

VELIKI TEST - AUDI A8 4.2 QUATTRO

Voznikom prednost!

Novi Audi A8 je narejen najprej za voznika, šele nato je namenjen sopotnikom. Tehnično je prilagojen zahtevnejšim kupcem prestižnih limuzin, ki z dolžino malce več kot pet metrov vedno štrljo iz povprečnega slovenskega parkirnega prostora, vendar nočejo preveč izstopati.

Mercedes razreda S, BMW serije 7 in novi Volkswagen Phaeton so bolj bahaški (tukaj bi izpostavil le Volvo, ki je Audiju najnevarnejši), toda po mojem mnenju (in za tem trdno stojim, četudi se moram vedno znova prerekati z zapriseženimi BMW-jevci ali Mercedesovci) je Audi trenutno tehnično pred vsemi. Sedaj me ne primite takoj za jezik z ugotovitvijo, da ima recimo Phaeton z dvanajstvaljnim motorjem največ moči pod motornim pokrovom, da je Mercedes najudobnejši (oziroma da njegov turbodizelski motor postavlja nove mejnike glede navora) in da zagotavlja BMW najzanesljivejšo lego na cesti. Glede na to, da sem vozil vse omenjene avtomobile, bom zelo jasan: ne bi se branil nobenega izmed teh avtomobilov, s prodajo katerega bi si lahko zgradil hiško svojih sanj, vendar pa je Audi tisti, ki me je kot celota najbolj prepričal. In pika.

Že dinamično zaobljena karoserija namiguje na to, kar želijo pri Audiju doseči: dodati nekaj več poslovnim limuzinam, recimo ščepec dinamičnosti, ki jim je bila do sedaj vsaj v prestižnih različicah povsem tuja. Če vam je Audijevo oblikovanje zadnjih nekaj let všeč, ne boste imeli težav pri zagovarjanju te oblikovalske smernice, sicer pa se - če ste oblikovalsko bolj tradicionalni - raje obrnite h konkurenci. Beri: kupite si Phaetona. Toda stvar se v notranjosti povsem obrne: tu je Audi veliko bolj oblikovalsko zadržan, kot smo ali bi lahko pričakovali. Dobra lastnost tega je, da se takoj, ko se prvič usedete v ta avtomobil, počutite domače, medtem ko boste pri BMW-ju kakšno urico branja navodil porabili samo za to, da boste speljali z mesta, da o Mercedesovem informacijskem sistemu sploh ne govorim. Preveč je zapleten tudi za nadpovprečnega voznika, da bi ga takoj razumel. Pri Audiju je prestavna ročica prav tam, kjer jo ima velika večina avtomobilov s samodejnim menjalnikom. Tudi odklepanje in zagon avtomobila sta lahko klasična, s kontaktnim ključem. In - če se vam že pri uvodni vožnji mudi - lahko klimatsko napravo naravnate brez uporabe sodobnega pripomočka, ki so ga poimenovali MMI. Toda o tem kasneje. Šele ko mine

prvo navdušenje nad osemvaljnikom s 335 konjskimi močmi, ki s tehnologijo večstopenskega sesalnega kolektorja (daljša pot vsesanega zraka poskrbi za večji navor pri nižjih motornih vrtljajih, kratka pot pa zagotovi večjo moč pri visokih vrtljajih), spremenljivim delovanjem odmičnih gredi, petimi ventili nad vsakim valjem, magnezijevim pokrovom motorja in električnim ventilatorjem (ki zagotavlja optimalnejšo temperaturo motorja, saj je delovanje neodvisno od števila motornih vrtljajev), da o elektronski povezavi stopalke za plin in motorja sploh ne govorim, lahko naredite korak naprej pri temeljitem spoznavanju visoke tehnologije. Najprej preizkusite izvrsten izum, ki je na žalost še vedno na seznamu dodatne opreme prestižnih avtomobilov, a se bo po napovedih sčasoma preselil v vse avtomobile, tako imenovani Advanced Key. Ukazovanje vratnim ključavnicam in zagonu motorja brez ključa, oziroma če smo natančnejši, s ključem v vašem žepu. Avtomobilu se le približate, se dotaknete ključke in sistem sam zazna, da hočete v avtomobil. Ko ste enkrat v notranjosti, pa le s kontaktnim gumbom zaženete motor in se odpeljete. Preprosto, zanesljivo in predvsem udobno, da ne rečem kar »nobel«. A še udobnejši je sistem One-touch memory, ki postavlja mukotrpno popraviljanje sedeža in vzratnih ogledal za vašo recimo ženo (ali ljubico) kar na smetišče zgodovine. V spomin osrednjemu računalniku shranite prstni odtis štirih potnikov, ki bodo vozili avtomobil, in zraven označite še njihove osebne nastavitve sedeža, volanskega obroča, vzratnih ogledal in delovanja samodejne klimatske naprave. S tem vsakič, ko s pritiskom na gumb zaženete motor, elektronika prepozna lastnika in mu prilagodi vozniški prostor.

