



test

Audi 100

Tom Pleterski
fotografije: *Marjan Zaplatil*

FERRARI

KUPEJEV DANDANES IZDELAJO ŽE KAR NA KUPE. SKORAJ NI TOVARNE, KI V PROGRAMU NE BI IMELA VSAJ ENEGA, PRAVEGA ALI PONAREJENEGA. GLAVNO JE, DA SO TU ŠPORTNE OBLINE, ČE JE PA POD OBLINAMI ŠE VZNE-MIRLJIVO SÓPIHAJOČ MOTOR, PA TOLIKO BOLJE. KUPEJEM GLEDAMO SKOZI PRSTE: KER IMAJO OBLINE, POSEBNO TAKRAT, KO GRE ZA BOLJ PRAKTIČNE STVARI, NA PRIMER PROSTORNOST ALI PA NASLOV „FEDERACIJA“ (TUDI V SMISLU: VEČJA CENA, VEČJI ZVEZNI PROMETNI DAVEK). ZAKAJ JE TEMU TAKO, SE NE VE, NATANKO. MENDA JE VSEMU SPET „KRIV“ FREUD: MOŽJE TUDI PRI NEŽNEM SPOLU NA RAČUN OBLIN RADI SPREGLEDAMO PRISMOJENO KOŠILO IN ZATO BODO TUDI V PRIHODNJE GOSTILNE PRODAJALE DRAGE ZREZKE, AVTOMOBILSKE TOVARNE PA DRAGE PLOČEVINASTE OBLINE.

Športne obline in uporabnost bi kajpada imeli vsi najrajši pod isto streho. Svet je pa žal tako urejen, da je to prava redkost (pri ženskah in avtomobilih). Italijani (kdo drugi le) dajejo prednost oblikam in živahnosti, zato imajo veliko izbiri hitrih, najlepše oblikovanih kupejev. Niso pa kaj prida prostorni in udobni (na videz hladni Angleži niso kaj dosti drugačni). Praktični Američani pa nasprotno kar navadnim uporabnim limuzinam zamenjujejo strehe in tako dobijo „rad bi bil kupe“ avtomobile. Nemci ne bi bili; Nemci če ne bi bili prepričani, da znajo stvari narediti bolje kot drugi in so se oblin vsaj pri kupeju audi lotili

hkrati na oba načina. Tako so limuzino med kolesi skrajšali za 11,5 centimetrov, avto odrezali do pasu, spremenili in skrajšali zadek za 20 centimetrov, privili široka vrata in na vse skupaj položili 9 centimetrov nižjo streho, ki se konča v hitri zadek. Tako je karoserija dobila obliko, ki bi bila prav lahko doma neke v Italiji, v njej pa je še vedno prostora za štiri sedeže.

ZA LEPOTO: NEKOLIKO TRPLJENJA

Lepotna operacija je uspeša. Pacient ni umrl. Brez žrtav pri



coupé S

ZA »SEM TER TJA KOGA«

lepoti pa tudi tokrat ni šlo. Potniki imajo zadaj na račun 11,5 centimetra krajše medosne razdalje — toliko manj prostora za kolena, pri dolžini celega avtomobila je pa prtljažnik izgubil slabih 100 litrov uporabne prostornine.

Zamera ni velika. Prednji sedeži gredo zelo daleč nazaj, pa vozniku in prednjemu potniku ni preveč težko žrtvovati nekoliko prostora za blagor sopotnikov; toliko prej, ker z nastavitvijo sedeža in dvigom volanskega obroča, ki ga je po višini moč premikati za 4 centimetre, voznik kljub dobroti ni sirota. Prtljažnik je ostal še vedno tako velik, da mu gre zameriti le nekoliko pre-

majhen pokrov. Sila nerodno pa je spravljeno rezervno kolo, ki je privito na prednjo steno prtljažnika (za sedežem) in mora vsa prtljaga neusmiljeno na plano, voznik pa do pasu v prtljažnik, da pride do njega.

