



Test: AUDI AVANT S4 4.2

Ko B reče A, A reče B. Beemvejev A je bil lansko jesen M5 touring, Audijev B pa, tik zatem, avant S4 4.2. Bavarskemu aksiomu ni mogoče ugovarjati in življenje teče dalje.



Prirojena eleganca: lahka platišča, široke gume, izbočeni blatniki, natančni karoserijski spoji



Večplastnost: zadnja vrata, roleta, dvojno prtljajno dno



Pritajena oznaka: S4 na nosu (in na zadku)



Brezhibnost: lepo je, če nič ne manjka

Audi avant S4 4.2 ima pri lastni hiši dvojno vlogo: da je najzmogljivejša izpeljanka audija 100 in obenem najmenitnejši avant, torej kombi te znamke. To seveda ni nikakršen poltovornjak, temveč do potankosti natančno izdelano vozilo, ki je kombi zgolj po obliki. Po svoji duši je ta audi športna kombi-limuzina, ki vabi kupce dosti bolj s prostornino v motorju kot pa s prostornino v prtljajniku.

Oznaki S4 in 4.2 sta sicer skromno majhni in od daleč stežka opazni, ampak gume 245/70 ZR 17 pod razširjenimi blatniki, močno znižano podvozje (še za 25 milimetrov bolj kot pri različici S4 s petvaljnim turbo-motorjem) in ce-

lostno podobo tega vozila opazi tudi manj večše "avtomobilsko" oko. Barvna skladnost skrbi za končno eleganco, prefinjena notranjost, pri testnem avtu večidel odeta v usnje pa še obloge iz karbonskih vlaken, pa za ekskluzivnost višjega potovalnega razreda.

Design je morebiti rahlo tog, ampak "deluje". Nosu uspeva prikrivati lastno dolžino, boka sta umirjeno visoka ter vzporedna z dolgo streho in zadek je zmes obojega: upanja na velik prostor v njem in oblosti zoper dolgočasje podobnih oblik; podčrtano z rdečim, ki so v tem primeru zadnje luči, spete z odbojnimi stekli.

VPRAŠANJE





Velike številke: V8, 4,2 litra, 32 ventilov, 280 KM, 400 Nm

Zadnja vrata so velika in se odprta - vzpnejo visoko v nebo. Odpeto roletu pod njimi je treba odriniti. Prostor pod njo je manjši, kot ste morebiti mislili, da bo, ampak dno je dvodelno: zaradi plitke kadi, prikladne za tanke, a znečkljive ali drobljive predmete, in seveda "bazen" z enako zajetnim rezervnim kolesom kot so preostala štiri, pričvrščena na avtomobil. Seveda je zadnja klopa deljivo zložljiva, premore pa tudi zgolj odprtino za dolge in ozke tovore, torej tragedija s prtljažniško prostornino - glede na avant - ni tolikšna kot morda domnevate, da je.

Kajti, šteje tudi prostornost drugje v vozilu. Zadnja klopa je pov-

To pa je mrcina! Ko vključiš motor in dodaš plin, se zdi, da boš poletel. In res poletiš. Sploh ne veš, kako in kdaj. Tako varen se zdi ta avtomobil! Celo njegov dolg trup ga ne pokvari in z lepo zaobljenim zadkom ostaja simpatičen. To je res čudovit avto za "dolgo-progaše".



Saša

sem limuzinska, široka za tri, tudi odrasle ljudi, in z dovoljšnjim kolenskim udobjem, da so vožnje lahko dolge. Prednja sedeža sta sploh poglavje zase. Morebiti bi blago bolje "prijemalo" od usnja, ampak njuna oblika, že zdaj ne dopušča telesnih premikov. Obrobe ob straneh in podaljšljivi sedalni površini omogočata brezhibna sedenje in počutje.

Ali pa volanski obroč: ta je po obliki, po izdelavi in po prijemu zanesljivo med najboljšimi, kar jih je moč najti v serijskih vozilih, če pa med naglimi, ampak zares zelo naglimi vijugarji rahlo zamuja, to ni več stvar obroča ampak servoojačevalnika v volanskem

mehanizmu; a tudi teže celotnega avta, predvsem pa njegovega nosu.

