

21. 3. 2005

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Audi A4 po faceliftu: turbo-quattro (velký test)

Audi A4 prošla loni na podzim faceliftem. Ten se ale netýkal jen vzhledu, ale především motorů. Staré šly pryč a nahradily je nové. My jsme pro test zvolili druhou nejsilnější benzínovou motorizaci 2.0 TFSI s výkonem 200 koní a pohonem všech kol.

Stručně o faceliftu

Facelift, který loni dostal model střední třídy Audi A4, se vzhledově dotknul přední masky a zadních světlometů. Audi postupně sjednocuje základní designové prvky svých vozů a všem dává jednodílnou přední masku. Tu brzy dostane i Audi A8; zatím ji má pouze dvanáctiválcová verze. Současně s novou přední maskou se změnil i vzhled světlometů, nová je i spodní část nárazníku. Ačkoliv je to už dlouho, co k faceliftu došlo, na novou masku si stále nemohu zvyknout. Zatímco na A6 vypadá dobře, na A4 mi přijde jakási našroubovaná. Ani zadní světlomety protažené do víka zavazadlového prostoru s lomenou spodní linkou mne nijak nepřesvědčily, starší řešení se mi líbilo více, bylo osobité. Takto byla A4 unifikována s ostatními modely a to samé brzy čeká i A3. Design je ale věci osobního vkusu a proto raději otočím list.



Daleko důležitější změny – z hlediska potenciálních zákazníků – se odehrály pod kapotou. Nové motory zvyšují šanci A4 uspět v ostrém konkurenčním boji, zejména teď, když se na trhu objevilo nové BMW 3 a když Mercedes-Benz třídy C prošel technologickým faceliftem a dostal nové motory (C230K, C280, C350, C320 CDI). Odpadly motory 1.8T 140 kW (s tímto motorem jsme loni v létě testovali Avant), 2.4 V6, 3.0 V6, 1.9 TDI 96 kW a 2.5 TDI V6 132 kW, zůstaly jen motory 1.6 75 kW, 2.0 96 kW, 1.8T 120 kW, dále 1.9 TDI 85 kW a 2.5 TDI V6 120 kW. Z nových motorů přibyl přeplňovaný čtyřválec s přímým vstřikem 2.0 TFSI 147 kW, šestiválec s přímým vstřikem 3.2 V6 FSI, z naftových jsou pak nové 2.0 TDI 103 kW a 3.0 TDI 150 kW.

1.6	75 kW/102 k	148 Nm	12,6 s	190 km/h
2.0	96 kW/130 k	195 Nm	9,9 s	212 km/h
1.8T	120 kW/163 k	225 Nm	8,6 s	228 km/h
2.0T FSI	147 kW/200 k	280 Nm	7,3 s	241 km/h
3.2 FSI	188 kW/255 k	330 Nm	6,4 s	250 km/h
S4	253 kW/344 k	410 Nm	5,6 s	250 km/h
1.9 TDI	85 kW/115 k	285 Nm	11,2 s	201 km/h
2.0 TDI	103 kW/140 k	320 Nm	9,7 s	212 km/h
2.5 TDI V6	120 kW/163 k	350 Nm	8,8 s	227 km/h

3.0 TDI	150 kW/204 k	450 Nm	7,2 s	235 km/h
---------	--------------	--------	-------	----------

Základní výbava

Motory lze různě kombinovat s pohonem všech kol quattro (samosvorný diferenciál Torsen) a automatickými převodovkami multitronic a tiptronic. Testovaný motor 2.0 TFSI lze koupit jako předokolku s manuálním šestikvaltem nebo s multitronicem, dále s pohonem všech kol s manuálem nebo tiptronicem. Testovaný model s manuálem a quattro stojí v základu 1 150 800 Kč, což není právě málo.

