

Ko je govor o premijskih avtomobilih srednjega razreda, je v ospredju nemška trojica Audi, BMW in Mercedes. Ne samo za kupce, tudi preostali izdelovalci si želijo preseči omenjene tekmece. Kaj pa neposredna primerjava?

► Naneslo je, da smo v uredništvu imeli na preizkusu hkrati dva avtomobila iz omenjene nemške trojice. Oba v osnovni dizelski izvedbi, pa zato s toliko več opreme. BMW je bil opremljen še s štirikolesnim pogonom, ki sicer izdatno pripomore k legi na cesti, a tudi z zgolj osnovnim pogonom (torej s pogonom na zadnji kolesi) se avtomobila razlikujeta, saj Audijev motor poganja prednji kolesi, tako da v nobenem primeru neposredna primerjava ni mogoča. Je pa seveda mogoča v prestižu, velikosti, udobju, športnosti in pripadnosti.

Morda bi nepoznavalec pričakoval, da bo A4 z BMW 3 pometel brez težav, saj je precej mlajši. Vendar ni tako. Predvsem pri obliki so se prenove v Audiju lotili zelo konservativno. To pomeni, da so obliko v primerjavi s predhodnikom le malenkostno spremenili, skoraj tako malo, kot jo večina proizvajalcev običajno pri malo večji kozmetični prenovi. Zato A4 z obliko zagotovo ne prekaša serije 3, pa čeprav je njena kozmetična prenova precej starejša. Vendar je navsezadnje razpredanje o obliki precej brezpredmetno, ker imajo pač vsake oči svojega malarja. Sploh pa neko-

ga, ki je zaljubljen v določeno obliko, težko prepričaš, da ta ni všečna, še teže ga prepričaš, da je privlačna tudi druga oblika, sploh konkurenčnega avtomobila.

Zato se raje posvetimo dejstvu in predvsem številkam. Avtomobila sta bila nekoč mersko precej skupaj, z zadnjo prenovo pa je A4 dolžinsko zrasel. Tako je od serije 3 daljši kar za 10 centimetrov, tri tudi širši, le pri višini sta avtomobila povsem poravnana. Če se spustimo še nižje, v medosje, je razlika spet skoraj nična, saj je Audijeva medosna razdalja z 282 centimetri za zgolj centimeter daljša od BMW-jeve. Premosorazmerno z merami avtomobilov pa se pojavijo razlike v notranjosti. Če pri Audiju z zadnjo prenovo niso pustili pečata z obliko, so ga zagotovo z notranjo ureditvijo in predvsem prostornostjo. Voznikov delovni prostor je brezhiben, tudi sopotnik se ne more pritoževati. A največ so s prenovo pridobili potniki na zadnji klopi, kjer je zdaj povsem dovolj prostora tudi za dva odrasla potnika. Tega nikakor ne moremo trditi za serijo 3 in v tem primeru A4 serijo 3 brez dvoma prekaša.

Testna avtomobila sta bila sicer opremljena z osnovnima dizelskima motorjema, a tudi s športno opremo. Vendar se ta med tekmece močno razlikuje. V Audijevem primeru (osnovna oprema Sport) je to pomenilo zgolj višinsko nastavljiva športna prednja sedeža, drugačno oblačenje, paket notranjih elementov s sijajem, aluminijaste dekorativne elemente in dinamično podvozje. Spisek serije 3 je malce daljši. Paket Sport Line je na spisku dodatne opreme in med drugim prinaša vstopni letvi v aluminiju in z napisom BMW, v usnje oblečen športni volanski obroč z rdečim šivom, višinsko nastavljiva športna prednja sedeža (ki sta v primerjavi z Audijevimi bolj športna in ponujata tudi več bočnega oprijema), drugačne merilnike, notranje elemente obloge v sijoči črni

