



# ALLES ALU

Aluminij je hvaležen material: lahek, trpežen in reciklažen. Aluminij je že dolgo preskušan in preskušan material: na primer za avtomobilska platišča. Na njih se je Audi pravkar pripeljal v visoki avtomobilski razred: z A8 in z njegovo aluminijasto karoserijo.

Uporabnega zgleada za takšno potezo ni bilo. Zato je bila najprej Audijeva zamisel, nato je bil ASF (Audi Space Frame, oziroma varjen nosilni okvir iz aluminijastih profilov) in nazadnje je prišel cel avto. ASF zagotavlja karoserijsko čvrstost in potniško varnost, lahko aluminijaste karoserije pa zmanjšano osnovno težo (za približno 140 kg) ter s tem boljše zmogljivosti in manjšo porabo goriva, pa tudi možnost večjih zalog vgrajene opreme.

Audi A8 ni različica audija 100, ampak nova petmetrska luksuzna limuzina skladnih potez, prestižnega videza in ugodne aerodinamike ( $C_x = 0,28/0,29$ ). Široko razmaknjena in široka kolesa zelo dobro pristajajo spodaj zajetni, zgoraj pa vitki karoseriji, za katero pri Audiju trdijo, da je najprostornejša med aktualnimi vrstniki, Mercedes-Benz in BMW pa za zdaj molčita. Seveda je zunanost v hišnem (rahlo aktualiziranem) stilu: s prednjim pokrovom ter hladilno masko (na njem) med trapezoidnima žarometoma, z oblina bokoma in z ne ravno vitkima zadnjima

opornikoma strehe. Javno: medosna razdalja je dovolj velika, da je prostornost izrazita.

Razkošje notranjih mer omogoča razkošno opremo in glede na paket, ki ga kupec izbere, se tamkaj zvrstijo: zglačeni zlahtni les, usnje ali pliš, dobra zračenje in gretje ali klimatska naprava najboljše vrste (ki je zmožna kljubovati tudi sončni toploti le v eni polovici avta), večplastne šipe (s posebno foli-

jo) zoper polovico sončnega gretja, solarno zračenje skozi dodatno pomično streho, elektrifikacija vsega običajnega v avtu in na njem, alarmna naprava, pa tudi zavorni ABS, dodatni EBV (za pravšnje delitev zavorne moči h kolesom), elektronska diferencialna zapora za gnane kolesne pare in tako dalje.

Že omenjeni nosilni okvir in vzdolžne bočne ojačitve prese-

nečajo z odličnimi rezultati testnih trčenj, zračni blazini - 75-litrska (za voznika) in 150-litrska (za sovoznika) - sta serijski, serijska sta tudi pirotehnična samozategovalnika prednjih pasov, volanski drog pa je zasnovan tako, da pri trčenju nikoli ne sune v kabino. Vzdolžna trčenja s hitrostmi do 15 kilometrov na uro prenese A8 brez večjih pretresov in s poškodbami, ki jih je dovolj lahko popraviti, pa tudi streha je na račun aluminijaste strukturne zasnovne odpornejša od ostrih ameriških zahtev.

Audi A8 je na voljo v dveh različicah: z 2,8-litrskim šestvaljnikom, ki poganja zgolj prednji kolesi in ob katerem je serijski petstopenjski ročni ali doplačilni štiristopenjski samodejni menjalnik. Tovarna ga oznanja kot gospodarnjšo možnost (saj že vemo: to je komforten in zelo uglajen motor z dvoventilsko tehniko in z dokaj zmerno porabo ob ne ravno slabotnih zmogljivostih), in s 4,2-litrskim osemvaljnikom (spomnite se: audi V8), ki ima 32 ventilov, na novo obdelan prilagodljiv sesalni sistem in