	Převodovka	Sedan	Kombi
2.0 TFSI	6rychlostní	1 015 000	1 076 000
2.0 TFSI	multitronic	1 098 500	1 159 500
2.0 TFSI quattro	6rychlostní	1 150 800	1 211 800
2.0 TFSI quattro	tiptronic	1 205 700	1 266 700

V základní výbavě jsou téměř všechny důležité prvky jako duální automatická klimatizace, CD přehrávač, el. ovládaná všechna okna a zpětná zrcátka, 16" litá kola, ABS, ESP či šestice airbagů. Chybí ale takové drobnosti jako palubní počítač, tempomat nebo loketní opěrka. Není to nic tristního, nějakých dvacet tisíc to spraví, ale od takto drahého vozu bych zkrátka očekával něco jiného; takový Mercedes-Benz třídy C má toto všechno v základu. Naopak nové BMW 3 je o poznání holejší než Audi A4, natož céčkový mercedes; má ale nižší základní ceny než A4 i Céčko.



Styl faceliftované masky je možná dravější, ale auto díky tomu zapadlo mezi ostatní modely



Zadní světlomety mají lomenou spodní křivku, která se nemusí líbit



2.0 TFSI má dvě koncovky výfuku



Přední jednoduchá maska je rámovaná chromem



17" litá kola 235/45 jsou za příplatek --- Chromované lemy okolo dveří rovněž stojí peníze

Nový volant

Pracoviště řidiče se oproti předfaceliftovému modelu nezměnilo, jiný je pouze volant s novým středem, který odráží novou přední masku, a to jak ve čtyřramenném, tak tříramenném provedení. Volant může být multifunkční, což rozhodně doporučuji, ovládání rádia na konzole je snad až příliš komplikované, malá tlačítka na ergonomii nepřidávají. Všechny ovladače vč. budíků mají červené podsvícení, což je efektní, ale pro cestování v noci bych asi volil střídmejší barvičky. Volant se drží dobře, snad bych jen přidal na síle věnce. Palubní přístroje mají hezké provedení, škoda jen poněkud méně přehledného cejchování tachometru. Naopak povedený je palubní počítač, a to jak funkcemi, tak provedením. Nechybí dvě paměti pro krátkou a dlouhou cestu.



Interiér odráží německou preciznost kombinovanou se strohostí



Zvláštní loketní opěrka

Středová konzola je na můj vkus možná až příliš mohutná, 190cm řidič měl problém umístit pravou nohu - zapasovala se mezi volant a konzolu i tehdy, když byl volant zcela nahoře a sedačka zcela dole. Místa tu zkrátka moc není. Palubní deska má střídmy design, nevybočuje z klasického německého stylu. Hliníková linka mezi horní a dolní částí konzervativní provedení poněkud odlehčuje. Středový tunel je vysoko, takže krátká radička je po ruce, příplatková loketní opěrka ale není řešena příliš dobře; při zatáhnutí ruční brzy se automaticky zvedne a po odbrzdění ji musíte zase ručně dát dolů. Řešení použité v trojkovém BMW mi přijde praktičtější.



Středová konzola plynule navazuje na tunel; okraj přechodu ale mohl být z měkčího plastu --- Rádio a klimatizace mají docela malá tlačítka; u klimatizace bych ocenil nastavení teploty pomocí otočného ovladače --- Radička je krátká, řazení ale nepatří k nejpřesnějším

Odkládacích míst není mnoho, jedna je mezi středovým tunelem a konzolou, zde je rovněž popelník. Další najdete v loketní opěrce a pod ní, praktický výsuvný držák na nápoje je nad rádiem ve středové konzole. Malé kapsy jsou pak ve dveřích. S odkládacími prostory to zkrátka není nijak špatné, pamatují v blahé paměti na trojkové BMW, kde nebylo kam odložit nápoj. V céčkovém mercedesu to také není žádná sláva, ale jedno místo pro nápoj se našlo.



