

Audi; Quattro! Hybrid?

Časi se spreminjajo, Audijev prvi hibridni pogon pa najdete v terencu, ne v osebni avtomobilu.

► Toda treba je vedeti, da je hibridni pogon v avtomobilu tudi zato, da lahko zmogljivost avtomobila ob boljši gospodarnosti z gorivom ostane podobna, kot je tista pri večjem bencinskem motorju. Prav takšen je tudi Audijev Q5 Hybrid Quattro. Zmogljiv (največ celo 245 'konj' sistemske moči), seveda s štirikolesnim pogonom, a z razmeroma majhno porabo.

Audi je za svoj hibridni pohod zasnoval zanimivo kombinacijo: bencinski turbo štirivaljni dopolnjuje elektromotor (40 kW in 210 Nm), ki je nameščen v isto ohišje kot osemstopenjski samodejni menjalnik, moč pa gre nato prek sredinskega diferenciala na vsa štiri kolesa. Za priklop elektromotorja skrbi kar sklopka

med njim in bencinskim motorjem. Akumulator za shranjevanje elektrike je tokrat prvič litij-ionski, ki je spravljen pod dnom prtljažnika in ostaja takšen, kot je pri običajnem Q5, le da za shranjevanje dodatne prtljage ni predala pod prtljažnim dnom, ki sicer skrbi, da tudi ob zlaganju zadnje klopi ostane v povečanem prtljažniku ravno dno. Dodaten, kar velik prostor ob akumulatorju v zadku zaseda še poseben hladilni element, ki skrbi, da je ta ves čas na pravi delovni temperaturi. Sploh je treba še pripomniti, da so se Audijevi konstruktorji zelo posvetili zagotavljanju tega, da vsi za avtomobilsko delovanje življenjsko pomembni deli ves čas delujejo na primerni temperaturi, zato v motornem prostoru najdemo še hladilni

sistem za elektroniko ter tudi vodno hlajenje elektromotorja.

Audi zagotavlja, da se v enem od načinov vožnje, električnem, ki ga izberemo s pritiskom na gumb v sredinski konzoli, lahko vozimo tudi zgolj z električnim pogonom, a ta je mogoč le nekaj kilometrov. Pri mestni vožnji z največ 60 km/h je bil doseg takšne vožnje v naših preizkusih največ 1,3 kilometra (pri povprečju 34 km/h), nekaj manj, kot sicer obljublja tovarna. Podobno je tudi z našimi rezultati porabe: ob trudu dosegati najmanjšo, a še vedno sodelovati v mestnem prometnem toku, je ta znašala okoli 6,3 litra na 100 kilometrov, siceršnje povprečje pa je znašalo 3,2 litra več. Ob daljši avtocestni vožnji (omejeni z največjo hitrostjo 130





TEHNIČNI PODATKI

NAŠE MERITVE
T = 15 °C / p = 1.010 mbar / rel. vl. = 41 % / Stanje kilometrske številke: 3128 km

Vozne lastnosti
Pospeški s
0-100 km/h: 7,1
402 m z mesta: 15,1 (145 km/h)

Prožnost

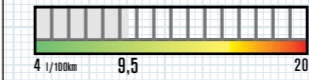
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

225 km/h
(VII. in VIII. prestava)

Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje 6,3
največje povprečje 12,2
skupno testno povprečje 9,5

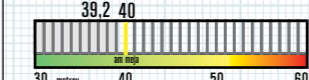


Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.
50 km/h	54	53	52			
90 km/h		60	59	58	57	
130 km/h			63	62	61	61
Prosti tek						22

Zavoma pot m

od 100 km/h: 39,2
(AM meja 40 m)



Napake med testom

brez napak

CENA: (Persche Slovenija d.o.o.)
Osnovni model: 59.500 EUR
Moč: 155 kW (211 KM) + 40 kW (54 KM)
Pospešek: 7,1 s
Največja hitrost: 225 km/h
Povprečna poraba: 9,5 l/100 km

DIAGRAM MOTORJA:



TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 1.984 cm³ - največja moč 155 kW (211 KM) pri 4.300-6.000/min - največji navor 350 Nm pri 1.500-4.200/min.
Elektromotor: stalni magnet - enosmerni tok - nazivna napetost 266 V - največja moč 40 kW (54 KM), največji navor 210 Nm.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 8-stopenjski samodejni menjalnik - gume 235/55 R 19 V (Continental ContiSportContact)
Voz in obese: terenska kombibiluzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, prečni vodilji, posevni vodilji, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, ABS - rajdni krog 11,6 m - posoda za gorivo 72 l.

Mase: prazno vozilo 1.910 kg - dovoljena skupna masa 2.490 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,1 s - poraba goriva (ECE) 6,6/7,1/6,9 l/100 km, izpust CO₂ 159 g/km.

