

Ko bi na svetu ne bilo modnih razvad in tisočerih okusov, bi krojaška mojstra Cardin in Dior že zdavnaj grizla suhe krušne skorje. Pa ne mislim le na dragocene krzna in prosojne kopalke! Tudi pri avtomobilih poznajo že kopico načinov, ki vabijo kupce. In audi 100 avant je le eden izmed njih!

Tole se zdi na moč čudno: skoraj hkrati, ko so pri Volkswagenu poleg pola (ki je kombi-limuzinca) ponudili še derby s klasičnim zadkom – češ, takšen bo kupcem bolj všeč – so pri ingolstadski podružnici istega koncerna klasično zaobljeno limuzino audi 100 predelali še v avant, s petimi vrati na zadku. Zaradi »nove, razburilive oblike« (prepisano iz tovarniškega prospekta) je cena v tcvrni poskočila za okroglih 500DM, prinas pa še za vse tiste dinarje, ki jih takšna podražitev poveča za seboj. Da bi se kupcev kar trlo, še ni moč reči, ampak avto je vseeno zanimiv. V tolažbo tistim, ki so jim kombi-limuzine zoprne, ostane podatek, da bodo tudi največje Audijeve limuzine še vedno napredaj.

SMUČI PODKLOPI!

Začnem z očitkom: avant je grši od limuzine, ker se zdi od strani preveč tog in ker se oči pač težje privadijo mesnatemu zadku kot pa elegantno zašljenemu pokrovu nad prtlijažnikom. A se takoj oddolži z velikanskimi vrati, ki se nad čvrstima teleskopskima nosilcema široko odprejo in razkrijejo paradiz za tiste, ki so vajeni potovati z veliko zalogo prtlijaže. Čeprav so bile prve limuzine z vrati na prisekanih zadkih doma v Franciji, je zadrega na račun tujega recepta odevč, saj je avant tako skrbno izdelan, da se zlahka postavi ob bok prestižnemu renaultu 30 TS – in ga premaga. Če pa verjamemo merilvam, ki so jih s tema dvema avtomobiloma

KOMBINATOR

Zaradi presekanega zadka je audi avant kobni-limuzina, še najbolj podobna VW passatu – Prilagodljiv prtlijažnik in družinska smučarija s prazno streho – Kupci se šele privajajo

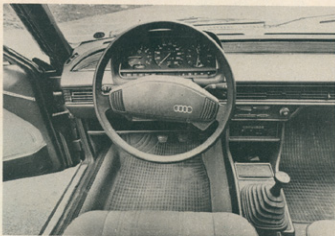


opravili tuji testniki, je Audijev avant enako prepričljiv tudi na cesti.

Iz dolge oznake, ki sodi k (testnemu) avtomobilu je moč razbrati še, da je v njem skromnejši paket opreme (dražji in

bogatejši se piše »GL«) in petvaljni motor z vbrizgavanjem goriva. To je bil že tretji audi 100, ki smo ga po tistem, ko smo v Luksemburgu ob premieri prvič sedli za volane teh avtomobilov, podili po doma-

čih cestah. Torej smo že vnaprej vedeli, da se bomo vozili skoraj tako udobno kot v mercedesih, da bo notranjost z varnostnimi pasovi vred pomirjujoče rjave barve, da bo pred prednjima sedežema skoraj preveč prostora za noge in da se nam tudi stiske na zadnji klopi ne bo treba bati.



Armatura plošča šla mercedes, s prijetno majhnim obročem volana in a pripravno kratko prestavno ročico. Pa še: pregledni instrumenti in cela vrata rež za zračenje

Že limuzina GLS (S pomeni dvolitrski štirivaljnik v nosu) nam je bila na moč všeč. Audi 100 avant L 5E pa kokterira še s prilagodljivim prtlijažnim prostorom – na račun spretno zasnovane in zložljive zadnje klopi. Pa četudi so v avtu štirje potniki, ta audi še zmeraj potstreže s trikom, ki ga doslej pri drugih avtomobilih še nismo »srečali«: v naslonjalu zadnje klopi je štirikotna odprtina, od zadaj zapra s poklopcem, od spredaj pa z zadržko, ki skrije dovolj dolgo vrečo iz vodotesne in mehke plastike, da je v njej prostora za štiri pare smuči. Tako napolnjena se



Cena: 13.823 DM in 249.252,35 dinarjev
 Osnova za izračun rep. in obč. davka: 185.919,25 din

Zavarovanje: obvezno: 1765 din; kasko brez franšize: 29.317 din; kasko s franšizo 4000 din: 7315 din

