

TEST - AUDI RS4


Jedrska elektrarna? Spoštujem jo, a se je ne bojim.

Audi RS4? Spoštujem ga, a se ga tudi bojim. Zgodba je po svoje nesrečna: ko je A4 dejansko že končal poslanstvo v prodajnih salonih novih avtomobilov, so iz Ingolstadta poslali na trg RS4, odlično različico modela, ki je že star.

FOTO: UROŠ POTOČNIK

Hm, gospodje, ekskluzivnost tega avtomobila sili v optimizem! In poreklo zagotavlja, da se Eres Štirici leta ne poznajo.

Skoraj prepričan sem, da marsikateri lastnik tega avtomobila ne bo nikoli vedel, kaj kroti. RS4 zmore 280 kilovatov oziroma 380 konjskih moči, to pa je že na (spodnjem) robu Ferrarijev in krepko več, kot lahko ponudi marsikateri Porsche. RS4 ima potem še odličen štirikoles-



ni pogon in vsemu prirejeno podvozje. Si lahko mislite, kje so fizikalne meje tega avtomobila?

RS4 je sicer cenejši od Ferrarijev in od marsikaterega Porscheja, ampak je hkrati tudi presneto drag Audi; le še nekaj je dražjih. In ravno to dvojje, se pravi, da je Audi in da je hudičevo drag, mu bo (ali bolje: mu je že)

ustvarilo tak sloves, da se ljudem ob pogledu nanj cedijo sline. No, da je svet zgrajen nepravilno, pove tudi dejstvo, da bo takle RS4 imelo le nekaj odstotkov tistih, ki si ga želijo.

Moč in tehnika omogočata temu Audiju vrhunske zmogljivosti. Moč: za hitrost. In tehnika: za odiranje fizikalnih mej

tudi tam, kjer si je to že težko predstavljati. Ni težko sesti v RS4 in ga pognati do 250 kilometrov na uro; to si je treba le drzniti. Veliko veliko teže je RS4 zapeljati pri kakih 150 kilometrih na uro v spolzek ovinek tako, da si za še dodatne kilometre na uro pomagate z drsenjem celotnega avtomobila, z odločnim

pritiskom na stopalko plina, potem z rahlim, nadzorovanim odvezemanjem in dodajanjem plina, da malce z volanskim obročem, malce pa z oddrsavanjem zadka krmilite avtomobil skozi ovinek. Če le za malenkost pogršite: z bogom 16 milijonov tolarjev in dober dan zavarovalnice. Najmanj to.

RS4 je hudič! Že tradicionalno težak nos (kot pri večini Audijev) bo na dobrem asfaltu v breme; avtomobil bo silil prek prednjih koles, zadnja ne bodo hotela oddrsniti (dober oprijem), volana bo »zmanjkalo«, pritisk na stopalko plina bo stvari le poslabšal in videti bo, kot da je porabljenih 16 milijončkov na

pačno investiranih. Ampak! Na dobri podlagi je (skoraj) vsak avtomobil lahko hiter. RS4 se dokazuje drugod, tam, kjer stik med gumo in podlago počasi pričanja slabeti; bolj ko slabi, več lahko RS4 ponudi.

Kdor ve, da zna, bo prav v takšnih primerih izklopil serijski ESP, ampak natanko takrat velja

vso, prav vso pozornost posvetiti vožnji. Nič klepetanja, nič polaganja roke dami na razgaljena kolena. Sicer pa: ne jemljite da-

RS4 je tako varen, da je e ne-

Zadek: A4 Avant



me v takšnem primeru s seboj; impresionirajte jo kako drugače. Recimo s cvetjem.

Torej: RS4, spolzek asfalt, makadam in velike hitrosti. Stodototna pozornost na cesti. Volan: natančen, neposreden. Menjalnik: uh, Audi, tu bo treba še precej razvoja; počasen, neodločni gibi. Dobro je vedeti, da vas v kritičnih trenutkih ne zmede. Stopalke: za moj okus so predač, čeprav sedim blizu armaturni plošči. In sklopka ni le športno, ampak kar dirkaško trda. Dobro je vedeti!

