



Audi 100 GL 5

Na številke in črke se že morate spoznati, če hočete natanko vedeti, o katerem audiju teče beseda. Tale, GL 5, je namreč že četrta različica audija 100, če štejem samo tiste, ki jih poganjajo petvaljni motorji. Če pa pritaknem še audije 80 in 200, coupe in quattro, je ponudba odločno pestrejša!

Pretirano učena pa vseeno ni: številke 80, 100 in 200 pomenijo različne modele iz te hiše, črko oznanjajo pakete opreme in naftno gorivo, petica pa pritiče motorju, če je ta na pet valjev.

Tako je to, vidite, če tovarna zares misli na kupce!

Srednja pot

Četrta ingolstadtska možnost: majhen petvaljnik v zrel limuzini – Kupec dobi: udoben avto z »udobnim« motorjem?

Z izjemo najnovejših quattro in coupeja so audiji dovolj prostorne in dovolj kakovostne limuzine, ki ne skrivajo sorodstva s volkswagni, so pa vseeno uglednejša ponudba, če primerjamo obe avtomobilski hiši hrakti.

čun oznake GL; a je za varčnejše kupce na voljo tudi različica L, bolj skopa z dodatki.

Poglavitni šarm tega vozila je v motorju. Ta ima manjšo gibno prostornino od ostalih hišnih petvaljnikov, ima pa tudi celo vrsto prijetnih lastnosti. Manjši po gibni prostornini je ta motor zato, ker v tovarni menijo, da je prihodnost v razmeroma majhnih, a uglajenih in dovolj zmogljivih pogonskih agregatih. Ravno zaradi tega ga niso zmanjšali na račun ožje vrtnice valjev (kar je sicer pogostejša navada), ampak so krajšali gib batov. To je obenem pomenilo lažje in cenejše ojnice, po strojniški plati

manjše mase, rezultat je pa na citani: uglajen tek motorja, ne da bi bila njegova moč pretirano prizadeta.

Saj vemo: Audijevi petvaljniki imajo glave iz lahke kovine, odmične gredi v glavah in z zobatimi jermeni, ročične gredi pa v šestih ležajih. To so moderni izdelki, zdaj že temeljito preskušeni, po občutkih, s katerimi strežejo voznikom pa bliže šestvaljnim kot štirivaljnim motorjem. Ta 1,9-litrska različica zmore 74 kW, torej okroglih 100 KM pri 5600 vrtljajih v minuti, pa ni nikršnega vzroka, da ne bi pognali motorja še više, če je to potrebno. Na merilniku vrtljajev se začena opozorilno polje pri 6200 vrtljajih, a ventilom tudi pri številki 7000 in čez še ne poide sapa. Audi 100 GL 5 je na voljo s štiristopenjskim ali pa s petstopenjskim menjalnikom. Pet prestav je imel tudi testni avtomobil (sicer je potrebno za takšen menjalnik doplačati), pri čemer je dobro vedeti, da je peta prestava izjemno »dolga« in kot nalašč za varčne vožnje po dolgih avtomobilskih cestah. Z njo voznik ubije več muh na mah; zmanjša hrup in napore motorja ter ubiži porabo goriva. Pač pa se mora zaradi tega

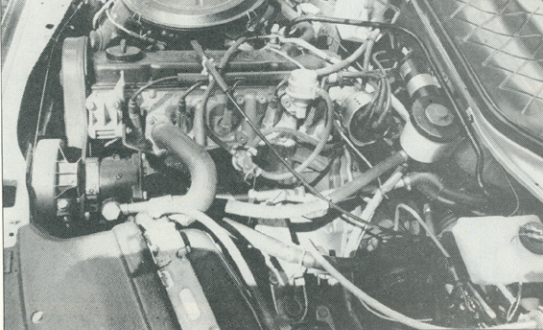
SKROMNEJŠI PETVALJNIK

Audi 100 GL 5 je posrečen avtomobil, to je treba takoj reči. Pravzaprav je navzven ravno takšen kot vsi drugi audiji 100, to, da je razmeroma dobro opremljen, gre pa na ra-

