

Podvozková magie

Audi RS 4 Avant competition plus

Obvykle čím víc za auto zaplatíte, tím víc má výbavy a víc věcí dělá za vás. U Audi si nově můžete připlatit skoro tři sta osmdesát tisíc za to, aby vám z ostrého RS 4 vyoperovali osm kilo tlumicích hmot, sebrali elektrické ovládání sedaček a nastavení tlumičů jste museli dělat po sundání kol ručně. Přesně tohle dělá z paketu competition plus nesmírně zajímavou, a hlavně jedinečnou záležitost.

TEXT **JIŘÍ BABORSKÝ** • FOTO **AUDI**



Audi RS 4 Avant je ukázkový příklad sportáku na každý den. Dokonalý univerzál s brutálním motorem, adekvátně přitvrzeným podvozkem a současně komfortem i praktičností premiového rodinného kombíku. Milovník otřepaných frází by řekl Jekyll & Hyde a měl by pravdu.

RS 4 se historicky vyrábí pouze s karoserií kombi, u Audi tradičně zvané Avant, po jejíž bok se časem postavilo odvozené kupé RS 5. Aktuální generace používají dvakrát přeplňovaný benzínový šestiválec o objemu 2,9 litru vyladěný na 450 koní a 600 Nm ve spojení s osmistupňovým automatem a pochopitelně nemůže chybět pohon všech kol quattro. Coby ozdoba celé modelové řady A4 stojí RS 4 Avant v základní výbavě 2 437 900 Kč, přičemž dlouhý seznam příplatkových prvků a nejrůznějších zúšlechťujících

balíčků dává zákazníkovi spoustu možností dotvořit si vůz k obrazu svému a ruku v ruce s tím cenovku dramaticky zvýšit.

Například účet za kombík, jehož klíče mi leží při psaní tohoto textu vedle klávesnice, se vyšplhal na 3 352 800 Kč. Z příplatků v řádech jednotek a desítek tisíc nápadně vyčnívají dvě položky: karbon-keramické brzdy za 184 200 Kč a paket RS competition plus s RS skořepinovými sedadly za 378 700 Kč. Jejich kombinace citelně posiluje sportovní část osobnosti RS 4, aniž by se to ovšem jakkoliv dotklo té luxusní. S akčním paketem navíc přichází na trh něco, co svět sériově vyráběných aut snad ještě neviděl. Ale postupně...

Audi si bylo vědomo, že technický potenciál RS 4 nebyl ve standardní specifikaci zcela vyčerpán a že část zákazníků by



Kromě obřích kol a nasávacích otvorů poznáte dravou RS 4 podle rozšířených blatníků.



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Audi RS 4 Avant competition plus

Dvakrát přeplňovaný benzínový šestiválec 2,9 l

Celkový výkon **331 kW (450 koní)**

Točivý moment **600 Nm**

Pohon **všech kol**

Automatická osmistupňová převodovka

Zrychlení 0–100 km/h **3,9 s**

Maximální rychlost **290 km/h**

Základní cena **2 437 900 Kč**



Součástí ostrého paketu jsou černé dekorativní prvky a speciálně naladěná, jak jinak než černá, výfuková soustava.



využití této rezervy ocenila. Inženýři sportovní divize proto namíchali pakety RS competition a RS competition plus.

Ten základní v ceně 233 900 Kč přidá do výbavy vozu mimo jiné černá dvacetipalcová kola, černé doplňky karoserie, inteligentní Matrix LED světlomety, speciální čalounění interiéru, zvedne maximální rychlost na 290 km/h a přitvrdí muziku novým, speciálně navrženým výfukovým systémem s matně černými koncovkami. O 26 000 Kč dražší verze paketu přihazuje ještě skořepinové přední sedačky, které při nastupování oblaží oči a po usednutí vás dokonale obejmou a nechají srůst s autem. Po sportácku se nastavují hezky manuálně, na luxus servomotorů protentokrát zapomeňme.

O úroveň výš pak stojí námi zkušební paket RS competition plus za 352 700 Kč, respektive 378 700 Kč s těmi úchvatnými seslemi. Nejspíš přemýšlíte, co mohlo cenovku vystřelit o dalších skoro sto dvacet tisíc? Je to kombinace dynamického řízení s proměnným převodem, sportovního diferenciálu poháněcí soustavy quattro a především pak nevídaný sportovní podvozek RS PRO s mechanickým nastavením tlumičů!

