

Audi 100 CD 5D

# Corpus delicti

Petvaljni dizel in »diplomatska« oprema – Korak s časom, pa tudi prestižna tekma z mercedesi – Najprej razmislite, potem kupite!

Najprej smo testirali audi 100 L; potem audi 100 GLS; za njim audi 100 L 5E avant; tako smo spoznali vse bencinske različice in obe obliki karoserije: limuzino in na pol kombi. Zdaj je bil na vrsti audi 100 CD 5D. Poganjal ga je dizelski motor in noben črpalkar nam ni hotel verjeti na prvo besedo, da zares hočemo nafto. Poleg tega se je ponašal še z oznako CD, ki razglasa bogastvo opreme. Prišepnem naj le to, da stane takšen avto pri nas nevarno blizu polovičnega milijona, kar bi utegnilo ugledni »CD« spremeniti v zoprni »corpus delicti« – če bi se kdo ravno namenil brskati po tem, od kod vam denar. Je pa – tudi ta audi 100 – zelo dober avto.

Čprav prerekanj na tehniško temo – dizli, da ali ne – sploh še ni konec in imata oba odgovora veliko zagovornikov, so tudi pri Audiju, ki je sicer paradni konj Volkswagrovega koncerna, sledili zadnji evropski modi in lani, v Parizu, ponudil – dizel! Njihov razvojni šef je to potezo utemeljil s »prizadevanji, da bi Audi v prihodnosti čimveč prispeval k varčevanju energije«, v rešnici gre pa verjetno dosti bolj za konkurenčnost dizelskim mercedesom, ki že nekaj desetletij odčirajo kupce. Konec koncev je celo v tako športni hiši kot je BMW zadišalo po nafti; da o že znanih dizelskih peugeotih, fiatih, citroenih, fordih, oplih, in drugih sploh ne govorimo.

Da so pri Audiju bistri možje, dokazuje tudi prodajna pogodba s švedskim Volvom, kateremu so proclali svoj dizelski izum. Švedi so si sicer zaželeli šestvaljnik (in ga opremili s turbinskim polnilnikom), ampak s petvaljnikom, na moč podobnim temu, v audiju 100 5D, pa so na hitro privzili nekaj rekordov. Če za drugega ne – vsaj za slavo in izziv!





## ZA ZELO FINE OKUSE

Nerodno pri vsem tem je to, da se limuzini, kakršna je audi 100 CD, dizel ne poda preveč prepričljivo. Če je vsa notranjost grafitno srebrnega avtomobila odeta v svetlo siv pliš, če ne manjkajo vzglavniki in avtomatski varnostni pasovi ne spredaj ne zadaj, če dobi kupec že brez posebnega naročila odeta v svetlo siv pliš, če ne manjkajo vzglavniki in avtomatski varnostni pasovi ne spredaj ne zadaj, če dobi kupec že brez posebnega naročila (pač pa za debelo ceno!) vgrajeno stereo napravo na štiri zvočnike, dve zunanji ogledali z električnim vodenjem, vse potrebne merilnike, meglenke spredaj in zadaj, servo volan in celo blazinici z oznakama CD, skoraj ne gre pričakovati, da se bo na zasuk ključa oglašil tovarnjaški trušč. Res je sicer, da lahko takšno opremo naročite tudi k bencinskim motorjem, ampak pri testnem avtomobilu sta šla 5D in CD z roko v roki.