Cestnina: 1500 din
Proizvajalec: AUDI
 NSU Auto Union AG,
 8070 Ingolstadt, ZR
 Nemčija

Generalni zastopnik in prodajalec: Tovarnica avtomobila Sarajevo, Vogošča – 12 prodajalov po vsej Jugoslaviji

večja sproži v praznino med prednjima sedežema, ne da bi ovirala voznika. Odveč je pa v tem primeru sredinski opornik za roke, ki ga je treba na račun smučī pač sneti. Prillačni zvijači ni kaj očitati, saj prizanaša s prtlačnikom na strehi, res pa je, da se voda, ki kaplja s smučī odteka v prtlačnik in da bi tudi strokovnjaki, ki se ukvarjajo z varnostjo potnikov v primeru trčenj, na račun tako nalozenih smučī verjetno reki marsikakšno pikro besedo.

PET JESKORAJŠET

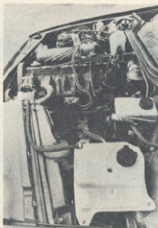
Tako smo rekli že po prvi vožnji z Audijevim petvaljnikom in tako pravimo še danes. Ta motor teče mirno in zbrano, takojzi reagira na ukaze s pedala za plin in postreže z močjo, ki uvršča audi 100 5E v razred šestvaljnikov in so jo veselili tudi zahtevnejši vozniki.

Čeprav se nam zdaj petvaljev v vrsti nezdi več tehniški čudež, je ta motor še vedno edini serijski petvaljnik, ki poganja osebnī avtomobil in pije bencin. Inženirji so imeli z njim razmeroma lahkotno delo, saj so ga razvili iz 1,6-litrskega motorja, kakršen poganja najšibkejši audi 100. Pritaknili so še en valj in obdržali enake oddaljenosti med valji in enake vrtime. Vstaviti pa so morali novo ročično gred, ki je zdaj v šestih ležajih, obenem pa poskrbeti, da so bili učinki prostih sil in momentov čim manjši.

Najmočnejši Audijev motor strumno vžiga, kultivirano teče in se rad vrtil. Le v zgornjih območjih vrtljajev je še zmeraj preglasen in prerobat – in da vedeti, da mu za spodobno vedenje motorja s šestimi valji manjka en cel valj.

Za vbrizgavanje goriva skrbi Boschov K-jetronic (prav pred kratkim je tovarna ponudila enak motor z uplinjačem in z močjo 115 KM), ki prispeva k

razmeroma ugodni porabi goriva: med vsem testom smo v poprečju natočili po 13,6 litra super bencina za vsakih 100 prevoženih kilometrov.



Pet valjev v vrsti je po dolgem zapolnilo ves prostor pod prednjim pokrovom. Polnjenje z gorivom uravnava mehanska naprava za vbrizgavanje – Boschov K – jetronic



Luknja, ki jo razkrīje poklopec (tega je zelo težko znova namestiti) v zadnjem naslonjalu, se razvleče v vodotesen tulec iz mehke plastike, v katerem je prostora za štiri pare smučī. Trik, ki prizaneso s prtlačnikom na strehi

Testnemu avtu pa so primarknili tudi (neserijski) del opreme, ki se v zadnjem času vse bolj uveljavlja pod imenom »tempomat«. To je naprava, v tem primeru priključena na ročico utripalk, s katero voznik, ne da bi se dotikal pedala za plin zvišuje ali znižuje vrtljaje motorja (in s tem večja ali zmanjšuje hitrost vozila), lahko pa tudi »ukaže«, da avtomobil samodejno vozi s stalno hitrostjo. Toda že ob najrhljšem dotiku zavornega pedala se naprava samodejno izključī in avto je spet trdno v voznikovih rokah. Gre za nekakšen polavtomatski pripomoček, ki ga tovarne vgrajujejo za doplačilo in smo ga imeli ob vožnjah z novinci že nekajkrat priložnost preskusiti. Zdaj smo ga uporabljali več dni zapored, na različnih cestah in ob različnih prometnih pogojih. Zares pripraven postane edino le med daljšimi vožnjami po avtomobilskih cestah, ali pa tam, kjer promet ni pregot in vam tempomat pomaga bdeiti

HVALIMO

- prilagodljiv, prostoren in skrbno izdelan prtlačnik
- dobre zmogljivosti
- zanesljiva lega na cesti
- pripraven (servo) volan
- bogata oprema

GRAJAMO

- precej hrupna no-trajnost
- poslabšana preglednost nazaj
- robato vzmetenje na slabem cestišču
- škrtanje vzvratne prestave

KAJ PRAVI ONA?

