

TEST - AUDI ALLROAD QUATTRO 2.5 TDI TIPTRONIC



Če bi res hoteli ...

FOTO: UROŠ POTOČNIK

O tem ali je Audi Allroad terenec ali ne, pravzaprav ni treba razpravljati. Allroad namreč ni terenec, čeprav je njegov trebuh daleč od tal (če tako želite), ima štirikolesni pogon in se na terenu kar dobro znajde. Uporabljati ga za plezanje po skalah in ritje po blatu bi bilo podobno, kot če bi za lezenje po podzemskih jamah obuli športne copate. Saj bi šlo, ampak to ni to.



Drugečna platišča, plastične in kromirane obrobe: Allroad svoje drugačnosti ne skriva.

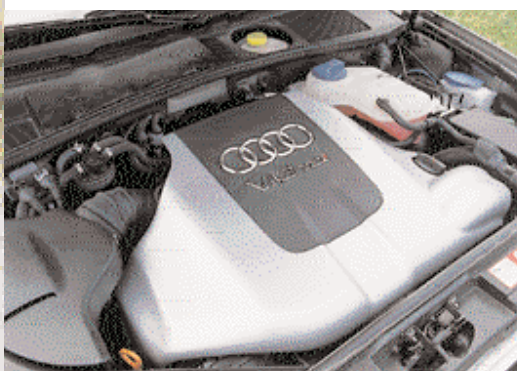
Bistvo Allroada je torej tisti če. Če bi hoteli ...

Če bi hoteli, recimo, bi resnično lahko plezali po kar zahtevnem terenu. Na armaturni plošči se namreč šopirita dva gumba, med njima pa malo neugleden prikazovalnik nastavitve podvozja. Prav zanimivo, kako lahko inženirji nekatere stvari naredijo na hitro, pa se nihče v tovarni ne obregne ob njih. Ljubitelji oziroma vozniki Audijev poznajo rdeči grafični zaslonček sredi armaturne plošče, ki zna lepo prikazati, kaj se z avtomobilom dogaja, od odprtih vrat do pomanjkanja tekočine za pranje vetrobranskega stekla. Ampak višine podvozja? Ne, to pa ne. Za to skrbijo štiri neugledne lučke na sredinski konzoli, v močni svetlobi preslabo vidne in v celoti nič preveč audijske. No, ja, vsaj sistem deluje dobro.

Gumba na sredinski konzoli sta namenjena krmljenju višine avtomobila. Allroad pozna štiri oddaljenosti trebuha od tal. Najvišja je možna le ob polžje počasni vožnji, uporabili pa jo boste enkrat na vsakih sedem let. Je pa dobro, da je tam. Saj veste, kako pravijo: čez sedem let vse prav pride. Druga stopnja (od zgoraj navzdol) je tista, na kateri Allroad obstane vedno, ko ga parkirate - da je vstopanje in izstopanje lažje. Na tej stopnji Allroad ostane tudi med normalno vožnjo z - recimo jim mestnimi hitrostmi. Če se poženete na hitrejši kos ceste, se bo najprej (pri hitrostih malo nad 100 kilometrov na uro) spustil na drugo, in če boste res avtocestno hitri (okoli 160 kilometrov na uro), pa na najnižjo stopnjo. Avtomatsko, seveda, če pa želite,



Allroad pogoltne dovolj prtljage za počitniška potepanja.



Dvoipolitrski dizelski šestvaljnik ne omaga tudi pod dvema tonama obremenitve.

ga lahko v tovrstne ekshibicije - stvar vedno pritegne mnogo pogledov - prisilite tudi ročno.

Sicer pa veliko pogledov pritegne tudi Allroadova zunanost. Groba plastika na nosu, razširjeni blatniki, kromirani dodatki na pragovih ... Vse to daje Allroadu grob, terenski videz, ki kar ne gre vstric z njegovimi cestnimi sposobnostmi. Te so, vsaj kar se tiče lege na cesti, praktično enake kot pri modelu A6, iz katerega Allroad tudi izhaja. Res je, volan ni kirurško natančen, nagibanje karoserije bi bilo lahko bolje ukročeno, a odlične gume (Pirelli P6 Allroad), narejene posebej za ta avtomobil, in štirikolesni pogon mu dajejo zanesljivost, ki voznika prepriča tudi v bolj športno ovinkarjenje.

To kvari le motor - pa ne, da bi bilo z njim kaj narobe. Toda v primerjavi z 2,7-litrskim biturbo bencinarjem, ki daje Allroadu suverene zmogljivosti, je 2,5-litrski dizel bolj umirjen in varčen. Šestvaljnik sicer zmo-



Audijeva klasika: črni merilniki, rdeča osvetlitev, odlična preglednost

re ugodnih 180 konjev, toda v kombinaciji s petstopenjsko avtomatiko (s Tiptronicom) da vozniku takoj vedeti, da ni namenjen športnim ekshibicijam, temveč predvsem čim hitrejšemu, čim manj napornemu in seveda čim bolj varčnemu požiranju kilometrov.