Naprej! Sedeži: odlični oprijem, prijetno usnje. Ko avtomobil

bil stoji, velja pogledati njihove detajle, pa ne številnih možnosti električne in ročne nastavitve (tudi dolžina sedalnega dela), ampak štiri napise Recaro in RS4. Diskretno. Ej, če Nemec priseže na italijansko robo, potem je ta gotovo zares dobra.

Če vas bog, oče ali kdorkoli drug z debelo denarnico posadi v RS4, upajte, da se ne boste pomotoma znašli v položaju drsenja avtomobila. Takrat tudi nagonski refleksi lahko storijo le slabo. Karkoli počnete, ko je avtomobil glede na trajektorijo poti postavljen postrani, počnite počasi, z razmislekom (čeprav

zanj ni prav dosti časa in edina rešitev je, da stvari veste že vnaprej), predvsem pa vedite, da je pri teh hitrostih zavora povsem napačna rešitev. Kvečjemu najskrajnejša. RS4 ima, če izberete pravo prestavo (in hudo upam, da jo pri taki vožnji tudi izberete), dolgo vsaj 400 njutnmetrov navora, prav ves čas pa vsa štiri kolesa v pogonu, če je tako treba. Zatorej: menjalnik v pravo prestavo, pogumno po plinu, volan v pravo smer (dobra vila, daj, da bo vselej »dovolj volana«) in oči odprte, možgane pa na 100 odstotkov moči. Stvari postanejo z vajo zelo zabavne ...

Brutalen videz: bočne obrobe, velika platišča, nizke gume

Merilniki: motor se vrti do 7000, avtomobil pospeši prek 250

Motor: tovarna moči



Si lahko mislite, kje so fizikalne meje tega avtomobila?

Hej, občutek imam, da mislite, da preveč dramtiziram? No, potem najbrž še niste izkusili 280 kilovatov na štirih pogonskih kolesih in norca za volanskim obročem ...

Seveda, RS4 lahko povsem mirno vozite tudi počasi, po ravnem, po suhem, po dobrem asfaltu. Potem se počasi privajate na pomirjajočo tišino v njem, na zanesljivost med vođenjem, nad občutkom varnosti in - nenadoma - spoznate, da kazalec na merilniku hitrosti leze proti 250. Ups! OK, že res, da prej ravna tudi avtomobilska cesta postane nenadoma ovinkasta, a če ne bi pogledali na merilnik hitrosti, ne bi zganjali panike. Le »parkirani« avtomobili bi vas motili tam na voznem pasu. Dobra vila, ne daj, da takrat kdo pri že skoraj pregrešnih 130 kilometrih na uro počasi pogleda v vzvratno ogledalo (ali pa tudi ne), se spet počasi zazre predse, vklopi leve utripalke, zasuče volanski obroč v levo in ... Ja, sreča, da RS4 še bolje kot pospešuje zavira. Spre-daj sta koluta premera 360 milimetrov, ki skoraj povsem zapolnita praznini za 18-palčnim platiščem, in ko skočite po stopalki zavore, je zares dobro, da so v avtomobilu vsi čvrsto pripeti; sicer si brez najmanjšega dvoma upam trditi, da nihče ne bi ostal na svojem sedišču. Tudi če takšno vajo zaviranja z največjih hitrosti ponovite večkrat zapored, ne boste opazili bistvene spremembe pri pojemkih, le zavore bodo postale nekoliko bolj slišne. Ko tako spoznavate RS4, počasi pridete do povsem preproste resnice: da je RS4 tako varen, da je že nevaren.

Hm, gospodje, ekskluzivnost tega avtomobila si li v optimizem!



