

# Čar kontrastov



ka na eni strani, in ker gre za 4.0, jima mularija pravi »dimnika«. Njuna premera sta res zajetna. TDI-ja bo pozorno (ampak zares pozorno, predvsem pa izučeno) uho tudi slišalo, pa še to le takrat, ko je hladen in v prostem teku. No, prav, tudi tresljajev je nekaj več (kot pri 4.2), ampak večina manjših avtomobilov z bencinskim strojem trese bolj.

Motor tega Audijsa teče tako mirno in zvezno, da se zdi, da ima v prostem teku več kot 1000 vrtljajev v minuti, v resnici pa se vrti z le 650, morda 700 vrtljaji. Ker je dizel, se njegovo delovno področje konča pri 4250, ko Tiptronic prestavi v višjo prestavo. Teh je šest in menjalniku ne moremo očitati ničesar; v normalnem programu pretika pri nižjih vrtljajih, v športnem pri višjih, obakrat pa odvisno od položaja stopalke za plin. Razlika med programoma je precej opazna, kdor pa še vedno ni zadovoljen, lahko ročno pretika po sekvenčnem modelu s prestavno ročico ali z odličnima obvolanskima ročicama. Praksa pokaže, da pride ročno pretikanje tudi najbolj »vročemu« vozniku prav predvsem pri daljših spustih - recimo z Vršiča. Sicer pa ogromen motorni navor (650 njutonmetrov!) in odličen značaj menjalnika zadovoljita tudi tiste, ki bi takega A8 uporabljali za vožnjo, ki ji sicer ni namenjen.

V mislih imam »jemanje« ovinkov. Ne, ne tistih prek Vršiča, zanje je (vsak) A8 prevelik, preokoren, še manj tistih na stezi v Cerkljah - zanje je A8 preveč ugleden. Lahko pa se mirno in z užitkom predate hitrim avtocestnim ovinkom, ki jih je pri 250 kilometrih na uro kar nekaj, ali pa malo manj hitrim, tam v smeri Ljubljane ali Jezerskega. Že, že, vsi se strinjamo, da A8 temu ni namenjen, ampak prav A8 govori sam proti sebi: glede (razporeditve) teže, pogona in lege na cesti se zdi A8 med hitrimi Audijsi še najbolj uravnotežen. Quattro namreč zagotavlja nevtralnno lego, medtem ko motor poganja, in le malo manj nevtralnno, medtem ko motor zavira. Kdor bo znal ujeti zaostanek turbopuhala in hidravlične sklopke, prej pa izklopil ESP, bo hitro ugotovil, da bo šel A8 le redko prek prednjih

Pri (evropskih) avtomobilih nasploh, pri Audijsih pa še posebej, se spomnim na njegovo zgodovino. Zrasel kot feniks iz štirih pokopanih znamk in ponovno rešen s pomočjo Volkswagna, še v sedemdesetih ni obljubljal prav dosti. Pa poglejte zdaj ...

Besedilo Vinko Kernc Foto Vinko Kernc, Aleš Pavletič

Če zaobidem surovo tehnično ocenjevanje po najmanjših postavkah, je med veliko (nemško) trojico velikih limuzin A8 tisti, ki najbolj pritegne; zunaj čeden, a športno nabit, znotraj ličen, a ergonomski, pod kožo pa z vrhunsko pogonsko tehniko, a (tudi s turbodizlom) z že kar športnimi zmogljivostmi.

TDI! V našem prvem testu te (še le druge!) generacije A8 smo preskusili bencinski 4.2. Krasna zadeva, brez dvoma, in takrat nas je

prevzel. Ampak zdajle, izza volana 4.0 TDI, je »bencinar« izgubil nekaj šarma. OK, je že res, TDI je (skoraj) na vseh področjih nekoliko za njim: pri pospešku, pri tresljajih, pri decibelih v kokpitu. Ampak ... Zmogljivosti tega turbodizla so takšne, da namenu avtomobila popolnoma zadostijo v vseh pogojih. Že res, da ne boste mogli dirkati z 911 na prazni avtomobilski cesti, na normalno zasedeni pa bosta na cilju istočasno. Še bolj zaključek seveda velja za primerjavo

A8 TDI in A8 4.2, med katerima je razlika v zmogljivostih zares minimalna. Poglejte: TDI po tovarniških podatkih pospeši z mesta do 100 kilometrov na uro v 6,7 sekunde, 4.2 je LE 0,4 sekunde hitrejši! Torej?

Da ga žene turbodizel, boste - tudi če ne bo imel oznak na zadku - spoznali po že dolgo uveljavljeni tradiciji tega koncerna - po rahlo navzdol zakrivljenem zaključku izpušne cevi. Ker gre za motor V8, sta izpušni cevi dve, vsa-



Merilniki: odlični, pregledni, športno rdeči. Hitrostna igla se ustavi šele pri 270! MMS: upravljanje številnih gumbov - preprosto in lahko obvladljivo.





koles - veliko raje se bo obnašal rahlo prekrmljeno. Ravno prav, da bo konfiguracija mehanike pokazala svoje lepe strani.

Ne glede na vrsto ceste je pametno izkoristiti možnost nastavitve blaženja. Ta za vožnjo ponuja tri stopnje: samodejno, komfortno in dinamično. Pri samodejni namesto vas razmišlja računalnik in se odloča za pravo togost, pri drugih dveh že oznaki govorita zase. Omeniti velja le, da se pri dinamični karoserija približa tloravni za boljši stik s cesto (pri samodejni se to zgodi pri avtocestnih hitrostih samo od sebe), bistvena razlika med njima pa ni toliko v udobju blaženja (na vse boljših cestah je to vse manj opazno) kot v manjših bočnih nagibih pri dinamični nastavitvi. Prav to pa pride prav ravno v že omenjenih hitrih ovinkih.

