



Test: AUDI 100 2.8 E

TRETJA MOŽ

Odločen korak v prid višje avtomobilske ravni so pri Audiju naredili že lani: audi 100 je dobil nove zunanje mere, skladnejšo obliko, predvsem pa (tudi) šestvaljni motor.

Po naše bi temu rekli »horuk v nove čase!«, Nemci, ki so za spoznanje bolj uglajeni, pa pra-

vijo »približevanje višjemu razredu«. Višji razred sta v tem primeru Mercedes-Benz in BMW, Audijeva soseda in (še vedno) rahlo odmaknjena tekmeča. Ampak to, da je Ingolstadt vse bliže Stuttgartu in Münchnu, je prav tako jasno.

Novi audi 100 je – ne glede na vrsto in velikost motorja v nosu – višji od prejšnjega, hkrati pa ima ožjo karoserijo in širša koluteka. Razlike so sicer malenkostne, a vendar tolikšne, da jih je moč takoj zaznati s prostim oč-

som, to pa predvsem na račun pokončnejših in manj upognjenih bočnih stekel in bolj zapolnjenih kolesnih blatnikov. Povsem nova sta že skoraj leto dni tudi oba konca vozila: prednji zaradi široke (in zdaj že povsem hišno značilne) maske, zadnji pa zaradi v spojler upognjenega pokrova ter rahlo manjšega, a še vedno 510-litrskega prtljajnika v njem.

Karoserijska zglajenost stikov in robov ter domišljena – ne pa pretirana – oblost »štrlečih de-

lov se odlično dopolnjujeta z aerodinamično vozila ($C_w=0,29$). Vendar zanjo niso žrtvovali nič od tistega, kar bi kvarilo počutje in uporabnost vozila: prednja šipa ni toliko nagnjena, da bi zahtevala športno sedanje na prednja sedeža pa tudi nasploh se vsa štiri vrata radodarno odpirajo dobri dostopnosti na ljubo. Vzdolžna strešna robova sta tanko obrobljena: dovolj, da ostane deževnica nad njima in ne kaplja na potnike, pa tudi dovolj, da se



NOST

stranska stekla med vožnjo ne mažejo.

Notranjosti se najbolj razveselijo vozniki: malce posevno sedenje, ki ga niti precej proti sredini pomaknjen sedež pri starejših audijih 100 ni mogel ublažiti, je postalo preteklost. Sedeži so zdaj že skoraj brezhibni, le volanski obroč, po novem tudi nastavljiv, je še vedno prijetno majhen. Med ročicami ob volanskem drogu ostaja tudi tista za prižiganje luči, medtem ko so stikalo varnostnih utripalk preselili

na dobro vidno (in posebej označeno) mesto sredi sredinske konzole. Ta je bahaško široka ter vključuje radodarne zračne reže, vrsto drugih stikal, prostor za temeljit radijski sprejemnik, uravnalnike zračenja in gretja (ali klimatsko napravo) ter razkošen pepelnik z vžigalnikom vred. Notranjost (novega) audija 100 sicer ni bistveno drugačna kot prej, ampak njena natančnost se zdi bolj opazna kot nekoč. Zasenčenost skrbno opremljene ter s potovalnim računalnikom ople-

menitene armaturne plošče je popolna; odmerjenost priprav, namenjenih vozniku, je natančno prilagodljiva in brez napak; tudi stikala za šipe so natanko tam, kjer hočete, da so; na komolčnih oporah znotraj vrat; in v pripravne predale so spremenili vse tiste dele v kokpitu, ki to dopuščajo. Višji nivo so podčrtali s plemenitim in skrbno lakiranim lesom, testni avto pa je bil še imenitnejši zaradi sicer doplačilnih v usnje oblečenih sedežev.

Voznikovo počutje izboljšuje-

jo še: električno nadzirani zunanji ogledali, pomični brizgalki na odbijačih (oboje prispeva k varnejši vožnji, zaradi boljše vidljivosti) in občutek, da vozi dosti manjši avto, kot je ta audi v resnici (ampak to je že nekaj let znana in na moč ugodna Audijeva »prevara« pri skoraj vseh modelih te znamke). Potniki pa so navdušeni nad štirimi nastavljivimi avtomatskimi pasovi in štirimi zglavniki, nad luknjo v zadnjem naslonjalu, če je potrebno tvoriti smuči, in nad prostornostjo (ki je povem kos tudi petim potnikom hkrati) tega vozila nasploh. Pri tem gre upoštevati tudi precej vgrajene luksuzne in varnostne opreme: na primer samodejno zapiranje okenskih šip (ali pomične strehe) ob zaklepanju vozila in procon-ten, ki ob vzdolžnih trčenjih »skrči« volanski drog in močnejše »priveže« telesi k prednjima sedežema.

In čeprav je že vse to dokaz dodatne limuzinske zrelosti novega audija 100, smo do njegovega glavnega dobitka še prišli: testni avto je bil audi 100 2.8 E, slednja oznaka pa pomeni 2,8-litrski elektronsko polnjeni šestvaljni motor v nosu. Prav ta naj bi se najbolj skladal s prihodnostjo »štirih krogov«; v Ingolstadt so spoznali, da je samo pet valjev v vrsti premajhen adut za privzdignjeno avtomobilsko družbo.