Toda gumbov, ki so na srečo v Audiju razvrščeni po pomembnosti (tiste funkcije, ki za vožnjo niso tako pomembne, so spravljene v MMI, vsi drugi so na doseg desnice) in predvsem logično, še zdaleč ni konec. Klasična ročna zavora je pozabljena: namesto nje je na sredinski konzoli vzvod, s katerim upravljamo elektromehansko ročno zavoro. Če smo pošteni, bi ji lahko od se-





Iz oči v oči



Tristo in nekaj konjev, da ima A8? Dobro jih skriva. In šeststopenjska avtomatika je tudi povsem odveč. Je pa zato takooooo lep! *Dušan Lukič*



Čeprav so mere limuzinske, tega avtomobila ne boste kupili svojemu šoferju. Če ga boste, ga boste sebi. In verjemite, tudi lastni ženi ali pa sinu ga ne boste posodili z lahkim srcem. *Matevž Korošec*



Meni se zdi prepričljivejši od prejšnjega. Pa niti ne zaradi tehnike, bolj zaradi videza in pojave, predvsem notranjosti. V tem se vidim, v prejšnjem se nisem. Sem se pa pošteno nasmejal ob ceni ene letne gume: več kot 100 tisoč dolarjev! Velik del Slovencev s toliko denarja preživi sebe in še koga čez mesec ... *Vinko Kernc*



Nastavitev vzmetenja je za tak tip vozila pretrda - udobje preveč trpi. Povrh vsega se ne morem znebiti občutka, da sedim le v velikem A4 oziroma osveženem starem A8. Audi, več (r)evolucije prosim! *Peter Humar*

daj naprej rekli kar prstna zavora ... S pritiskom na gumb jo vklopimo, s potegom navzgor izklopimo. Zaradi predpisov mora ročna zavora »prijeti« do 8 km/h, nad to številko pa vas le s piskom opozori, da vklopitev zaradi varnosti ni možna. Pohvalno je tudi, da pri speljevanju v klancu ni treba skrbeti, da bi avtomobil začel drseti nazaj. Računalnik namreč samodejno ugotovi, katera prestava je vključena, zazna položaj stopalke za plin in število motornih vrtljajev ter na podlagi teh podatkov samodejno

Sedaj pa se končno posvetimo večkrat omenjenemu MMI, kar je kratica za Multi Media Interface. To je osrednji računalnik avtomobila, s katerim določamo njegovo delovanje. Če smo čisto odkriti, z njim ne vplivamo samo na motor, vse drugo (delovanje podvozja, gretje oziroma hlajenje sedežev, osvetlitev notranjosti, delovanje radia s CD-predvajalnikom, TV, telefon, GPS ...) pa uravnavamo samo z enim, osrednjim vrtljivim gumbom na sredinski konzoli. In z manjšimi gumbi ob njem, poleg teh pa je se-

skusu ni več jasno, kaj sploh delaš in kam v informacijskem blodnjaku si zašel. Toda nekaj osnovnih navodil, zdrava pamet in vztrajnost dajejo človek misliti, kako da se česa podobnega niso spomnili že prej. Na koncu bi voznik imel pred nosom na poklopljivem zaslonu še to in to, mogoče še to ... Meja med potrebo in razvado je zelo zabrisana, verjemite!