Enaka, pa tako drugačna



Audi A4 2.0 TDI Sport	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	37.780 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	47.640 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	47.640 EUR
 ZAVAROVANJE AO:	535 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.648 EUR
NAŠE MERITVE	
Okoliščine meritve: T = 6 °C / p = 1.023 mbar / rel. vl. = 55 % / stanje kilometrskega števca: 1.397 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	9,3 s
402 m z mesta:	16,8 s (137 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV./V.):	8,9/16,5 s
80-120 km/h (V./VI.):	12,3/15,5 s
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	37,1 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	6,4 l/100 km
povprečje normnega kroga	4,7 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.968 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.250-4.200/min - največji navor 320 Nm pri 1.500-3.250/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/50 R 17 Y (Hankook Ventus ST EVO 2).	
Masi: prazno vozilo 1.430 kg - dovoljena skupna masa 2.030 kg.	
Mere: dolžina 4.726 mm - širina 1.842 mm - višina 1.427 mm - medosna razdalja 2.820 mm - prtljažnik 480-965 l - posoda za gorivo 54 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 221 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 4,0 l/100 km, izpust CO ₂ 104 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
 zvočna izolacija potniške kabine	
 poraba goriva	
 prostornost na zadnji klopi	
 draga dodatna oprema	
 premalo športnosti v opremi Sport	
 nagibanje karoserije v ovinkih	

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



barvi, kombinirane s svetlečim aluminijem in drugačno osvetljavo. V paketu pa ni športnega podvozja, zato je bilo variabilno športno krmiljenje ločeno na seznamu dodatne opreme, ki pa je bil v obeh primerih precej dolg. Audi A4 je bil med drugim ozaljšan za: kovinsko barvo, v usnje oblečeni večfunkcijski trikraki volanski obroč s športnim ravnim spodnjim delom, sredinski naslon za roki spredaj, prednja in zadnja parkirna tipala, komfortno klimo, tempomat, Audi connect, MMI-navigacijo in zvočni sistem Audi, pa tudi LED-žarometi. Na seznamu dodatne opreme BMW serije 3 so izstopali (predvsem s ceno): že

omenjeni dodatni paket Sport Line (pri Audiju je paket Sport izbrani osnovni paket), mineralna bela barva, usnjeno oblaganje, LED-žarometi, 19-palčna aluminijasta platišča, paket BMW ConnectedDrive Advance in navigacijski sistem Professional. Jasno pa to ni bila vsa dodatna oprema, saj se navsezadnje končni ceni avtomobila precej razlikujeta od osnovnih dveh, ki pa sta si v osnovni različni zgolj za evrskega tisočaka, pri čemer je treba upoštevati, da je pri seriji 3 v to ceno že všteti tudi štirikolesni pogon. Ta avto sicer podraži za dobra dva tisočaka, kar pomeni, da je bila v času testiranja osnovna cena avtomobila približno 36.200 evrov. No, zdaj je ta cena že višja. BMW 318d stane po ceniku 37.250 evrov, kar pa je od trenutne cene Audija A4 2.0 TDI Sport ceneje le še za dobrih 500 evrov.

A za marsikoga niti nista najbolj pomembni oblika in oprema. Za prave avtomobilске navdušence, se bistvo avtomobila skriva pod motornim pokrovom. In tam je bil v obeh avtomobilih enako velik turbodizelski motor, ki je bil povsem enak po moči in tudi motornem navoru. 150 'konj' in 320 njutonmetrov navora pri Audiju poskrbi za pospešek z mesta do 100 kilometrov na uro v 8,9 sekunde,

Povprečna poraba na celotnem testu je bila zelo podobna, saj je Audi A4 porabil 6,4 litra na 100 km, BMW serije 3 pa 6,9 litra.

pri BMW-ju pa je ta čas za zgolj desetinsko krajši. Audi se ponaša s precej večjo največjo hitrostjo, 221 kilometrov na uro proti 212, še večje razlike pa so v porabi goriva in izpustih ogljikovega dioksida. Pri