Audi 100 – zdaj je povsem vseeno, na katero različico mislimo – sodi med tiste avtomobile, ki že prvi hip navdušijo voznika. Razumljivo je, da navdušenje narašča skladno z močjo (bencinskih) motorjev od 1,6 oziroma 2,0 litrskih štirljalnikov do 2,2 litrskega petvaljnika (pri slednjem je moč izbirati med uplinjačem ali napravo za vbrizgavanje goriva, ki znova doprinese k večji moči), pa tudi z oznakami, ki pomenijo opremo in se vrstijo od L, LS, GLS do CD. Torej je po svojem tudi jasno, da je po tej

logiki prav dizel najmanj blesteč, saj ima kljub petim valjem okroglo pol manj moči od bencinske različice, toda ob tem postreže prav z blaženim olajšanjem, kadar je potrebno znova natočiti gorivo. Pa, saj vsi vemo, da sta prav zmerna poraba in nizka cena plinskega olja (ponekod na svetu, povsod pa ne!) edini na vso moč prepričljivi lastnosti dizelskih motorjev. Vse drugo je pa odvisno tudi od tega, kako je dizel zasnovan in kako je izdelan.

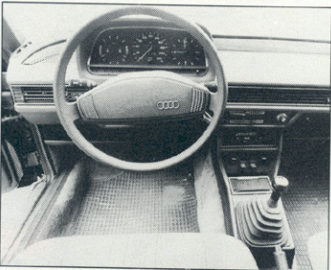
Audijev dizel je tudi po tej plati za zelo fine okuse, to že lahko rečem! Hvalili smo ga v mestu in na strmih cestah, na avtomobilskih magistralah in

na vijugavem asfaltu. Peljali smo se počez čez Evropo in pritrčili: to je zelo dober dizel, morebiti najboljši ta hip!

Upoštevati morate, da je tale zapis objavljen z majčkeno zamudo in da je bilo med testom audija 5D v naših krajih še zelo mraz. Mraz je pa tisto, kar dizlu še najmanj prija, torej ob takšnem času pokaže, če je muhast. A s tem dizlom nismo imeli težav. K zameram štejem le razmeroma dolgotrajno predgrevanje (tisti čas, ko mora voznik le na pol zasukati ključ in počakati, da kontrolna lučka na armaturni plošči ugasne, šele potem sme zagnati motor), ampak tudi to je vselej minilo prej kot v minuti, pa še,

da se je mrzel motor vsakič zelo surovo prebudil. Grobo zvenketanje je trajalo vsaj dva ali tri kilometre daleč, potem se je motor ogrel in ko smo čok popustili do konca je tekkel že tako gladko in uglajeno, da bi z vozniškega sedeža celo kak poznavalec le stežka verjel, da vozi na nafto. Res je sicer, da so se v tovarni temeljito posvetili zvočni izolaciji prostora za potnike, ampak dizelskega zvenketanja tudi od zunaj ni bilo slišati tako kot pri kakem peugeotu, fordju ali Alfini giuliji!

Audijev dizelski motor je – petim valjem navkljub – manjši od bencinskega petvaljnika, saj ima za ščepec manj kot 2000 kubikov gibne prostornine. To je sodobno zasnovan in sodobno opremljen motor, s kompresijo 23,0:1, s skrbno urejenim hladilnim sistemom, z visoko zmogljivim alternatorjem ter z odmično gredjo v glavi. Ta poganja razdelilno napravo za vbrizgavanje goriva (znamke Bosch), ki dobi gorivo od električne črpalke. Motor zmore 70 KM (51 kW) pri 4800 vrtljajih v minuti in največji navor 12,5 kpm (123 Nm) pri 3000 vrtljajih v minuti. Ne le, da prizanaša s tresljaji in truščem, tudi zmogljivosti so za dizelske razmere zelo ugodne in povsem blizu tistih, ki jih občudujeta tovarna. S testnim avtomobilom smo izmerili največjo hitrost 149 km na uro ter pospeške z mesta do 60 km na uro v 6,7 sekunde, do 80

