

Diskretna, vendar temeljita prenova

Čeprav je marsikdo pričakoval, da bo vsaj z novim A4 drugače kot z večino Audijevih modelov, je tudi štirico doletela le bežna oblikovna prenova. Je pa zato novo vse drugo.





IZ OČI V OČI

Sebastijan Plevnjak

»Želel sem si preizkusiti ves spekter novih asistenčnih sistemov in tehnoloških rešitev, ki jih sedaj ponujajo v novi štirici, a sem ostal »na suhem«, saj je bil testni avto zaradi poslovnega paketa opreme večinoma brez teh »bombončkova«. A vseeno je bil vtis popravljen zahvaljujoč izjemni voznosti, odličnem motorju in obilici prostora za moje dolge noge. Še dobro da so tako dolge, saj še zmeraj niso odpravili (pre) dolgega hoda sklopke.«

»To seveda ne pomeni, da je oblika ostala povsem enaka predhodniku. Navsezadnje se novi Audi A4 ponaša z izjemnim količnikom zračnega upora, ki znaša 0,26, pri modelu Ultra pa kar 0,23. Nekaj je tudi vidnih razlik, najbolj opazni so nova in večja maska pa seveda luči, tako prednja žarometna kot zadnji luči. Iz Audija so se poslovile halogenske žarnice, že v osnovni opremi zdaj novi A4 ponuja biksenske žaromete, doplačilno pa seveda diodne in tudi tiste, ki cesto osvetljujejo sami, torej matricne LED-žaromete.

Zgolj poznavalci bodo opazili tudi nova aluminijasta platišča, ki so v odvisnosti motorja in opreme lahko velika od 16 do 19 palcev. Čeprav je bil testni Audi A4 obut v 17-palčna, so se zdela vseeno majhna, kar seveda pomeni, da so pri Audiju močno zarezali v blatnike in naredili prostor za večja platišča, ki se tako avtomobilu bolje podajajo.

Novi Audi A4 se ponaša z izjemnim količnikom zračnega upora, ki znaša 0,26, pri modelu Ultra pa kar 0,23.

No, tudi sicer je z opremo nekako tako kot doslej: spisek serijske opreme je sicer dolg, a za zadovoljitev marsikaterega voznika bo treba poseči po dodatni opremi. Ta je resnično bogata in kupec si lahko omisli skoraj vse, kar trenutno pri Audiju ponujajo. Tako je bilo tudi s testnim avtomobilom, katerega končna cena je bila zaradi dodatne opreme višja za skoraj okroglih deset tisoč evrov. A že bežen pogled na cenik razkrije, da zgolj mistično črna barva zahteva več kot tisoč evrov doplačila, natanko 1.500 evrov prednja LED-žarometna, komfortna triobmočna klimatska naprava nekaj manj kot tisoč evrov in navigacija, povezava z mobilnim telefonom in predal za brezžično polnje-

nje mobilnega telefona pa več kot štiri tisoč evrov. Teško je sicer reči, da lahko voznik brez omenjenega povsem shaja, a dejstvo je, da se lahko ob premišljeni izbiri opreme precej prihrani ali pa izbere kaj povsem drugega iz dolgega spiska opreme.

Vendar novi Audi A4 bolj kot z zunanjo podobo prepira z notranjostjo. Pri tej splošni ni tako zelo pomembno, kako bogato je opremljena, saj že osnovna razkriva oblikovne linije, ki privlačijo še tako zahtevnega kupca. Merilniki, tudi tisti osnovni, torej brez Audijevega virtualnega kokpita (ki prinaša povsem digitalne merilnike in navigacijo pred oči voznika), so odlično pregledni, elegantno obdelani in

pravzaprav, če je le v sredini izbran barvni zaslon za prikazovanje podatkov potovalnega računalnika, nikakor ne delujejo kot osnovna izbira. Lepo je obdelana celotna armaturna plošča (v testnem avtu tudi na račun dekorativnih elementov iz aluminija), in čeprav prinaša sredinska konzola kar nekaj gumbov, so ti logično razporejeni in predvsem na doseg voznikove desne roke. Ko se jih voznik privadi, z njimi rokuje v miže, a za vsak slučaj so v temi prav vsi elegantno osvetljeni.