Detail na ovládání na mlutfunkčním volantu --- Ovladač světel --- Ve dveřích je malá kapsa



Výsuvný držák nápojů ve středové konzole --- Popelník a malá kapsa --- Schránka před spolujezdcem

Dobře drží tělo

Sedadla jsou i ve sportovním provedení velmi pohodlná, mají dobré boční vedení a optimálně dlouhé sedáky i opěradla. Délka sedáku se dá prodloužit podobně jako u sportovních sedadel BMW. Snad jen boční vedení sedáků mohlo být měkčí, po cestě z Prahy jsem musel občas měnit polohu nohou, abych si neotlačil stehna. Na druhé straně se vaše stehna prohánění vozu rychlých vlásenkách ani nehnou. Je také možné měnit sklon sedáku, takže kdo má delší nohy, může si lépe podepřít stehna. Nechybí ani bederní opěrka, jako jediná ovládaná elektricky, a to ve dvou směrech, takže si můžete „hrbolek“ jak zvětšovat a zmenšovat, tak posouvat nahoru a dolů. Celkově mám z interiéru dobrý pocit, ergonomie sice v drobnostech poněkud pokulhává (malá tlačítka zejména u klimatizace, ovládání ruční brzdy), ale není to nic, co by vás vyvedlo z míry.



Sportovní sedačky jsou pohodlné a dobře drží tělo



Loketní opěrka skrývá odkládací prostory

Méně prostoru

Audi A4, přestože je zástupcem střední třídy, má lehce podprůměrný rozvor, jeden z nejmenších ve třídě; menší je snad už jen Alfa Romeo 156. Proto není divu, že vnitřní prostor nepatří k elitě, naopak, uvnitř je jen o něco více místa než v Audi A3, které má rozvor o nějakých sedm cm menší.

Motor uložený podélně dává zkrátka méně šancí, jak dobře využít nepříliš velký interiér. Řidič musí sedět dále od motorového prostoru, což pocítí cestující vzadu. Není to ale žádná tragédie, i za 190 cm řidičem jsem seděl jakž takž pohodlně. Sám za sebou jsem pak měl před kolena ještě malou rezervu. Oproti elitě třídy, mezi kterou patří např. Ford Mondeo je to ale slabota. Chodidla lze zasunout pod přední sedačky i tehdy, pokud jsou zcela dole, což je určitě plus. Nad hlavou místa moc není, ale pokud nemáte 190 cm a víc, problém mít nebudete. Sedadla jsou pohodlná a optimálně měkká, trochu se mi nelíbil tvrdý plast na zadní straně předních sedadel, delšího cestujícího bude tlačit do kolien.



Místa vzadu není mnoho



190cm řidič si sám za sebe sedá jen velmi těžko



Menší cestující se za dlouhým řidičem posadí už lépe --- Sám za sebou (176 cm) do už jde bez problému



Před kolena je tvrdý plast --- Místa nad hlavou má člověk menšího vzrůstu dost, pokud ale máte 190 cm, je to horší

Zavazadlový prostor

Zavazadlový prostor je poplatný provedení karoserie, základních 460 l není nijak ohromujících, ale pro běžně převážená zavazadla postačí. Krátká zád' ale dává jasně najevo, že otvor holt nepatří k těm největším. Zadní sedadla lze sklopit a získat tak 720 l prostoru, ale opět: malá díra do interiéru umožňuje protáhnout jen menší předměty. Kdo chce převážet nábytek, zvolí asi kombi. Trochu zamrzí, že po sklopení zadních sedadel je přítomen schodek, je sice zakryt měkkým krytem, ale není to úplně ono. Naopak potěší, že pod podlahou je plnohodnotné rezervní kolo a že pohon všech kol nezmenšuje velikost zavazadelníku (naopak zmenšuje velikost palivové nádrže o sedm litrů). Pod krytem zavazadelníku se nachází dva reproduktory, které tvrdí muziku; celkem jich má A4 v základu 10 (rádio Chorus má kazetový přehrávač, příplatkové provedení Concert pak CD přehrávač). Celkové ozvučení interiéru je skutečně velmi dobré.



