

Novi Audi A8 – dizajn (1)

Audi na trg uvaja novo generacijo modela A8. Najbolj športna limuzina v prestižnem avtomobilskem razredu postavlja nova merila – z elegantno oblikovano aluminijasto karoserijo Audi Space Frame (ASF), močnimi in izjemno učinkovitimi motorji, zmogljivim menjalnikom in podvozjem, ki združuje dinamiko in udobje. Prostorna notranjost navduši s prestižno opremo, novo zasnovanim sistemom MMI in vrhunsko kakovostjo izdelave. Inovativni asistenčni sistemi vozniku omogočajo še bolj suvereno vožnjo.

Dizajn

Audijeva vozila že od nekdaj navdušujejo s kompleksnim in inteligentnim dizajnom. Karoserija novega Audija A8 deluje povsem homogeno, kot bi bila izdelana iz enega samega kosa. Kupejevska strešna linija ustvarja harmonično silhueto s tekočimi linijami, izklesane površine, ki odražajo umirjenost in prestiž, pa so v kontrastu z ostrimi linijami. Audi z novim A8 še utrjuje svojo nesporno prednost na področju avtomobilskega oblikovanja. Audi A8 svojo pionirsko vlogo pri uvajanju inovativnih tehnologij poudarja tudi z novimi, progresivnimi oblikovalskimi elementi.

Dimenzije nove prestižne limuzine: dolžina 5137 mm, medosna razdalja 2992 mm, širina 1949 mm in višina 1460 mm. Audi A8 je bistveno daljši in širši tako od predhodnika kot tudi od tekmecev. Hkrati pa je nekoliko nižji od svojih neposrednih nemških tekmecev – njegovi proporci sledijo dinamičnemu značaju vozila.

Najmarkantnejši oblikovalski element je nedvomno enodelni okvir mreže hladilnika (singleframe). Mreža hladilnika, ki jo obdaja kromirana obroba, uvaja nov oblikovalski pristop – izklesane, tridimenzionalne elemente s številnimi detajli. Po zaslugi oglatih zgornjih kotov je po eni strani skladno integrirana v sprednji del vozila, po drugi strani pa izrazite vodoravne kromirane prečke poudarjajo širino vozila.



Novi Audi A8 – dizajn (2)

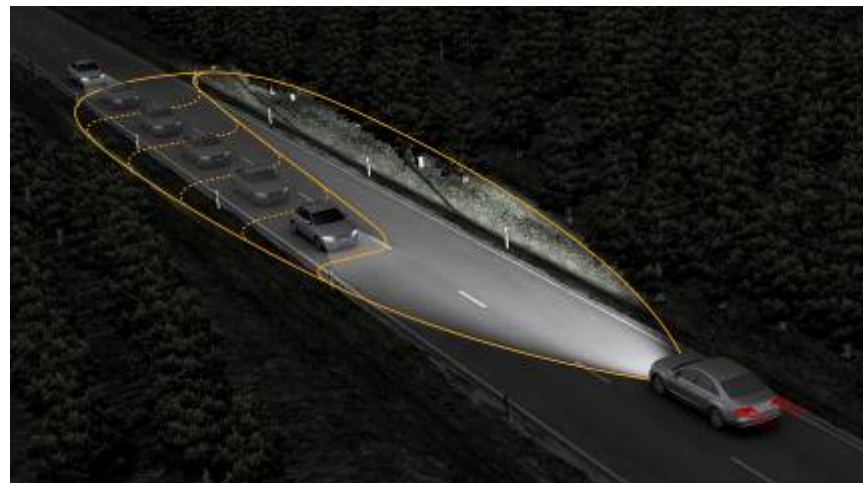
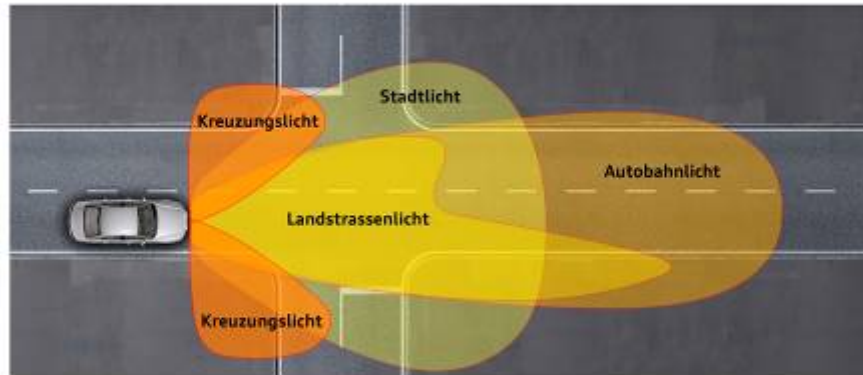
Audi A8 ima novo oblikovana žarometa ksenon plus z inovativno LED-tehnologijo, ki jo je kot prvi uporabil prav Audi, in sicer pri vrhunskem športnem modelu R8. Žarometa ksenon plus nadgrajuje funkcija adaptive light, ki premična modula v enoti žarometa obrača tako, da luči vedno zagotavljajo optimalno osvetlitev v križišču, med vožnjo po mestu, po magistralni cesti ali po avtocesti. Luči imajo integrirano tudi novo vsehremensko funkcijo, ki je zamenjala klasični sprednji meglenki. V odprtinah za zajemanje zraka, v katerih sta bili pri predhodniku vgrajeni sprednji meglenki, so sedaj radarski senzorji opcijskega sistema adaptive cruise control s funkcijo Stop&Go.