A to še ni vse. Recimo da spretni prodajalec oceni, da si ta avtomobil želite, da zmorete zanj zahtevano vsoto in da vas le slaba vest ali morda huda gospa doma odvrta od nakupa. Zdaj vas posede na sovoznški sedež in odpelje. Prvi šok: pri 80 kilometrih na uro pretakne v 6. prestavo, vam pokaže števec vrtljajev, kjer je kazalec pri številki 1800, in vam razloži, da se motor vrti do 7000 vrtljajev. Drugi šok: ko počasi pospeši do 250 kilometrov na uro (na merilniku), pretakne v 6. prestavo in pohodi plin - RS4 še kar močno vleče! Zdaj je najbrž dovolj; s tresočo

se roko napišete ček, medtem prodajalec upočasni, vi ček odložite na armaturno ploščo, pospravite knjižico in pisala, potem pa voznik pohodi plin. Tretji šok: sežete proti čeku, da bi ga prijeli, a verjemite, da ga vse do 250 kilometrov na uro ne boste mogli doseči; pospešek vas bo nabil na sedež in papir bo počasi padel k vašim nogam ...

Ja, tako tisti, ki si ga lahko privoščijo. Drugi bodo morali biti zadovoljni s tem, da ga bodo videli. Novica dneva: »Ej, a veš, da sem videl RS4!« »Ne se hecat, a res?« In tako naprej. Tale testni je bil lepe, mišje sive kovinske

barve, s temnimi šipami in napihnen kot dirkalniki za DTM ali BTCC. Kaj naredijo znižano podvozje, razširjeni blatniki, plastične obrobe ter širši odbijači pa velika kolesa in široke gume! Tale Audi vznemirja še z motno črnim satovjem (ki je zadaj samo za okras, sicer pa je iz čisto navadne plastike, da se ne boste spraševali, kakšen material je to) in z agresivnimi platišči. Izdelek, ki bi ga bilo lepo imeti tudi v dnevni sobi.

Pa ne le za gledanje; avdiosistem je odličan, da bi lahko za prvo silo služil kot hišni »hi-end« sistem, in klimatska naprava bi brez dvoma zmogla ohladiti tudi manjšo dnevno sobo. In če vam je še premalo gledanja: vedno je lepo videti merilnike hitrosti s skalo do 320 kilometrov na uro, ki tam niso le zaradi lepšega, in motor, ki ga zaznamujejo sesalni sistem v obliki črke lambda, srebrno-črna barvna kombinacija in drobni vložki karbona, ki zadevo povzdignejo na športno raven.

Vse, ki nimate dovolj denarčkov za ta Audi, naj potolažim: po dveh tednih vožnje smo ugotovili dve stvari. Prva je ta, da je z RS4 mogoče prehitovati tako kot z dizlom - z eno prestavo višje. In druga je ta, da je posoda za gorivo krepko premajhna.

Tudi vse one, ki vam proračun dovoljuje nakup, pa omahujete, naj potolažim: ne ozirajte se na zgornji odstavek. RS4 je prekleto dober avtomobil. Brez oklevanja svetujem nakup. Vam prepuščam le drobno presojo: ali je vreden zahtevanega zneska ali ne. Ampak saj to so le malenkosti, ne?

Vinko Kernc

Iz oči v oči



Motor: zaradi dveh globoko dihajočih turbin je navora in moči za odmet.

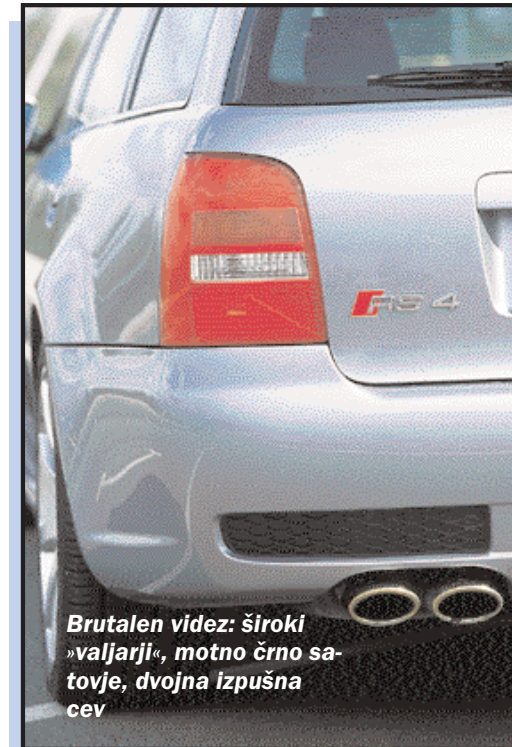
Pogon Quattro: namenjen učinkovitemu »odmetavanju« odvečne zaloge moči na cesto. Podvozje: športno trdo. Karavanska zasnova karoserije: namenjena hitrim pleskarjem. In za konec, oznaka Audi RS4: Audijeva. Resnično Super Štirica.

