

Test

AUDI A8 4.2 QUATTRO

Vsi želimo, da bi bila prihodnost boljša in lepša od sedanosti. Kdor se trudi, mu bo to najverjetneje tudi uspelo. Lep primer je novi audi A8. Izdelan je iz materiala, ki mu obetajo lepo avtomobilsko prihodnost, iz aluminija. Pri Audiju na ta način potrjujejo svoja reklamna gesla, njihova največja limuzina pa je tako na račun trdega dela dosti bolj napredna, kot sta bila predhodnika audi 200 in V8.



LAHKOTNOST PRIHODNOSTI

Na prvi pogled dajejo temu audiju precej mogočno podobo velika medosna razdalja in široka koloteka s spodaj »nabito«, proti strehi pa zelo estetsko zaobljeno karoserijo. Oblika nosu je znana že nekaj let, motorni pokrov ob maski nekako reže prek luči, zadnji del pa je mehko zaobljena limuzinska klasika današnjih dni. Značilno audijevska je tudi visoka

bočna linija vrat, kar je od zunaj opazno tako kot pri sedenju v avtomobilu. Najnovejša trma je majhno desno zunanje ogledalo s konveksnim zrcalom. Slika v njem seveda ni nič manjša kot v večjem levem ogledalu, dosti slabša pa postane, če je površina posuta z vodnimi kapljicami. Takrat je razberljivost v levem ogledalu dosti boljša.





stekel, med katerima je 0,76 mm debela folija iz umetne mase. Na notranji strani folije je metaliziran film, ki odbije približno 50 odstotkov sončnih žarkov. Navdušeni vozniki A8 pa so zaznali pri tej šipi še dodaten pojav: folija je sposobna zмести preprostejše radarje (hj, hi), pa brez potuše. Če so Američani že pred 25 leti izdelali radarsko neviden bombnik, bodo Nemci sedaj še takšen avto.

V audiju A8 ne uživajo samo odličniki na zadnji klopi, ampak tudi voznik. Zaradi vsega cirkusa (in stroškov) okoli aluminija se morda sliši številka 140 kg, kolikor so prihranili pri teži, majhna, vendar se to pri vodljivosti vozila krepko pozna. Pri tem izdatno pomagajo sodobne zasnove štirih posamičnih obes. Le velikost armaturne plošče in dejstvo, da vidite samo dobro polovico avtomobila, vas spominja na to, da sedite

so do danes že preselili tudi v A4. Gre za sistem štirih posamičnih vodil, dveh gornjih in dveh spodnjih. Vpetja so amor-



Notranjost testnega vozila je limuzinsko razkošna in prostorna, z dovolj prostora tudi za najzahtevnejšega voznika, drobna pripomba gre le hrbtnemu delu sicer (jasno) električno nastavljivega in ogrevanega voznikovega sedeža. Sredinski del je nekoliko preveč izbočen, pa le toliko, da ne morete reči, da se vozite kot kralj (ali kot predsednik vlade). Pa ni tako hudo, kot se morda sliši, vendar v avtu, ki ima za ceno številko s šestimi mesti, v markah seveda, ima človek pravico čutiti zrno graha skozi sedem spalnih vreč. Toliko torej o hrbtnem delu prednjih sedežev v A8.

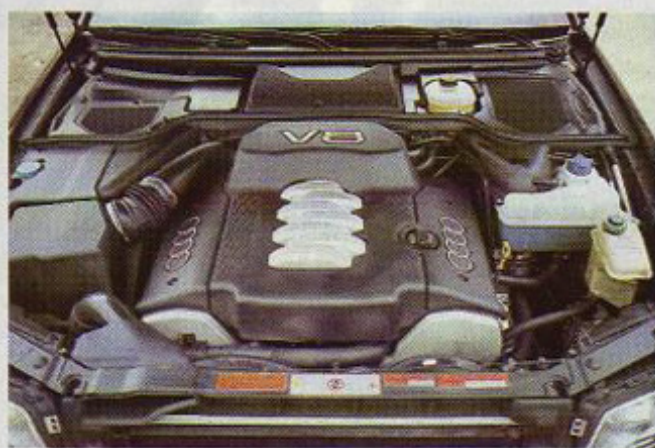
Koti odpiranj (pred-

vsem zadnjih) vrat so odlični in primerni za vstopanje in izstopanje gosposke. Sedenje na zadnji klopi je zelo udobno, dvo-kanalna klimatska naprava je šolsko vzorna, tako dobra, da lahko pihlja tudi iz obeh sredinskih strešnih opornikov proti zadnji klopi in iz zaključka sredinske konzole. V notranjosti sta dve optično-električni tipali, ki zaznavata toplotni vir v okolici in ustrezno preusmerjata zrak. To še ni vse: ker se seveda aluminij hitreje segreva kot pločevina, so hoteli omiliti tudi pregrevanje notranjosti skozi steklene površine. Tako je prednja šipa sestavljena iz dveh kar do 2,5 mm debelih