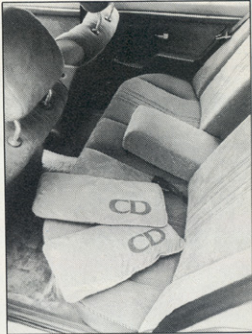


Voznikov delovni prostor: ličen, prostoren, zelo uporaben

km na uro v 11,2 sekunde do 100 km na uro v 17,4 sekunde in do 120 km na uro v pičlih tridesetih sekundah. To so skoraj povsem enaki rezultati kot tisti, ki smo jih izmerili mercedesu 300 D, so pa odločno boljši od številok pri dizelski Fordovi granadi. Hitrejši in poskočnejši je – ne da bi ga primerjali – iz oči v oči – le citren CK diesel 2500, seveda tudi na račun večjega motorja. Kljub mrzlemu vremenu in številnim ostrim vožnjam poprečje porabe goriva ni preseгло 11 litrov plinskega olja na 100 km. Seveda pa je poraba ob nežnejši nogi na plinskem pedalu še dosti ugodnejša in pri tem se audi 100 5D znova izkaže. Res pa je: za enak denar je moč dobiti manjši, zmogljivejši, predvsem pa bistveno cenejši avtomobil – seveda z bencinskim motorjem. Ampak tudi ta ugotovitev sodi k načelnemu sporu o dizelskih in bencinskih motorjih, ki mu celo strokovnjaki ne znajo priti do konca.



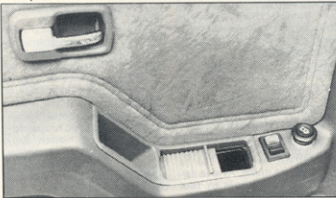
*Petvaljnik v nosu: v razredu dizlov visoko zmogljiv, sicer pa za mirne voznike*



*Blaznici CD za audi 100 CD 5D: prispevek k udobju*

#### VIŠEK V PODVOZJU

O motorju in o tistem, kar motor ponuja, torej vse najlažje! O menjalniku pa prav tako! Začuda tokrat niti vzvratna prestava ni skrtala. Ročica je dirkaško kratka in pretikarje je pri audijih 100 pravi užitek. Tudi zavore so brezhibne in le ob največjih hitrostih se nam je zdelo, da niso v celem kos povečani teži v nosu. Če-



*Udobje ob zadnjih vratih: za vsakoga potnika posebej*

prav je res, da je omejevalnik zavorne moči tako popoln in vselej pripravljen ustreči, da nas je morda zapeljal v nepravšnje občutke. Konec koncev smo avto vselej pravi čas ustavili!

Seveda pa audi 100 CD 5D ni vozilo, s katerim bi se vsak dan vozili v službo (kljub ugodni porabi v mestu), ali okrog vogala po meso. Za takšne namene prodajajo pri VW golfe, tudi dizelske, če hočete! Tudi ni ta avto tiste sorte, zaradi katerega bi neljubega soseda razgnalo od zavisti, kajti štirje krogi še niso Mercedesova zvezda in v audijih, naj si bo 80 ali 100, je še zmeraj nekaj konfekcijskega vtisa. Ampak, če je audi 100 tako veličastno opremljen, da mu je ime CD, lastniku vendarle ni treba sklanjati glave od sramu ali neugodja. Kajti s tem avtomobilom je moč daleč in zelo udobno potovati, je moč tudi dovolj hitro in okretno voziti in je moč tudi – verjeli ali ne – celo vijugasto drveti, če je posadka v njem zato. Seveda to ni dovolj za zmagovalni lovov in Le Mansu, hočem le reči, da je podvozje tega vozila namenjeno dosti ostrejšemu in močnejšemu petvaljniku in da smo celo ob 136 KM v nosu zatrpvali, da je avto v celem kos motorju. Lepo prosim, seveda je res, da se morata podvozje in motor dopolnjevati in da je dizel dostikrat prešibak, da bi avto na športen način izlekel iz ovinka. Nekaj mere je pri







vožnji na nafto že treba poznati, ni pa se bati, da bi audi 100 5D po neumnem zašel v težave, ali da bi ga kar na vsem lepem spravila iz ravnostja malce globlja luža na asfaltu. Celo občutek, da so vzmeti prešportno trde, se ob dizlu razblini, menda na račun večje teže, ki vzmetenje omehča. Je pa podvozje kos vozilu tudi, kadar so na cesti grbe, ali luknjast asfalt.