Prtljažnik nima ključavnice. Odpira se z ročico, skrito v okviru vrat na voznikovi strani. Kakšne posebne prednosti takega odpiranja nismo odkrili, škode pa tudi ne.

V imenitno tkanino oblečeni in z umetnim usnjem obrobjeni sedeži se zelo dobro oprimejo telesa, tudi udobni so zadovoljivo, le na dolgih potovanjih bi si želeli, da bi bili nekoliko mehkejši.

Glede videza notranjosti bi težko našli zamer. Povsem je oblažena in pokrita z oblogami. Armaturno ploščo, vrata in stranske stene pa krasijo okrasne letve iz imitacije lesa. Slej ko prej avto ne deluje suhoparno, kar se rado zgodi nemškimi avtomobili, pa tudi ne načičkano, kar znajo Američani. Končna izdelava: prav pedantna!

Audi 100 coupe je na oko športnik. Tovarna je pa zunaj varčevala pri platiščih in so športni le okrasni pokrovi, v prostoru za potnike se je pa izpridil obroč volana — prevelik je in čisto navaden — nič usnja, lesa in luknjastih letav.

UGLEDNA INSTRUMENTARIJA

Kupe je bogato opremljen avto, kot se za ta razred in videz spodobi. Glavna instrumenta, merilnika hitrosti in vrtljajev sta ugledna in pregledna, na obeh sta še merilnika goriva in temperature. Manj važna ura in ampermeter sta na oplati osrednje konzole, kjer je prostor za še en instrument, če si ga kdo želi kupiti, za radio in druge pritlikline. Ne gre pozabiti tudi sila uporabljenih stvari kot so veliki „žepi“ na vratih, predalček za drobnjarije pri vozniku in velik zaprt predal pri sopotniku.

Razporeditev stikal je taka, da ne dovoljuje zamenjave. Hvalimo tudi naprave za grejte in zračenje. Posebnost je skrit dodaten dovod svežega zraka skozi reže v okvirju instrumentov in v robu armaturne plošče pri sopotniku. Kljub zelo dobrim napravam za zračenje, pa bi si poleti želeli zadnja stranska okna, ki jih je moč odpreti za nekaj centimetrov z izmikanjem navzven.

Pri kupejih je slej ko prej treba računati na slabo vidljivost nazaj. Audi ni izjema, pač pa je ogrevanje zadnje šipe serijsko in v vlažnem vremenu ni problemov z „meglo“ na šipi.

V štirih žarometih so halogenske žarnice in vidljivost ponoči je dobra, ne pa tako dobra kot če ima avto ob običajnih žarometih še dodatne halogenske. Velikoserijski žarometi pač niso tako popolni kot vrhunski halogenski žarometi za doplačilo, čeprav slednje izdelujejo iste tovarne.



V žarometih so halogenske žarnice. Svetlobe je več kot pri navadnih žarnicah, ki so še vedno v večini avtomobilskih luči. Kljub jedovkam bi si pri hitrem audiju želeli močnejšo svetlobo. Zadnje luči so v enem bloku, tudi luč za vzvratno vožnjo.



Kupe audi 100 smo kot prototip ogledovali že leta 1969, proizvodnja je pa stekla šele v začetku lanskega leta; menda zaradi premajhnih proizvodnih zmogljivosti. Tako je avto med tem že nekoliko ostareel, ali pa dozorel – kakor hočete. Zlasti motor. Ne več tehnično imeniten motor audija 100 s stransko odmično gredjo so tovarniški tehniki za kupe skrbno ispopolnjevali. Z nekoliko večjo vrtno so mu gibno prostornino povečali s 1760 na 1871 kubikov in zboljšali polnjenje valjev z že znanimi prijemi okoli večanja ventilov in

ostrenja odmične gredi. Prvi kupeji so imeli tudi dva uplinjača. Takrat je motor zmogel 115 KM (DIN), lani septembra pa so začeli vgrajevati en sam uplinjač; moč: 112 KM (DIN).