Peter Humar



Ne vem, ne vem ... To ni več avtomobil, to je že letalo. Z eno napako. Leti zelo zelo nizko! Kako pospešuje!? »Lima«! Kako šele zavira! Presenetljivo je tudi to, da ga lahko vozite tudi kot čisto običajen Golf 1.4. Tamen še kar težko najti, še težje kupiti!

Igor Pucihar



Brutalen videz: široki »valjarji«, motno črna satovje, dvojna izpušna cev

avtomobil

magazin

AUDI RS4

280 kW (380 KM) ● 4,9 s ● 258 km/h ● 18,1 l/100km ● 16.406.064 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti	
Pospeshi	s
0-60 km/h	2,3
0-80 km/h	3,6
0-100 km/h	4,9
0-120 km/h	6,8
0-140 km/h	8,6
0-160 km/h	11,3
0-180 km/h	14,1
0-200 km/h	17,8
1000 m z mesta:	23,9
	(209 km/h)
Prožnost	
1000 m od 40 km/h (V.):	31,6
	(196 km/h)
1000 m od 40 km/h (VI.):	38,5
	(169 km/h)
Največja hitrost	258 km/h
(VI. prestava)	

Poraba goriva	l/100km
najmanjše povprečje	13,1
največje povprečje	27,0
skupno testno povprečje	18,1

Truš v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	50 48 47 46
100 km/h	66 62 58 56
150 km/h	74 70 68 67
200 km/h	70 69
Prosti tek	40

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
60	59,8
80	78,1
100	98,7
120	116,1
140	138,0
160	156,1
180	177,3

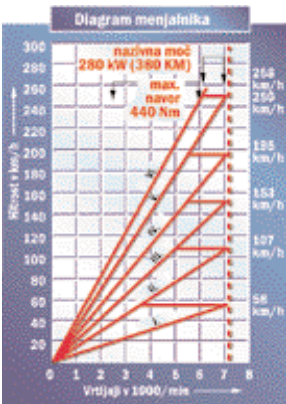
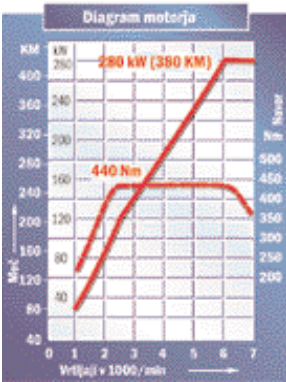
Zavorna pot	m
od 150 km/h:	88,3
od 100 km/h:	37,2

Okoliščine meritev	
T = 23 °C	
p = 1011 mbar	
rel. vl. = 56 %	

Napake med testom	
- podrsano prednje platišče	
- podrsana okrasna pragova	
- nameščene gume različnih znamk	
spredaj in zadaj	

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:	
1 leto splošne garancije brez omejitev kilometrov	
Obvezno zavarovanje:	146.860 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	500.700 SIT



CENE	SIT
Testirani model	16.406.064
	(Porsche Slovenija)

Cene dodatne opreme	
Cena osnovnega modela	15.922.347
Radio Symphony	50.847
CD-izmenjevalec	100.753
Večopravilni volan	44.633
Dvižno strešno okno	232.203
Usnje	113.936
Navigacijski sistem s TV	743.878
Tempomat	115.254

