarle nastal na zasnovi za razred večje sedmice), a štiričlanska družina (ali pa četica ne preveč razvajenih poslovne-žev) bo pot opravila brez težav. Štiripo-dročna klimatizacija skrbi, da se vsak od



prikazuje le na osrednjem zaslonu, ne pa tudi (oziroma predvsem) na tistem med merilniki ... Ti so sicer zelo pregledni, tu-di zaslon med njimi je visokoločljivostni, na njem pa zna avto prikazati tudi sliko iz doplačilnega sistema za nočno gleda-nje Night Vision. Če ste otrok elektronske dobe, boste z njim zlahka vozili, ne da bi sploh gledali skozi vetrobransko steklo. Ko ga bodo Audijevcem uspelo združiti še s prikazovalnikom na vetrobranskem steklu (HUD), bo nepremagljiv, zlasti ker vam že veliko prej, preden bi jih opazili v soju žarometov, pokaže pešce, ki se skri-vajo v temi.

Na seznam doplačilne opreme (in hkra-ti zelo zaželenih opreme) spada tudi ak-tivni tempomat s funkcijo start-stop, ki se zna sam ustaviti, če se je ustavilo vo-zilo pred vami, in tudi sam speljati, če to stori vozilo pred vami. Tudi samodejno upravljanje preklopa med dolgimi in za-senčenimi (sicer smernimi ksenonskimi) žarometi je še kako dobrodošlo.

Takle A7 zna namreč biti zelo hiter av-to. Kombinacija šestvaljnega turbodizla, dvosklopčnega menjalnika in štirikolesne-ga pogona Quattro na papirju sicer sama po sebi še ni zagotovilo za športnost, ko si jo voznik zaželi, a se tudi tu izkaže, da



so Audijevci zadeli v polno. Nastavljivo podvozje je sicer nastavljeno nekoliko trše kot pri največjih limuzinah te znamke, a ne pretrdo in z vzmetenjem na oznaki Comfort tudi slovenske ceste dajejo vtis, da so dobre. Če se odločite za dinamiko, bo vzmetenje, pa tudi volan, utrjeno. Rezultat je bolj športna, zabavnejša lega na cesti – a izkušnje kažejo, da se boste slej kot prej spet vrnili k udobju.

Menjalnik se, kot je v navadi pri dvosklopčnih menjalnikih (S tronic, po Audi-jevo), dobro znajde v obeh vlogah, malce ga izdajo le čisto počasni manevri, recimo



bočno parkiranje na klancu. V takih položajih so klasične avtomatike s pretvornikom navora še vedno boljše. Zanimivo je tudi, da številka na prikazovalniku večkrat nakaže, da avto speljuje z drugo prestavo, nismo pa se mogli otresti občutka, da si je kljub temu včasih na začetku za hip pomagal s prvo ...

Trilitrski turbodizel je zaradi še dovolj majhne mase (ki jo prinese uporaba lahkih materialov) prepričljiv. Izza volana ima voznik sicer včasih (še posebno pri avtocestnih hitrostih) občutek, da avto 'ne gre', a pogled na merilnik hitrosti hitro izda, da se moti voznik, in ne avto. Vse do hitrosti nad dvestotico je tak A7 odločen in ustavi se šele pri (elektronsko omejenih) 250 kilometrih na uro. In če ste še bolj zahtevni, preprosto posežite po trilitrskem turbo bencincu. Le ugodne porabe potem ne pričakujte – z dobrimi desetimi litri in pol dizla se bencinar ne more kosati.

In potem je treba odgovoriti le še na vprašanje, komu je tak A7 namenjen. Tistim, ki so prerasli A8? Tisti, ki želijo A6, a nočejo klasične oblike? Tistim, ki jim je A5 premajhen? Preprostega odgovora ni. Lastnik osmice je po kratkem preizkusu hitro priznal, da je osmica le osmica in da A7 ni manjši A8, temveč drugačen A6. Za tiste, ki sicer razmišljajo o A5, bo predrag. In potem so tu tisti, ki bi lahko posegli po boljše opremljenem A6. Če bi bil karavan, potem ni konkurenca in tako se hitro izkaže, da se bo (kot pri konku-

KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Biserna barva	1.157
Podvozje Adaptive Air Suspension	2.375
Rezervno kolo manjših mer	110
Kolesni vijaki z zaščito proti kraji	31
Trikraki lesen športni volan	317
Usnjeno oblažljenje Milano	2.349
Notranje ogledalo s samodejnim zasenčenjem	201
Zunanji ogledali s samodejnim zasenčenjem	597
Alarmna naprava	549
Osvetlitev Adaptive Light	804
Paket usnjenih elementov	792
Dekorativni elementi iz jesenovega lesa	962
Sedeži s pomnilno funkcijo	3.044
Parkirni sistem plus	950
Štiripodročna samodejna klimatska naprava	792
Navigacijski sistem MMI Plus z MMI Touch	4.261
Asistenca za nočni vid	2.435
Avtotelefon Audi Bluetooth	1.060
Kamera za vzvratno vožnjo	549
Shranjevalni paket	122
Ambientalna osvetlitev	694
Audi music interface	298
Radarski tempomat s funkcijo Stop&Go	1.776
ISOFIX za sovoznikov sedež	98
Platišča 8,5x19 z gumami	1.156

rencij) zanj odločilo največ tistih kupcev, ki nočejo karavana, nočejo dvovratnega kupeja in jim limuzine niso všeč. No, ja, izkušnje konkurence kažejo, da jih ni tako zelo malo. ❄❄

TABELA KONKURENCE			
MODEL	Audi A7	Mercedes-Benz	BMW 530d
	Sportback 3.0 TDI (180 kW) Quattro	CLS 350 CDI BlueEFFICIENCY	Gran Turismo
motor (zasnova)	6-valjni - V90°	6-valjni - V72°	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2.967	2.987	2.993
največja moč (kW/km pri 1/min)	180/245 pri 4.000-4.500	195 /265 pri 3.800	180/245 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	500 pri 1.400-3.250	620 pri 1.600-2.400	540 pri 1.750-3.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.969 × 1.911 × 1.420	4.940 × 1.881 × 1.416	4.998 × 1.901 × 1.559
največja hitrost (km/h)	250	250	240
pospešek 0-100 km/h (s)	6,3	6,2	6,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,2/5,3/6,0	7,8/5,1/6,1	8,1/5,6/6,5
izpusti CO ₂ (g/km)	158	160	173
cena osnovnega modela (evri)	61.020	64.800	57.200

TEHNIČNI PODATKI

CENA:	[Porsche Slovenija, d. o. o.]
2.8 FSI Quattro:	56.900 EUR
3.0 TDI Quattro:	61.020 EUR
Testno vozilo:	88.499 EUR
Moč:	180 kW (245 KM)
Pospešek:	6,6 s
Največja hitrost:	250 km/h
Povpr. poraba:	10,7 l/100 km
Garancija:	2 leti splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za pranje, neomejena mobilna garancija ob rednem servisiranju pri pooblaščenih serviserjih.
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	1.581	kasko zavarovanje (2): 6.610
gorivo	13.236	
gume (1):	3.818	Skupaj: 56.017
izguba vrednosti po 5 letih:	25.752	Strošek za prevoženi km: 0,56 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	5.020	

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

NAŠE MERITVE

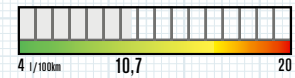
T = -6°C / p = 991 mbar / rel. vl. = 58 % / Gume: Bridgestone Blizzak LM-22 255/40/R 19 V / stanje kilometrskega števca: 3.048 km

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	6,6
402 m z mesta:	14,8
	(151 km/h)

Prožnost	
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	

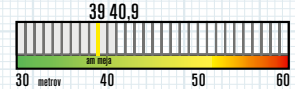
Največja hitrost	250 km/h
	(VI. In VII. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,2
največje povprečje	13,8
skupno testno povprečje	10,7



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI. VII.
50 km/h	60 57 56
90 km/h	62 60 59 58 57
130 km/h	64 62 61 60 60
Prosti tek	38

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	71,3
od 100 km/h:	40,9
	(AM meja 39 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

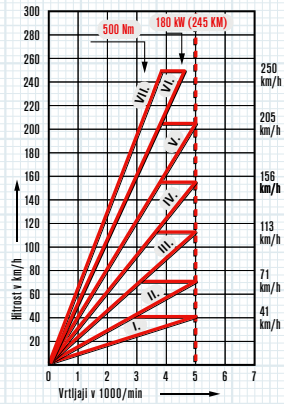
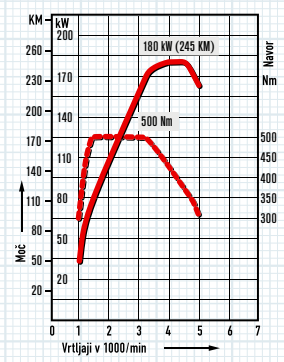