Šipam in ogledalom streže elektrika, greje in zračenje je klasično (ampak brezhibno deluje), klasični pa so tudi merilniki, sedem jih je (od leve: za temperaturo hladilne tekočine, za motorne vrtljaje, za hitrost vozila, za gorivo, za čas, za temperaturo olja in za oljni tlak), z eno samo napako: da so številke zarisane na beli podlagi in da so rdeče osvetljene. Priznam: še pred leti, pri prvem audiju S2 se mi je takšna armaturna plošča zdela silno imenitna. Zdaj vem, da je slabo vidna, čeprav mi zdravnik zatrjuje, da vidim enako dobro kot prej.

Največ uporabne prostornine je prav zares v nosu: motor V8 ima dolge gibe batov (93 milimetrov) in 4172 kubikov. Ob tem pa navor, ki med 1000 in 6000 vrtljaji v minuti, nikoli ne upadne pod 300 Nm, pač pa pri 4000/min doseže svoj višek 400 Nm, največjo moč 206 kW oziroma 280 KM pa pri 5800 vrtljajih v minuti. Rdeče polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6400 (tam smo pretikali tudi med meritvami zmogljivosti), ampak motor s po dvema odmičnima gredema v vsaki lahki glavi in z 32 ventili, pa brez turbinskega polnilnika, se zlahka zavrti čez to številko, dokler ga elektronika na zavaruje pred uničenjem.

Ampak z motorjem zgodbe o pogonu še ni konec. Avant S4 4.2 ima šeststopenjski menjalnik, čeprav ob tolikšni motorni prožnosti ni čisto jasno, zakaj. Peta prestava je zmeri, šesta pa že zelo očitni "overdrive", čeprav je res, da je šesta prestava namenjena tudi največji hitrosti vozila. No, ta bi bila seveda znatno večja od dosežene, če je tovarne ne bi elektronsko omejile.

Z motorjem zgodbe o pogonu še ni konec.

Eno z drugim: najboljši audi izmed vseh avantov streže z brezhibnim menjalnikom, z odličnimi zavorami, z natančnostjo pri vsaki nadobnosti posebej in, to je že skoraj samoumevno, s stalnim štirikolesnim pogonom quattro. Ta mu - družno s čvrstim in temeljito vodenim podvozjem ter z že omenjenimi gumami - zagotavlja izjemno zanesljivost pri legi, skoraj ne glede na vrsto in kakovost vozišča pod kolesi. Je pa res: s trdoto vzmetenja in blaženja so športnosti navkljub - pretiravali. Tako so sunki na volanu v tem avtu nekaj običajnega pa tudi stresanje teles na sedežih predvsem na kratkih cestnih gubah zmaliči avantovsko-limuzinske lastnosti. Hitrosti, v zvezi z zanesljivo lego, pa je takšno podvozje samo v prid.



Če se vprašanje prostornine pri kombiju razredči skoraj zgolj le na motor (in njegove končne zmogljivosti) je že vnaprej jasno: cilj audija avanta S4 4.2 ni prevoznost tovara, temveč uživanje vožnje na račun pogonskega sistema vozila. Motor V8 v nosu, pogon quattro med kolesi in ime audi, četudi avant, pa znajo to ponudbo odlično zaokrožiti. Verjemite mi, da je tako.

**Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

PROSTORNINE



Tehnični podatki

Motor: osemvaljni - štiriklatni - V 90° - nameščen spredaj vzdolžno - vrtilna in gib 84,5 x 93,0 mm - gibanja prostornina 4172 kubikov - kompresija 10,6:1 - največja moč 206 kW (280 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata 18,0 m/s - specifična moč 49,4 kW (67,1 KM)/liter - največji navor 400 Nm pri 4000/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 x 2 odmični gredi v glavah (zobati jermen/veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motoronic M 2.4) - vodno hlajenje, 8,5 litra - motorno olje 7,5 litra - akumulator 12 V, 64 Ah - alternator 1540 W - uravnavana izpušna katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolturna suha sklopka - šeststopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,500; II, 1,889; III, 1,231; IV, 0,967; V, 0,806; VI, 0,684; vzvratna 3,455; diferencial 4,111 - sredinski diferencial torsen, zadnji diferencial z ročno vključljivo zoporo - platišča (lestni avto) 8J x 17 - gume 245/40 ZR 17 (dunlop), katalni obseg 1,90 m - hitrost vozila pri 1000/min v VI. prestavi: 40,5 km/h