Manjša moč ni toliko opazna, kot je pomembna manjša poraba goriva, odkar je na motorju en sam uplinjač. In motorju se tudi bolj malo pozna, da mu po zasnovi že raste brada. Meritve hitrosti in pospeškov to zgovorno porjujejo, pri porabi goriva je pa v primeri z zmogljivostmi razmora skromen.

Nerodno lastnost prvih motorjev audija 100, ki so imeli radi pretirano mastno hrano, je tovarno odpravila, tako da tudi porabe olja ni pretirana.

Glede motorja še to: vžiga „na prvi pogled“ (če je le s startno avtomatiko vse v redu; nam se je med testom namreč pokvarila), zvoki so zelo dobro zadušeni. Teče mehansko mirno tudi v spodnjem območju vrtljajev, pač pa iz nizkih vrtljajev slabo potegne, če gre za hitre pospeške. Takrat je pač treba pretakniti v nižjo prestavo, kar z natančno prestavno ročico in dobro sinhronizacijo menjalnika ni težko. Tudi prinos moči je tih, tako da pogon z zmernimi šumi zraka ob karoseriji vred ušes ne utruja.

LEGA NA CESTI: PREDNJI POGON

Kupe, napravljen na podvozju limuzine, je kot vsi avtomobili tovarne s „štirimi krogi“ gnan na prednjih kolesih. Dokler je cesta suha, oziroma dokler voznik ne pretirava z dodajanjem plina v



ovinku, tega pogona niti ni čutili. Ko pa pogonska kolesa začno spodsavati, avto, kot vsi podobni, sili z nosom iz ovinka. Pojav ni problematičen in zadoštuje nekoliko več volana in manj plina.

Tudi sile, ki se pri speljavanju in ostri vožnji prenašajo s koles na volan, so pri kupeju razmeroma majhne in opazne predvsem na spolzki cesti. Volan je s slabimi štirimi vrtljaji tudi zadovoljivo neposreden — dokler ne gre za športno vožnjo. Takrat bi si želeli bolj neposreden volan, še zlasti v ovinkih. V ostrih ovinkih zbuja tudi vtis, da ni dovolj natančen in da zamuja ukaze. Prestava volana se namreč spreminja tako, da je bolj ko ga obračate večja in za isti pomik koles proti koncu obrata rabi več vrtenja obroča. Tovarna je na ta način olajšala vrtenje pri parkiranju. Je pa še vedno nekoliko trdo, ne nazadnje tudi zavoljo širokih gum sodobnih dimenzij 185/70-14, ki po svoje skrbje za dobro lego na cesti. Kakorkoli že, servo-volan je drag in tovarna se je odločila za kompromis.

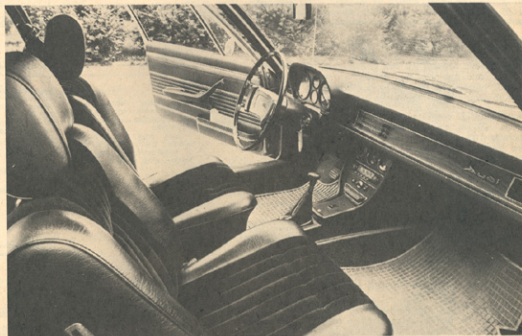
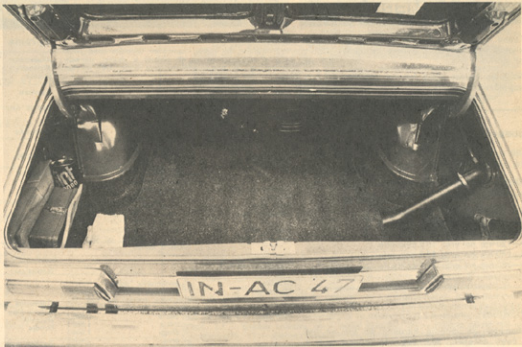
Kupe audi se ceste drži zelo dobro in dovoljuje hitro vožnjo v ovinkih. Tudi uglasitev podvozja je trša kot pri limuzini istega imena. Na ravnem zelo dobro drži smer tudi pri največjih hitrostih, na bočni veter pa ni čisto neobčutljiv — značilnost avtomobilov s hitrim zadkom.