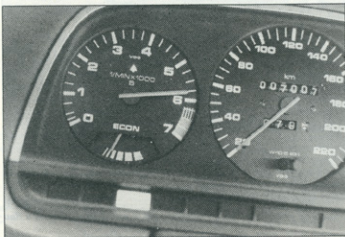
* Audijevska miselnost je preprosta in je mnogim kupcem všeč. Ingolstadtski avtomobili segajo v srednji in višji avtomobilski razred, so za debel las ali dva boljši od evropske pločevinaste konkencije, obenem pa nočejo biti v tolikšni meri prestižnejši, da bi morali biti zaradi tega krepko dražji.

odreči največji hitrosti. Med našimi meritvami smo največjo hitrost 171 km na uro izmerili v četrsti prestavi, v peti pa tudi po dolgotrajnem zaletu in v brezvetrju nismo mogli »iztisniti« več kot 160 kilometrov na uro. A je že najrahlješa vzpetina tudi to hitrost močno skvarila. Pa saj je tudi na pretikalni shemi, na vrhu prestavne ročice zarisan kot »E« in ne kot »5«. E pa pomeni ekonomičnost, torej varčevanje.

In vožnja s tem avtom je zares varčna: testno povprečje, ki smo ga izmerili po okroglih 5500 kilometrih vožnje, je bilo sicer 11,3 litra goriva super na 100 kilometrov, toda upoštevati morate, da so bili to zelo ostrí kilometri, pri katerih peta prestava ni prišla do povsem prepričljive vloge. Je pa – ob namerni pazljivosti voznika – poraba upadla tudi na ugodnih 8,5 litra na 100 kilometrov (gledano v poprečju in ob zmerni vožnji), kar je za limuzino te teže, teh mer in tega udobja na vso moč ugoden podatek. Varčnemu vozniku sta v pomoč (serijsko vgrajena) ekonometer, katerega kazalec se odziva na podtlak in sesalni cevi uplinjača, in oranžna puščica, ki zasveti vselej, kadar bi bilo pametno pretakniti navzgor. Resda je ukaze obeh vredno upoštevati z nekaj lastne pameti, predvsem pa tako, da varnost med vožnjo ni prizadeta, toda ravno puščica je tista, ki voznika zlagoma prepriča, da se bo solidno in dovolj prožno vozil tudi ob nižjih vrtljajih motorja.



Bencinski petvaljnik: najmanjši pri hiši, kultiviran in varčen



Merilnik vrtljajev s pripomočkom za varčno vožnjo: ekonometer označuje približno požrešnost, puščica pa svetuje pretakanje navzgor

Plod takšne vožnje je najrazitejši na bencinski črpalnik!

Sveda morate že zaradi najrahljejšega pospeševanja sproti pretikati iz pete v četrto prestavo, po potrebi pa še nižje, ker je najugodnejši navor motorja (145 Nm pri 3800/min) zastavljen malce više kot smo pri Audijevih petvaljnikih navajeni.

Zato je potrebno za dobre pospeške veliko pretikati! Sele potem doseže ta audi hitrost z mesta do 80 kilometrov na uro v osmih sekundah, do 100 kilometrov na uro pa v dvanajstih sekundah. In tako tudi meritve pospeškov niso bile vedne, da bi nad tem avtomobilom nergali.

UDOBJE IN VARNOST

Saj vsi vemo, da so audiji 100 na zgornji meji srednjega razreda in da je takšno tudi počutje voznikov in potnikov v njih. Stiri široka vrata, razkošen prtljažnik, dobra vidljivost, udobni in dovolj oprijemljivi sedeži, ob vsem pa solidna izdelava, so le najpomembnejše odlike tega modela. Obenem se audi 100 GL 5 lahko pohvali tudi z dovolj bogato opremo. Na serijski spisek sodijo: brizgalki za pranje žarometov, zatemnjena stekla, halogenski žarometi, meglenske spredaj in zadaj, od znotraj nastavljivo zunanje ogledalo, ogrevana





zadnja šipa, zglatniki na prednjih in zadnjih sedežih, preproge in blago na sedežih, poleg ekonometra in ukazovalne puščice pa tudi merilnik vrtljajev in dnevni števec kilometrov. Doplačati je moč seveda še za celo vrsto reči, tudi za avtomatiko v menjalniku, za klimatsko napravo in za servo volan (kaksrnega je testni avtomobil že imel).

