

KRATEK TEST - AUDI A8 4.2 QUATTRO



Audi A8 4.2 quattro požira cestne kilometre z lahkoto, kraljuje pa na dolgih potovanjih v slabem vremenu.

Lahkotnost vožnje

Takoj na začetku, ko je Audi A8 komaj začel dobro spoznavati asfalt, sem bral test izpod peresa cenjenega ameriškega kolega. »Z nobenim drugim avtomobilom se ne bi tako sproščeno peljal skozi snežni vihar, kot sem se s tem Audijem,« je zapisal. Bo držalo.

Na osebni izkaznici A8 medtem že piše, da bo kmalu star šest let, v njegovi kartoteki pa, da so ga pred dobrim letom dni malce prenovili. Samo za vzorec, sprememb skorajda ni opaziti. V prometnem dovoljenju je ob podatku o največji moči številka 228, ki prevedeno pomeni, da zmore 4,2-litrski osemvaljnik 310 konjskih moči, enajst več od sicer enako velikega motorja v predhodniku. No, ima tudi osem ventilov več, ker so tehniki prepili v motorni glavi prepustili petventilski konstrukciji namesto rešitve s po štirimi ventili na valj, ki so jo uporabljali prej. Pet namesto štiri se bere tudi v

menjalniku. Avtomatika z možnostjo ročnega prestavljanja (tiptronic) ima namreč pre-



310 uglasjenih KM.

stavo več. Vse druge spremembe so bolj ali manj kozmetične.

Za volanskim obročem voznika najprej objame vrhunsko izdelano delovno okolje. Malce masivno, z visoko bočno linijo, kot je pri Audijih v navadi, in skoraj z grajskim navdihom. Zgornji rob sredinske konzole je poudarjen kot pri kakšni utrdbi, vse, česar se dotaknete, pa je čvrsto in tako nimate bojazni, da bi ostalo v rokah. Z lesnimi vložki niso pretiravali, jih je pa dovolj, da je vzdušje dobro. Plastika nikoli ne šklepeta, okenska stekla se pomikajo brezšumno, zvočni signal za smernike je tih, ampak obenem globok. Uff, ko ponoči zasvetijo vse lučke na armaturni plošči! Kot da se je prižgala novoletna jelka nekje na newyorški Peti aveniji. Prva zamera: stikal je toliko, da jih je treba dobro preštudirati, a to seveda v prestižnih avtomobilih ni nič posebnega, bi se pa zlahka odpovedali vrsti skoraj enakih gumbov pod zračniki. In še ena iz ergonomskih logov.

Počivališče za levo nogo, ki v avtomobilih s samodejnim menjalnikom nima kaj početi (razen če ste večši zaviranja z levo in radi posnemate voznike formule 1), je nameščeno preveč v notranjost, tako da mora biti noga med vožnjo pokrčena. Nerodnost bodo, vsaj tisti z daljšimi nogami, opazili na dolgih poteh.

Takrat se bo tudi malce pritoževala hrbtenica, vsaj taki so moji osebni občutki. V križnem predelu ni prave opore, izdatni nastavitvosti sedeža navkljub. Dopuščam seveda možnost, da vaš hrbet čuti drugače. So pa sedežne mere dovolj razkošne in, jasno, vse pomike in naklone ureja elektrika. Svetujemo samo, da ne pomaknete sedeža povsem nazaj, če berete ta zapis v vlogi voznika katerega izmed uspešnih podjetij. Vaš delodajalec se bo zadaj počutil malo bolj utesnjen, kot bi to pristajalo tako veliki limuzini. Najbolj trpijo stopala, če je prednji sedež spuščen povsem na tla, ker jih pač ni mogoče potisniti spodaj, potem pa se začnejo pritoževati kolena, ki se pri košarkarsko raščenih lahko srečajo z naslonjalom pred-



Brezhibna izdelava, nekaj ergonomskih zamer in obilica stikal: notranjost, čeprav posodobljena, kaže duha časa.



njega sedeža. Zračnosti je dovolj za glavo in komolce. Sicer samemu sedenju, z bočnim oprijemom vred, ni kaj očitati, sedeži pa so čvrsti, tako kot prednji.

