

Test: AUDI 100

2.8E AVANT

QUATTRO

*Zdaj že vsi vemo: edina napaka minulih audijev avantov je bila, da je bilo v njihovih zadkih premalo prostora. Tole je audi avant, tretji. Z njim so napako odpravili.*



# V TREH BESEDAH

Ampak najprej pojasnilo: reči audiju avantu kombi je okornost, dopustna za stolpec s tehničnimi podatki, kjer se osnovni klasifikaciji vozil pač ni mogoče ogniti, ko pa je moč besede svobodneje izbirati, je avant tudi zdaj, ko je odločno bolj kombijevski, kot je bil nekoč, še vedno kombi-limuzina; v najplemenitejšem pomenu te čudne besedne zloženke.

Kombi-limuzina mu pravim zato, ker ni niti za trohico manj limuzinski od običajnega audija 100, s stopničastim zadkom ter s prtljažnikom v njem; pa tudi zato, ker audi 100 avant sploh noče biti kombi tiste vrste, s katerim bi prevažali pleskarska pomagala, babičino kredenco ali zgolj zaboj piva. Audi avant vozi v trendu, ki je dovolj moden in prodoren tudi za mercedes T ali za BMW touring, in ki obeta zgolj prostorsko olajšanje limuzinskega življenja v njem (v njih), a hkrati s tako dognanimi

zunanji potezami, da človeku ni nerodno, kaj je parkiral pred hišo.

Tega, da je audi 100 avant za 17 milimetrov višji od audija 100 limuzine, s prostim očesom nihče ne opazi, drugih zunanjih mer pa sploh niso spreminjali. Višinski popravek je bil nujen zaradi skladnega podaljška strehe, ki se na koncu pregane (ampak čez ličen spojler na njenem robu) v zmerno nagnjeno šipo, ta pa pripada povsem navpičnim zadnjim vratom.

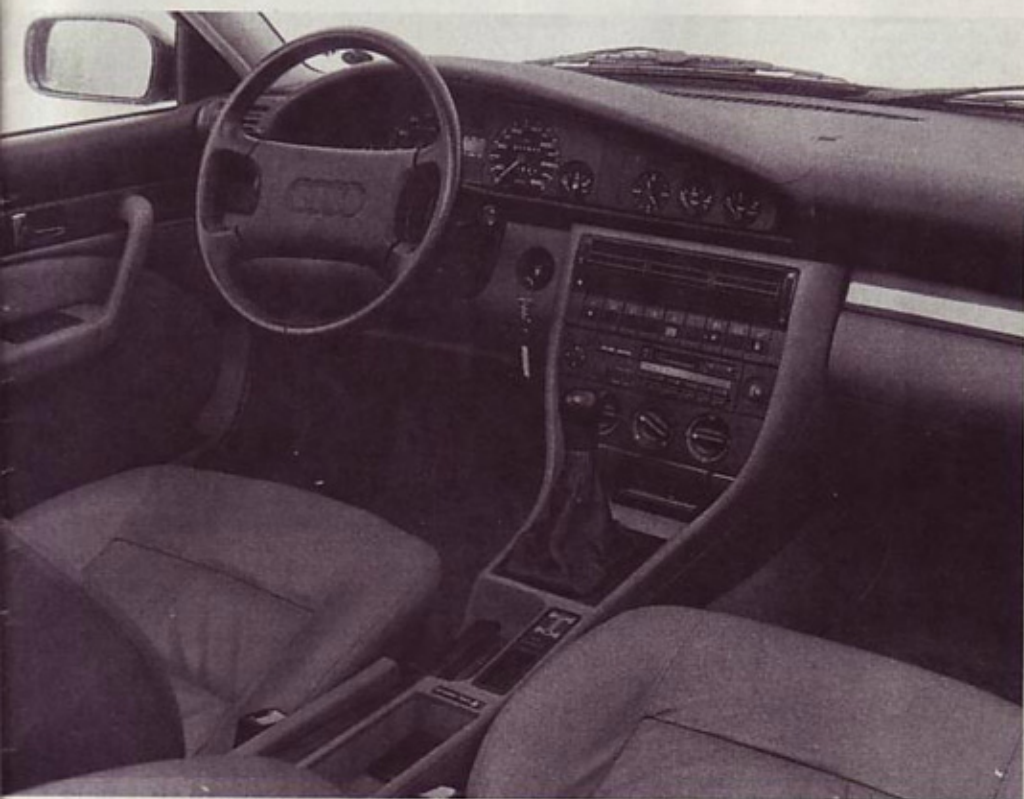
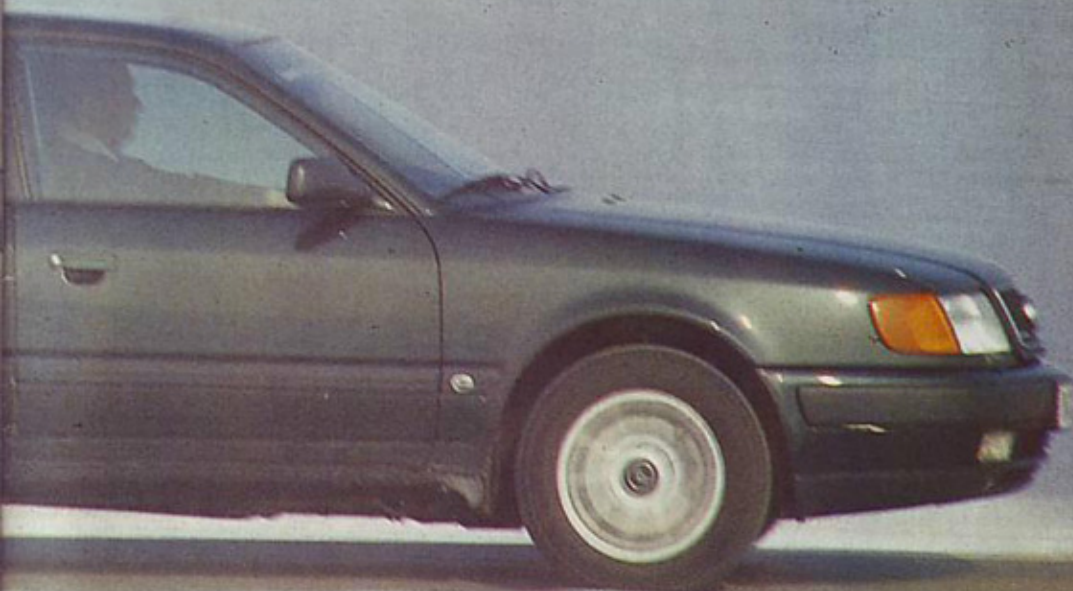
Odlike teh vrat so takojci opazne: odpirajo se povsem do odbijača in tako rekoč po vsej širini, dovolj visoko, da vam pod njimi ni treba sklanjati glave, pa tudi morebitni umazaniji na njih se je moč – ob zapiranju – ogniti s pomočjo notranjega ročaja in hitrega potega vrat navzdol.