Stalni štirikolesni pogon s sredinskim diferencialom Torsen (razmerje moči 50 : 50), priljubljeno in preprosto imenovan Quattro, je v kombinaciji s prilagodljivim zračnim vzmetenjem zmagovalna tehnična rešitev. Glede na to, da je del našega testa potekal tudi po snežni podlagi, si lahko zamišljate, da 335 KM ni mačji kašelj varno prenesti na cesto. A zračno vzmetenje, ki ima v osnovi štiri različne nastavitve (dinamično, samodejno, udobno in dvignjeno karoserijo - razli-

Za 19-palčna platišča morate doplačati 750 tisoč tolarjev.

zadržuje avtomobil na mestu. Sistem je malce zapleten, a delovanje je v praksi preprosto in zelo učinkovito. Prihodnost v sedanjosti!

veda tudi tipka RETURN, s katero preprosto naredimo korak nazaj v množici menijev. Na začetku podobni sistemi vzbujajo strahospoštovanje, saj ti ob prvem ali drugem po-

Tehnični kotiček

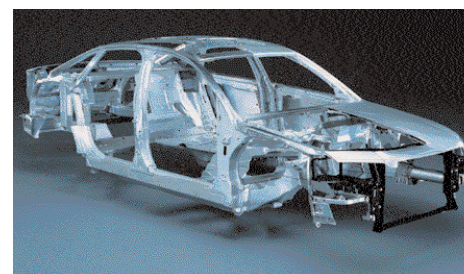


Prednja luč

Adaptive light ali način, kako se izogniti mrtvim kotom pri zavijanju. Sistem se vključi samodejno, ko pri majhni hitrosti vozila zavijete ali vključite smernik.

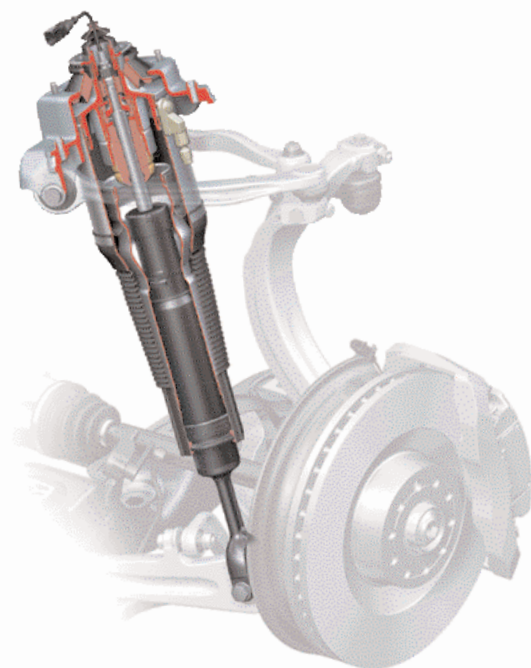
Audi Space Frame

Novi A8 je prevzel aluminijasto ogrodje od predhodnika, vendar je dodelani ASF zgrajen iz manjšega števila komponent (oziroma večjih odlitkov). S tem so zagotovili 60 odstotkov večjo vzvono togost karoserije v primerjavi s predhodno tehnično rešitvijo aluminijastega A8.



Prednji blažilnik

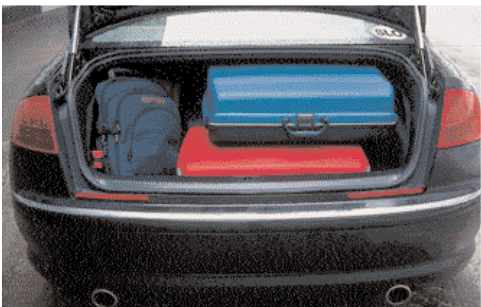
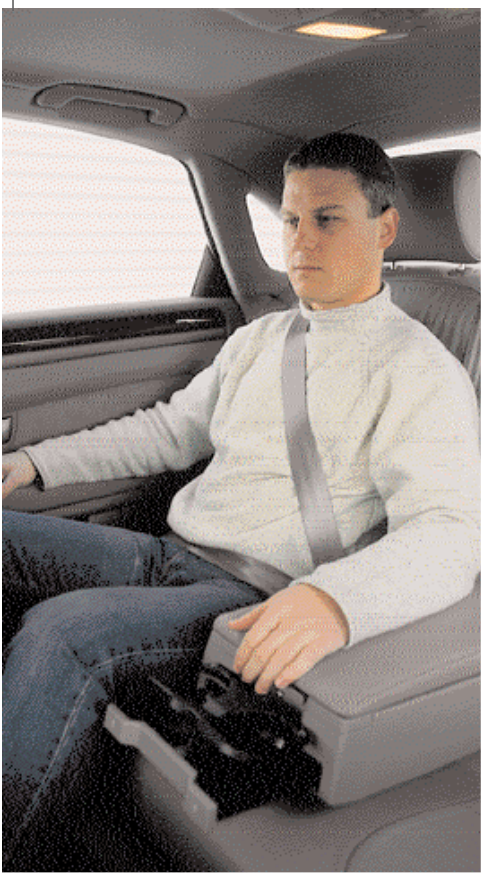
Zračna vzmet z vgrajenim nastavljamim blažilnikom. S pomočjo krmilnika in tlačne posode (pod prtljažnikom) prek tipal za hoda koles in višine vozila ter za gibanje višine odgovori na spremembo podlage v samo nekaj milisekundah. Razlika v višini je lahko celo 5 centimetrov!