Dodatno je na voljo tudi brezstopenjsko uravnavanje svetlobnega snopa. Video kamera ob notranjem vzvratnem ogledalu snema svetlobne vire drugih udeležencev v prometu. Svetlobni snop žarometov se v razponu od zasenčenih do dolgih luči brezstopenjsko prilagaja okolici, da zagotovi optimalno vidljivost.

Domiselna tehnična rešitev je povezava krmiljenja žarometov z opcijsko MMI navigacijo plus. Posebna podpora funkcija na osnovi navigacijskih podatkov za izbrano relacijo na primer aktivira avtocestne luči že na dovodu na avtocesto. Preden vozilo zapelje v križišče, se vključita statična smerno prilagodljiva žarometa, ki svetita pod širšim kotom in s tem prispevata k boljši preglednosti in večji varnosti.

Vrhunska tehnologija: sprednja žarometa z LED-tehnologijo

Pri novem Audiju A8 so vse luči v sprednjih žarometih realizirane s svetlečimi diodami (LED), ki vozilu zagotavljajo prepoznavnost že podnevi, še bolj izrazito pa ponoči. Njihova revolucionarna zasnova pomeni odmik od velikih, cevastih modulov, ki se sicer uporabljajo v današnjih vozilih.



Novi Audi A8 – dizajn (3)

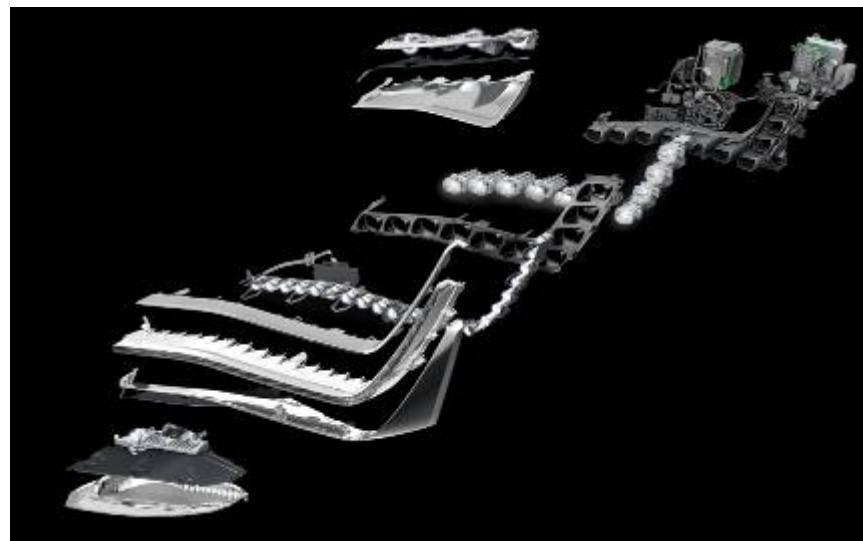
Zasenčene luči imajo 10 individualnih modulov, razporejenih v obliki loka, ki je nameščen pod kromirano zaslonko (ang. wing) Tik pod njo je še en lok, ki ga sestavlja 22 belih in 22 rumenih diod za dnevne luči in smernike. Zaradi debelih sten delujejo kot homogen, neprekinjen svetlobni pas.

Nad zaslonko so dolge luči, ki jih tvorita dve močni 4-čipni diodi in prostopovršinsko optiko (FF): Podporna funkcija preklaplja med dolgimi in zasenčenimi lučmi, dodatne zmogljive svetleče diode pa ustvarjajo svetlobni snop za avtocestne luči in statična smerno prilagodljiva žarometa. Poseben ventilator in odvodnik toplote skrbita, da se sistem ne pregreje.

Žarometa z LED-tehnologijo imata številne funkcionalne prednosti. Barvna temperatura znaša 5.500 K, kar pomeni, da je svetloba teh diod podobna dnevni svetlobi – voznikove oči tako manj trpijo. Tovrstne luči so tudi zelo varčne. Zasenčene luči porabijo na primer samo 40 W na enoto, kar je še nekoliko manj od že tako izjemno varčnih ksenonskih luči.