Seveda sem videl že dosti večje avtomobilске prtljažnike: avantov se »začne« z razmeroma skromno dolžino 1,08 metra, ga

je pa – s postopnim zlaganjem zadnje klopi – mogoče podaljšati na čezdvometrsko dolžino. Ob 1,12 metra širine in 0,76 metra osnovne višine pomeni takšna povečava prostorsko stopnjevanje od začetnih 380, prek vmesnih 607 do končnih 1255 litrov. Vštevisi tudi plitko in pokrito vdrtno v dnu (rezervno kolo je še niže), ki je za doplačilo namenjena tudi namestitvi dveh otroških sedežev; tu sta uporaben pripomoček za prevažanje sorodstva, seveda s pogojem, da je mladež na njih pripravljena gledati skozi zadnjo šipo in premagovati slabost v želodcih.

Da tudi novi avant noče biti poltovornjak, ampak zgolj imeniten »Komfortliner« (tako pravi tovarna), dokazuje tudi zgolj 550-kilogramska dovoljena obtežba vozila. Zdaj menda verjamete, da boste morali za prevažanje cementa, na smrt obsojenega prašiča in za podobne prevoze kupiti drugačen avtomobil.

Tudi zato, ker je avantov prtljažnik do pike enako natančno obdelan in tapeciran kot vsa njegova notranjost. Ta se začena pri pregledni in dobro zapoljeni armaturni plošči, nadaljuje pa pri vsem tistem, s čimer se audiji 100 – hkrati z mehansko vsebino – odlikujejo. Oprema testnega avta je bila večidel elektrificirana, na sedežih, (nastavljivem) volanskem obroču in prestavni ročici je bilo usnje, vse drugo, tudi prtljažnik, pa je odeval pliš. Audi 100 ima že sam po sebi veliko večjih in manjših drobnjarijskih odlagališč, če ja avant, pa je moč marsikaj spraviti tudi v predale ob obeh straneh prtljažnega prostora. In še nečesa ne velja prezreti: rezervno kolo tam spodaj, v zadku, je normalno, ne zasilno, celoten prtljažnik je moč zakriti z drsečo žaluzijo, deljivi zadnji klopi navkljub pa so njeno naslonjalo prebodli še z luknjo za smuči in podobno nerodno prtljago.



*Temeljnost: za voznika in sopotnike*

Za popoln vtis temeljitosti tega vozila naštejemo še ogrevana prednja sedeža, meglenk, brizgalke, namenjene pranju žarometov, nastavljive varnostne pasove, potovalni računalnik ter zavorni ABS in stikalo za vklop zadnje diferencialne zapore. Slednja sodita že k voznim zmožljivostim, te pa se vsakič začnejo z motorjem.

