

SPODNJA stopnička

Trend zmanjševanja porabe in čistejšega izpuha se je sodobnih avtomobilov dotaknil že zdavnaj, tiste najvišje razrede pa je (z izjemo vse večje ponudbe dizlov) doslej pustil bolj ali manj ob strani.

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

► Res je, tudi ti si iz generacije v generacijo varčnejši in čistejši. Res je, sodoben (recimo) petlitrski osemvaljnik zna biti enako varčen in čist kot povprečen dvolitrski motor izpred 15 ali 20 let, a resnega trenda manjšanja prostornin (in seveda zmogljivosti) na račun porabe in emisij še ni bilo zaznati. Audi A8 z 2,8-litrskim bencinskim šestvaljnikom je eden izmed prvih.

2,8 litra in šest valjev seveda ne bi bilo nič posebnega, če bi inženirji iz Ingolstadta vse skupaj podprli z recimo turbinskim polnilnikom ali dvema, a 2.8 FSI je klasičen atmosferski bencinar, podprt s tehnologijo neposrednega vbrizga. Za tako velik avto 210 'konjev' na papirju ne pomeni veliko, a zna na današnjih, hitrostno omejenih (in vedno bolj nadzorovanih) cestah, na katerih množica pločevine tako ali tako preprečuje hitro vožnjo, popolnoma zadostovati. 238 kilometrov na uro in dobrih osem sekund do 100 kilometrov na uro je še vedno več, kot zmora večina avtomobilov na naših cestah. In poraba, ki se lahko v povprečju giblje

(tu je zelo pomembno, ali gre večinoma za mesto vožnjo, hitre avtoceste ali umirjene relacijske kilometre) med 11 in 13 litri na 100 prevoženih kilometrov, je v vsakem primeru ugodna za tako veliko (in bogato opremljeno) limuzino z bencinskim motorjem. Seveda je tako ugodna tudi zato, ker ta A8 nima štirikolesnega pogona Quattro, kar je hkrati tudi njegova največja pomanjkljivost, tako velika, da se že skoraj velja vprašati, ali je tak A8 vreden nakupa. 210 'konjev' sicer ne trga asfalta, je pa povsem zadostnih, da mora na le malo bolj spolzki (sploh pa na mokri) cesti precej posredovati ESP – to pa voznik zazna tudi kot sunke na volanu. Proizvajalci velikih limuzin, pa naj bodo nemški ali japonski (ali angleški, če hočete tako), že dolgo vedo, da v velik in prestižen avto sodi le pogon zadaj (ali na vsa štiri kolesa), saj je le tako mogoče zagotoviti uglaseno vožnjo tudi pri pospeševanju na spolzki podlagi, zlasti ko prednja kolesa niso obrnjena naravnost. Tak A8 pa je gnan spredaj. Res

je, Quattro bi pomenil malce večjo porabo in večje emisije, a le z njim je A8 res A8. Še večji minus: tudi doplačati ga ne morete. Halo, Audi???

Za prenos moči do koles skrbi brezstopenjski menjalnik multitronic, ki je svoji nalogi več kot dorašel, če izvzamemo kak manjši sunek tik po zagonu motorja.

Navzven ta A8 (razen z napisom na zadku, a avto lahko naročite tudi brez njega) ne kaže, da je najšibkejši v družini. In še vedno gre za zelo privlačen avto. Lanska pomladitev je prinesla novo masko (ki je zdaj družinska trapezasta) in nove meglenke (zdaj so pravokotne oblike), bočni smerniki so se z boka avtomobila preselili na zunanja vzvratna ogledala (seveda je uporabljena tehnologija LED), tudi zadnje luči uporabljajo LED-svetila ...

V notranjosti sedenje ostaja udobno (le volanski obroč je nekoliko preveč

Audi A8 2.8 FSI Multitronic

oddaljen). Ostaja tudi odlični sistem MMI za upravljanje vseh funkcij avtomobila, malce pa so spremenjeni merilniki, ki so dobili nov in večji večbarvni LCD-zaslon, ki prikazuje tudi podatke navigacijske naprave (ta zdaj premore tudi zemljevid Slovenije). Ostaja tudi dovolj prostora zadaj in ostaja tudi dejstvo, da A8 pač ni poceni in da zna dolg seznam dodatne opreme povzročiti tudi temu primerno visoko številko pod črto. A prestiž in udobje imata od nekdaj svojo ceno, tale A8 z najšibkejšim motorjem pa (z izjemo zgodbe o Quattru) ostaja pravi A8, ki bo svojemu vozniku nudil ravno toliko užitka, kot bi mu ga enako opremljen model z (recimo) trilitrskim dizlom ali pa 4,2-litrskim osemvaljnikom. Vozniki A8 2.8 FSI bodo namreč ljudje, ki jim več kot zmogljivost in vozne lastnosti pomenita udobje in občutek prestiža. Tu pa je tudi tak A8 odličen. ◀◀



Audi A8 2.8 FSI Multitronic

Cena osnovnega modela: 68.711 EUR
Cena testnega vozila: 86.768 EUR

NAŠE MERITVE

T = 15 °C / p = 930 mbar / rel. vl. = 47 % / Stanje kilometrskega števca: 5.060 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 8,4 s
402 m z mesta: 16,5 s (141 km/h)
1.000 m z mesta: 29,6 s (184 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

237 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,6 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 2.773 cm³ - največja moč: 154 kW (210 KM) pri 5.500/min - največji navor 280 Nm pri 3.000–5.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - neskončnostopenjski menjalnik - gume 215/55 R 17 V (Dunlop SP Sport 9000).
Masa: prazno vozilo 1.690 - dovoljena skupna masa 2.290 kg.
Mere: dolžina 5.062 mm - širina 1.894 mm - višina 1.444 mm - prtljajnik 500 l - posoda za gorivo 90 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 238 km/h - pospešek 0–100 km/h 8,0 s - poraba goriva (ECE) 11,9/6,3/8,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ udobje
▲ ergonomija
▲ poraba

▼ manjka Quattro
▼ preveč oddaljen volan (za višje voznike)
▼ PDC občasno reagira skoraj prepozno

Končna ocena

Za tiste, ki jih bolj kot zmogljivosti zanimajo poraba, emisije in cena, bo tak A8 odlična alternativa. Le na spolzki cesti ne boste pozabili, kakšnega A8 vozite.