Tudi ko novi Audi A8 pogledamo od strani, se zdi, da si vozilo želi nenehno biti v gibanju. Kot je značilno za Audijev dizajn, dve tretjini višine vozila zavzema trup, eno tretjino pa steklene površine. Značilna audijevska tornado linija se dviga od enodelnega okvira mreže hladilnika in kot nakazan rob poteka pod stranskimi stekli. Linija se nadaljuje tik nad kolesnimi ohišji, tako da A8 na cesti deluje še bolj markantno.

Površine pod tornado linijo interpretirajo igro svetlobe in senc, konkavnosti in konveksnosti, in so izraz umirjenosti in brezčasne elegance. Ko se linija začne spuščati, jo uokvirijo dvigajoča se dinamična linija nad stranskimi letvami. V razširjenih kolesnih ohišjih je prostor za velika kolesa s premerom od 17 do 21 col.



Novi Audi A8 – dizajn (4)

Zadek zaradi poudarjenega roba deluje elegantno, tako da impresivno velike površine pridejo še bolj do izraza. Po zaslugi kromirane letve, ki se zaključuje v difuzorju, se limuzina zdi še širša.

Markantne zadnje luči s tridimenzionalnim videzom so značilno audijske. Tudi teluči so zasnovane z LED-tehnologijo. Vsako enoto sestavlja 72 svetlečih diod. Čipne svetleče diode, ki jih je možno natančno združiti na majhni površini, so zaradi omejenega prostora vsestransko uporabne.

Zadnje luči, ki porabijo samo 9 W na enoto, imajo trapezoidno obliko, videti pa so kot raven, homogen svetlobni segment. Na zgornjem delu je svetlobni pas (plastična cevka), spodnji del pa je strukturiran odsevnik v prostopovršinski optiki (FF). Je debelejši od zgornjega dela, da optično znižuje težišče zadka Audija A8. Smernika sta vodoravni liniji. Petsegmentne zavorne luči so integrirane v trapezoidni enoti.



Novi Audi A8 – karoserija (1)

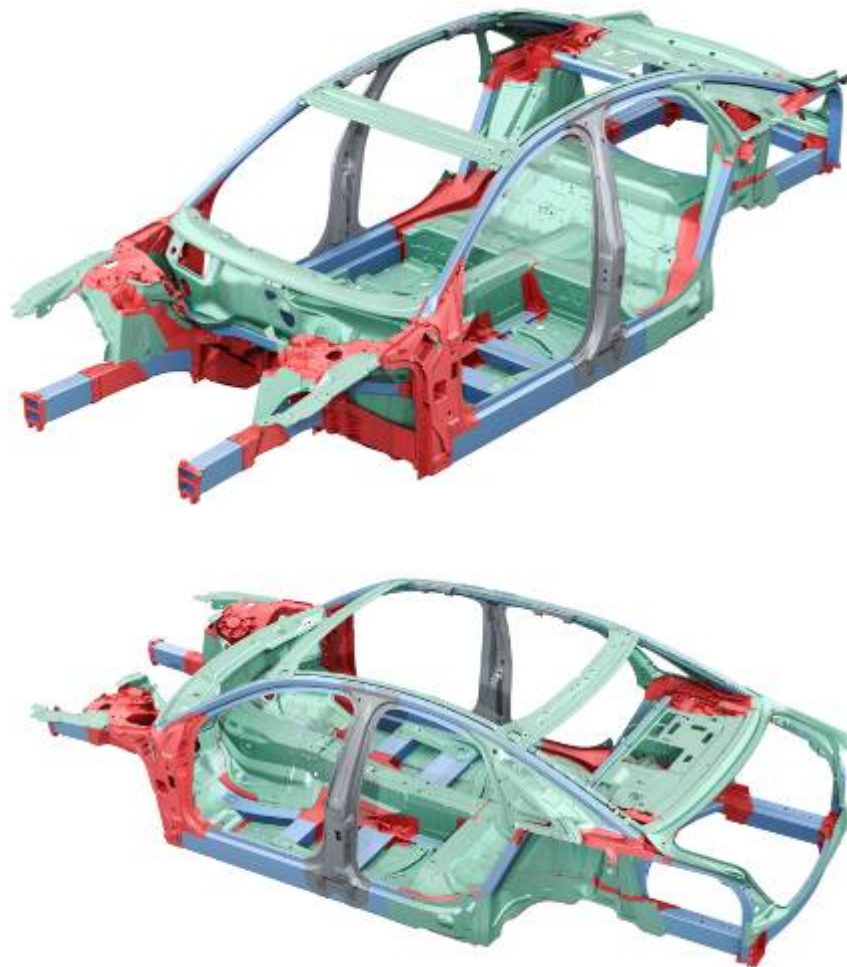
Velika, močna, varna in hkrati izjemno lahka – aluminijasta karoserija ponovno postavlja nova merila. Njena majhna masa je ključnega pomena za odlično vozno dinamiko, zgledno učinkovitost in izvrstno udobje, ki so odlike Audiya A8. Audi kot pionir lahkih avtomobilskih konstrukcij ponovno dokazuje, da utemeljeno zaseda vodilni položaj na tem področju.