Volanu služi ojačevalna prava, kljub temu pa streže s 4,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. Če bi bil audi 100 dirkalnik, bi bilo to preveč posredno, ker pa ni in je povrhu tega še kar spodobno velika limuzina, lahkoten in ubogljiv volan (s prikladnim in pri-

pravno majhnim obročem) dobro dene vozniku. Vožnja s tem avtom ne terja naporov, torej sta blazinici v njem le za tiste sopotnike, ki jih mrmranje dizla prijetno uspa. Če so pa budni, lahko berejo, ker so ob zadnji klopi prav za te reči nameščene posebne lučkice z otrim snopom, morebiti kadijo, ker ima vsak potnik v audiju CD svoj vžigalnik in pepelnik ob njem ali pa odpirajo in zapirajo okna, ker so ta ubogljiva na gume. Avto je natančno in lično izdelan tudi pod zadnjim pokrovom, kjer je dovolj prostora za potovalno prtljago, če je pa ta pretežka, je moč z dvema giboma spremeniti naklon žarometov. Ta sta halogenska, torej tudi s hi-

tro vožnjo v neznano temo ni težav.

Z drugimi besedami – audi 100 CD 5D bi bilo potrebno oceniti dvakrat: prvič kot limuzino CD, ki ji na račun opreme ne gre zameriti ničesar, in drugič, kot avtomobil z dizelskim motorjem. Temu očitamo lahko le načelno slabotne zmogljivosti in malce več hrupa, dokler je motor še hladen. Ampak, kdor kupuje dizel, mora s takšnimi reči računati, z vsem drugim bo pa v tem audiju povsem zadovoljen.

## Tehniški podatki

**Motor:** petvaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtna in gib 76,5 x 86,4 mm – gibna prostornina 1986 kubičkov – kompresija 23,0:1 – največja moč 70 KM (51 kW) – DIN pri 4800/min – največji navor 12,5 kpm (123 Nm) pri 3000/min – ročična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – Boscheva razdelilna naprava za vbrizgavanje goriva – električna črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavem toku – vodno hlajenje s črpalko in termostatom – akumulator 12 V, 88 Ah – alternator 1050 W

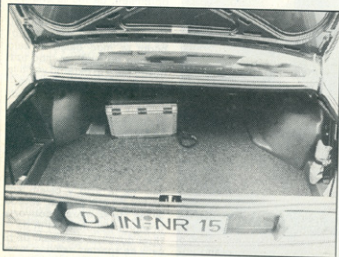
**Prenos moči:** Motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185/70 SR 14 (continental TS 771)

**Vož in obesa:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posameznih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijajna vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, ročna (mehanska) zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo.

Preverili smo: CD na zadku je moč tudi sneti. Corpus delicti bo tako izgini, glede avtomobila pa se lahko izgovorite na bogatega strica. Bogat stric – to pa že ni nič hudega, mislim!

**Mere in teže:** dolžina 4,680 m – širina 1,768 m – višina 1,394 m – medosna razdalja 2,688 m – kolotek spredaj 1,470, zadaj 1,445 m – najmanjša razdalja ob tal 0,13 m – rajdni krog 11,3 m – teža praznega vozila 1240 kg – dovoljena skupna teža 1670 kg – prtljažnik 642 litrov – posoda za gorivo 60 litrov

**Zmogljivosti** (tovarniški podatki): največja hitrost 150 km na uro – pospeški od 0 do 100 km na uro: 17,5 17,5 s – norma poraba goriva po DIN: 8,2 litra plinskega olja na 100 km.



Prostorn in skibno obdelan prtljažnik z rezervnim kolesom na dnu

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL