

Vozili smo: AUDI 100 2.8 E

# EDEN VEČ

Projektu je bilo ime C 4. Štirica oznanja četrto generacijo audija 100. Četrta generacija pomeni prepričljivo višji avtomobilski razred. Višji avtomobilski razred pa zahteva (tudi) šestvaljni motor. Zato sem – ob krstu – vozil predvsem novi audi 100 z novim šestvaljnikom v nosu.

Vseh različnih ingolstadtkega novince, ki bo naprodaj po letošnjem 7. decembru, je za zdaj namreč pet:

● **audi 100** (brez dodatnih oznak) je osnovna možnost in ga poganja 2,0-litrski štirivaljni, ki je nastal iz že znanega 1,8-litrskega motorja (večje vrtnice valjev, večji batni gibi, sredinsko vbrizgavanje goriva »mono-motronic«, druge fineše); največja moč znaša 74 kW/101 KM, največja hitrost 182 km na uro, pospešek 0–100 km na uro: 12,6 s.

● **audi 100 2.3 E** so motorno opremili s prav tako že znanim 2,3-

litrskim petvaljnikom, ki ima celo vrsto zboljšav, posamično vbrizgavanje goriva, selektivni nadzor klenkanja ter največjo moč 98 kW/133 KM, kar omogoča največjo hitrost 202 km na uro ter pospešek 0–100 km na uro v 10,2 s.

● **audi 100 2.8 E** ima v nosu šestvaljni V-6, ki zmora največjo moč 128 kW/174 KM, kar pomeni največjo hitrost 218 km na uro in pospešek 0–100 km na uro v 9,2 s.

● **audi 100-2.3 E quattro** je kombinacija 2,3-litrskega motorja in stalnega štirikolesnega pogona z vsemi njegovimi, že od prej znanimi tehničnimi lastnostmi vred.

● **audi 100-2.8 E quattro** pa je kombinacija šestvaljnika in quattru, torej štirikolesnega pogona. Hitrostne in pospeševalne zmogljivosti vozil ostajajo ob zadnjih dveh možnih povezavah motorjev in pogona praktično nespremenjene.

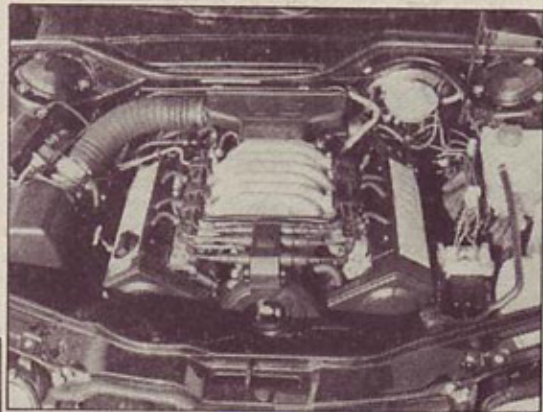
Seveda je nov ves audi 100, ne glede na motor v njem. Medosne razdalje in dolžine vozila v primerjavi s prejšnjim audijem 100 niso spreminjali. Novih pa je nekaj drugih mer: koloteka sta širša, toda nova karoserija je v celem ožja in višja kot prej. Boka sta manj obla, stranske šipe so pokončnejše, streha je širša, prostora za glave potnikov je več. Hkrati so dodelali stranske robove s tesnili vred, da voda z avta – med odpiranjem vrat – ne moči več ko-

molcev; gledano predvsem od spredaj, so pritaknili tudi novi oblikovalski »imidž« tovarne: nos je zdaj takšen kot pri audiju V 8 ali pri manjšem kupecju S 2, torej je obdan z masko na koncu dveh zoženih gub na motornem pokrovu in med velikima žarometoma, ki se vsak zase zlivata s širokima obrobama prednjih blatnikov. Mercedesovo kopito? Cisto narahlo morda res, ampak namesto zvezde so tam spredaj povsem jasni štirje Audijevi krogi.