Multi Media Interface

Vrtljivi gumb na sredinski konzoli in enajst gumbob ob njem: ukazovanje radiu, televiziji, nastavitvam podvozja, telefonu, navigaciji (zaenkrat neuporabno v Sloveniji!) in številnim nastavitvam v notranjosti vozila. Razveseljujejo nezahtevnost sistema, tipka return (za korak nazaj, da je ni treba iskati po meniju) in poklopljiv zaslon, ki po želji izgine v armaturno ploščo.





CENE	SIT
Audi A8 4.2 Quattro	
Dodatna oprema	
Ogrevanje prednjih in zadnjih sedežev	228.677
Navigacijski sistem	600.275
Usnjeno oblaženje Valcona	657.443
Sistem nadzora tlaka v gumah	157.416
Advanced key (čitalnik prstnega odtisa)	414.676
Televizijski sprejemnik	300.339
Ksenonski žarometi (Adaptive Light)	328.922
Lahka platišča 19"	743.197
Prilagodljivo zračno vzmetenje - Sport	228.677

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	115.500
Prednja meglenka	29.000
Prednji odbijač	110.100
Prednja maska z znakom	22.100
Prednja šipa	81.100
Prednji blatnik	99.900
Zadnji odbijač	152.100
Zunanje ogledalo	57.300
Lahko platišče 18"	119.100



ka med skrajnima višinama je kar 5 centimetrov, in med spiskom dodatne opreme še sport, namenjena dinamičnim poslovnem), in temeljita trakcija sta poroka, da vas bo iz vsakega ovinka kapituliralo v naslednji ovinek. Če boste to seveda želeli! Pri tem vam bo v veliko pomoč novi šeststopenjski samodejni menjalnik Tiptronic, s katerim upravljate na tri načine. Če je prestavna ročica zataktnjena v funkciji D, deluje povsem samodejno. Za več osebnega stika z menjalnikom prestavno

A8 vedno znova občutek, da vozite manjši (in predvsem lažji!) avtomobil. Vozna okornost je tudi v luksuznem razredu preteklost!

Za skoraj šest milijonov tolarjev dodatne opreme bi upravičeno pričakovali, da testni Audi A8 že skoraj kičasto razvaja. In res, »nema, da nema«, bi dejali naši sosedje. Serijski ESP sodeluje z ABS-om (proti blokiranju koles pri zaviranju), ASR-om (proti zdrsavanju pogonskih koles) in EBV-jem (porazdelitev zavorne moči), pri resnično po-

Prostora je dovolj, razvajanja pa manj kot pri konkurenci.

ročico pretaknete v desno zarezo, kjer + pomeni prestavljanje v višje prestave (naprej), - pa v nižje (nazaj). Tretja možnost pa je uporaba obvolanskih ročic, ki komaj opazno štrlita izza volanskega obroča in sta dosegljivi le s koncem vaših prstov. Desno »uho« je namenjeno prestavljanju v višje, levo pa v nižje prestave. Slaba stran obvolanskih ušes menjalnika je ta, da sta vzvoda pritrjena na volanski obroč in se z njim tudi vrtita, zato je sistem zelo uporaben na odprti cesti, manj pa v mestu. V križiščih morate namreč zaradi izdatnejšega vrtenja volanskega obroča pozabiti nanju, saj pogosto izgubite občutek, kje se prestavlja v višje in kje v nižje prestave. Toda dilemo preprosto rešite s tem, da sežete z roko k prestavni ročici. Menjalnik je pravi biser tehnike, ki izredno dobro sodeluje s 4,2-litrskim osemvaljnikom. Nekateri v uredništvu so se celo pritoževali, da prevečkrat prestavlja, toda to naredi tako hitro in neopazno, da pogonskemu sklopu ne moremo pripisati niti ene črne točke. Četudi bi se v avtomobil usedli največji pesimisti ... Aluminijasto podvozje s 4-vočilno prednjo premo in zadnjo premo s trapezoidnimi vodili deluje prepričljivo tudi na zaviti in neravni cestni površini, pravzaprav imate pri Audiju