Končna ocena

Gre za zasnovano vrhunškega izdelka, in le če ga razumemo tako, bo sprejemljivo tudi to, koliko moramo nameniti za njegov nakup.

Mase: prazno vozilo 1.910 kg - dovoljena skupna masa 2.490 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,1 s - poraba goriva (ECE) 6,6/7,1/6,9 l/100 km, izpust CO₂ 159 g/km.

Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l);
1 × letalski kovček (36 l);
2 × kovček (68,5 l);



km/h) pa je zmogljiv štirivaljni 'pokuril' nekaj več kot 10 litrov na 100 kilometrov.

Morebiti se bo to komu zdelo za avtomobil s hibridnim pogonom veliko, a je treba upoštevati, da je masa tega Q5 slabi dve toni. Audijevim konstruktorjem je uspelo zmanjšati nekaj deset kilogramov mase v primerjavi z edinim pravim

tekmečem, Lexusom RX 400h, sploh če upoštevamo, da pri slednjem avtomobila ne obremenjujejo kardanska gred in obe polgredi zadnjega pogona, ker je ta pri Lexusovem hibridu zgolj električni. Najbrž imajo zasluge za to lažji litij-ionski akumulatorji, pa verjetno tudi nekateri deli karoserije iz aluminija (prtljažna vrata in motorni pokrov).

Kdor si pri Q5 želi predvsem gospodarnosti z gorivom, se bo verjetno raje odločil za različico s turbodizelskim motorjem. Q5 Hybrid Quattro pa bo zadovoljil predvsem tiste, ki si želijo dovolj zmogljiv in poskočen avtomobil. 245 'konj' sistemske moči in kar 480 Nm skupnega navora sicer deluje le občasno, ko jo zares potrebujemo, in tedaj se zdi, da avtomobil zares kar švigne, ko pritisnemo na stopalko za plin. Vendar pa - kot sem omenil že prej - elektriko iz akumulatorja kar hitro porabimo in potem nam spet ostane bencinski motor s 155 kilovati. Tudi nad njegovo močjo se ne moremo pritoževati



HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljiv motor
- ▲ dobra serijska oprema
- ▲ odlična kakovost izdelave
- ▲ prostornost in udobje
- ▲ visoka cena preizkušene avtomobila
- ▲ zgolj vhod AUX in dve mesti za spominske kartice

in poskočnost je še vedno zagotovljena.

To lahko tudi dobro izkoristimo za uživanje v vožnji, predvsem ovinki ne delajo težav. Stalni štirikolesni pogon zagotavlja občutek, kot da smo na tračnicah, še posebno v primeru, da je cestna podlaga mokra. Audi se pri tem tudi ni spuščal v kompromise s kakšnimi bolj za varčno

vožnjo narejenimi gumami, 19-palčne Bridgestone so kar ustrezale. Prav kombinacija velikih koles (z nenavadno oblikovanimi serijskimi aluminijastimi platišči) in precej trdega, seveda bolj športnega vzmetenja je tudi edina zadeva, ki bi lahko bila vredna resne pripombe bolj k udobju usmerjenega voznika. Slovenske

ceste vse pogosteje postajajo že kar katastrofalno luknjaste, kar seveda vpliva na počutje potujočih v Audiju.

Počutje v kabini namreč sama po sebi odlično opremljena in tudi natančno izdelana kabina le še stopnjuje, od električne pomoči nastavitve prednjih sedežev do okusnih sedežnih prevlek. Podobno velja tudi za napravo MMI z navigacijskim paketom (v serijski ceni pri hibridni različici). Podatki pri navigacijski napravi so tudi za Slovenijo posodobljeni, navezava mobilnega telefona prek vmesnika bluetooth preprosta in učinkovita. Zdi se tudi, da je celotno upravljanje MMI, ki je seveda dokaj zmogljiv računalnik, s sredinskim in dopolnilnimi gumbi v sredinski konzoli pod menjalniško ročico skoraj idealno in precej intuitivno, čeprav mora voznik, vsaj dokler se nanje ne privadi, kar prevečkrat umikati pogled s ceste ...

Audijev prvi hibridni terenec je pravzaprav zelo dobro uspel. Jasno je, da z njim na našem trgu ne bodo želi velikega uspeha (a to velja za vse hibridne avtomobile do zdaj). Pri Audiju so s Q5 Hybridom Quattro ponudili alternativno ponudbo za tiste, ki se jim zdi, da potrebujejo nekaj več. Tudi zato, ker je z njim mogoče priti tja, kjer je dovoljen le električni pogon! ◀◀

Gre za zasnovano vrhunškega izdelka, in le če ga razumemo tako, bo sprejemljivo tudi to, koliko moramo nameniti za njegov nakup.