Cene nekaterih nadomestnih delov	
Prednji žaromet z utripalko	68.353
Prednja meglenka	27.608
Prednji odbijač	79.587
Prednja maska z znakom	14.470
Vetrobransko steklo	42.078
Znak	3.998
Prednji blatnik	44.172
Zadnji odbijač	92.724
Zunanje ogledalo	138.250
Lahko platišče	87.012

TEHNIČNI PODATKI

Motor:
6-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 81,0 × 86,4 mm - gibna prostornina 2671 cm³ - kompresija 9,0 : 1 - največja moč 280 kW (380 KM) pri 6100-7000 vrt/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,6-20,2 m/s - specifična moč 104,8 kW/l (142,6 KM/l) - največji navor 440 Nm pri 2500-6000/min - ročična gred v 4 ležajih - 2 × 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/veriga) - po 5 ventilov na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Motronic ME 7) - 2 × turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK K04), najvišji nadtlak polnilnega zraka 1,20 bara - dva hladilnika polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 6,0 l - akumulator 12V, 70 Ah - alternator 120 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:
motor poganja vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka - 6-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,500; II. 1,889; III. 1,320; IV. 1,034; V. 0,806; VI. 0,684; vzvratna 3,455 - prestava v diferencialu 4,111 - platišča 8,5J × 18 - gume 255/35 ZR 18 Y (Dunlop SP Sport 9000), kotalni obseg 1,92 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000 vrt/min 40,9 km/h

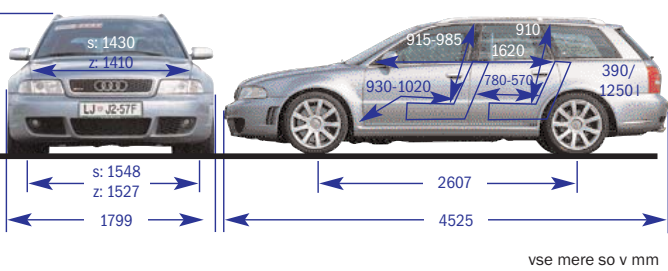
Voz in obese:
kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,34 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, stabilizator - zadaj vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS, EBV, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,5 zasuka med skrajnima točkama

Mere:
zunanje: dolžina 4525 mm - širina 1799 mm - višina 1400 mm - medosna razdalja 2607 mm - kolotek spredaj 1548 mm - zadaj 1527 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 11,4 m
notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1620 mm - širina (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1410 mm - višina nad sedežem spredaj 915-985 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1020 mm, zadnja klop 780-570 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470-530 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtjažnik (normno) 390-1250 l - posoda za gorivo 62 l

Mase:
prazno vozilo 1620 kg - dovoljena skupna masa 2170 kg - vleka prikolice ni predvidena - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna):
največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 4,9 s - poraba goriva (ECE) 17,0/9,0/12,0 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95/98)

MERE



KONČNA OCENA

Audi RS4 je sicer avtomobil, ki je bližje dirkalniku kot vsakdanjemu cestnemu avtomobilu, a je po drugi strani dovolj uporaben. Tako zaradi razmeroma prijazne mehanike kot zaradi prostornosti in udobja. Brez dvoma RS4 ni bil nikoli mišljen kot avtomobil za dirke, ampak je namenjen izključno petičnežem, ki takšen avtomobil »morajo« imeti, čeprav ga večinoma ne bodo znali uporabljati. Vsaj v tolikšni meri ne, kot RS4 omogoča. Zmogljivosti so res vrhunske.

- +

zavore
- +

prožnost
- +

moč in navor motorja
- +

prestavna razmerja
- +

sedeži
- +

lega na cesti
- +

športno agresiven in diskreten videz zunanosti
- +

počutje za volanskim obročem
- +

občutek varnosti

-

premajhna posoda za gorivo

-

pretikanje menjalnika (tudi vzvratna)

-

pretežak nos avtomobila

-

cena