znem zaviranju pa je v pomoč še dodatna hidravlična zavorna asistenca (ki pri grobem zaviranju poveča zavorni tlak). Ko pa izkoristimo vse jokerje, nam še vedno ostanejo osem varnostnih blazin ter aktivna prednja vzglavnika, ki preprečujeta poškodbe pri naletih z zadnje strani. Zadnje steklo je preprejeno s štirimi antenami, ki so nepogrešljive pri delovanju vgrajenega mobilnega telefona GSM (900 in 1800 MHz, med spiskom dodatne opreme je tudi možnost prostoročnega telefoniranja), TV, radia, navigacijskega sistema GPS in seveda osrednje ključavnice. Anten pri vzvratni vožnji ne vidite, toda še kako motita široka zadnja stebrička, saj otežujeta vzvratno vožnjo. Audi je bolj nepregleden, kot bi človek dejal na prvi pogled, a tudi to so odpravili s parkirnimi tipali, posejanimi na skrajnih robovih odbijačev.

Novi Audi A8 je avtomobil za voznike, šele v drugem planu so sopotniki. Zato - za razliko od konkurence - vedno pogledajte, kdo je za volanom, namesto da s pogledom raziskujete zadnje sedeže. Tam boste videli nasmejanega uspešneža, ki točno ve, kaj pričakuje od avtomobilske tehnike. Napredek s pomočjo tehnike, namreč.

Aljoša Mrak

Model	Audi A8 4.2 Quattro	BMW 745i	Mercedes-Benz S 500 4Matic	Land Rover Range Rover 4.4 SE
motor (zasnova)	8-valjni - V-90°	8-valjni - V90°	8-valjni - V-90°	8-valjni - V-90°
gibna prostornina (cm³)	4172	4398	4966	4398
največja moč (kW/KM pri 1/min)	246/335 pri 6500	245/333 pri 6100	225/306 pri 5600	210/286 pri 5400
največji navor (Nm pri 1/min)	430 pri 3500	450 pri 3600	460 pri 2700-4250	440 pri 3600
dolžina × širina × višina (mm)	5051 × 1894 × 1444	5029 × 1902 × 1492	5043 × 1855 × 1449	4950 × 1956 × 1863
največja hitrost (km/h)	250	250	250	208
pospešek 0-100 km/h (s)	6,3	6,3	6,5	9,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	17,5/8,7/11,9	15,5/8,3/10,9	12,9 *	22,2/12,6/16,2
cena osnovnega modela (SIT)	19.121.241	20.874.266	24.664.878	18.641.700

* - povprečna poraba po normah ECE

avto magazin AUDI A8 4.2 QUATTRO

246 kW (335 KM) ● 7,0 s ● 250 km/h ● 14,8 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	3,2
0-80 km/h:	5,1
0-100 km/h:	7,0
0-120 km/h:	9,6
0-140 km/h:	12,5
0-160 km/h:	16,2
0-180 km/h:	21,5
1000 m z mesta:	27,3
	(192 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	8,3
80-120 km/h (V.):	11,6
80-120 km/h (VI.):	16,4

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

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	11,3
največje povprečje	18,0
skupno testno povprečje	14,8

Trušč v notranjosti				dB
Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	52	52	52	/
90 km/h	59	58	58	58
130 km/h	64	63	62	62
Prosti tek				36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	26,9
50	47,8
70	67,2
90	86,6
100	96,0
130	123,6
150	142,1