v več kot pet metrov dolgi cestni ladji. Upravljanje z A8 je lahkotnejše kot pri srednje velikih audijih iz pred petih let. Na ta način prej dobite pravi občutek o prihodnosti, ki veje iz tega avtomobila, kot pa le ob dejstvu, da je izdelan iz aluminija. Prednji obesi

tizirana z izdatnimi gumi-jastimi blažilniki, posledica tega pa je, da so kar najbolj zmanjšali vpliv ceste, kotaljenja koles in pogonskih sil na volanski mehanizem. Zadnji posamični obesi sestavljajo prečna in trapezasta vodila, slednja pa ob pomoči



elastičnega vpetja delno sledita volanu oziroma smeri vozila. Res dovršeno podvozje, ko pa mu dodajo še pogon quattro, kot v testnem primeru, se res vozite kot po tračnicah.

Zavore, štirikrat kolutne in prav tako štirikrat notranje zračno hlajene, so odlične, elektronski možgani naprave ABS pa so povezani z razmišljanji elektronske zapore zadnjega diferenciala. Ta vam pomaga pri speljevanju na spolzkih podlagah do hit-

rosti 40 km/h. Pri večjih hitrostih in zdrsih se prav tako (zelo uspešno in hitro) vmeša elektronika z drugo štirikolesno mehaniko in razporedi ustrezno moč na kolesa. Tako v večini primerov tudi 220 kW (300 KM) ob polnem plinu ni dovolj, da bi zapegljali kako drugače, kot želite. V tem pogledu se ta audi še najbolj približuje popolnosti.

Motor je znan že od prej. Največji Audijev motor je to, s prostornino 4,2

litra, osmimi valji na V, z 32 ventili, z dvema odmičnima gredema v vsaki glavi, prav tako izdelan iz aluminija. Že malo nad prostim tekom, pri 1000 vrtljajih, je na voljo 300 Nm navora. Nekoliko večjo moč, za 20 KM, glede na predhodnika ima zaradi spreminjanja dolžine sesalnih kanalov, ki postanejo nad 4200 vrtljaji krajši.

Ker sedite v najboljšem audiju, o hrupu ni govora, vpetost motorja je solidna, zmogljivosti pa je zmeraj in povsod dovolj. Končna hitrost je omejena, čeprav merilnik tega ne kaže tako očitno kot pri BMW-jih. Moč se prenaša prek štiri-stopenjske avtomatike, kjer lahko poleg klasičnih programov za avtomatske menjalnike izbirate tudi hitro pretikanje (DSP). Sistem je znan že iz porschejev in se imenuje tiptronic, v audijevem primeru pri pretikanju navzgor lepo uboga, v obratni smeri pa ni tako hiter in neizprosen, kot bi

pričakovali. Pa saj je A8 vendar limuzina, ne pa porsche 911. Res je tudi, da je morda glas o tiptronicu naredil prevelika ušesa in oči. Vse v tem avtomobilu je veliko in prostorno. Vse je, v testnem primeru, tudi elektrificirano. Glede na eleganco in lahkotnost gibanja tega audija se zdi rajdni krog nekoliko prevelik, prtljajnik pa je po površini tako velik, kot znašajo prihranki marsikoga, če bi površino izrazili v ceni kvadratnega metra stanovanja v kakšnem boljšem bloku.

Z A8 je Audi pokazal in dokazal, da ne bo mešal štren svojima nemškima tekmečema samo v cenejših razredih, ampak tudi v najvišjem. Dokaz velja tudi za prihodnost.

ANDREJ SUPÉ
Foto: TOMI LOMBAR

AUDI A8 4.2 QUATTRO

Tehnični podatki

Motor: osemvaljni - štiristakni - V 90 stopinj - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 84,5x93,0 mm - gibna prostornina 4172 kubikov - kompresija 10,8:1 - največja moč 221 kW (300 KM) pri 6900/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,6 m/s - specifična moč 53 kW (71,9 KM)/liter - največji navor 400 Nm pri 3300/min - ročni gred v 5 ležajih - 2krat dve odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili na vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrzgi in vžig - vodno hlajenje 11 litrov - motorno olje 7,5 litra - akumulator 12 V, 92 Ah - alternator 1380 W - dva uravnavana izpušna katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj pogonja vsa štiri kolesa - enokolna suha sklopka - štiristopenjski avtomatski menjalnik - položaji prestavne ročice P-R-N-D-3-2-1 - prestavna razmerja: I, 2,48; II, 1,48; III, 1,00; IV, 0,73; vzvratna 2,09; diferencial 3,78 - ploščica 7,5x16 - gume 225/60 R16 (Michelin) - katalni obseg 2,052 m - hitrost pri 1000/min v IV. prestavi 44 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx=0,29 - spredaj posamične obese, štiri prečna vodila, stabilizator, vzmetne noge - zadaj posamične obese, trapezasta in prečna vodila, vijolčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolturne (hlajene), servo, ABS/EBV - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 5035 mm - širina 1880 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2880 mm - kalotek spredaj 1590 mm, zadaj 1580 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 12,3 m -

notranje: dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1870 mm - širina (kolokolj) spredaj 1530 mm, zadaj 1520 mm - višina nad sedežem spredaj 870-920 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1130 mm, zadnja klop 670-910 mm - prtljžnik (normno) 530 l - premer valonskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 80 l