Pred 15 leti so pri Audiju v serijsko proizvodnjo vključili tehnologijo Audi Space Frame (ASF) – s 1. generacijo modela A8. Tehnologija ASF je v najboljši možni meri dokazala svojo vrednost – in pri Audiju jo danes uporabljajo v bistveno bolj napredni obliki. Lahko bi dejali, da konstrukcija ASF nekoliko spominja na skelet. Sestavljajo jo aluminijasti ekstrudirani profili in odlitki. Za učinkovito spajanje aluminijastih plošč se med drugim uporabljajo samorezni vijaki.

Sestavni deli konstrukcije ASF se po obliki in preseku medsebojno bistveno razlikujejo, odvisno od njihovega namena. Tako so na primer spoji A-stebrička, ki je eden izmed 25 litih delov karoserije, povezani s stranskim profilom, pragom, omega prečnim profilom, prečnim profilom vetrobranskega stekla, strešnim okvirom in nastavkom za opornik vzmetenja. Stranski strešni okvir pa je oblikovan iz enega samega ekstrudiranega elementa, katerega presek se prilagodljivo spreminja od A- do C-stebrička.

Audi je za novi A8 v veliki meri povečal trdnost karoserijskih elementov višje trdnosti, s čimer sta se zmanjšala tako debelina materiala kot tudi masa.

Pri tem ima eno izmed ključnih vlog nov kompozitni material, iz katerega so izdelane aluminijaste plošče. Že samo z uporabo te nove, izjemno trdne aluminijaste zlitine je masa manjša za kar 6,5 kg.



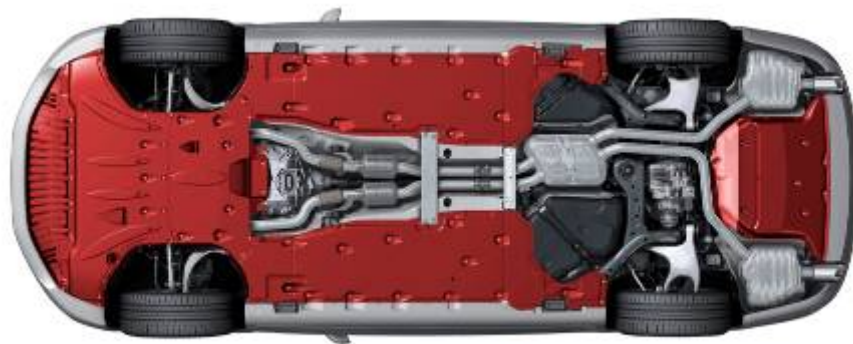
Novi Audi A8 – karoserija (2)

Velika togost, malo vibracij

Poleg majhne mase ima konstrukcija ASF še številne druge prednosti. Statična vzvojna togost, ki je osnova za natančno, dinamično vodenje, je kar 25 % večja kot pri predhodniku, ki je bil v svojem času vodilni na tem področju. Po kakovosti lahke konstrukcije, tj. razmerju med maso, vzvojno togostjo in velikostjo, je karoserija optimirana za 20 %. ASF zagotavlja mirno in tiho vožnjo, saj se lahko pohvali z zelo nizko stopnjo prenosa vibracij.

Novi Audi A8 skozi veter vozi mirno, tekoče in tiho. Pri izvedbi z motorjem 4.2 FSI količnik zračnega upora znaša samo 0,26 (površina sprednjega dela meri 2,41 m²). Majhen vzgonski količnik na sprednji in zadnji premi zagotavlja dobro stabilnost pri visoki hitrosti (avtocestna vožnja). Audi A8 je tudi najtišje vozilo v svojem razredu, saj je hrup vetra med vožnjo komaj slišen.

Audi pri razvoju novega vozila upošteva celostni pristop. Energijska bilanca vozila v celotni življenjski dobi kaže, da novi A8 po vseh pomembnih okoljskih merilih, vključno z emisijami CO₂, dosega boljše rezultate kot njegov predhodnik. Odločilnega pomena je obdobje, ko je vozilo aktivno v uporabi. Tu imajo pozitivno vlogo predvsem novi, izjemno učinkoviti motorji. K manjšim emisijam CO₂ prispeva tudi aluminij kot karoserijski material, saj je bistveno bolj primeren za recikliranje kot jeklo.