Če je podvozje zavoljo večjih zmogljivosti kupeja nekoliko trše, to še ne pomeni, da je pretrdo in zoper vzmetenje bi imel pripombe le voznik, vejen francoskih vzmeti.

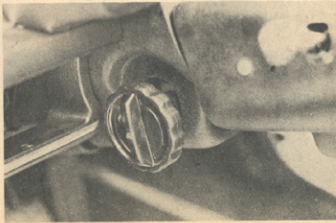
Dvokrožne zavore imajo servo ojačevalnik in prednji koluti so hlajeni z zrakom, dobro in enakomerno prijemljejo.

Audi 100 coupe S je, gledan kot „končni izdelek“, čisto zares privlačen avto in, da spet omenim, so ga Nemci krstili kar z imenom „ferrari za vsakogar“. Pa ga še pri nas krstimo „ferrari za sem ter tja kakdnega“. Toda Zakaj pa ne? Za „toda“ je poskrbela kar sama tovarna. Ko je kupejev motor pred letom čisto dozorel, ga je začela vgrajevati tudi v limuzino audi 100 GL. In istih 112 konjev da limuzini, enako teži kot kupe, tudi enake hitrosti in pospeška. In pri tem je limuzina krepko cenejša od kupeja, pa prostornejša. Manjka ji nekaj opreme, ki je v kupeju serijas (npr. gretje zadnje šipe, lepšena vetrna šipa, naslonjala za glavo), ostalo pa gre na račun — oblin.

Vedno so bile nekoliko drage! Svet se ne spreminja.



V notranjosti najbolj „zbode“ v oči bogata oprema in zelo natančna končna izdelava. Ugaajo velika merilnika hitrosti in vrtljajev, veliko prostora za drobnarije — tudi v velikih „skatljah“ na vrstih — in športno oblikovani sedeži z naslonom za glavo (zgoraj). Prtljažnik je manjši kot v limuzini, vendar še vedno izjemno velik, zlasti ko pomislimo, da imamo opravka s kupejem. Izjemno nerodno je nameščeno rezervno kolo: ob notranjo steno prtljažnika. Zelo je pripravna široka polica pod zadnjim oknom, na katero gre npr. plašč ali suknjič, ne da bi ga bilo treba zlagati ali mečkati (sredina). K izbiri pravnjega položaja za volanom vozniku pomaga tudi obroč volana, ki mu je moč spreminjati višino. Odvijete velik vijak z leve strani volana, nastavite volan na željeni položaj in vijak spet privijete (desno)



NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 26.000 kilometrov. Meritve z dvema osebama, posoda za gorivo polna.

Največja hitrost 180,5 km na uro (zalet 3 km, poprežje štirih meritv)

pospeški

400 m brez zaleta: 17,7 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 127 km na uro)

1000 m brez zaleta: 33,3 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 158 km na uro)

0—60 km na uro: 4,8 sekunde
0—80 km na uro: 7,5 sekunde
0—100 km na uro: 11,0 sekunde
0—120 km na uro: 16,2 sekunde
0—140 km na uro: 23,3 sekunde
0—160 km na uro: 37,6 sekunde

prožnost

Kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v črti prestavi: **38,6 sekunde** (hitrost zadnjih pet metrov 138 km na uro)

poraba goriva

Na potovanju: najmanj 9,2 litra gorive super na 100 km (zelo zmerno, nikoli hitreje od 120 km na uro), **največ 14,3 litra na 100 km** (kar najhitreje po cestah I. in II. reda)

na avtomobilski cesti: 11,5 litra, oziroma 14,2 litra na 100 km (domača -avtomobilska- cesta, poprežje 100 oziroma 125 km na uro) — **10,7 litra oziroma 13,8 litra na 100 km** (avtoceste onkraj meje, poprežje 110 oziroma 145 km na uro).