DIAGRAM MOTORJA:

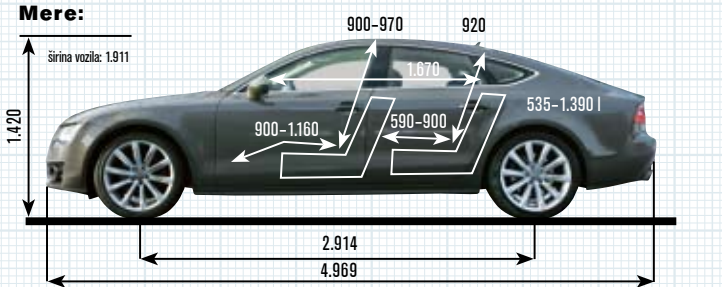


UŽITEK V VOŽNJI:

Če bi bil 3.0 TFSI, bi mu pripisali še peto zvezdico. Dizel se bo pač moral zadovoljiti s štirimi, vsaj v avtu, ki hoče biti nekaj posebnega.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V90° - turbodizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 83 × 91,4 mm - gibna prostornina 2.967 cm³ - kompresija 16,8 - 1 - največja moč 180 kW [245 KM] pri 4.000-4.500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,7 m/s - specifična moč 60,7 kW/l [82,5 KM/l] - največji navor 500 Nm pri 1.400-3.250/min - 2 odmični gredi v glavi [veriga] - po 4 ventili na valj - vbrižg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 7-stopenjski robotizirani menjalnik z dvema sklopama - prestavna razmerja I. 3,692; II. 2,150; III. 1,344; IV. 0,974; V. 0,739; VI. 0,574; VII. 0,462; - diferencial 4,093 - platišča 8,5 J × 19 - gume 255/40 R 19, kotalni obseg 2,07 m. **Vož in obese:** štirivratni kombikupe - 5 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijake vzmeti, teleskopski blazniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.770 kg - dovoljena skupna masa 2.320 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.000 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,3 s - poraba goriva (ECE) 7,2/5,3/6,0 l/100 km, izpust CO₂ 158 g/km.



Zunanje mere: širina vozila 1.911 mm - kolotek spredaj 1.644 mm - zadaj 1.635 mm - rajdni krog 11,9 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.550 mm, zadaj 1.500 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnji sedež 430 mm - premer volanskega obroča 360 mm - posoda za gorivo 65 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 4 sedeži: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 1 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni značni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljiv volanski obroč - tipalo za dež - po višini nastavljiv voznikov in sovoznikov sedež - gretje prednjih sedežev - ksenonski žarometi - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

OCENA

Zunanost (15)	13	Spredaj odlično, zadaj vprašljivo, v celem pa morda preblizu cenejšim modelom.
Notranost (125)	114	Za štiri je prostora dovolj, klimatizaciji se pri odroščanju včasih zatakne.
Motor, pogon, podvozje (65)	61	Trilitrski šestvaljnik ne razočara, prav tako ne razočara dvosklopni S tronic.
Vozne lastnosti (70)	64	Dovolj majhna masa in štirikolesni pogon sta med bolj zaslužnimi za možnost občasnih športnih vložkov.
Zmogljivosti (35)	31	3.0 TDI je v bistvu povprečnež - zmogljivejši je že TFSI, po S7 cedimo sline.
Varnost (45)	44	Seznam serijske in doplačilne opreme je dolg, razveseljuje kopica varnostnih dodatkov na obeh.
Gospodarnost (65)	40	Poraba je ugodna, cena (predvsem zaradi doplačil) manj. Zastoj kosila ni, pravijo.
	367	A7 je poleg novega A8 trenutno tisti Audijev model, ki prikazuje tehnološko naprednost te znamke. In to mu odlično uspeva.

OCENA 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

HVALIMO IN GRAJAMO

- motor
- menjalnik
- udobje
- materiali
- oprema
- poraba
- zvočna izolacija
- uporabnost
- občasno rošenje notranjosti
- ne najbolj udobni sedeži
- pretrde vzmeti, ki uravnavajo odpiranje vrat