To dokazuje tudi poraba. Dobrih 12 in pol litrov, kolikor je za vsakih 100 prevoženih kilometrov na našem testu zahteval dizelski Allroad, se bo morda na prvi pogled komu zdelo veliko. Toda treba je upoštevati dve dejstvi: prvič, tudi povprečne hitrosti so bile visoke, in drugič, dizelski Allroad skupaj z voznikom tehta skoraj dve toni. To pa je že težak argument v prid trditvi o dokaj majhni porabi. Tudi zato, ker se jo da s pazljivo vožnjo spustiti pod deset litrov plinskega olja na sto prevoženih kilometrov.

In pri tem se bodo dobro počutili tudi voznik in potniki, kajti Allroad je v notranjosti pravi Audi. To ima svoje dobre strani, recimo udobne sedeže, odlično ergonomijo, primerno izbiro materialov in nasploh počutje, primerno avtomobilu s takšno ceno. Ima pa tudi eno pomanjkljivost: vsi tisti, ki bi si terence ali njim podobne avtomobile želeli tudi zaradi višjega sedenja in boljšega razgleda, ki ga vozniku zagotavljajo tovrstni avtomobili, se boste pri Allroadu za to obrišali pod nosom. Sedi se limuzinsko nizko, zaradi visokih bokov je lahko občutek včasih celo malenkost utesnjujoč - ali pa športen, odvisno pač od tega, kako na te stvari gledate.

Dizelski Allroad skupaj z voznikom tehta skoraj dve toni.

In ker je Allroad kombi, je prostora dovolj tudi na zadnjih sedežih in v prtljagini (je pa res, da ga pri prostorninskih litrih konkurenca prekaša). Temu bi lahko rekli pika na i. Ne le, da lahko z Allroadom privedete kamorkoli hočete, če so seveda misli v vaši glavi vsaj približno urejene, temveč lahko tja odpeljete še vso družino (ali nekaj prijateljev).

Dušan Lukič

Tehnični podatki

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-90° - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 78,3 × 86,4 mm - gibna prostornina 2496 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 132 kW (180 KM) pri 4000/min - največji navor 370 Nm pri 1500-2500/min - ročična gred v 4 ležajih - 2 × 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronsko vodena razdelilna črpalka za vbrizg (Bosch VP44 S.3.5) - turbinski polnilnik na izpušne pline s spremeljivo geometrijo vodilnih lopatic, nadtlak polnilnega zraka 1,2 bar - hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 8,0 l - motorno olje 6,0 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,665; II. 1,999; III. 1,407; IV. 1,000; V. 0,742; vzvratna 4,096 - diferencial 2,909 - gume 225/55 R 17 W (Pirelli P6 Allroad)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, dvojna prečna vodila spodaj in zgoraj, vzmetne noge z zračnimi vzmetmi, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge z zračnimi vzmetmi, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBV - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4810 mm - širina 1852 mm - višina 1526-1592 mm - medosna razdalja 2757 mm - kolotek spredaj 1574 mm - zadaj 1585 mm - rajdni krog 11,7 m - **notranje:** dolžina 1700 mm - širina 1490/1450 mm - višina 950-990/970 mm - vzdolžnica 850-1080/930-690 mm - prtljažnik (normno) 455-1590 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1825 kg - dovoljena skupna masa 2455 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2300 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 13,4/7,5/9,6 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE			
Pospeshi:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	4,9 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	7,5 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	10,7 s	60	57,1 km/h
0-120 km/h:	16,0 s	80	75,8 km/h
0-140 km/h:	22,4 s	100	95,7 km/h
0-160 km/h:	32,4 s	120	114,7 km/h
1000 m z mesta:	32,7 s	140	132,9 km/h
		160	151,4 km/h

Največja hitrost:

202 km/h (V. prestava)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna.

Zavorna pot:

od 150 km/h: 85,0 m
od 100 km/h: 37,3 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 12,7 l/100 km
Najmanjše povprečje 9,9 l/100 km

Truš v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okolišne meritve
50 km/h	56	54	54	T = 17 °C
100 km/h	64	62	61	p = 1002 mbar
150 km/h		68	67	rel. vl. = 67 %
200 km/h			72	
Prosti tek			44	

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Audi Allroad ni terenec, čeprav se znajde tudi na terenu. Tudi klasična potovalna limuzina ni, čeprav mu gredo dolge poti odlično izpod koles. Je kompromis, ki vam da vedeti, da lahko izpolni večino želja, če jih seveda imate.

- motor - poraba - lega na cesti - ergonomija - videz	- masa - velikost prtljagini - cena
---	---

CENA: 12.203.455 SIT (Porsche Slovenija)