Čvrsto je tudi vzmetenje, ki je še največja slabost tega velikega Audija v primerjavi z njegovima neposrednima tekmečema. Nemci niso nikoli znali ali hoteli uglasiti podvozja, da bi požiralo neravnine s takšno lahkoto kot pri Mercedesu ali BMW-ju. To se še najbolj pozna pri kratkih grbinah, ki jih potniki v notran-



Za smučanje ponuja Audi vrečo, proti radovednim pogledom ščiti zavesica.



josti seveda začutijo. Trše vzmetenje na drugi strani prispeva k bolj športnemu odzivanju na cesti. Vodljivost je dobra, zagotovo tudi zato, ker tehta A8 zaradi aluminijaste karoserije v osnovi vsaj sto kilogramov manj kot tekmeča. Svoje prispeva še krmilni mehanizem, dovolj neposreden, da vozniku ni treba ugibati, kaj se z avtomobilom dogaja v ovinkih.

Tam namreč A8 blesti. Štirikolesni pogon skrbi za nevtravno lego, tudi ko je cesta spolzka ali mokra. Skozi sneg, na primer, se avtomobil prebija z lahkoto in ne prestraši se dežja, niti pri večjih hitrostih. V krajih s spremenljivim podnebjem je nedvomno prav. Kolesa se vseskozi odlično oprijemajo podlage, ne zdrsnejo skoraj nikoli, če pa torni koeficient kljub vsemu ne zadošča, bedi nad zdravjem pločevine in ljudi v njej še ESP. Seveda je tudi vsa preostala varnostna oprema vrhunška.

Motor je odličen izdelek, z navorom že od kleti in s 410 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Na pritisk stopalke za plin se odziva povsem spontano, vleče kadarkoli in se ne

Tehnični podatki

Motor: 8-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 84,5 × 93,0 mm - gibna prostornina 4172 ccm - kompresija 11,0:1 - največja moč 228 kW (310 KM) pri 6200/min - največji navor 410 Nm pri 3000-4000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/veriga) - po 5 ventilov na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic ME 7.1) - tekočinsko hlajenje 11,0 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,571; II. 2,200; III. 1,505; IV. 1,000; V. 0,804; vzvratna 4,095 - diferencial 2,909 - gume 225 / 60 R 17

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, 2 prečni vodili spodaj, 2 prečni vodili zgoraj, stabilizator, zadaj posamične obese, trapezoidna vodila, prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo

Mere, zunanje: dolžina 5034 mm - širina 1880 mm - višina 1436 mm - medosna razdalja 2880 mm - kolotek spredaj 1591 mm, zadaj 1580 mm - rajdni krog 12,3 m - **notranje:** dolžina 1800 mm - širina 1530/1520 mm - višina 920-980/920 mm - vzdolžnica 910-1120/880-650 mm - prtljajnik (normno) 525 l - posoda za gorivo 90 l

Mase: prazno vozilo 1750 kg - dovoljena skupna masa 2350 kg - dovoljena masa priklole 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 6,9 s, poraba goriva (ECE) 19,5/9,1/12,9 l na 100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95/98)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	3,6 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	5,1 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	7,3 s	60 57,6 km/h
0 - 120 km/h:	9,7 s	80 76,5 km/h
0 - 140 km/h:	13,2 s	100 95,5 km/h
0 - 160 km/h:	17,3 s	120 114,9 km/h
0 - 180 km/h:	25,3 s	
1000 m z mesta:	27,1 s	(185 km/h)

Največja hitrost:

250 km/h (V. prestava)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:

od 100 km/h: 48,9 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 15,4 l/100 km

Najmanjše povprečje 14,1 l/100 km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = -2 °C
50 km/h	54 53 /	p = 960 mbar
100 km/h	62 61 59	rel. vl. = 70 %
150 km/h	68 66 65	
200 km/h	71 70	
Prosti tek	36	

KONČNA OCENA

Audi A8 blesti v slabih vremenskih razmerah. Za dolga potovanja v snegu ali dežju si je verjetno težko omisliti boljši avtomobil. Najbrž je pri nas tudi zato tako priljubljen. Bolj kot šoferski avtomobil se zdi primeren za tiste, ki največ časa sami preživijo za volanom.

- odličen oprijem s cesto
- prožen in uglasjen motor
- dober menjalnik
- zmogljive zavore
- dobra vodljivost
- nevtralna lega na cesti
- opora za levo nogo je preblizu
- prednji sedeži ne podpirajo dovolj hrbtenice
- preveč enakih stikal na armaturni plošči
- trše vzmetenje na kratkih grbinah
- premalo prostora na zadnji klopi

CENA: 14.588.493 SIT (Porsche Slovenija)