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija s pomožnimi okvirji - spredaj in zadaj posamične obese - spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj enojna in trikotna prečna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, štirikrat kolturne, spredaj notranje hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi ročica med sedežema - volan z zobato levitjo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, procenter

Mere, zunanje: dolžina 4790 mm - širina 1804 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2692 mm - kolotek spredaj 1563 mm, zadaj 1528 mm - rojni krog 11,4 m - najmanjša razdalja od tal 78 mm - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1760 mm - širina (komolci) spredaj 1460 mm, zadaj 1470 mm - višina (nad sedežem) spredaj 950 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica (prednji sedež) 1130-960 mm, zadnja klop 700-870 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (nominal) 390/630/1310 litrov - posoda za gorivo 80 litrov

Teže: prazna vozila 1730 kg - dovoljena skupna teža 2280 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 247 km/h - pospešek 0 - 100 km/h: 6,6 s - poraba goriva (ECE): 9,3/11,3/18,9 litra neosvícenega bencina na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
248 km/h (VI. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	3,3 s
0 - 80 km/h	4,5 s
0 - 100 km/h	6,8 s
0 - 120 km/h	9,4 s
0 - 140 km/h	12,3 s
0 - 160 km/h	16,8 s
0 - 180 km/h	22,0 s
0 - 200 km/h	30,3 s

1000 m z mesta:
30,1 (199 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
31,6 s (182 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):
36,6 s (168 km/h)

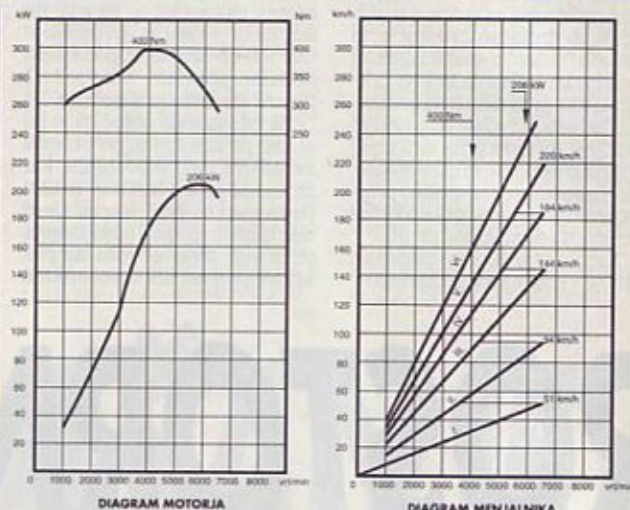
Zavorna pot:

od 150 km/h	92,0 m
od 100 km/h	39,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	57,3
80	77,1
100	97,6
120	117,4

Poraba goriva
testno povprečje:
17,4 litra/100 km



Hvalimo

- prestižen videz
- oprema in počutje
- motor in zmogljivosti
- pogon in lega na cesti
- varnost in končna obdelava

Grajammo

- težak nos vozila
- vidnost merilnikov
- trdo vzmetenje
- razmeroma majhen prtljažnik (avant!)

Cena

DEM 73.219 + 52,6 odstotkov tolarskih dajatev (AC Union Ljubljana)

Končna ocena

Audi avant S4 4.2 združuje tisto vrsto tehnologije in tehnike, ki je avtomobilu zgolj v prid. Njegovi aduti so motor, prenos moči, lega na cesti in celotne zmogljivosti vozila. Čeravno so na svetu tudi prostornejši in glede vzmetenja udobnejši kombiji, je športnost tega audija, v kombinaciji z vsem ostalim, odločujoča: ta audi sodi ta hip med najboljše avtomobile na svetu.