Ampak A8, še posebej TDI, je namenjen najprej hitrim avtomobilskim cestam. Za 200 kilometrov na uro se motor vrti s približno 3000 vrtljaji v minuti (se pravi 750 vrtljajev pod točko največje moči) in potovalni računalnik kaže povprečno porabo 13,5 do 14 litrov na 100 kilometrov. Če se vozite do 160 kilometrov na uro, bo poraba v praksi (upoštevaje cestninske postaje in druge postanke) približno 12 litrov na 100, kar je za hitrost potovanja, velikost ter maso avtomobila in udobje potnikov zelo lep rezultat. Varčen torej je, ampak le na (ne glede kako hitrih) poteh. Bistveno porabe namreč ne bo možno zmanjšati, pri naši vožnji nikakor ni padla pod 10 litrov na 100 kilometrov, prav opazno povečala pa se tudi ni, saj smo le v času meritev in fotografiranj zabeležili 15 litrov za 100 prevoženih kilometrov.

Tehnika v praksi jasno nakazuje, da je (tudi ali pa raje še posebej tak) A8 potovalna limuzina. Vsa oprema, ki je (seveda za primerno denarno nadomestilo) na voljo, služi gospodarju in z nekaj izjemami (črček ob osrednjem zaslону, nerodno upravljanje potovalnega računalnika, zelo visoka stopalka zavore) se zdi A8 TDI skoraj popoln avtomobil. Tehnika seveda ni



zaobšla tudi udobja in varnosti: v notranjosti smo našli 96 stikal, ki bolj ali manj uravnavajo udobje (predvsem prednjih dveh) potnikov. Televizija, navigacija, GSM-telefon, zračenje prednjih sedežev, vse to postaja v tem avtomobilskem razredu vsakdanjost. Nekoliko preseneča, da predal pred sovoznikom nima ključavnice, da prestavna ročica ni oblečena v usnje, razvajeni od tekmecev smo pogrešali tudi masažo prednjih sedežev in slikovni prikaz približevanja oviri med parkiranjem. OK. Ampak verjemi-te: vseeno s takšnim A8 kilometri minevajo precej lažje in hitreje, kot si slehernik, nevajen takšnega udobja, sploh lahko predstavlja.

Vseeno pa se že ves čas vleče načeta dilema: bencin ali dizel? Odgovora v tem času ni, vsak ima svoje prednosti; TDI je nedvomno zaradi (v primerjavi s 4.2 za približno 50 odstotkov) več navora bolj prožen, pri porabi pa dosti bolj prijazen. Ne, ne, saj ne, da bi lastnik takšnega avtomobila skušal varčevati (ali pač, ko izprazni vse pujske, da si ga kupi?), le nujni postanki za dolivanje goriva so lahko precej bolj redki. Vseeno pa je - kljub prednostim in slabostim - najbolj pogost razlog proti turbodizlu - predsodek pred njimi. Ali pa premalo prirastka prednosti v primerjavi s prirastkom pri ceni.

Kontrast je torej še vedno očiten; pa ne le med Audijevo zgodovino in sedanostjo, tudi med njihovimi bencinskimi in dizelskimi motorji. Če ste se morda že odločili za Audija in če je to A8, vam povsem korektnega odgovora glede izbire motorja ne moremo ponuditi. Rečem lahko le: A8 TDI je - odličen! In čar kontrastov ostaja aktualen. ■

**CENA OSNOVNEGA MODELA: 21.062.00 SIT**  
**CENA TESTNEGA VOZILA: 26.243.000 SIT**

### NAŠE MERITVE

**Pospeški**  
0-100 km/h: **7,3 s**  
402 m z mesta: 15,3 s (150 km/h)  
1000 m z mesta: 27,8 s (191 km/h)

**Prožnost**  
Meritev s samodejnim menjalnikom Tiptronic ni možna

**Največja hitrost** **250 km/h**  
(Izbirna ročica v položaju D)

**Zavorna pot**  
od 100 km/h: 41,6 m (AM meja 39 m)

**Poraba goriva**  
skupno testno povprečje **12,3 l/100 km**

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 8-valjni - 4-taktni - V-90° - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 3936 cm<sup>3</sup> - največja moč 202 kW (275 KM) pri 3750/min - največji navor 650 Nm pri 1800-2500/min.

**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 235/50 R 18 H (Dunlop SP WinterSport M2 M+S).

**Mase:** prazno vozilo 1940 kg - dovoljena skupna masa 2540 kg.

**Mere:** dolžina 5051 mm - širina 1894 mm - višina 1444 mm - prtljažnik 500 l - posoda za gorivo 90 l.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,7 s - poraba goriva (ECE) 13,4/7,5/9,6 l/100 km.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ pogon
- ▲ masna uravnoteženost, lega na cesti
- ▲ blaženje
- ▲ imidž, videz
- ▲ oprema, udobje

- ▼ razen vozniku nevidna ura
- ▼ v vlažnem vremenu nagnjenost k rosenju
- ▼ visoka stopalka zavore
- ▼ cena (predvsem dodatne opreme)

Okolišne meritve: T = xx °C / p = xx mbar / rel. vl. = xx % / Stanje kilometrskega števca: xxx km