

Vozilo smo, AUDI A8 3.7, AUDI A8 4.2 SPORT, AUDI A6 2.5 TDI,

LETNIK 1996



Audi A8 3.7

VMESNA MOŽNOST

Audijeva prodaja sporoča: osemdeset odstotkov kupcev audija A8 je doslej izbralo različico s 4.2-litrskim motorjem. Ostali so kupili A8 2.8. In zahteva: čas je za vmesno možnost!

Ta prihaja v podobi audija A8 3.7: motor (na novo obujeni in obdelani Audijev izdelek) je osemvaljnik V-oblike s 3,7 litra gibne prostornine, s 169 kW/230 KM pri 5500/min in s 315 Nm pri 2700/min. Zraven sodita že znani petstopenjski tiptronic z DSP (dinamični program pretikanja) in samo prednji pogon. Slednja kombinacija je, zaradi moderne štirivodilske prednje preme, visokim motornim zmogljivostim navkljub, ugodna in povsem sprejemljiva. Quattro ni vedno potreben. Motor je po obnašanju in suverenosti, s katerima streže, bližje večjemu V8 4.2 kot manjšemu V6 2.8. Njegove odnose z voziščem pod kolesi ločita tudi EDS (elektronska diferencialna zapora) in ASR (naprava zoper zdrsavanje gnanih koles), njegovo osnovno kultiviranost in zmogljivostne številke pa jamčijo aluminijški prečnotočni glavi, štiriventilska tehnika in tristopenjska prilagodljivost sesalnega sistema. Popolno elektrinizirani management so opremili z nadzornim omrežjem (CAN-Bus-Technik), ki je podatkovno povezan z menjalnikom. Audi A8 3.7 pospeši z mesta do 100 km/h v 8,7 s, največja hitrost znaša 247 km/h, normna poraba goriva pa 7,1/8,6/14,7 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Audi cabriolet 1.9 TDI

ZA KOGA?

Odgovor je preprost: za tiste ljubitelje dizlov, ki se hočejo vetrnjaško voziti in za tiste ljubitelje cabrioletov, ki hočejo med vožnjo varčevati. TDI tudi tokrat pomeni neposredno vbrizgavanje goriva v (štirivaljni) dizelski motor, ki je že znan Audijev (Volkswagnov) izdelek in zmora 66 kW/90 KM pri 4000/min, 202 Nm pri 1900/min, ter - v tem primeru - pospešek 0-100 km/h v 14,7 s ter največjo hitrost 175 km/h; vse to ob normni porabi 4,2/6,0/6,5 litra plinskega olja na 100 km.

Torej ne gre za pospeševalne in hitrostne dosežke, temveč za prožnostne zmogljivosti stroja in za ležernost vožnje ob odprti (ali zaprti) platneni strehi. Gre seveda tudi za družinski (ali samski) varčevalni program, kar je dobrodošlo predvsem v Italiji in Franciji, kjer je prihranek tudi denarno opaznejši. Trušč, ki ga motor zganja ob vetrovnem pišu ni slišen, tresljajev, predvsem v prostem teku, pa se človek zlagoma privadi. Sicer pa: razvojni postopek bil za namestitev tega dizla v ta audi silno kratek in poceni. In, če bi se slučajno izkazalo, da navdušencev za dizelsko vožnjo pod milim nebom (in z dokajšnjo prizanesljivostjo do končnih motornih zmogljivosti) ni dovolj, je moč motor spet izvleči. Kdo bi vedel, kaj bo!



Audi A6 2.5 TDI quattro

SVEŽA KOMBINACIJA

Audijeva "tehnologija prihodnosti" se spet uresničuje: z audijem A6 2.5 TDI quattro je na cesto zapeljal prvi dvojec (limuzina in avant) visokega srednjega razreda z neposredno vbrizgavanim dizelskim motorjem in stalnim štirikolesnim pogonom. Petvaljnik z 2,5 litra gibne prostornine, ki smo ga doslej poznali v varčevalni obliki in s "samo" 85 kW/115 KM so za to priložnost obdelali na atletskih 103 kW/140 KM pri 4000/min in na 290 Nm pri 1900/min, kar omogoča pospešek 0-100 km/h v 10,0 sekunde in največjo hitrost 206 km/h (avant: 10,2 s; 201 km/h). Ob tem (in ob serijsko vgrajenem šeststopenjskem menjalniku) je poraba goriva še vedno zavidljivo skromna: normno 4,7/6,5/8,3 (avant: 4,9/6,8/8,3) litra plinskega olja na 100 km.

Motor očara predvsem s prožnostjo, avtomobil v celem pa z zvočno izolacijo, ki je temu dizlu vzorno kos. Vozno udobje tako ni prizadeto, moči in navora pa je dovolj tudi za zahtevnost, ki jo voznik vzporeja s pogonom na vsa štiri kolesa. Quattro je v tem primeru upravičen dodatek, saj povečuje ne le končne zmogljivosti obeh različic tega A6, ampak povečuje tudi mejna varnostna zagotovila, ki jih je od takšne pogonske zasnove moč zahtevati. Še več: ugodne navorske lastnosti tega motorja TDI so s quattro v odličnem sožitju tudi takrat, ko ne gre za športnost in hitrostne želje, ampak ko gre za izjemno spolzkost podlage, morebiti za vleko prikolice ali - čisto preprosto - za dober voznikov občutek o dobri (sveži) kombinaciji.

Audi A8 4.2 sport

DODATNI PAKET

Komur se je zdel ta največji in najprestižnejši audi preveč mercedesovski in pre-malo beemvejevski, lahko zdaj že v tovarni zahteva (doplačilno) športno opremo: za 20 milimetrov nižano podvozje, dvocevne plinske blažilnike, trše vzmeti in stabilizatorja, na novo oblikovana aluminjska platišča 8J x 18 (z gumami 245/45 ZR 18), elektrificirana in športna prednja sedeža s podaljšljivima sedalnima površinama ter elektropnevmatiko za prilagodljivo oblazinjenje, podobno športno oblikovano zadnjo klopo, usnjene ali satenaste prevleke ter (ups!) ogrevan volanskiobroč. Štirikolesni pogon (quattro) je samoumeven, tiptronic z DSP prav tako in tudi kombinacija prestiža, luksusa in varnosti je pri največjem audiju tako in tako že prišteta k osnovni ceni.

Audi A8 4.2 sport je sicer za (okroglo rečeno) 15.000 DEM dražji od osnovnega modela (109.900 DEM nemške cene), vendar oprema ne pomeni zgolj zadovoljevanja športnega okusa, ampak tudi odločnejše (čeprav za udobje manj prijetne) vozne zmogljivosti. Saj veste, okusi (kupcev) so vedno različni!