Víko je čalouněné



Otvor do zavazadlového prostoru není příliš velký --- Páčka pro odjištění opěradel se dá zamknout --- Po sklopení vznikne malý průlez



Po sklopení vznikne malý schod, který zakrývá kryt dna zavazadelníku --- Rezervní kolo je plnohodnotné

Turbokára

Asi nejvíce jsem se těšil na motor, jde o zbrusu nový přeplňovaný čtyřválec s přímým vstřikem benzínu, který vychází z motoru 2.0 FSI. Díky přeplňování dává maximální výkon 147 kW v širokém rozsahu otáček, od 5 100 do 6 000 ot., a 280 Nm od 1 800 do 5 000 ot. Vůz, který je těžký 1 490 kg, zrychlí na stovku za 7,2 s a dosáhne maximálky 238 km/h. Bez pohonu všech kol váží A4 jen 1 425 kg, přesto se však na stovku dostane za 7,3 s; zde bych si troufl říct, že limitujícím prvek je omezená adheze přední nápravy. Čtyřkolka má naopak o dost vyšší spotřebu, v kombinovaném režimu si místo 7,7 l řekne o 8,8 l, ve městě je pak rozdíl ještě výraznější. A to se bavíme o naturalu 98.



Chlouba Volkswagenu

Po nastartování se ozve tiché brumlání, o kterém takřka nevíte. Při rozjezdu se už motor ozývá hlasitěji, má poněkud jadrnější zvuk, který je ve vyšších otáčkách doprovázen lehkým duněním; při rovnoměrné jízdě všechny vedlejší projevy zmizí. Je to pro mne trochu zklamání, poté, co jsem vyzkoušel Octavii se stejným motorem bez turba, jsem čekal tišší chod. V Octavii se žádný vedlejší přízvuk hlubšího charakteru neprojevoval; příkládám to horšímu utlumení motoru a jeho podélnému uložení. V porovnání s benzínovými agregáty podobného výkonu (např. C230K) ale je zvuk velmi kultivovaný a nijak neobtěžuje ani při vysokých rychlostech. Je to zkrátka lepší průměr, ale mohlo to být ještě o něco lepší. Mimochodem, ve zvuku není ani stopa po svistu turba, které doprovází starší motor 1.8T. Celkově je zvuk 2.0 TFSI o poznání lepší než zvuk staršího motoru 1.8T 140 kW, který byl ve vysokých otáčkách už dost hlučný; TFSI se v nich chová daleko lépe.



Pružnost a dynamika

Dynamika motoru nijak nepřekvapí, odpovídá papírovým parametrům. Motor se probouzí někde u 1 700 otáček, pak nastává solidní a plynulý zátah až do cca 5 000 otáček, tam trochu poleví; bylo dosaženo maximálního výkonu. Auto ale dále ochotně zrychluje až do 6 000 ot. a vytočit lze až do téměř 7 000 ot., červené pole začíná v 6 500 ot. Přetáčet motor přes 6 500 ot. ale nemá moc smysl, pokles výkonu už pak rapidní. Zde je vhodné poznamenat, že jednotlivé kvalty jsou delší než u motoru 1.8T 140 kW, zejména poslední tři – pětka u TFSI točí tolik, což šestka u 1.8T; při 140 km/h cca 3 500 ot. Delší kvalty sice omezují trochu dynamiku, díky vysokému točivému momentu dostupnému už v nízkých otáčkách to ale nevadí. Naopak, dvojku lze vytočit do stovky a trojku do 150 km/h. Šestka je skutečný rychloběh, při 140 km/h točí těsně pod tři tisíce, při 200 km/h pak má nějakých 4 100 ot.