Sicer pa vemo: za volanom audija 100, pa tudi na vseh drugih sedežih, se dobro in udobno sedi; razdalje med prestavno ročico, pedalom ter majhnim in pokončnim volanskim obročem so temeljito uravnotežene; močan ventila-



Prostorn prtljažnik: skrbno obdelan, žal, z rezervnim kolesom v dnu

tor pomaga k odločnemu hlajenju ali gretju; brisalniki kljubujejo vetru skoraj do največje hitrosti; in petvaljnič tako mirno in tiho teče, da ušesom celo pri visokih vrtljajih ni odveč.

Tudi vse drugo, v zvezi s tem avtomobilom, je zgolj ponavljanje: da je nos dolg in razmeroma težak, pa zahteva malce odločnejše dodajanje volana, če je ovinek oster, voznik pa hiter; da velja na dolžino, ki štrli čez prednji kolesi misliti predvsem med vzvratnim vijačanjem, in da so zavore natančno tako dobro kos svojim nalogam kot jim je podvozje v celem.

Tudi audi GL 5 ni namenjen cestnemu dirkanju, pa bo temperamentnejši voznik vseeno lahko pokadil pod nos marsikateremu tekmeču iz istega razreda. Tudi ta avtomobil sploh ni mercedes, a morate imeti zares smolo, da se v njem oglasi čriček. Ker je tudi

ta audi uglasen na udobje, je vzmetenje kompromisno: malce pretirno se zazdi edino na zelo slabih cestah.



Audi 100 GL 5 je torej dobra vmesna pot. Je dovolj udobna, dovolj zmogljiva in dovolj varčna potovalna limuzina, da je lahko všeč tudi razvajencem. In ker tudi ta audi ni prestižen avtomobil, je obenem dovolj zmeren pri ceni. V ZR Nemčiji stane takšen kot je bil na testu okroglih 21000 DM. Toda, samo tam! Pri nas je krepko dražji in prav nič stabilizacijski. Težki časi, pač! Zato si slike na teh straneh dobro oglejte!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

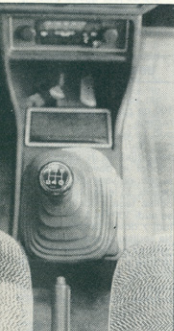
Motor: petvaljni - štiriktalni - vrstni - nameščen vzdolžno pred prednjo premo - vrtna in gib 79,5 x 77,4 mm - prostornina 1921 kubičkov - kompresija 10,0:1 - največja moč 74 kW (100 KM) pri 5600/min - največji navor 145 Nm (14,5 kpm) pri 3800/min - ročna gred v 6 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - glava iz lahke litine - registrski uplinjač - mehanska črpalka za gorivo - mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku - brezkontaktni tranzistorjski vžig - vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem - akumulator 12 V, 63, alternator 800 W

Prenos moči: motor spraj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna ročica na tleh - platišča 5 1/2 x 14 - gume 165 SR 14 (tolda)

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb - štiri vrata - samonošna karoserija - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, vzdolžne nihajke, vijačne vzmeti, vzvojnje opore, Panhardov drog, teleskopski blažilnik - dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levitjo, 3,75 zavrzljaja od ene do druge skrajne točke, servo

Mere in teže: dolžina 4,683 m - širina 1,768 m - višina 1,390 m - medosna razdalja 2,688 m - kolotek spredaj 1,470 m, zadaj 1,445 m - rajdni krog 10,4 m - teža praznega vozila 1170 kg - dovoljena skupna teža 1630 kg - prtljažnik 642 litrov (tovarna) - uporabna prostorna prtljažnika 500 dm³ (naša meritev) - posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km na uro - pospešek 0 - 100 km na uro: 12,9 s - poraba goriva (ECE): 6,3/8,3/13,0 litra na 100 km



Prestavna ročica: 4 + E, za manjšo porabo goriva