Novi Audi A8 – notranjost (1)

Notranjost novega Audija A8 razvaja vse čute. S svojim elegantnim slogom in vrhunsko kakovostjo izdelave notranjost jasno odraža visoka merila znamke. Po zasnovi je znatno širša, prostornejša in bolj zračna kot pri predhodniku. Najizrazitejši element je elegantni obodni lok (wraparound), ki poteka po celotnem obsegu notranjosti, podobno kot na jahti. Največji del tega loka vključuje elegantno in nizko armaturno ploščo. Prečiščen sprednji del je oblikovan kot nežen val.

Audijeva filozofija strukturiranega in intuitivnega upravljanja v novem A8 dosega nove razsežnosti. Veliki okrogli instrumenti so jasno razmejeni. Voznikov informacijski sistem, ki služi kot upravljalno-informacijsko središče vozila, je zasnovan na novo. Na večjem, sedaj 7-colskem sredinskem zaslonu so pregledno prikazane vse pomembne funkcije.

Prikaze na zaslonu je možno upravljati s tipkami na izpopolnjenem večfunkcijskem volanu.

Sredinski tunel: popolna upravljalna konzola

Sredinski tunel v novem Audiju A8 je širok in ima enakomeren naklon. Z ergonomskega vidika predstavlja idealno upravljalno konzolo, ki vključuje čelno ploščo avtomatske klimatske naprave in MMI-terminal za upravljanje novega multimedijskega sistema. Jasno je razdeljen na tri zaokrožene sklope, od katerih je eden namenjen za audio sistem. Upravljanje je povsem enostavno: Ko voznik z zapestjem sloni na glavi izbirne ročice 8-stopenjskega tiptronic, ki je na sredinskem tunelu nameščena asimetrično, s prsti lahko udobno pritiska tipke oz. vrti gumb.



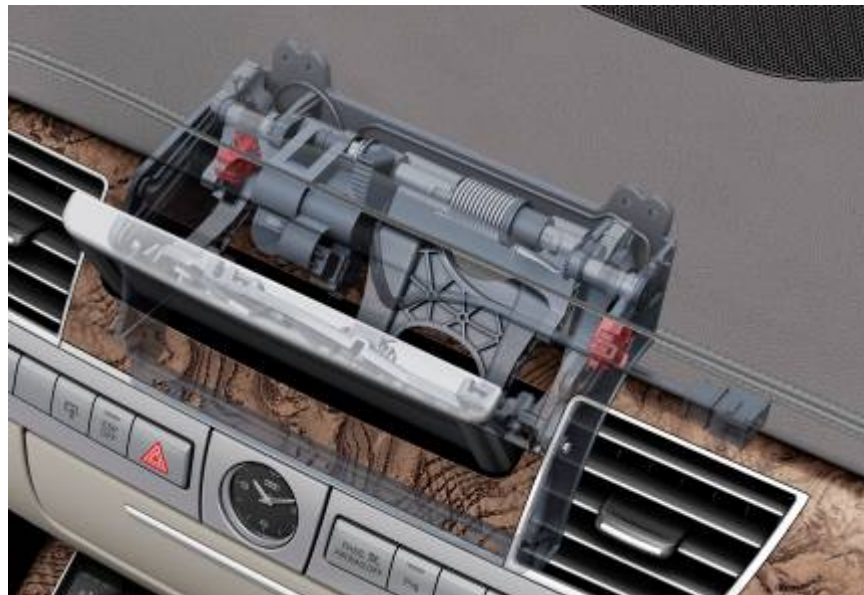
Novi Audi A8 – notranjost (2)

V fazi pripravljenosti (standby) je MMI-zaslon skrit v armaturni plošči. Ko ga voznik vključi, se v elegantnem loku pomakne v pokončni položaj in prikaže vstopno slike za zagon sistema. Ploski 8-colski zaslon je razdeljen na tri informacijske sklope, upravljanje menijev pa temelji na izpopolnjeni in intuitivni logiki. Vse teme so prikazane z elegantno, tridimenzionalno grafiko.

Audi A8 nova merila postavlja tudi pri kakovosti izdelave, ki je že tradicionalno ena izmed temeljnih odlik te znamke. Po zaslugi premišljene izbire in natančne implementacije najboljših materialov je notranjost vozila prava paša za vse čute. Za velike tipke in gumbе, ki delujejo natančno kot švicarska ura, so opcijsko na voljo kromirane aplikacije. Številne tipke in gumbi so lakirani s svetlečim črnim lakom, elemente, ki jih voznik uporablja najpogosteje, pa poseben vrhnji sloj učinkovito ščiti pred praskami.

Veliki dekorativni elementi so dvodelni, kar poudarja njihovo elegantno zasnovo. Spodnji deli so serijsko lakirani s sijajnim črnim lakom, zgornji deli so zasnovani v rjavem orehovem lesu, celoto pa dopolnjujejo fine kromirane letvice. Opcijsko je možna tudi kombinacija s krtačenim aluminijem in drugimi vrstami žlahtnega lesa. Za vse elemente so značilne brezkompromisna kakovost izdelave in minimalne reže.

Audi ponuja pet osnovnih barv notranjega oblaginjenja in tri barve stropne obloge. Ponudba oblaginjenja vključuje tudi naravno usnje, ki je še posebej mehko in zračno. Temperamentni individualisti lahko dodatno izbirajo med dvema ekskluzivnima linijama s posebnimi barvami, ki vključujeta različno prestižno opremo. Audi ponuja tudi različne pakete usnjenih elementov, paket elementov v alkantari in razširjen paket aluminijastih notranjih elementov.



Novi Audi A8 – notranjost (3)

Intenzivna čustva: harmonija svetlobe

V temi do izraza pride še ena izmed odlik novega Audija A8 – ambientna osvetlitev. Bele svetleče diode (LED) učinkovito, a hkrati diskretno osvetljujejo najpomembnejše dele notranjosti. Opcijski paket ambientne osvetlitve ustvarja harmonijo svetlobe, zaradi katere se zdi, da sredinska konzola lebdi. Številne svetleče diode so dvo- ali celo tribarvne. Ustrezno barvno shemo (slonokoščeno, polarno ali rubinasto) je možno izbrati v sistemu MMI.

Med različne sofisticirane rešitve v novem Audiju A8 sodi tudi posebna tipka Engine Start-Stop, ki omogoča zagon in izklop motorja, ne da bi voznik ključ vstavil v kontaktno ključavnico.

Avtomatska klimatska naprava temperaturo v notranjosti serijsko uravnava v dveh conah, opcijsko pa v štirih. Na voljo so trije načini klimatiziranja – blagi, srednji in intenzivni. Pozimi je dobrodošel še četrti način, ki intenzivneje ogreva predel prostora za noge.

Serijska sprednja sedeža vključujeta 12-smerno električno nastavljanje. Še več udobja nudita 22-smerno nastavljiva komfortna sedeža, pri katerih je možno prilagoditi tudi položaj sedežnih stranic. Opcijsko so na voljo tudi športni sedeži s prešitim rombastim vzorcem. Funkcijo ogrevanja sedežev je možno nadgraditi s tristopenjskim prezračevanjem. Za najzahtevnejše kupce je na voljo luksuzna pnevmatska masažna funkcija, ki temelji na dveh pnevmatskih prekatih v sedežnem naslonjalu – voznik in sovoznik lahko z večfunkcijskim stikalom izbirata med petimi različnimi programi s tristopenjsko intenzivnostjo.



Novi Audi A8 – notranjost (4)

Audi A8 je velika, luksuzna potovalna limuzina, zato seveda v najboljšem možnem udobju lahko uživata tudi potnika na zadnjih sedežih. Za doplačilo sta zadnja sedeža lahko opremljena z različnimi električnimi prilagoditvami, na primer pomnilno funkcijo ali možnostjo nastavljanja sovoznikovega sedeža z zadnjih sedežev. Ponudbo zaokrožajo ogrevanje sedežev, električni senčni roloji in ločena upravljalna enota za štiriconsko avtomatsko klimatsko napravo. Na voljo sta tudi prezračevalna in masažna funkcija.

Prostornina širokega prtljažnika znaša 510 l. V prtljažnik je možno prečno zložiti štiri torbe za golf, manjše predmete pa shraniti v stranske predale. Ko voznik odklene pokrov prtljažnika, se ta avtomatsko dvigne. Opcijski prtljažni paket vključuje prtljažno mrežo, dva poklopna kaveljčka za vrečke, nosilec za dežnik in 12-voltno električno vtičnico. Na voljo sta tudi odprtina za prevoz daljših predmetov in funkcija električnega odpiranja in zapiranja pokrova prtljažnika.

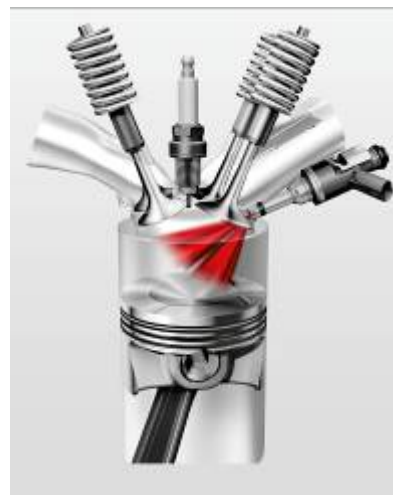
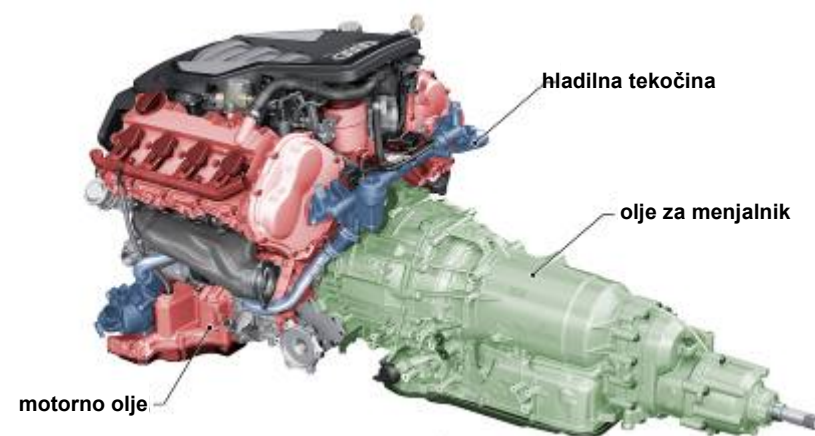