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	77,2
od 100 km/h:	45,9

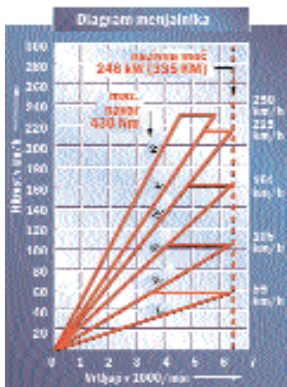
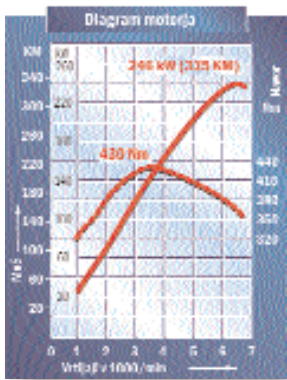
Okoliščine meritev

T = -1 °C
p = 1010 mbar
rel. vl. = 89 %
Stanje kilometrskega števca: 4666 km
Gume: Dunlop SP WinterSport M2 M+S

Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi kovčki Samsonite:
1 × nahrbtnik (20 l), 1 × letalski kovček (36 l), 2 × kovček 68,5 l, 1 × kovček 85,5 l

Napake med testom

- odprtina za smuči se noče več zapreti



CENE (Porsche Slovenija) **SIT**
OSNOVNI MODEL: 19.121.241
TESTNO VOZILO: 24.894.992

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prrjavenje

Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	212.200 SIT
	953.400 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

8-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 84,5 × 93,0 mm - gibna prostornina 4172 cm³ - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 246 kW (335 KM) pri 6500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 20,2 m/s - specifična moč 59,0 kW/l (80,2 KM/l) - največji navor 430 Nm pri 3500/min - ročična gred v 5 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/veriga) - po 5 ventilov na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 11,5 l - motorno olje 7,5 l - akumulator 12 V, 95 Ah - alternator 190 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja vsa štiri kolesa - hidravlična sklopka - 6-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D-S(+/-) - prestavna razmerja I. 4,171; II. 2,340; III. 1,521; IV. 1,143; V. 0,867; VI. 0,691; vzvratna 3,403 - prestava v diferencialu 3,317 - platišča 8J × 18 - gume 235/50 R 18 H, kotalni obseg 2,09 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 54,6 km/h

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,27 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, zračno vzmetenje, prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, zračno vzmetenje, trapezna prečna vodila z dodatnimi prečnimi vodili, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS, EBD, elektronsko vodena mehanska zavora na zadnji kolesi (stikalo levo ob izbirni ročici samodejnega menjalnika) - volan z zobato letvijo, servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 5051 mm - širina 1894 mm - višina 1444 mm - medosna razdalja 2944 mm - kolotek spredaj 1629 mm - zadaj 1615 mm - najmanjša razdalja od tal 130 mm - rajdni krog 12,1 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1620 mm - širina (komolci) spredaj 1590 mm, zadaj 1540 mm - višina nad sedežem spredaj 870-950 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1150 mm, zadnja klop 880-590 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 490 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 500 l - posoda za gorivo 90 l

Mase:

prazno vozilo 1780 kg - dovoljena skupna masa 2380 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2300 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

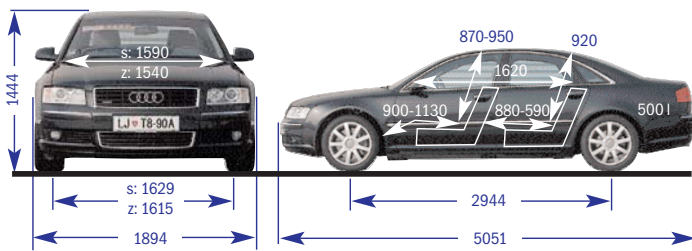
največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,3 s - poraba goriva (ECE) 17,5/8,7/11,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, 0Š 95)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Težko bi pričakoval kaj več od luksuzne limuzine. Lahko se peljete zelo udobno, lahko pa tudi zelo dinamično in hudičev hitro. Zračno vzmetenje dela čudeže.

MERE

vse mere so v mm



HVALIMO IN GRAJAMO

- + motor
- + menjalnik
- + podvozje
- + možnost dinamične vožnje
- + MMI
- + elektromehanska parkirna zavora

- ➔ povprečna zavorna pot
- ➔ prekratki sedalni deli sedežev
- ➔ vidljivost za avtomobil
- ➔ slabo spanje, ker se bojite, da vam ga bodo ukradli