Avantov je približno toliko kot audijev 100 limuzin, vključno z dizelsko in turbo-dizelsko različico ter ponudbo bencinskih motorjev od dvolitrskih 101 KM do 230 KM audija avanta S4. Testni avtomobil sodi na predzadnjo stopnico, ki jo dosega s šestvaljnikom V-oblike ter s stalnim štirikolesnim pogonom (quattro) ob njem. Motor z dvema lahkima glavama, z vmesnim kotom 90 stopinj, z dvema odmičnima gredema, z elektronskima vbrizgavanjem in vžigom goriva ter z največjo močjo 128 kW (174 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti je še vedno precejšen novinec v Audijevi pogonski paleti. Njegove odlike so ugodno majhna teža, skromne zunanje mere in posebej zasnovane sesalne cevi, ki se ob nadzoru Hitachijeve elektronike ter s pomočjo na polovici vgrajenih loput prilagajajo

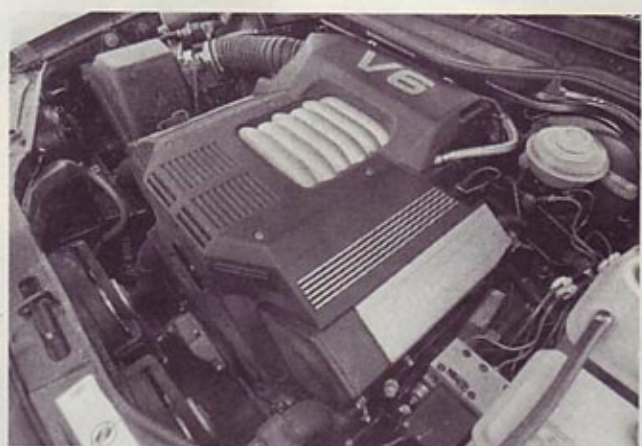


obema zmogljivostma hkrati: navoru in moči motorja, seveda upošteva tudi različni delovni območji stroja.

Motor je prepričljiv že od prvega zasuka ključa dalje: gladko vžge, gladko steče in gladko sledi ukazom z elektronskega pedala za plin. Uglajenost je tudi zvočna, šestvaljne »prestiznosti« pa je dovolj tudi takrat, ko gre zgolj za zmogljivosti. Petstopenjski menjalnik je s celotnim prestavnim razmerjem vred naklonjen predvsem limuzinskim po-

speškom in največji potovalni hitrosti, v primerjavi z enako motorizirano limuzinsko različico pa so vseeno rahlo skrajšali četrto prestavo in prestavo v diferencialu, podaljšali pa peto prestavo, kar je v celem v prid morebiti temeljiteje obteženemu vozilu.

Testni avant 2.8E quattro je bil obut v zimske gume, takšna obutev pa naše meritve vedno rahlo skazi. Z mesta do posamičnih hitrosti smo pospeševali takole: do 80 km na uro v 6,4 sekunde, do 100 km na uro v 8,9



Uglajenost: za 6 valjev in 174 KM

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – V 90° – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 82,5 x 86,4 mm – gibna prostornina 2771 kubikov – kompresija 10,3:1 – največja moč 128 kW (174 KM) pri 5500/min – največji navor 245 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) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1260 W – 2 uravnavana izpušna katalizatorja

**Prenos moči:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I, 3,500; II, 1,842; III, 1,300; IV, 0,943; V, 0,789; vzvratna 3,444; diferencial 4,111 – sredinski diferencial torsen, ročno vključljiva zapora zadnjega diferenciala – platišča 6J x 15 – gume 195/65 R 15 (M+S) gislave

**Voz in obese:** kombi – 5 vrat,

5 sedežev – samonosna karoserija spredaj s pomožnim okvirom – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijčne vzmeti, enojna in trikotna prečna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, 2 omejevalnika moči, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato levljivo, servo, 3,5 zavrtljajja od ene do druge skrajne točke

**More in teže:** dolžina 4,790 m – širina 1,777 m – višina 1,448 m – medosna razdalja 2,690 m – kolotek spredaj 1,520 m, zadaj 1,524 m – rajdni krog 11,4 m – teža praznega vozila 1550 kg – dovoljena skupna teža 2100 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg – prtljajnik (normno) 380/607/1255 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