Poznámka: Šestku jsem při testu téměř nevyužil, je to skutečně jen kvalt pro rychlou cestu po dálnici.

Při běžné jízdě lze radit o stupeň vyšší rychlosti v 20, 40, 60, 80, 100 a 120 km/h, při nutnosti vyšší dynamiky je samozřejmě vhodné motor vytáčet daleko více. Díky nepřiliš vysoké hladině hluku ve vyšších otáčkách není problém dlouhodobě jezdit někde mezi čtyřmi a pěti tisíci. Klidnější řidiči ocení vysoký výkon už ve dvou tisících otáčkách, takže motor není nutné při klidné jízdě nijak vytáčet. Měření pružnosti a jednotlivé převody ukazují, že i přes delší zpřevodování je dynamika vozu o lepší než u staršího modelu 1.8T; na stovku se TFSI rozjede o sekundu rychleji. Motor má také lepší odezvu na plyn, přestože jistý turboefekt přetrval. U obou motorů je doporučen natural 98.

Pružnost:

- 60-100 km/h: 2 st. 3,9 s; 3 st. 5 s; 4 st. 7 s; 5 st. 9,7 s
- 80-120 km/h: 3 st. 4,5 s; 4 st. 6,3 s; 5 st. 9 s; 6 st. 11 s

Zrychlení:

- 0-100 km/h: 7,5 s
- 0-160 km/h: 17,5 s
- 60-160 km/h: 14 s

Převody:

- 40: 2 - 2600; 3 - 1800
- 60: 2 - 3900; 3 - 2600; 4 - 2000
- 80: 2 - 5300; 3 - 3500; 4 - 2600; 5 - 2000
- 100: 2 - 6700; 3 - 4400; 4 - 3300; 5 - 2500; 6 - 2100
- 120: 3 - 5200; 4 - 3900; 5 - 3000; 6 - 2500
- 140: 3 - 6100; 4 - 4600; 5 - 3500; 6 - 2900
- 160: 4 - 5300; 5 - 4000; 6 - 3300
- 180: 4 - 5900; 5 - 4500; 6 - 3700
- 200: 5 - 5000; 6 - 4100

Více paliva

Spotřeba motoru je poněkud vyšší, než jsem předpokládal. U verze bez quattro udává Audi 10,9/5,8/7,7, quattro pak zvyšuje spotřebu o více než litr na sto km: 12,6/6,6/8,8 l. Hodnota mimo město nevypadá na dvousetkoňový motor vůbec špatně, v praxi se ale velmi těžko dosahuje. Připravte se spíše na hodnoty okolo osmi litrů, což je s udávanou spotřebou ve velkém kontrastu. Cesta z Prahy si při rychlosti okolo 140 km/h a využíváním dynamiky motoru vzala 10,2 l, přičemž v první půli, kdy jsem zkoušel, co motor dokáže, byla spotřeba o litr vyšší. Klidnější jízda v závěru pak spotřebu stáhla téměř na desítku. Ve městě si motor vezme na delších trasách (50 km po Brně) 13 l, při kratších popojíždkách pak až na 15litrovou hranici. Při měření dynamiky a testech podvozku (100 km) si A4 vzala 14 litrů. Průměr za celý test se dostal nad 11 l, což na jednu stranu není vzhledem ke 200 koním a pohonu všech kol moc, ale na dvoulitrový motor se mi to zdá přece jen o něco víc, než bych čekal.