Tudi zadek je nov: na koncu oble strehe in za zelo položno zadnjo šipo je najprej povsem raven, nato pa v obliki kratkega spojlerja (nekaj podobnega je moč videti tudi pri večjih beemvejih) zapognjen navpično proti tlem. V njem je zdaj za 510 normnih litrov prtljažnega prostora, odlika prtljažnega pokrova pa je predvsem v njegovem nosilnem oziroma odpiralnem mehanizmu: zasnovali so ga namreč tako, da tudi zganjen ne sega več v notranjost, ampak ostane v žlebovih na obeh straneh in ne jemlje prostora.

Karoserijska skladnost ni le navidezna, dokazuje se tudi z ugodnim količnikom zračnega upora,  $C_w=0,29$ , ne da bi bilo udobje, upo-

števaje lahek vstop v notranjost in sedenje v njej, kakorkoli prizadeto. Prednja sedeža sta po novem širša, na sredini mehkejša, ob straneh pa trdneje oblažena, da na ovinkih pridržita potnika. Ena od hvaljenih lastnosti novega audija je, da znotraj, navkljub zunanji zožitvi, ni prav nič ožji. In to velja tudi za zadnjo klopo. Vsi štirje avtomatski varnostni pasovi so pri zgornjih oprijemaljših nastavljeni: prednja z višinskimi, zadnja s prečnimi pomiki. Procon-ten, ki je Audijev patent za primere čelnih trčenj (samodejno odmikanje volanskega obroča, zategnitev prednjih pasov), je vštet v osnovno ceno, možno pa ga je dopolniti z zračno vrečo v volanskem obroču. Marsikateri kupec bo vesel nastavljivega volanskega obroča, kar je (ob dozdajšnjem prisegnanju na vsestransko nastavljenih voznikov sedež) čisto sveža Audijeva ponudba. A je, razen na novo zasnovane klimatske naprave z njenim uravnavanjem vred večina tistega, kar dobijo voznik in sopotniki v novi »stotici«, enaka ali pa zelo podobna, kot je bila doslej. Povsem nova, na primer, pa je domislica z brizgalkama za žaromete: ti se na voznikov gib ter s hidravličnima tele-



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – V 90° – štiritaktni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 82,5x86,4 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 – ročna gred v 4 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobati jermen) – glavi iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva (MPI) – vodna hlajenje – akumulator 12V, 63 Ah – alternator 1260 W – 2 uravnavana katalizatorja

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji (quattro: vsa štiri) kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinkronizirani menjalnik ali štiristopenjska avtomatika (prestavna ročica na tleh) – platišča 6Jx15 – 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 paltaga (vzvajna) premo, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažniki, Panhardov drog (quattro: posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator) – dvokrožne zavore, kalutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, ABS – volan z zobato letvijo, servo, procon-ten

**Mere in teže:** dolžina 4,790 m – širina 1,777 m – višina 1,431 m – medosna razdalja 2,690 m – kolotek spredaj 1,520 m, zadaj 1,524 m – rajdni krog 11,4 m – teža praznega vozila 1400 kg (quattro: 1500 kg), dovoljena skupna teža 1950 kg (quattro: 2050 kg) – prtljažnik (normna) 510 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 218 (avtomatika: 216) km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,0 (avtomatika: 9,2) s – poraba goriva (ECE): 7,0/8,6/12,5 (avtomatika: 7,8/9,2/13,8, quattro: 8,0/10,0/13,5) litra neosvinčene bencina na 100 km

skopoma pomakneta za 60 milimetrov navzven, brizgneta vodo pod tlakom 4 barov ter se samodejno vrneta v izhodišni položaj. Novost je tudi na karoserijski okvir prilepljena streha in nove so (serijsko vštite) bočne ojačitve v vratih. Vse skupaj zagotavlja audiju 100 odločno večjo karoserijsko čvrstost, s tem v zvezi pa ne le večjo varnost potnikov v njem, ampak tudi večjo dovoljeno težo morebitne prikolice (1700 kg, quattro 1900 kg).