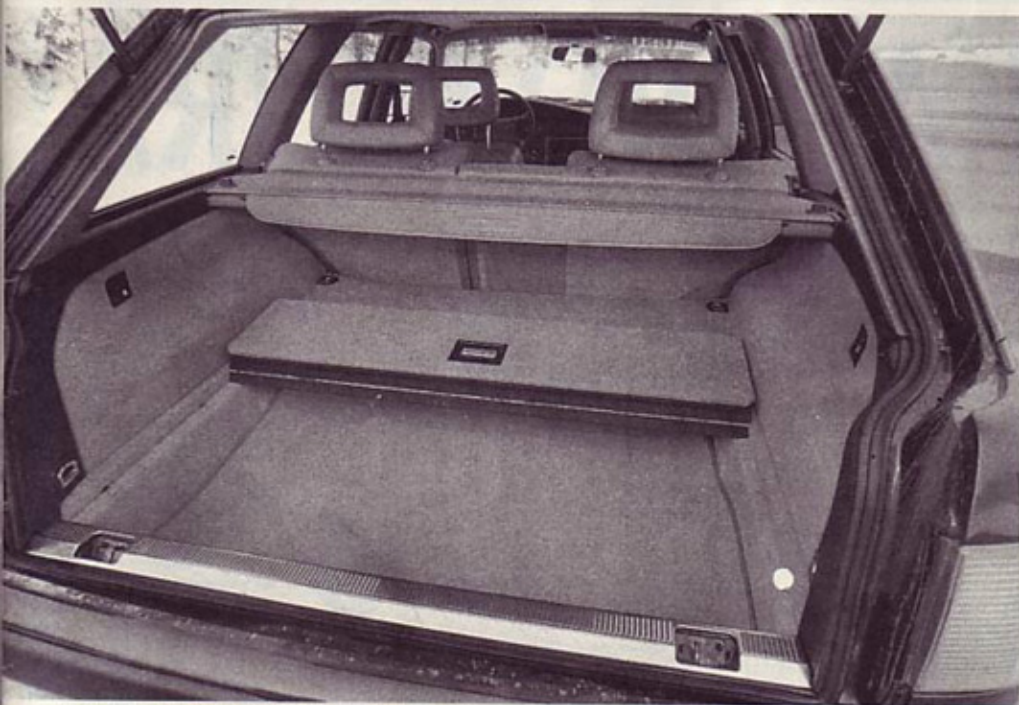
**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 212 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,3 s – paraba goriva (ECE): 8,3/10,5/13,5 litra neosvinčene bencina super na 100 km

sekunde, do 120 km na uro v 13,6 sekunde, do 140 km na uro v 18,4 sekunde, do 160 km na uro v 24,2 sekunde in do 180 km na uro v 33,0 sekunde. Največje hitrosti zaradi gum nismo mogli izmeriti (tovarna obljublja 212 km na uro), povprečna poraba goriva med celotnim testom pa je znašala 13,6 litra na 100 kilometrov. Točili smo neosvinčeni bencin super, a se je ta motor v sili zmožen prilagoditi tudi manj oktanskemu gorivu: brez večjega vpliva na končne zmogljivosti.

Štirikolesni pogon je pri Audi-ju že skoraj šablonski: sredinski diferencial torsen, ročno uporabljiv zadnji diferencial ob spejljalnih hitrostih, pa seveda štiri-

ri posamične obese ter dvojna prečna vodila zadnjih koles.

Takšna »oborožitev« je zlahka kos najzahtevnejšim voznim nalogam: od povsem zimskih na zelo spolzkih tleh, do suho kopnih ob visokih hitrostnih povprečjih. Ravna smer, nevtralnost na ovinkih, komaj opazno in zato dostikrat celo dobrodošlo spodnašanje zadka ter tako rekoč vselej odlični stik koles s podlago sodijo k serijskim dobrim lastnostim tega avanta. Tudi obtežba s štirimi ali petimi potniki in njihovo prtljajo zanesljivosti vozila ne skvari: ob ponovljenih preskusih ostaja avant quattro čvrsto na od voznika zamišljeni »poti«. Samo 3,5 zavrtljajja volana prija med vijuganji



Prilagodljivost: za sodobno kombijevo življenje.

in štiri kolutne zavore jamčijo zanesljivost brez prezgodnjega pregrevanja.

*Tako se je ta audi uvrstil med tiste testne avtomobile, ki smo jih vrnili brez zamer, samo s pohvalami. V zapiskih in v spominu ostaja kot idealna družinska kombi-limuzina, seveda upošteva vse, kar ponuja. Kdor hoče takšen avto, si ga zmora kupiti in ga zmora tudi vzdrževati, ga bo našel s pomočjo samo treh besed: audi avant quattro. Zapomnite si jih!*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srđan Živulović*

Wolfcommerce d.o.o.



SKLAD VZAJEMNE POMOČI OBČANOV IN PODJETIJ IZ SLOVENIJE

Kersnikova 3, Ljubljana

INFORMACIJE: tel. 061/110-063, 128-272

URADNE URE: 8.30–16.00

Zastopstvo v Mariboru: podjetje GERD d.o.o./Ul. Smetanova 75/tel. 062/221-345/221-222, int. 27