Motokára

Vůz byl k testu dodán s příplatkovými 17" litými koly a pneumatikami Pirelli s rozměrem 235/45 R17, a to vč. sportovního podvozku. To samozřejmě výraznou měrou ovlivnilo jízdní komfort, kdy zejména ve městě a rozbitých českých silnicích pocítíte každou nerovnost. Odhlučnění od pneumatik je dobré, rázy od příčných nerovností však nepřeslechnete. Cesta po betonech D1 byla překvapivě komfortní, resp. nebyl to kostitřas, kterého jsem se zprvu obával. Ani jízda po pražských kostkách nedala vozu zabrat, po Letné se dalo jet bez problému městským limitem, aniž by mne z drncání rozbolela hlava. Zde jen dodám, že na větších nerovnostech (příkladem budiž ony zmíněné kostky) to v interiéru tu a tam zapraskalo; asi nejvíce odkudsi zezadu z plata nad zavazadlovým prostorem. Zprvu jsem myslel, že jsou to špatně doléhající sedačky, ale ty „seděly“ dobře.

Díky širokým „gumám“ s nízkým profilem a solidnímu podvozku je audi čitelné v kritické situaci a při běžné jízdě nedovolí udělat chybu. Vůz je na limitu méně nedotáčivý než varianta s pohonem přední nápravy, snad za to může lepší rozložení hmotnosti. Pohon všech přidává na jistotě na špatném povrchu, což se zejména teď v zimě docela hodí. Průjezdy zatáčkou po pod plynem jsou díky rovnoměrnému rozložení náhonu na obě nápravy možné v poměrně vysokých rychlostech, aniž by řidič pocítil jakýkoliv náznak ztráty kontroly nad řízením. Pohon všech kol zajišťuje, že po přidání plynu nedojde jako u předokolky ke snaze vozu vyletět ven ze zatáčky či jako u zadokolky k předbíhání zádi. A pokud přece jen dojde ke ztrátě adheze, sune se vůz ze zatáčky spíše bokem než po tečně. Jízdní vlastnosti jako celek bezesporu patří k tomu lepšímu ve třídě, celkový dojem trochu kazí naladění řízení. Odezva je pouze průměrná, řízení mohlo být o něco přímější. A při malých rychlostech by nemusel být posilovač tak účinný, přeposilování je bohužel obecná vada mnohých aut současné produkce.



Prázdné parkoviště a sníh = ideální kombinace

Na chalupu bez problému

Zde bych se ještě krátce zastavil u pohonu všech kol quattro; ten u A4 zajišťuje diferenciál Torsen, který za ideálních podmínek přenáší výkon na obě nápravy rovnoměrně. V případě ztráty adheze lze přenést až 75 procent výkonu na nápravu, která má adhezi nejlepší. V základní výbavě nechybí elektronická uzávěrka diferenciálu, kterou nelze vyřadit z provozu. Sériové ASR a ESP už ano; stačí podržet patřičné tlačítko. Vzhledem k tomu, že je letos v březnu tak bohatá sněhová nadílka, zkoušel jsem možnosti A4 na různých zasněžených površích, ledu i ujetém sněhu, vyjetých zledovatělých kolejí apod. Vůz si i s vypnutým protipokluzem a stabilizací poradil za všech okolností, i když jsem jednou zajel takřka s celým autem do zasněženého příkopu, vůz se celkem bez problému dostal ven. Auto se i bez stabilizace chová na sněhu či zledovatělém povrchu excelentně, nemusíte mít strach, že byste nevyjeli na chalupu na zasněženém kopci. Jedinou nevýhodou quattro je již zmíněná vyšší spotřeba.



Se zapnutým ESP by to vypadalo jinak...

Velmi dobré jsou brzdy, dobře se dávkuje a mají více než dobrý účinek. Probudit k práci ABS není problém ani na suché vozovce. Ani při panickém brzdění nebyl podvozek vyveden z míry, držel přímou stopu; při brzdění a simulaci vyhýbavého manévru šla kola tam, kam měla. Řazení je velmi snadné takřka bez odporu, jen mi vadilo, že jednotlivé rychlosti jsou dost daleko od sebe; to mělo za následek nepříliš přesné řazení, často se mi stávalo, že jsem místo dvojky z trojky zařadil čtyřku, místo čtyřky z pětiky šestku apod. Zvyknout se na to dá, ale dalo mi to práci. Odhlučnění interiéru od aerodynamického svistu je vzhledem k třídě jen průměrné.