AUDI A8	2.8	4.2 QUATTRO
motor (zasnova)	V6	V8
vrtna in gib (mm)	82,5 x 86,4	84,5 x 93,0
glavna prostornina (ccm)	2791	4172
kompresija	10,3:1	10,8:1
največja moč (KW/kM pri 1/min)	128/174 pri 5500	220/300 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	250 pri 3000	400 pri 3300
odmerna gred (pogon)	2 x 1, v glavi (zob, jermen)	2 x 2, v glavi (zob, jermen, vengla)
število ventilov za valj	2	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska vbrizgavanje goriva in vžig, 2 katalizatorja	
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	5 (ali avtomatika, 4l)	4, avtomatika (tiptronic)
prednja prema	posamične obese, širi prečna vodila, stabilizator, vzmetne noge	
zadnja prema	posamične obese, trapezasta in prečna vodila, stabilizator, vijake vzmeti, teleskopski blažniki	
zavore spredaj	kolturne (hlajene), servo, ABS/EBV	
zavore zadaj	kolturne (4.2: hlajene), servo, ABS/EBV	
volan	z zobato letvijo, servo	
platišča	7j x 16	7 1/2j x 16
gume	225/60 WR 16	225/60 WR 16
teža praznega vozila (kg)	1460	1750
medosna razdalja (mm)	2880	2880
dolžina x širina x višina (mm)	5034 x 1880 x 1436	
prtljajnik (litri)	525	
posoda za gorivo (litri)	80	90
največja hitrost (km/h)	228 (225)	250
pospešek 0 - 100 km/h (s)	9,1 (10,2)	7,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,2/8,9/12,8 (7,4/9,4/13,9)	8,2/10,7/16,5
vrsta goriva	neovčeni bencin super/super plus	



zavidljivi krivulji moči in navora. Za mirnost teka so segli tudi k ročni gredi in k njenemu ohišju, cel motor s posamičnimi agregati vred pa vpeli tako, da so trušč in tresljaji kar se le da majhni. Motor V8 je v audiju A8 na voljo zgolj s pogonom quattro, ki ima lamelno sredinsko zaporo in po eno elektronsko diferencialno zapo-

ro za vsak kolesni par. Serijski in edino možen pa je pri tej različici tudi samodejni menjalnik z dinamičnim programom pretikanja (DSP) in s tiptronicom (Porschejev recept), ki z dodatnim izrezom pretikovalne kulise omogoča zgolj vzdolžne gibe ročice in tako zelo hitro ročno izbiranje pravnih prestav.

Ko gre za podvozje, je A8 vnovič en sam avto, ne glede na dvo- ali širikolesni pogon. Vse štiri obese so na novo zasnovane, vse z že višito kinematiko: spredaj jim strežejo po štiri vodila ob vzmetnih nogah in stabilizatorju, zadnja prema pa je temeljita zmes trapezastih in prečnih vodil ter vijaknih vzmeti. Vštevši natančen volan in brezhibne kolutne zavore vsebuje to podvozje komaj še verjetne zmogljivostne rezerve. Audi A8 je ne glede na velikost in (razmeroma veliko) težo voznik lahkoten in povsem zanesljiv avtomobil. Če pristejem še "quattro", se spogleduje skoraj z nemogočim, to pa je bilo očitno tudi na schwarzwaldskih cestah, ki jih je prav v času naših krstnih testov temeljito zasul sneg. Pa ne gre zgolj za natančno vodljivost koles; tej so pritaknili tudi nadvse skrbno uravnateženo vzmetenje in blaženje, ki zmoreta biti športno ostra, ne da bi se udobje prvega razreda v tem avtu kaj skvarilo.

Zamera po nekaj sto kilometrih je bila le tale: usnjeni sedeži so z voznikovim hrbtom premalo nežni. Sedeži, prev-

lečeni z blagom, pa ne povzročajo nikakršnih težav. Seveda ponuja A8 (ob motorju V8 serijsko, sicer pa večidel za doplačilo) tudi zelo izpopolnjen kontrolni sistem za luči, tekočine zavore in hitrosti, potovalni računalnik, števec servisnih intervalov, desetkrat ozvočni audio sistem in - če ravno kdo hoče - tudi tovarniško vgrajen telefon (sistem D).

"Alles Alu" je torej le delček celotne ponudbe. Audijev napredek s pomočjo tehnike je tokrat resda oplemeniten z aluminijem - in razumeti je bilo, da se bo to v prihodnosti zgodilo vsem modelom te znamke - ampak A8 je precej več kot le to: je vrhunska limuzina dobre znamke, dobre kakovosti in z odlično kombinacijo udobja ter zmogljivosti. Vse to pa je za (nemško) ceno 80.000 do 100.000 mark presneto ugodna ponudba. Seveda glede na avtomobilsko okolje, v katero A8 spada.