Teže: prazno vozilo 1750 kg - dovoljena skupna teža 2350 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 2150 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,3 s - poraba goriva (ECE): 8,2 / 10,2 / 16,5 litra naosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:
258 km/h (IV. prestava)

Pospeski

0-60 km/h	3,7 s
0-80 km/h	5,3 s
0-100 km/h	7,5 s
0-120 km/h	9,9 s
0-140 km/h	13,2 s
0-160 km/h	17,4 s

1000 m z mesta
28,5 s (183 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (III.)	33,1 s (163 km/h)
1000 m od 40 km/h (IV.)	29,2 s (142 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	92,1 m
od 100 km/h	41,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	37,4 km/h
60	59,5 km/h
80	78,5 km/h
100	100,8 km/h
120	119,3 km/h
140	138,5 km/h

Trušč v notranjosti (v dB):

	II.	III.	IV.
50 km/h	58	57	56
100 km/h	66	65	64
150 km/h	-	70	70
200 km/h	-	-	72
prosti tek	-	44	-

Poraba goriva:
testno povprečje
17,5 l na 100 km

Cena
DEM 139.572
(Porsche Inter Auto d.o.o., Ljubljana)

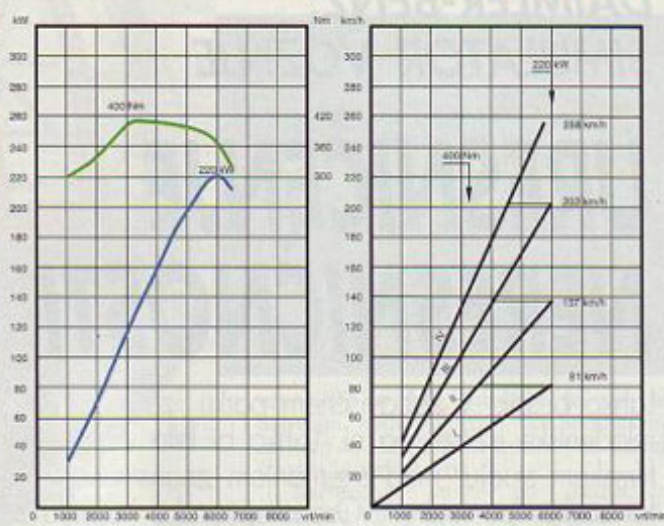


DIAGRAM MOTORJA

DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- tehnološka naprednost
- vodljivost
- zavore
- motorne zmogljivosti
- izdelava
- drobni detajli

Grajam

- naslonjala prednjih sedežev
- velik rajdni krog
- zunanje desno ogledalo

Iz oči v oči

Oh, to je le nadaljevanje uspešne Audijske zgodbe: od nekdanj revolucionarnega coupéjskega quatta do vrhunske limuzine z vsem, kar je prinesel napredek. Kdor hoče intenzivno dober avtomobil in zmore preskočiti imena, kot so Mercedes-Benz, BMW in Jaguar, se vozi z audijem A8 4.2. Če ga lahko plača.

Martin Česenj

Velik avtomobil! Velikost zunanjih mer opazimo takrat, ko ga je treba voziti, notranjih pa takrat, ko vanj sedemo. Čeprav je karoserija aluminijasta, je teža te limuzine tolikšna, da ji je zmogljivi osemvaljni ravno kos. Tipitronie? Zanimiv, a manj hiter, kot bi pričakoval. Vsekakor počasnejši od ročnega menjalnika!

Vinko Kernc

Če velja, da malo denarja prinese malo muzike, potem seveda velja tudi obratno: več denarja - več muzike. In to za audi A4 prav gotovo drži, saj za vaš denar kot protiutež ponuja veliko varnosti, udobja, ponuja lesketajočo se prestižno limuzino; zaradi vse notranje opreme je že samo sedenje v njej užitek, da o vožnji niti ne govorimo.

Matevž Korošec

Tisti, ki spremljajo finančna gibanja na svetovnih trgih pravijo, da bodo razni A-ji potegnili tovarno Audi iz težav. Tisti, ki so si največjega med njimi ogledali, bodo vedeli zakaj. Če ne veste, kakšen je videti, pojdite pred naš Parlament. Prav te dni se je največji »srebrnik« svetilkal na pločniku, prav tam, kjer je sicer parkiranje prepovedano. Pa še z ljubljansko registracijo, da ne bo pomote!

Nada Popov Trifunović