

# Sedeti ...

Prvo navdušenje nad novim avtomobilom, naj bo še tako drag in zaželen, prej ali slej mine. Potem je treba v njem sedeti in ob tem vsaj ne trpeti. Še lepše pa je, če v sedenju človek uživa, a ne?





► V pričujočem A8 je bilo sedeti na enem od prednjih sedežev resničen užitek. Teorija, ki smo jo brali pred tem, še zdaleč ne more pričarati občutkov. Na seznamu se zdi dodatek masažne funkcije le še ena od številnih potratnih stvari, ko pa, utrujen od stalnega sedenja pred računalnikom, sedeš in si izbereš eno od petih možnih načinov masaže, ugotoviš, da obstaja tudi ta možnost, da se med vožnjo telo sprosti.

Veste, tudi masažne funkcije sedežev se, tako kot vse drugo pri avtomobilih, med seboj razlikujejo. Sedež oziroma njegovo naslonjalo lahko le malce valovi, celo tako nežno, da ga človek v zimskih oblačilih komaj čuti, lahko pa elementi v naslonjalu z daljšimi gibi opravljajo načrtno vrsto čvrstih (a seveda nebolečih, da ne bo pomote) masaž. Pri tem Audiju A8 smo sicer najlaže izločili vratno masažo, ki zaradi oblike naslonjala in načina sedenja nekako ni prišla do izraza, med preostalimi štirimi pa ne bi znali svetovati, katera je boljše od druge. Edini predpogoj pri tem je, da je človek dovzeten za masažo. Vsi niso.

Sicer pa zadevo s sedeži v Ingolstadtju že vsaj poldrugo desetletje pošteno obvladajo – tudi brez masažnih dodatkov. Pa ne govorim o številnih nastavitvah, čeprav tudi te nekaj dodajo; pomembni sta tudi trdota in oblika površin, s katerimi se sedež in telo dotikata. In te so v Audijih, tudi v tem A8, takšne, da telo tudi na dolgih vožnjah ne trpi. Drugo z drugim – sedeža sta odlična.

A8 je limuzina, ki želi imeti spredaj privednik 'športna', zato ima (lahko) takšen,



### Nastavitev mehanike Comfort je športno udobna, kar daje jasno vedeti, da želi biti A8 vselej vsaj malo športen, in ne neka mehka limuzina.

trikraki volanski obroč, ki je povsem v omenjenem slogu: diskretno športen po velikosti, malo manj diskretno po videzu, v celem pa okusno športen, ki ne kviri razkošja velike limuzine. Prestavna ročica je nekoliko nenavadne oblike in z eno samo lego – premikov in delovanja se je treba malce navaditi. Je pa potem dobra opora za desno roko, če ta ni na volanskem obroču. Sistem MMI pred njo je od uvedbe napravil lep korak naprej (posebej pohvalen je dodatek Touch, za dotik občutljiva površina za lažje upravljanje nekaterih podsistemov), in čeprav ima okoli osnovnega vrtljivega gumba precej dodatnih gumbov, je celota intuitivna in trenutno ena najboljših rešitev. Blizu nje je tudi gumb za zažig motorja, ki je za desno roko postavljen kar malce preveč nazaj, zato je morda nanj lažje pritisniti z levico. Številne izdatne nastavitve omogočajo tudi športno nizko sedenje (okej,

volanski obroč bi se lahko spustil še nižje), sedeža pa – glede na zmogljivosti podvozja in pogona – morda zagotavlja malce premalo bočnega prijema. Zelo dobra je tudi opora za levo nogo, stopalka plina pa je obešena zgoraj; ni slaba, a vemo, da lahko Bavarci malo južneje zadevo izpeljejo tudi bolje.

Navigacijski sistem je, vsaj v Sloveniji, malce za časom, saj manjka nekaj cest, tudi avtomobilskih (tam na severovzhodu), pri avtomobilu, ki stane okrog 100 tisoč evrov, pa mora biti človek že malce bolj izbirčen. Tako bi bil v A8 nadvse dobrodošel projekcni zaslon, predvsem iz enega razloga: ker ima sistem za opozorilo pred čelnim trkom. Ta namreč na to opozori na dva načina: zvočno (pink) in slikovno, kar se, če ni projekcijskega zaslona, pojavi le med merilnikoma. A v takšnem primeru ni posebno pametno pogledovati v merilnike, kaj hoče ta pink pove-

dati, ampak gledati na cesto in reagirati. Projekcni zaslon (in informacija v njem) bi naredil ta varnostni dodatek precej bolj varen. Med opremo bi si morda zaželeli tudi možnost prikaza podatkov potovalnega računalnika (hkrati) tudi na osrednjem zaslonu. Ta pa je, če se v A8 presedete iz Beemveja, kar opazno ožji.

Zanimivi so njegovi merilniki. Če jih pogledamo bežno, sta osnovna (okrogla) velika in športnega videza, vmes pa je prilagodljiv zaslon za različne informacije. Ko jih spoznate, ugotovite, da so glede na avtomobil in znamko ustrezno sodobni, a v tem ne pretiravajo: še vedno gre v osnovi za klasičen analogni prikaz vrtljajev in hitrosti, digitalno prikazani podatki pa nevsiljivo dokazujejo napredno zasnovano. Od sodobnih tehnikalij velja omeniti tudi radarski tempomat, katerega ergonomija je vrhunska in ki v osnovi deluje odlično, a še vedno prepočasi odreagira na odmik

spredaj vozečega avtomobila. Se pa novi A8 nikakor ne izkaže z notranjimi predali: ne bomo naštevali, saj dovolj pove dejstvo, da voznik skoraj nima kam odložiti drobnarij. Pa tako velik avtomobil ...

Ki je sicer dovolj prostoren in udoben; udobno je tudi vstopanje in izstopanje, eleganten je dodatek servo zapiranja vrat (odpade loputanje z njimi) in elegantno športna je njegova zunanost. A8 je iz generacije v generacijo, kljub svoji velikosti, manj glomazen in vse bolj skladen. Med tremi iz južne Nemčije ta hip zagotovo najbolj.

In kljub njegovim meram ter masi ga je prijetno lahko voziti, saj je vodenje brezhibno in mase pri tem ni čutiti. Kdor hoče od vožnje nekaj več, lahko najprej poseže v nastavitve mehanike. Te so štiri: udobno, samodejno, dinamično in dodatna osebna nastavitve. Med prvimi tremi je razlika sicer zaznavna, a dokaj majhna:

## Audi A8 3.0 TDI Quattro

Dynamic je resnično športen in brezkompromisen, zato nepriporočljiv za vožnjo po slabi cesti, Comfort pa je športno udoben, kar daje jasno vedeti, da želi biti A8 vselej vsaj malo športen, in ne neka mehka limuzina.

Ne imejte predsodkov glede motorja. Je že res, da je v določenih trenutkih še vedno neugledno glasen in tresoč (pri zagonu, kar pomeni zelo pogosto zaradi funkcije start-stop), precej bolj, kot bi si A8 kot ugleđen avtomobil želel, a je



**V pričujočem A8 je bilo sedeti na enem od prednjih sedežev resničen užitek.**