Teoretično vzeto devetdeset-stopinjski kot med obema vrstama valjev resda ne ustreza več vsem merilom sodobne optimalnosti, sodi pa v preskušeno klasiko in tako s tem ni nič narobe. Glava je iz lahke kovine, lahek (po teži, s samo 161 kg) pa je tudi celoten motor. Ko so ga snovali, so bedeli nad skromnimi zunanji merami in nad čim večjo izkoriščenostjo posamičnih (dodatnih) agregatov. Polnjenje z gorivom opravlja elektronika znamke Hitachi s pomočjo domiselno zasnovanih sesalnih cevi. Te so za vrtljaje pod številko 4000 v minuti na voljo v svojih celotnih dolžinah (po 780 milimetrov vsaka), ko pa je to motorno območje preseženo, se dolžine – s pomočjo poklopcev – samodejno razpolovijo. Tako se motor prilagaja obema zmogljivostnima krivuljama: najprej v prid tiste, ki oznanja navor, nato pa v prid tiste, ki se vzpenja hkrati z največjo močjo. Oba podatka sta seveda zelo prepričljiva in hkrati povsem nemotena, saj se zna motor (poleg samodiagnoze) prilagajati tudi različnokotanskemu gorivu, ne da bi to kazilo njegove končne rezultate.

Testni avtomobil je bil hkrati opremljen s štiristopenjskim samodejnim menjalnikom, ki je



Dvojna brezhibnost: arhitektura in obdelava



Pomični brizgalki žarometov: visok tlak



Po Mercedesovem zgledu: ročica za odpiranje prednjega pokrova

Prtljažni pokrov: navpično odpiranje in vstran zložljiva podporna paralelograma



vozniku takoj všeč zaradi cele vrste dobrih lastnosti: ne samo zaradi izredno gibke in za oprijem prijetne (tudi s pomočjo usnja na ročaju) prestavne ročice in skoraj »nezmotljive« sheme zanjo, ampak tudi zaradi spontano odzivajoče se elektronike ob pedalu za plin in zaradi »mehkega« pretikanja, ki ga ta menjalnik zmore. Obenem je preskakovanje iz ene prestave v drugo tudi samodejno dovolj hitro, kdor pa hoče, ga lahko pospeši – s pomočjo ročice ob desnici.

Med našimi meritvami je samodejno pretikani audi 100 2.8 E pospeševal z mesta do hitrosti 80 km na uro v 6,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,5 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,8 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 19,0 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 24,6 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 34,0 sekunde. Največja hitrost je bila 221 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva med celotnim testom pa 12,2 litra neosvinčenega bencina super na 100 kilometrov. Slednja številka ni videti ravno varčevalna, ampak pri tem ne smete pozabiti na šest valjev v nosu vozila in na (pri nas že običajni) dodatek, da bi zmernejša vožnja »prinesla« tudi zmernejšo žejo. Brez nič pa seveda ni nič!

In tako ostajam pri trditvi, da je tale audi 100 harmonično uravnan avtomobil; vključno z njegovim podvozjem, ki se odlikuje vsaj z dvema odličnima lastnostima: da čez samo prednji kolesi odlično prenaša motorno moč na cesto (za zahtevneje je na voljo tudi štirikolesni pogon quattro) in da obenem – z lahkotnostjo vodenja – neverjetno dobro prikriva mere in težo celotnega vozila. Če je pri splošni oceni potrebno zamižati na eno oko zaradi odzivanja vzmetenja na zelo kratke cestne gube, je vse drugo povsem brez napak: najsi gre za dolgotrajno nevtralnost na ovinkih, ali za čvrste odzive vzmeti in skrbno vodene zadnje vzvojnne preme na nežne, a zoprne cestne kucelje.

Predvsem s to različico je audi 100 postal opazna tretja možnost v evropski ponudbi uglednih vozil. Pri tem pa sploh ni nujno, da je vrstni red takšen, kot smo ga navajeni: mercedes-benz, BMW, audi. Po lastnem okusu ga lahko tudi spremenite.

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – v 90° – štiriktaktni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 82,5 x 86,4 mm – gibna prostornina 2771 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 128 kW (174 KM) pri 5500/min – največji navor 245/250 NM pri 3000/min – ročična gred v 4 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva (MPI) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1260 W – 2 uravnavana izpušna katalizatorja

Prenos moči: mptor spredaj poganja prednji kolesi – štiristopenjski samodejni menjalnik – prestavna ročica na leh, položaji: P–R–N–D–3–2–1 – prestavna razmerja: I. 2,714; II. 1,551; III. 1,000; IV. 0,679; vzvratno 2,111; diferencial 4,288 – platišča 6J x 15 – gume 195/65 VR 15

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim akvirom – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga (vzvojnja) prema, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, Panhardov drog, stabilizator – dvokrožne zavore; kalutne ob vseh štirih kolesih, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,790 m – širina 1,777 m – višina 1,431 m – medosna razdalja 2,687 m – kolotek spredaj 1,520 m, zadaj 1,524 m – rajdni krog 11,4 m – teža praznega vozila 1400 kg, dovoljena skupna teža 1950 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 730 kg – prtljažnik (normna) 510 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivosti: (tovarna): največja hitrost 216 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,2 s – poraba goriva (ECE): 7,8/9,2/13,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