BMW 318d xDrive Sport Line	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	38.700 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	53.700 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	53.700 EUR
 ZAVAROVANJE AO:	696 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.803 EUR
NAŠE MERITVE	
Okoliščine meritve: T = 14 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 55 % / stanje kilometrskega števca: 7.356 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	9,6 s
402 m z mesta:	16,8 s (133 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV./V.):	8,6/12,9 s
80-120 km/h (V./VI.):	11,5/14,8 s
TRUŠČ V NOTRANJOSTI	
Hitrost (km/h)	VI. prestava
90	60
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	38,8 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	6,9 l/100 km
normni krog:	4,8 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.995 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 1.500-3.000/min.	
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 255/35 R 19 Y (Bridgestone Potenza S001).	
Masi: prazno vozilo 1.575 kg - dovoljena skupna masa 2.075 kg.	
Mere: dolžina 4.633 mm - širina 1.811 mm - višina 1.429 mm - medosna razdalja 2.810 mm - prtljažnik 480 l - posoda za gorivo 57 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 212 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 4,8-4,5 l/100 km, izpust CO ₂ 127-117.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
 lega na cesti	
 prednja sedeža	
 osrednji informacijski zaslon	
 končna cena	
 zvočna izolacija potniške kabine	
 malo prostora na zadnji klopi	

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

tem Audiju pomaga, da je motor novejši in podvržen novejšim tehničnim posegom. Tovarniško zapisana povprečna poraba goriva je 3,8 litra na 100 kilometrov, pri seriji 3 pa 4,5 litra. Audi naj bi ob tem v ozračje izpustil 99 gramov CO₂ na kilometer, BMW pa 117 gramov. A realnost je seveda drugačna in na normnem krogu je bila poraba goriva precej večja, vendar zelo podobna. Audi A4 je za 100 umirjeno in po predpisih prevoženih kilometrov porabil 4,7 litra,

kar pa je le deciliter manj od serije 3. Tudi povprečna poraba na celotnem testu je bila zelo podobna, saj je Audijeva znašala 6,4 litra, serije 3 pa 6,9 litra na 100 kilometrov.

A številke seveda niso vse. Čeprav sta si avtomobila skozi njih tako zelo podobna, pa sta v praksi vsak na svojem bregu. Kari-kirano: v BMW serije 3 se vstopa v športni opremi, v Audi A4 pa v obleki. Testni BMW je bil povsem športno naravnani, vključno s precej trdim podvozjem. Jasno, tudi zaradi štirikolesnega pogona je bila lega na cesti občutno boljša. Audi A4 se je v ovinkih precej bolj nagibal, čeprav težav z držanjem smeri nima, a občutek je vendarle bolj mehak. Precejšnja razlika je tudi v glasnosti motorja. V seriji 3 je ta precej glasen, medtem ko se ga v Audiju skoraj ne sliši. Jasno pa za to ni zaslužen motor, ampak zvočna izolacija. Audi se brez dvoma trenutno ponaša z najboljšo zvočno zaščito potniške kabine, predvsem ko je ta kombinirana z dizelskim motorjem.

Zato je sklep povsem logičen. Športno naravnani voznik bo pogledoval k BMW-ju in z odločitvijo ne bo razočaran. Vsi drugi se bodo verjetno bolje počutili v Audiju A4. A smo si ljudje različni in zato je vsekakor mogoča tudi drugačna odločitev. Kljub vsej razliki avtomobila spadata v isti avtomobilski razred in tudi njuna začetna cena je skoraj enaka. Odločajo finese in dodatna oprema, za katero pa je zaslužna predvsem debelina kupčeve denarnice. Če je ta bolj debela, bo končni rezultat ne glede na izbrani motor nadpovprečno dober, in to je tudi glavni razlog, da tokratna avtomobila uvrščamo v premijski razred. Resda sta precej dražja od večine tekmecev, a občutek prestiža, veljave in kakovosti je nadpovprečen. Zato je krivično govoriti, da sta to draga avtomobila, saj pač niso vsi avtomobili enaki. In če je avto uvrščen v premijski razred, pa to tudi upraviči, je upravičeno višja tudi cena avtomobila. Navsezadnje niso vsi avtomobili za vse ljudi in tisti, ki imajo pod palcem nekaj več, so upravičeni do izbire dražjega avtomobila. Če pa bodo izbrali Audi ali BMW, je na koncu tako ali tako zgolj in samo njihova izbira. ⏪