Po mestu: najmanj 11,3 litra, največ 13,5 litra na 100 km

Poprečna poraba na testu: 12,6 litra na 100 km

Poraba olja: 0,6 litra na 1000 km

natančnost merilnika hitrosti

kazalec na 60, resnična hitrost 55 km na uro
kazalec na 80, resnična hitrost 75 km na uro
kazalec na 100, resnična hitrost 93 km na uro
kazalec na 120, resnična hitrost 112 km na uro
kazalec na 140, resnična hitrost 131 km na uro
kazalec na 160, resnična hitrost 150 km na uro
kazalec na 180, resnična hitrost 168 km na uro

TEHNIČNI PODATKI

motor

Štiriklatni, vrstni motor, nameščen vzdolžno pred prednje premo, nagnjen za 40 stopinj v desno pogonni prednji kolesi; glava iz aluminijave litine, blok iz sive litine

Valji — 4
Glavni ležaji — 5
Hlajenje — vodno, črpalika, termostat
Vrtina — 84 mm
Gib — 84,4 mm
— 1871 kubikov
Odmikna prostornina — stranska (veriga)
Vrtinje — vrtinje, vzporedne
Kompresija — 10,0:1, gorivo super, 99 ROZ
Uplinjač — 1, dvojni (register) pado-
točni solex 32/35 TDD s se-
medojimnim čokom
— mehanična
— pod pritiskom
— v glavnem toku, zamenljiv
— 112 KM (DIN) pri 5600 vrt-
ljajih v minuti
— 59,9 KM (DIN)/liter
Največji navor — 16,3 kpm (DIN) pri 3500 vrt-
ljajih v minuti

prenos moči

Sklopka — enokolovna, suha
Menjalnik — štiristopenjski, sinhroniziran,
prestavna ročica na tleh (za
dopolnilo avtomatika)
Prestavna razmerja — četrta 0,966:1
— tretja 1,260:1
— druga 1,644:1
— prva 3,400:1
— vzvratna 3,100:1
Diferencial — spiralno ozobljenje 3,7:1
(37:10)

VOZ

Oblika — kupc, 2 vrata, 4 osebe (za
dopolnilo pomirne strehe)
Krošerija — samonosa

obese in vzmetenje

Prednja prema — posamične obese, dvojna
prazna vodila, vzmetne noge
nad zgornjimi vodili, predni
stabilizator
Zadnja prema — toga prema na vzdolžnih
vodilih, predne vzvorne vzme-
ti, teleskopski blažniki, Pan-
hardov drog, predni stabiliza-
tor

volan

Konstrukcija — zobata letav s spremenljivo
prestavo, po vršini pomirčen ob-
roč volana (4 cm)
— 11 m
— 3,9

zavore

Konstrukcija — hidravlična, spredaj zračno
hlajena, kolovna, zadaj bobna-
ste, vakuumski servocilindri-
nik, dvokrojni zavorni sistem
(1. krog prednja in zadnje za-
vore, 2. krog prednje zavore)
— mehanična na zadnji kolesi,
ročica med sedeli