In povsem nov je tudi šestvaljnik v nosu. To je ta hip najmanjši in najlažji šestvaljni motor V-oblike s tolikšno gibno prostornino. Ker ga bomo podrobneje opisali v prihodnji številki revije (Tehnika na kratko), naj omenim zdaj le njegove poglobljene lastnosti: motor z 90-stopinjskim kotom med lahkima glavama je dolg 432 milimetrov in tehta le 161 kilogramov. Tako skromni številki sta rezultat posamičnih tehniških »trikov«, kot je na primer en sam klinasti (in za vzdrževanje povsem nezahteven) jermen za vse pomožne agregate ali pa posebej zasnovan oljni labirint z mazalno črpalko vred. Za polnjenje z gorivom je povsem elektronicirana vbrizgovalna napra-

va, z lastno diagnostiko in s samodejnim pomožnim programom za primer okvar. Vbrizgavanje so namenili vsakemu valju posebej in ga oplemenitili s prav tako posamičnimi »variabilnimi« sesalnimi cevmi. V vsaki od šestih cevi je namreč loputa, ki se odziva na podtlak v sesalnem sistemu in omogoča pogonski zmesi dve različni dolgi in različni široki poti do posamičnega valja. Do 4000 motornih vrtljajev v minuti ostajajo lopute zaprte: zmes priteka po daljšem in ožjem delu vsake sesalne cevi. To je v prid ugodnejšemu motornemu navoru. Nad 4000 motornimi vrtljaji v minuti se lopute odprejo, s tem pa se zmes sprostito krajše in širše dovodne poti, kar koristi motorni moči. Razlika med obema možnostma znaša 30 Nm. Hkrati se motorni navor povečuje tudi v zvezi z uporabljanim gorivom: ob bencinu euro-super znaša največ 245 Nm, ob bencinu super plus pa 250 Nm pri 3000 vrtljajih. Gledano v celem in upošteva je tudi maloprej omenjeno prilagajanje sesalnih poti, znaša navor v območju med 2000 in 5500 vrtljajih v minuti najmanj 220 Nm.

Takšna lastnost omogoča visoko zmogljivo, udobno in za motor »ne-

prisiljeno« vožnjo. S tem v zvezi pa tudi uglajene, športno-limuzinske lastnosti celotnega avtomobila. Podvozja zanj tokrat niso pripravljali posebej. Le tisto, kar je bilo že ob kolesih prejšnjega audija 100, so na novo obdelali: z dodatnimi plastičnimi vzmetmi, z učinkovitejšimi vleženji prednje in zadnje preme, pa tudi z večjo in širšo kolesno obutvijo. Če poganja motor samo prednji kolesi, je zadnja prema vzvojna in poltoga; če poganja vsa štiri kolesa, so ta posamično obešena. Ampak tako je že ves čas, pri vseh audijih quattro.

Nova je kvečkemu še boljša lega na cesti: s čisto rahlo zahtevo po dodajanem volanu ob samo prednjem in s praktično nevtralno lego ob štirikolesnem pogonu.

K prednjemu pogonu je moč izbrati običajni petstopenjski menjalnik (ta velja tudi za quattro), ali štiristopenjsko avtomatiko, ki ob pritisku na gumb streže z varčevalnim ali pa s športnim prestavnim razmerjem. Pozneje bo ta avtomatika združljiva tudi s quattro.

In pozneje bodo na voljo tudi različice 2.0 E, 2.0 quattro, 2.4 D (di-

esel), 2,5 TDI (dizel, direktno vbrizgavanje, morebiti tudi kot quattro) in quattro 20 V.

*Novi audi 100 je ta hip najmanj eden več: ko gre za šesti valj pod prednjim pokrovom, ko gre za (že) četrti primerek te Audijeve vrste in ko gre za konkurenčnost v tem dokaj imenitem avtomobilskem razredu. Še več bo prineslo leto 1992: tudi povsem novi audi 100 avant.*

*Martin Česenj*