Najprej dvakrat ponerga nad zadnjimi vrati: prvič, ker je zatič za odpiranje skrit pod zunanji rob in je vedno umazan, in drugič, ker mora imeti obe roki proči, da zmore dovolj moči in vrata znova zaloputne. Potem ji ni všeč (temnozelena) barva, nazadnje pa ji ne gre v glavo, zakaj sta v obeh zadnjih blatnikih čudni vrtnini (iz tiste na levi strani štrli radijska antena), ko je pa poklopec posode za gorivo na drugem mestu. Motor se ji zdi premočan za vsakdanjo rabo, odsekanega zadka pod položno šipo se je morala pa najprej privaditi, da je natančno parkirala. Za nočtranost jo rekla: »Zdravo, rjava!« in tako ugotovila, da prijetna rjava barva ni izum velenjskega Gorenja!

nad največjo dovoljeno hitrostjo.

VARNAHITROST

Audi avant 5 E je hiter, pokročen in okreten avtomobil. Njegov zadek je za pičlih deset centimetrov krajši kot pri enako zasnovani limuzini – pa je teža ob polno obremenjenem prtljažniku (avant je kombi, torej smo ga preskusili tudi na



Ob prevrnjeni klopi in položnem naslonjalu postane avant kombi za dve osebi in cel kup prtljage. Tako natančnega preklapljanja klopi že dolgo časa nismo imeli priložnosti preskusiti (vsi posnetki JANEZ PUKŠIČ)

tak način) vseeno odločilna do te mere, da jo občuti tudi voznik: prvič, ker mora odpreti pokrov motorja in nastaviti nagib žarometov (zaradi povešenega zadka sicer svetijo previsoko) in drugič, ker je poln zadek pri avantu malce bolj trmast kot pri limuzini, pa ga rado spodnese. A tudi pri tej različici audija 100 velja: avto vas zlepa ne bo spravil v težave, razen seveda, če boste to pri vsej sili hoteli. Z njim je moč voziti umirjeno, kot se spodobi za zrelo limuzino, ali pa po dirkaško, saj je v motorju dovolj dobre volje za to. Kljub prednjemu pogonu in veliki teži v nosu vozi audi 100 avant kot po tirih, privaditi se boste morali le oviljenja ob ostrem speljavanju. Ta audi priprčiljivo pospešuje in odlično zavira. Enako zanesljiv je pri največji hitrosti na avtomobilski cesti ali pa pri športnem vijuganju na makadamski hrib. Malce težav povzročijo – na račun servoojačevalnika volana – edino pri naglem zaporednem vijuganju; se pa ta naprava odloži pri počasni vožnji in med parkiranjem v gneči.

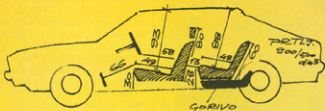
In ne nazadnje: audi avant, tako kot vsi njegovi bratje enake velikosti, postrže z brez zhibno odmerjenim vozniškim prostorom, s sedežem, ki ga je moč natanko nastaviti, z dovolj bogato opremo (kljub revnejšemu paketu L) in z instrumenti, ki so odlično zasenčeni in ves čas pregledni. Ročice ob volanu preprečujejo, da bi se moral voznik predaleč stegovati, prestavna ročica pa je (če pozabim na škrtanje ob vzratni prestavi) tiste vrste, ki kar sama od sebe »sede« v voznikovo dlan.

Audi 100 avant 5 E je torej zelo spretna mešanica zrele limuzine in uporabnega kombija; velikega in udobnega avtomobila ter okretnega vozila, ki se znajde tudi v mestu; športnika, če se spomnim na njegov motor ob polnem plinu, in »dolgoprogasa«, če pomislim na ure, ki sem jih z njim prebil na tujih avtomobilskih cestah. To je prijeten avtomobil, ki odločno sega v zgornji razred, a je po ceni – celo pri nas – še zmeraj razmeroma zmeren.

Če mu rečem kombinatorec, bo torej kar prav!