kolesa

Platišča — jeklena, premera 5 J 14 H
Gume — 185/70 HR 14

oprema

Akumulator — 12 voltov, 54 Ah
Alternator — 770
Svečke — bosch W 240 T 2, tu-
240/14/3, champion N 3
— 4, halogenski (šva kosa
dva dolga)
Zadnje luči — 2, obkrajna (zavorna, zori-
tajska, utrovska in luči za
vzravnanje vodnjic v steni stlači)
— 9, pod armaturo plošče, li-
vo od vozovskih nog (1. in
8. A, dve po 16 A)
— 2 batroci (44 in 63 zavorn-
e elektrone)
Brizgalka — multiinjektor (-per-brin-
s samodejnim vklopom bran-
kov)
— radiator s hladilno vodo
topel zrak na vetro no 1
nogal in skozi šobi 16 A
— 2 batroci (44 in 63 zavorn-
e elektrone)
Zračenje — skozi odprtine za paha
ločena od greja stlači na
armaturo plošče in listov
se ob straneh armaturo plo-
šče
— sedeli iz blaga z obrobo z
armaturo, uperja, deljega se z
blaga, tapota iz blaga z
nija
— senjilsko
— laptična
— strobilček z vijakov
— menjava koles in zask.
kombinirje
— premaz z plastilne mas-
ke

Opogrevanje zadnje šipe

Vetna šipa — senjilsko
Dvigalo — strobilček z vijakov
Droje — menjava koles in zask.
kombinirje
Zaščita podvozja — premaz z plastilne mas-
ke

mere in teže

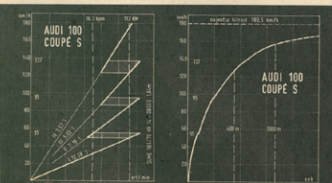
Dolžina — 4398 mm
Širina — 1730 mm
Višina — 1344 mm
Medosna razdalja — 2500 mm
Kolikot — sprejdi 1443 mm, zad. 146
milimetrov
Najmanjša razdalja — 135 mm (obstajen)
od cestnice — 1100 kg
Obtežba — 350 kg
Dovoljena skupna teža — 1450 kg
Dovoljena teža — 1100 kg (brez zavore 32 kg)
prikolice — obseje do vispora 12 centim-
etrov

vzdrževanje

Posoda za gorivo — 56 litrov
Karter — 4 litri (s filtrom), menja-
va na 10.000 km (in pri prvi
5000 km)
— 2 litra (z diferencialni
menjava na 30.000 km)
— 7,5 litra (z grelnic)
— nima
— sprejdi in zadaj 1,8 amo-
sfera, pri polni obteži ali ve-
č hitrosti sprejdi, in zadaj
2,0 atm.

zmogljivosti

Teoretični hitrost v IV, — 180 vrtljajev v IV, — 31 km na uro
prestavi pri 1800 vrtlja-
jih v minuti — 96,5 KM (DIN)
Moč na tono praznega — 77 KM (DIN)
vazila (in voznik 75 kg)
Moč na tono polno ob-
težena avta



Motor kupelje audi 100 je neposredno razvit iz motorja limuzine. Za svojo gibe prostornino je razmeroma dolga, konstrukcijsko pa ni več povsem odstopa od odmično gredjo ob strani in dojem glibom batov. Tovarna mu je vsotja omnia na merilniku vrtljajev z rdečim poljnim, ki dovoljuje 5900, za kratak čas pa 6500 vrtljajev v minuti. Do slednjih smo ga vrteli tudi mi, ko smo merili zmogljivost. Ventili sicer zmorejo še nekaj 100 vrtljajev več, koristno pa tako morda niso. Je motor močan tudi pod nevarnim območjem, pa tudi sradnje hlajilni batovi pri dolgem gibu razmeroma velike (16,9 m/s pri 3000 vrtljajih). V vsaki vožnji je za tekočo vožnjo pospeševanje do 5000 vrtljajev v minuti že dovolj, se ostane za rabo v zili. Motor mirno potegne tudi iz nizkoga števila vrtljajev, sase sevidne ne gre za močne pospeška. Tovarna zagotavlja, da je največja hitrost lahko tudi potovaleca.