Doba velí vše zjednodušovat a zrychlovat. Když si chcete u moderních aut přeladit podvozek, jednoduše kliknete na ikonu a tlumiče změknu nebo ztvrdnou podle přání. Tuto vymoženost najdete samozřejmě i u audi. Ne tak ale u RS 4 s fajnšmek-

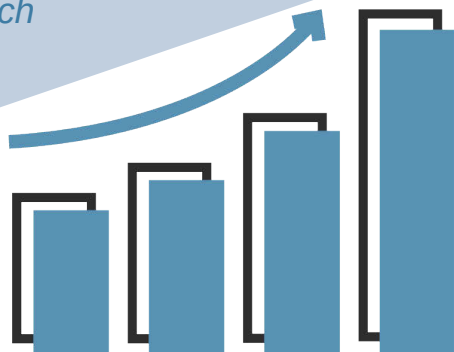


Luxusní interiér nemůže chybět ani nejostřejší verzi Audi A4, s paketem competition je ale méně akusticky izolovaný od motoru. Efektivní a skvělé skořepinové sedačky lze k paketům competition pořídit za 26 000 Kč.

INZERCE

PORADENSTVÍ V OBLASTI MANAGEMENTU A FINANČNÍHO ŘÍZENÍ

Expertní služby v oblasti strategického managementu a finančního řízení malých a středních podniků.



BFC GROUP

www.bfcgroup.cz

CONTROLLING — REPORTING — ÚČETNICTVÍ



Mezi největší atrakce Audi RS 4 patří příplatkové karbon-keramické brzdy. Ty se prostě musí zažít...

rovským balíčkem competition plus. Tady jste si totiž připlatili za podvozek ze závodní říše. Jeho tovární nastavení je o 10 milimetrů nižší než u běžné RS 4 a připravené posloužit v širokém spektru situací. Chcete usadit auto o dalších 10 mm níž? Pak se převlečte do montérek, nasadte rukavice, sundejte kola a vybalte z úhledné krabíčky speciální klíče, s jejichž pomocí změníte světlou výšku auta. Přejete si poladit kompresi a odskok tlumičů? Žádný problém, i k tomu jste od Audi dostali speciální udělátko. Kdo trochu dělá do aut, ví, že každý závodní okruh vyžaduje jiné nastavení podvozku, a tady máte příležitost vypadat na okruhových dnech jako největší borec.

Asi se shodneme na tom, že takovou záležitost běžný smrtelník cestující mezi domovem, školní družinou a kanceláří sotva využije. Nicméně v automobilové branži nemá plně nastavitelný závodní podvozek u produkčních modelů obdoby a kuráž

Audi stojí za velký potlesk. Navíc s pořádným přídavkem, protože výsledný jízdní projev RS 4 je neskutečný.

Naprosto zapomeňte na zažité klíšé, že sportovní auto je tvrdé jak prkno a nedá se s ním jezdit. Hlavně lidovější značky tak donedávna ostré verze svých modelů opravdu vytvářely. K silnému motoru daly velká kola a nepoužitelně tvrdý podvozek a sporták byl na světě. Audi, o němž se bavíme, je úplně jiný příběh.

Sevření skořepinovými sedačkami vnímáme celým tělem skálopevnost celého auta, každý jeho pohyb a nerovnost. Ale o nějakém nekomfortu nemůže být řeč. Obrovská kola se drží asfaltu jako klíšata, dokonale kopírují povrch a s nepochopitelnou noblesou zehlí prohřešky silničářů. Na hladkém povrchu jako by se rodinný kombík proměnil v motokáru, kterou můžete řídit s milimetrovou přesností, na rozbité okresce zase fenomenální podvozek vyvolává dojem rallyového speciálu, se kterým to můžete štípat hlava nehlava a pořád máte nad autem absolutní kontrolu.

Razance, s jakou vás šestiválec vystřelí z místa na stovku, ze stovky na dvě stě a pak jak smyslů zbavený táhne na dohled třem stům, je opojná, ještě větším zážitkem je ovšem zpětný proces – zpomalování s karbon-keramickými brzdami. Jedna věc je, že nejdou utahat, druhá pak, že vám při každém zašlápnutí pedálu do podlahy vytlačí oči z důlků.

Do toho si laděný výfuk při přeřazení tu odplivne, tu zaprská, tam zabublá. Jeho hluboké dunění vnímáme o poznání víc díky ubrání osmi kil tlumících hmot mezi motorem a interiérem, pořad tu ale zůstalo dost izolace na to, abyste po přepnutí auta do komfortního módu cestovali v naprostém tichu a pohodlí. A i když se tentokrát stisk knoflíku s jízdními módy nepropisuje do nastavení podvozku, ten zůstává i po zvolnění tempa skvostnou ozdobou tohoto výjimečného počínu. ■