MARTIN ČESENJ





NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih spredaj 148, zadaj 146; širina prednjega sedeža 55; zadnje klopi 144; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala pribl. 170; pomik prednjega sedeža 14; uporabna prostornina prtljavnika (merjeno s kockami) 900 oziroma 500 dm³.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: petvaljni – štiristaktni – vrstni – namoščeni vzdolžno pred prednjo premo – vrtna in gib 79,5 x 86,4 mm – gibna prostornina 2144 kubikav – kompresija 9,3 : 1 – največja moč 136 KM (100 kW) – DIN pri 5700/min – največji navor 18,5 kpm (182 Nm) – DIN pri 4200/min – ročična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – mehansko vbrizgavanje goriva (Bosch K-jetronic) – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in električnim ventilatorjem – akumulator 12V, 63 Ah, alternator 900 W, svečke Bosch, Bern, Champion **Prenos moči:** motor spredaj pogajnja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: 3,609; 2,125; 1,360; 0,966; vzvratna 3,500; diferencial 3,888, s spiralnim ozobljenjem

Kolesa: platišča 6J x 14 (iz lahke kovine) – gume 185/70 HR 14 (continental TSI) – pritisk spredaj in zadaj 1,9 bara **Vez in obesa:** kombilimuzina – pet vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamična obesa, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžne nihajke, vijalne vzmeti, Panhardov drog, teleskopski blažilniki **Zavore:** spredaj kolofne iz notranjim značrjem), zadaj bobnaste – dvokrožni zavorni sistem – servo – omejevalnik moči na zadnji kolesi – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

Veljan: prenos z zobato letvijo – servo (testni avto) – varnostni drog – 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke – rajdni krog 11,5 m

Oprema: dvostopenjski brisalnik s prekinjevalnikom – električna brizgalica za prednjo šipo – ogrevana zadnja šipa – zunanje vzvratno ogledalo z notranjim nastavljanjem – avtomatska varnostna pasova in vzglavnika ob prednjih sedežih – blago na sedežih – preproge – varnostne utripalke **Mere in teže:** dolžina 4,587 m – širina 1,768 m – višina 1,390 m – masovna razdalja 2,688 m – kolotek spredaj 1,470 m, zadaj 1,470 m – najmanjša razdalja od tal 0,13 m – uporabna prostornina prtljavnika 900/500 dm³ – teža praznega vozila 1250 kg

dovoljena obtežba 380 kg – dovoljena skupna teža 1630 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 620 kg, z zavoro 1500 kg.

Vzdrževanje: posoda za gorivo 60 litrov – karter s filtrom 5 litrov – hladilni sistem z grelcem 8,1 litra

Zmogljivosti: teoretična hitrost v četrti prestavi pri 1000/min: 30,5 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 9,2 kg/KM (12,5 kg/kW) – polno vozilo: 12,0 kg/KM (16,3 kg/kW) – največja hitrost 190 km na uro (tovarna) – pospešek od 0 do 100 km na uro: 9,5 s (tovarna) – normna poraba goriva po DIN: 10,5 litra na 100 km

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 14.500 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 187 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritv)

Pospečki:

- 0 – 40 km na uro: 2,6 s
- 0 – 60 km na uro: 4,7 s
- 0 – 80 km na uro: 7,1 s
- 0 – 100 km na uro: 10,6 s
- 0 – 120 km na uro: 15,2 s
- 0 – 140 km na uro: 20,9 s
- 0 – 160 km na uro: 32,7 s

400 m brez zaleta: 17,4 s (končna hitrost 128 km na uro)

1000 m brez zaleta: 32,1 s (končna hitrost 159 km na uro)

Prežnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 35,7 s (končna hitrost 150 km na uro)

Poraba goriva (v litrih na 100 km): na navadnih cestah 10,8 (zmerno, do 100 km na uro), oziroma 16,7 (ostra vožnja), na avtomobilski cesti 12,5 (poprečje 120 km na uro), oziroma 16,5 (poprečje 160 km na uro); v mestu: 11,0 do 14,5

Poprečna poraba na testu: 13,6 litra na 100 km

Poraba olja: 0,5 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti: kazalec na 60, resnična hitrost 58 km/h; kazalec na 100, resnična hitrost 97 km/h

Petvaljni motor audija 100 SE se obnaša kot kultiviran šestvaljni in je vozniku v veselje. Črtkano, torej opozorilno polje na menilniku vrtiljav se začne pri številki 6200, rdeče, torej prepovedano, pa pri številki 6500. Teda audijev motor zlahka seže čez to mejo. Vseeno smo pretikali na sponjnem robu rdečega polja in v posamičnih hitrostih dosegali naslednje resnične hitrosti: 54, 91 in 142 km na uro. Največji navor doseže motor razmeroma -visoko-, pri 4200/min, a to še zmerajni vzrok, dabi moral voznik pogostokrat pretikati v nižje prestave. Če avtomobilni preobtežen, je z njim moč voziti zmerno in tekoče, ali pa ostro in športno, kakor vam pač poželi srce. In tudi največjo hitrost doseže v varnem območju vrtiljav motorja – torej je z njim moč dolgo časa drveti.