Pohodové auto

Po plastické operaci Audi A4 na jedné straně omládlo, na straně druhé dříve se stalo více zaměnitelné se svými většími brásky. Nedokážu se rozhodnout, zda plastika skutečně pomohla. Dříve měl vůz svůj nezaměnitelný styl, o který nyní přišel. S faceliftem došlo i k výrazné obměně motorů, která naopak vozu rozhodně prospěla. Audi si ale mohla odpustit nedůstojný motor 1.6 75 kW a určitě ho měla nahradit výkonnějším přímovstříkem s 85 kW; také pětiventilový dvoulitr mohl odejít na odpočinek. Možná zůstal v nabídce proto, že motor 2.0 FSI by byl výkonem příliš blízko motoru 1.8T (110 a 120 kW).



Celkově je A4 jistě povedený automobil, který svého řidiče ani nijak nenadchne, ale ani nezklame. Zkrátka takové normální auto, jenž netrpí de facto žádným negativem, ale ani tu není nic, co by stálo za výraznější pozornost. Velkou výhodou je možnost stálého pohonu všech kol, který lze kombinovat s motory 1.8T, 2.0 TFSI, 3.2 V6 FSI a 3.0 TDI V6. Pohon je skutečně stálý za všech okolností a podle potřeby se může redistribuovat na jednotlivé nápravy. Pohon všech kol pomáhá i za běžných adhezních podmínek průjezdu zatáčkou pod plynem, v zimě pak usnadňuje jízdu na sněhu a zledovatělém povrchu; tehdy může mít předokolka nebo zadokolka problémy. Zejména pohon zadních kol je v některých situacích problematický (viz nedávný test Mercedesu C230K).

Jediné, co bych vozu skutečně vytknul, je už zmíněná nepřítomnost některých prvků v základní výbavě, u auta se základní cenou 1,15 mil. Kč bych předpokládal, že v podstatě korunové položky jako tempomat nebo palubní počítač budou ve standardu. Větší mohl být také prostor na zadních sedadlech a středová konzola nemusela být tak široká, aby neubírala místo pro nohy vzrostlým řidičům.

Plusy:

- stálý pohon všech kol Torsen
- výkonný motor
- dobré jízdní vlastnosti

Minusy:

- nedostatky v základní výbavě (tempomat, loketní opěrka, palubní počítač)
- vyšší spotřeba
- méně místa vzadu

Standardní výbava: ABS, airbag řidiče a spolujezdc, airbagy pro hlavu vpředu a vzadu SIDEGUARD, včetně bočních airbagů vpředu, ESP, automatická klimatizace s regulací pravé a levé strany, dálkové ovládání centrálního zamykání. dekorace v provedení kartáčovaný hliník šedý, determální skla - zeleně tónovaná, čtecí lampičky vpředu a vzadu, držák nápojů ve střední konzole, elektrické ovládání oken vpředu a vzadu, imobilizér, kola hliníková litá, v 9ramenném designu, velikost 7Jx16, s pneumatikami 205/55 R16 (pro modely 1.6, 2.0, 1.8 T, 1.9 TDI a 2.0 TDI), kola hliníková litá, v 9ramenném designu, velikost 7Jx16, s pneumatikami 215/55 R16 (pro modely 2.0 T FSI, 3.2 FSI, 2.5 TDI a 3.0 TDI), mlhové světlomety, potahy sedadel tkanina Mikado, posilovač řízení (pro modely 1.6, 2.0, 1.8 T, 1.9 TDI a 2.0 TDI), rádio Chorus s 10 reproduktory (pro modely 1.6, 2.0, 1.8 T, 1.9 TDI, 2.0 TDI, 2.0 T FSI, 3.2 FSI a 2.5 TDI), rádio Symphony s 10 reproduktory (pro model 3.0 TDI), sedadlo řidiče výškově nastavitelné, servotronic (modely 2.0 T FSI, 3.2 FSI, 2.5 TDI a 3.0 TDI), třetí opěrka hlavy vzadu včetně tříbodového samonavíjecího pásu na středním sedadle vzadu, ukazatel vnější teploty, velurové koberečky vpředu a vzadu, vnější zpětná zrcátka elektricky nastavitelná a vyhřívaná, asférické na straně řidiče, volant kožený 4ramenný

Příplatková výbava: bi-xenonové světlomety (28 725 Kč), ostřikovače světlometů (8 799 Kč), palubní počítač (8 086 Kč), metalíza (21 973 Kč), čelní sklo s šedým pruhem (2 379 Kč), loketní opěrka vpředu (5 422 Kč), multifunkční sportovní kožený volant (10 843 Kč), vnitřní zpětné zrcátko automaticky zclonitelné (8 086 Kč), rádio Concert (8 132 Kč), sportovní podvozek (8 799 Kč), sportovní sedadla vpředu (18 929 Kč), vyhřívání předních sedadel (10 795 Kč), 17" litá kola 235/45 R17 (28 725 Kč)

Základní cena: 1 150 800 Kč

Cena testovaného vozu: 1 320 493 Kč

Technické parametry

Motor

- Řadový čtyřválcový benzinový motor s přímým vstřikováním, přeplňování turbodmychadlem s chlazením stlačeného vzduchu, čtyřventilová technika, vačkové hřídele v hlavě válců (DOHC), plynulé časování sací vačkové hřídele, sací potrubí s proměnlivou délkou
- Objem: 1984 cm³
- Největší výkon: 147 kW (200 koní) při 5100-6000 ot./min
- Největší točivý moment: 280 Nm při 1800-5000 ot./min
- Palivo: Natural 98
- Pohon: stálý pohon všech kol, samosvorný mezinápravový diferenciál Torsen, elektronická uzávěrka diferenciálu EDS působící brzdou na všechna poháněná kola, protipokluzové zařízení ASR, elektronický stabilizační program ESP s asistenčním systémem brzd

Provozní vlastnosti

- Max. rychlost: 238 km/h
- Zrychlení z 0 na 100 km/h: 7,2 s
- Spotřeba paliva (l/100 km):
- Město: 12,6
- Mimo město: 6,6
- Kombinovaná: 8,8
- Emise CO₂ (g/km): 211 (Euro 4)
- Objem palivové nádrže: 63 l (70 l bez quattrra)

Podvozek

- Zavěšení předních kol: čtyřprvkově zavěšená přední náprava s lehkou konstrukcí s virtuální řídicí osou, trubkový příčný stabilizátor, dvoutrubkový plynový tlumič a vinuté pružiny, dorazové pero, elasticky uložené nosiče nápravy
- Zavěšení zadních kol: nezávislé zavěšení kol, lichoběžníková zadní náprava s elasticky uloženými nosiči nápravy, dvoutrubkový plynový tlumič, vinuté pružiny a dorazové pero
- Rozměr kol: 7,5Jx17
- Rozměr pneumatik: 235/45 R17

Hmotnosti

- Pohotovostní hmotnost: 1 490 kg
- Užitečná hmotnost: 550 kg

Vnější rozměry

- Délka: 4 568 mm
- Šířka: 1 772 mm
- Výška: 1 427 mm
- Rozvor náprav: 2 648 mm

Vnitřní rozměry

- Základní objem zavazadlového prostoru: 460 l
- Objem zavazadlového prostoru při sklopení zadních sedadel: 720 l

Oficiální fotografie



Fotogalerie, část 1.

Exteriér



Motor



Zavazadlový prostor



Interiér



Prostor vzadu





Jízda



Zdroj: Autorevue, Petr Broža