

# Hliník se odstěhoval do Audi A4

EVOLUCE DESIGNU: DRAMATIČNOST KŘIVEK I ZJEMNĚNÍ VÝRAZU

Nejprodávanější model prestižní značky Audi se změnil od základu.

Nový je podvozek, proporce karoserie i elektronické systémy podporující radost z jízdy.



FOTO: AUTOR, AUDI

**T**ohle auto nikdo nepřehlédne. Korálky LED diod plnící funkci denních reflektorů září jasně bílým světlem na stovky metrů. Pro designéry jsou pravým požehnáním – mohou je skládat do libovolných tvarů a utvářet tak nezaměnitelný charakter vozu. U nového Audi A4 si tuhle šanci nenechali ujít – LED diody tvoří efektní vlnku uprostřed hlavního reflektoru a liší se tím od supersportu Audi R8 nebo kupé A5. Není to ale zdaleka jediná pozoruhodnost, kterou nová A4 nabízí. I když zrovna tahle je v základní ceně. Za většinu ostatních se připlácí.

Přestože slavný designér Walter de Silva přešel už loni v květnu od Audi ke značce Volkswagen, karoserie nese jeho rukopis.

Styl vozů Audi prochází pozoruhodnou evolucí, která s sebou nese větší dramatickosti křivek, přitom ale celkové zjemnění výrazu. Novinka je o 12 centimetrů delší než její předchůdce, nepůsobí ovšem nepřístupně ani nadutě. Ve zvláštní symbióze tu funguje sebevědomí i pokora, německý perfekcionismus a italský smysl pro vnímání krásy. Kombinace natolik zajímavá, že k závazné objednávce zlákala 140 Čechů ještě v době, kdy auto mohli znát jen z fotografií.

## Auto na desítky způsobů

Audi o nové A4 neskromně tvrdí, že je nej sportovnější limuzínou ve své třídě. Jak toho ale docílit, když za humny číhá BMW řady 3

se svým zadním pohonem, který je pro milovníky rychlého průjezdu zatáčkou tak neодо-latelný? Recept z Ingolstadtu je následující: o deset procent lehčí karoserie, která nově kombinuje ocel s hliníkem, pětivrstvová přední náprava namísto čtyřprvkové, použití hliníku také na klíčových částech podvozku a hlavně přesunutí diferenciálu před spojku, do těsného sousedství s motorem. Díky tomu mohla být přední náprava posunuta o 15 centimetrů vpřed, čímž zmizel pro Audi dosud typický dlouhý přední převis. Tato konstrukční úprava přinesla lepší rozložení hmotnosti mezi obě nápravy a tím i předpoklad pro neutrálnější chování v zatáčkách.

Pokud je to někomu málo, jistě si připlatí za elektronický systém Drive Select, díky kterému si řidič může podle nálady ve třech režimech nastavit tuhost tlumičů, strmost převodu řízení, charakter řazení automatické převodovky nebo odezvu motoru. Všechny elektronické systémy na sobě pracují nezávisle, a jejich naladění tak lze libovolně kombinovat. A kdo si vybrat neumí nebo nechce, ponechá automatický režim, který se sám přizpůsobí kvalitě silnice i jízdnímu stylu šoféra.

Nová elektronika od Audi umí z kapsy technického nadšence odčerpát i stovky tisíc korun. Auto si pak ale dokáže ohlídat téměř všechno – na couvání má kameru, na mikrosplánek vibrace do volantu, na mrtvý úhel blikající diodu ve zpětném zrcátku. Když si k tomu řidič pustí hudbu ze sound systému Bang & Olufsen, nemůže se

## Premiéra u Audi: aktivní řízení

Dojem řidiče z přesného řízení do značné míry ovlivňuje jeho zpřevodování – totiž je ale v tom, že pro každou jízdní situaci se hodí jiný převod. Právě tento problém dokonale řeší takzvané aktivní řízení, které u Audi nese název Dynamic Steering. Převod řízení může být měněn až o 100 procent, v závislosti na rychlosti jízdy automobilu a zvoleném režimu v systému Drive Select. Změny převodu probíhají kontinuálně a řidič je prakticky nepostřehne.

Při parkování je řízení extrémně přímé, pouze se dvěma otáčkami mezi dorazy, a díky vysokému účinku posilovače vyžaduje od řidiče jen minimální sílu na volant. Při běžných rychlostech na silnicích mimo město je účinek posilovače menší a převod delší, ale ani tehdy není třeba „ručkovat“ po věnci volantu v prudké zatáčce. Ve vysokých rychlostech na dálnicích má posilovač nejmenší účinek a převod řízení je nejdelší, jak to vyžaduje stabilní jízda přímým směrem. Teoreticky by v této chvíli bylo nutné otočit volantem od dorazu k dorazu čtyřikrát.