Ker je bila ob oznaki testnega avtomobila zapisana tudi beseda Sport, je bil testni avto opremljen tudi s športnim tri-

krakim volanskim obročem, ki je spodaj vodoravno odrezan. Že zaradi svoje debeline lepo sede v roki, na spodnji ravni del pa se mora voznik pač privaditi. A pri Audiju pravijo, da poudari športni karakter avtomobila. Pa naj jim bo. Športna stala bila tudi prednja sedeža, na katerih se dobro sedi, ponujata tudi zadosti bočnega oprijema, predvsem višjim voznikom omogočata podaljšanje sedalne površine. V novem Audiju A4 je dobro poskrbljeno tudi za potnike na zadnjih sedežih. Čeprav je novi A4 od predhodnika zgolj malenkost daljši, je prostora za noge potnikov na zadnji klopi občutno več, s tem

pa je A4 povsem spodoben avto za prevoz štirih odraslih oseb, kar je bilo doslej skoraj nemogoče, vsaj na daljše razdalje ne.

Največji plus novinca so zagotovo motorji in njegovo podvozje. Prav vsi so v primerjavi s predhodnimi prenovljeni in močnejši. Tako zdaj vstopni dizelski dvolitrski TDI ponuja 150 'konj', ki poskrbi, da je avto povsem dovolj dinamičen za vsakdanjo uporabo. Pri tem navdušijo mirno in tiho delovanje motorja oziroma predvsem nadpovprečna zvočna zaščita potniške kabine, zaradi katere se motorja v kabini med umirjeno vožnjo skoraj





ne sliši. Pa tudi speljevanje z mrzlim motorjem je precej tišje kot v predhodniku. Zaradi že omenjenega paketa Sport je bil testni avto opremljen tudi z dinamičnim podvozjem, ki je še izdatno pripomoglo k ugaljeni in na željo voznika tudi hitri vožnji. V nasprotju z marsikaterim avtomobilom podvozje ni bilo pretrdo, zato je

Z umirjeno vožnjo (tako kot je naša na normnem krogu) je lahko poraba goriva precej nižja od petih litrov za sto prevoženih kilometrov.

bila tudi počasna in umirjena vožnja povsem udobna. TDi s 150 'konji' poskrbi, da Audi A4 z mesta do 100 kilometrov na uro pospeši v nekaj manj kot devetih sekundah. Podatek sicer ni nič posebnega, sploh ker je bil na naših meritvah daljši še za skoraj pol sekunde. A v opravičilo avtomobilu oziroma motorju je lahko dejstvo, da je bil avto še povsem nov, z zgolj nekaj več kot tisoč prevoženimi kilometri, zaradi česar motor še ni bil povsem utečen. Nikakor pa se ne moremo zmrdovali nad največjo hitrostjo, 221 kilometrov na uro je več kot dovolj, seveda pa je bistvo tega

motorja poraba goriva. Z zmerno vožnjo se ta giblje med petimi in šestimi litri za sto prevoženih kilometrov, če pa je vožnja umirjena (tako kot je naša na normnem krogu), pa je lahko poraba goriva tudi precej nižja od petih litrov za sto prevoženih kilometrov.

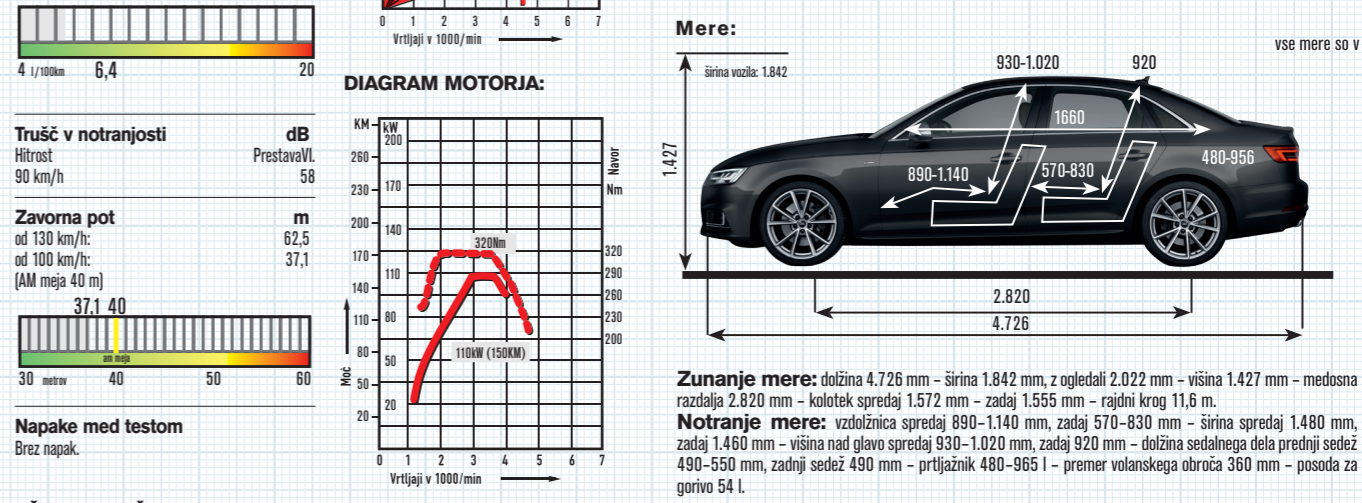
Gledano v celoti, je Audi A4 resda sicer le diskretno prenovljen, a po drugi strani prinaša nekatere novosti in spremembe, ki ga brez težav uvrščajo v sam vrh med konkurenti. Navsezadnje izstopajoča

KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva (mitično črna)	1.120
Večfunkcijski 3-kraki usnjeni volan z ravnim spodnjim robom	330
Sredinski naslon za roke spredaj	190
Parkirni sistem spredaj in zadaj	980
Tempomat	380
Komfortna samodejna klimatska naprava	862
Voznikov informacijski sistem z barvnim zaslonom	320
Posoda za AdBlue	60
Audi Connect	390
Audi Smartphone Interface	380
Predal za telefon z brezžičnim polnjenjem	430
MMI navigacija	1.860
LED žarometi in zadnja LED osvetlitev	1.500
Vzglavnika z nastavljivim nagibom spredaj	160

TABELA KONKURENCE	Audi A4 2,0 TDI Basis	BMW 318d	Ford Mondeo 2,0 TDCi Trend	Mercedes-Benz C 200d	Opel Insignia 1,6 CDTI Edition	VW Passat 2,0 TDI BMT Comfortline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.968	1.995	1.997	1.598	1.598	1.968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 3.250-4.200	110/150 pri 4.000	110/150 pri 3.750	100/136 pri 3.800	100/136 pri 3.500-4.000	110/150 pri 3.500-4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 1.500-3.250	320 pri 1.500-3.000	350 pri 1.750-2.750	300 pri 1.500-3.000	320 pri 2.000	340 pri 1.750-3.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.726 × 1.842 × 1.427	4.633 × 1.811 × 1.429	4.870 × 1.850 × 1.480	4.685 × 1.8108 × 1.440	4.842 × 1.858 × 1.498	4.767 × 1.832 × 1.456
največja hitrost (km/h)	221	215	215	218	210	220
pospešek 0-100 km/h (s)	8,9	8,6	9,3	9,7	10,9	8,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,0	4,0	4,4	3,9	3,9-4,1	4,1-4,0
izpusti CO ₂ (g/km)	104	106	115	99	104-109	109-106
cena osnovnega modela (evri)	35.900	36.400	27.960	34.854	24.410	27.132

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

TEHNIČNI PODATKI		Garancija:		STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):	
CENA	[Porsche Slovenija, d. o. o.]	2 leti splošne garancije, neomejena mobilna garancija, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.	redni servisi, delo, material:	2.060	triglav kasko zavarovanje (+B.K), AO, AD+:
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	37.780 EUR		gorivo	5.231	
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	47.640 EUR		gume*:	1.524	
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	47.640 EUR		izguba vrednosti po 5 letih:	15.277	Skupaj:
Moč:	110 kW (150 KM)	Predvideni redni servisi:	obvezno zavarovanje AO:	2.775	35.287
Pospešek:	9,3 s	Servisni interval na 15.000 km ali dve leti.			Strošek za prevoženi km:
Največja hitrost:	221 km/h				0,35 evrov/km
Normna poraba:	4,7 l/100 km				



UŽITEK V VOŽNJI:

Teško bi zapisali, da lahko osnovni dvolitrski turbodizelski motor poskrbi za omembe vreden užitek v vožnji. A po drugi strani je prav neverjetno, kako dobro zvočno zaščitena je potniška kabina. In tudi to prinaša svoj čar.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

OCENA	
Zunanost (15)	14
Notranost (125)	103
Motor, pogon, podvozje (65)	59
Vozne lastnosti (70)	63
Zmogljivosti (35)	29
Varnost (45)	42
Gospodarnost (65)	52
Skupaj	362

OCENA avto-magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO	
▲	poraba goriva
▲	zvočna izolacija potniške kabine
▲	počutje v notranjosti
▲	kakovostna izdelava
▼	pospešek z mesta
▼	drage (metalne) barve karoserije

Bolj kot z zunanjo podobo novi Audi A4 prepiča z notranjostjo.

oblika ni vse, za marsikoga so veliko bolj pomembni udobje, varčnost in oprema. Novi Audi A4 je dobro založen z obilico varnostno-asistenčnih sistemov, vse pa je odvisno od kupca oziroma debeline njegove denarnice. ◀◀