Novi Audi A8 – motorji (1)

Izjemna moč in odlična učinkovitost – za novi Audi A8 bosta ob uvedbi na trg na voljo dva zmogljiva 8-valjna motorja, en bencinski in en turbodizelski. 6-valjni motor TDI bo sledil nekoliko kasneje. Razpon moči omenjenih motorjev sega od 184 kW (250 KM) do 273 kW (372 KM). Vsi trije vedno znova navdušijo s svojo izjemno močjo in mogočnim, a diskretnim pogonom. Vsi motorji uporabljajo tehnologijo direktnega vbrizgavanja in v povprečju porabijo 22 % manj goriva kot primerljivi motorji pri predhodniku.

Motorji novega Audija A8 vključujejo inteligentne elemente modularnega sistema za večjo učinkovitost. Sistem za rekuperacijo med zaviranjem kinetično energijo pretvarja v električno energijo in jo shranjuje v akumulatorju. Inovativni sistem za upravljanje s toploto s pomočjo računalnika nadzoruje in krmili delovanje številnih izvajalnikov in v vsaki situaciji toploto optimalno porazdeljuje med motorjem, menjalnikom in notranjostjo vozila. Po zagonu hladnega motorja se ta začasno povsem oddvoji od kroga hladilne tekočine – s tem se bistveno skrajša čas, potreben za ogrevanje, v katerem so torne izgube velike.

Motor 4.2 FSI pri gibni prostornini 4.163 cm³ razvije največjo moč 273 kW (372 KM) in največji navor 445 Nm pri 3.500 1/min. Od 0 do 100 km/h pospeši v 5,7 s, najvišja hitrost pa je (tako kot pri ostalih motorjih) elektronsko omejena na 250 km/h. Po evropskem voznem ciklu za 100 km poti porabi 9,5 l bencina, kar je 1,4 l ali 13 % manj kot pri predhodniku – in to pri 16 kW (22 KM) večji moči. Emisije CO₂ znašajo samo 219 g/km.



Novi Audi A8 – motorji (2)

Najpomembnejši ukrep, ki je omogočil povečanje moči, je zmanjšanje notranjega trenja, predvsem v verižnem pogonu odmikalnih gredi in dodatnih agregatov. Uravnavana oljna črpalka, ki lahko preklaplja med dvema tlačnima stopnjama, je izjemno učinkovita. Tako kot vsi Audijevi bencinski motorji tudi 4.2 V8 uporablja tehnologijo direktnega vbrizgavanja (FSI). Kompresijsko razmerje znaša 12.5 : 1, kar je osnova za večjo moč in učinkovitost.

Navor 800 Nm: 4.2 TDI

Tudi 4.2 TDI je izjemno zmogljiv motor. Gibna prostornina znaša 4.134 cm³, največja moč 258 kW (350 KM), največji navor pa 800 Nm (na voljo že v območju od 1.750 do 2.750 1/min). Audi A8 s tem motorjem dosega takšne pospeške kot športna vozila – od 0 do 100 km/h v samo 5,5 s. Moč je večja za 18 kW (24 KM) in navor za 150 Nm, povprečna poraba goriva pa je manjša za kar 1,8 l/100 km (19 %). Novi Audi A8 z motorjem 4.2 TDI za 100 km poti v povprečju še vedno porabi samo 7,6 l goriva, kar pomeni, da emisije CO₂ znašajo 199 g/km.

Večja zmogljivost je predvsem rezultat višjega tlaka v sistemu skupnega voda – gorivo se namreč vbrizgava pri 2000 bar. Nadaljnja ukrepa sta zmanjšanje notranjega trenja ter optimizacija obeh turbopolnilnikov in povratnega vodenja izpušnih plinov.

8-valjnima motorjema se bo kmalu po uvedbi na trg pridružil še en 6-valjni motor – izpopolnjeni 3.0 TDI. Pri gibni prostornini 2.967 cm³ razvije največjo moč 184 kW (250 KM) in največji navor 550 Nm, ki je na voljo v območju od 1.500 do 3.000 1/min – 13 kW (17 KM) in 100 Nm več kot predhodnik.