HVALIMO

ZELO DOBRA LEGA NA CESTI VELIKA MOČ IZ GIBNE PROSTORNINE, MOTOR KLJUB TEMU ZELO KULTIVIRAN

IMENITNI POSPEŠKI IN NAJVEČJA HITROST

ZMERNNA PORABA GORIVA

UDOBNO VZMETENJE

ZA KUPE VELIKA PROSTORNOST (TUDI ZA PRTLJAGO)

POMIČEN (PO VIŠINI) OBROČ VOLANA

DOBRO ZRAČENJE IN GRETJE

PRIMERNO OBLIKOVANI SEDEŽI

NA MOČ KVALITETNA KONČNA IZDELAVA

GRAJAMO

MOTOR PREMALO ŽIVAHEN V SPODNJEM OBMOČJU VRTLJAJEV

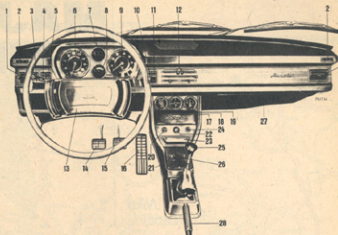
ZADAJ ZA KOLENA TESNEJE KOT V PODOBNIH KUPEJIH NA PODVOZJU LIMUZINE (KRAJŠA MEDOSNA RAZDALJA)

POSREDEN VOLAN

SLABA VIDLJIVOST NAZAJ

ZELO NERODNO MESTO ZA REZERVNO KOLO

NEKOLIKO PRETRDI SEDEŽI

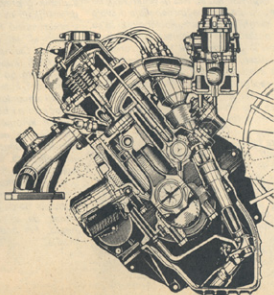


1 — dotok svežega zraka, 2 — zrak za razmeglitev stranskih šip, 3 — ročica žarometov; utripalk, svetlobnega signala, parkirnih luči in gumb za „peri-brizi“, 4 — stikalo luči za mevarnost (4 utripalke), 5 — stikalo brisalnikov, 6 — merilnik hitrosti z dnevnim in skupnim števecv kilometrov, 7 — termometer, 8 — merilnik goriva, 9 — merilnik vrtljajev in kontrolne lučka olja, polnjenje akumul., dolge luči, utripalke, 10 — stikalo luči, 11 — stikalo zadnje pozicijske luči za meglo (doplačilo), 12 — ročice za nastavev in usmerjanje zračenja in gretja, 13 — stikalo troblje, 14 — pedal sklopke, 15 — zavorni pedal, 16 — pospeševalnik, 17 — shema menjalnika, oziroma prostor za dodatni instrument, 18 — ura, 19 — ampermeter, 20 — kontrolna lučka gretja zadnje šipe, 21 — stikalo gretja zadnje šipe, 22 — vžgalnik za cigareta, 23 — popelnik, 24 — kontrolna lučka dvokrožnega zavornega sistema, 25 — prestavna ročica, 26 — stikalo megljenk (doplačilo), 27 — pedal za drobnjarije, 28 — ročica ročne zavore.



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm:
Širina pri komolcih spredaj 143, zadaj 142; širina prednjega sedeža 56, zadnje klopi 140; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega nastoljela 165; pomik prednjih sedežev 16; odprtina vrat višina/širina 87/103; prtljažnik približno 500 litrov.

Tehnika kupejvega motorja je takorekoč enaka vsem motorjem „audi“, ki so ta čas v rabi. Odmična gred je pri strani, ventili so vzporedni v ravni glavi valjev, tako da so zgorevalni prostori vdolbeni v bato. Motor je nagnjen za 40° v desno, da bi po višini zavel manj prostora.



Cena: 11.150 DM in 78.826 din
Osnova za izračun obč. in rep. davka:
84.422 din

Zavarovanje: obvezno: 1.073 din; ka-
sko: brez franšize pribl. 7985 din, s
franšizo 4.000 din pribl. 870 din

Cestnina: 500 din

Proizvajalec: Audi NSU Auto Union
AG, Ingolstadt, Zah. Nemčija

Generalni zastopnik in prodajalec:
Autocommerce, Ljubljana, Trdino-
va 4