Novi Audi A8 – motorji (3)

Audi A8 s 6-valjnim motorjem TDI od 0 do 100 km/h pospeši v 6,6 s. Povprečna poraba goriva znaša samo 6,6 l/100 km, kar je 1,9 l oz. 22 % manj. Emisija CO₂ znaša samo 174 g/km. Standardni motor 3.0 TDI je kombiniran s sistemom start-stop. Ko se vozilo ustavi, se motor izključi, takoj ko voznik spusti zavorni pedal, pa se ponovno zažene.

Audi bo v ponudbo kasneje vključil še eno izvedbo 6-valjnega motorja TDI – s 150 kW (204 KM). Motor, ki bo kombiniran izključno s pogonom na sprednji kolesni par, se lahko pohvali z zgledno učinkovitostjo. Po evropskem voznem ciklusu poraba goriva znaša samo 6,0 l/100 km, kar ustreza emisiji 159 g CO₂ na km.



Novi Audi A8 – pogon (1)

Novi Audi A8 je razred zase tudi področju prenosa pogonske sile na cestišče. Vsi motorji so serijsko kombinirani z novim 8-stopenjskim tiptronicom in stalnim štirikolesnim pogonom quattro, za doplačilo pa je na voljo tudi dinamični športni diferencial (serijska oprema za 4.2 TDI quattro).

8-stopenjski tiptronic je povsem na novo razvit avtomatski menjalnik. Njegova izvrstna zmogljivost temelji na visokem skupnem prestavnem razmerju, ki znaša 7,0 : 1 med najkrajšim in najdaljšim prestavnim razmerjem, kar porabo goriva zmanjšuje za pribl. 6 %. Potem ko Audi A8 spelje, pospešuje dinamično, po avtocesti pa vozi z nizkim številom vrtljajev motorja, kar se tudi ugodno odraža na porabi goriva. Prestavljanje je tekoče in nezaznavno, hitro in izjemno prilagodljivo.

8-stopenjski tiptronic se lahko pohvali z izjemno učinkovitostjo. To je po eni strani zasluga izjemno učinkovite oljne črpalke, po drugi strani pa dejstva, da ob zagonu hladnega motorja hladilna tekočina ogreva olje, da se zmanjšajo torne izgube. Vozila z motorjem 3.0 TDI so opremljena s hidravličnim akumulatorjem, ki omogoča delovanje funkcije start-stop. Za ponovni zagon motorja se olje v sistem dovaja pod tlakom, kar pomeni, da je tiptronic takoj pripravljen za delovanje.

Dinamični prestavni program (DSP) vključuje avtomatska prestavna načina D in S. Audi kot pionirsko inovacijo predstavlja povezavo sistema DSP z opcijo MMI navigacijo plus, ki mu posreduje podrobne podatke o izbrani poti. Sistem DSP na osnovi teh podatkov pri prestavljanju upošteva značilnosti ceste, kot so ovinki, s čimer se na primer na ozkih cestah izogne nepotrebnemu prestavljanju.



Novi Audi A8 – pogon (2)

Voznik z novo izbirno ročico na sredinskem tunelu izbira vozne programe. Ročica je oblikovana kot krmilna ročica na jahtah in predstavlja enega najmarkantnejših elementov v elegantni notranjosti prestižne limuzine. Ergonomsko izpopolnjena ročica z menjalnikom komunicira na elektronski način. Voznik prestavlja tako, da za hip premakne ročico, ki se nato avtomatsko vrne v izhodiščni položaj. Prestavljati je možno tudi s prestavnima tipkama na volanu.

Vgradni položaj novega tiptronica je v skladu s posebno razporeditvijo – kot pri številnih Audijevih modelih: diferencial je vgrajen pred pretvornikom navora, sprednja prema pa je pomaknjena bolj naprej. Rezultat so dolga medosna razdalja, krajši previs spredaj in natančno uravnotežena porazdelitev mase.

Audi A8 vodilni položaj v svojem razredu zaseda tudi po zaslugi stalnega štirikolesnega pogona quattro. Njegov mehanski sredinski diferencial 60 % navora prenaša na zadnjo premo in 40 % na sprednjo premo – športna karakteristika. Če katero izmed koles začne zdrsavati, diferencial večino navora preusmeri na premo, katere kolesa imajo boljši stik s cestiščem.

Kupci, ki radi vozijo izrazito športno, se lahko odločijo za športni diferencial, ki pogonsko moč prilagodljivo porazdeljuje med zadnjima kolesoma (serijska oprema za Audi A8 4.2 TDI quattro). Pri vožnji v Audiju A8 s športnim diferencialom ima voznik občutek, kot bi bilo vozilo prilepljeno na cesto.

Krmilnik športnega diferenciala je povezan s sistemom za uravnavanje vozne dinamike Audi drive select. Voznik lahko poljubno izbira med tremi nastavitvami – avtomatsko, komfortno in dinamično.

