

# AUDI 100 GL

## Razkošje pod vsakdanjim oblačilom



Kadar je avtomobil že nekaj let na tekočih trakovih, ne da bi ga občutno spremenili, potem je že kar v navadi, da tovarna slej ko prej poskrbi za kakšno začimbo. Audiju se je ponudila po treh letih z motorjem, ki so ga pred tem še preskusili v kupeju 100 S. Zdaj že leto dni zapeljuje tiste kupce, ki jim je v drugih audijih 100 manjkalo moči, ali pa bi se radi od drugih lastnikov ločili na primer z napisom 100 GL na zadku ali pa z dvojnimi okroglimi žarometi na nosu.

To je namreč tudi edina razlika, ki na zunaj kaže, da si je lastnik privoščil nekaj več. Sicer pa se karoseriji komajda pozna da je stara štiri leta. V skladu z običaji tovarne, ki se izogiba modnim muham, bi bila tudi, če bi jo naredili letos, po vsej verjetnosti komajda kaj drugačna, mogoče le nekoliko bolj klinasto zašiljena.

Po svojem umirjenem stilu in po velikosti je karoserija audiјa 100 razmeroma bližu mercedesu, zamenjava pa seveda ni možna, že zaradi tega ne ker audi pač nima na nosu ugledne in v oči ščemeče trokrake zvezde. S tem pa spet ni rečeno, da audi 100 ni ugleden avtomobil, le da „prosi tihega občudovanja“. In tako tih občudovanje je mnogim lastnikom kar pri srcu, lahko tudi iz čisto praktičnih razlogov.

## VELIKODUŠNO S PROSTOROM

Kadar začne človek po velikem avtomobilu šartiti z vatrom, pride kaj kmalu tudi do zaključka, da večji ko je avto, manjši je pomen kakšnega centimetra „gor ali dol“. Tako je tudi v audiјu 100, ki je celo daljši kot je videti na oku, veliko je prostora tudi ko je v njem pet oseb, toliko prej ker prednje sedeže le izjemni dolgini potisnejo do zadnje lege. Nič manj velikodušen ni prtižnik, ki cel mjeri slabih 600 litrov in celo merjen s kockami, ki „pozabijo“ na vdolbine in neravnine zmore uporabnik 450 litrov. Pokonci ob notranji steni prtižnika je tudi za zamenjavo in kontrolo pritiska sila nepraktično rezervo kolo ob levi steni pa praktičen „žep“ za drobne predmete, ki bi se sicer katalili po prtižniku.

K prostornosti in udobju obenem sodijo tudi vratia. Audi 100 v večji meri kupujejo s štirimi vrati, ki tudi potnikom zadaj omogočajo udoben vstop. Vrata sicer niso zelo široka vendar se na široko odpirajo. Vstop moti le razmeroma visok prag. Ta pa ima predvsem nalogo, da skrbi za večjo trdnost tistega dela karoserije, ki je namenjen potnikom. Ob tem naj omenim še to, da je karoserijo audiјa 100 že pred štirimi leti elektronski računalnik izračunal tako, da se pri morebitnem trčenju deformirata nos in zadek, prostor za potnike pa kar najmanj.

Karoseriji v dobro gre šteti tudi zelo dobro vidljivost na vse strani. Voznik vidi tudi zadek.

## ZAMERA PRI ZVOKIH

„GL“ pomeni menda „grand luxe“, veliki luksuz. Da bi opravili to oznako tudi v notranjosti, jo „100 GL“ zbral dobršen kos opreme, ki jo poznamo že iz kupeja. Najbolj se seveda zapeljiva veliki merilnik vrtljavev in pa športno ohišje tunela na katerem je tudi kratka prestavna ročica. Med posebnosti, ki ju imata samo „GL“ in kupe, sodi tudi ročica z desne strani volana, s katero upravljamo brisaalnike in napravo peri briši.

V audiјu 100 GL ugaja veliko prostora za drobnarije. Pod armaturno ploščo je na desni velik zaprt predal, levo pri vozniku odprt, poleg tega pa je uporaben prostor pri prestavni

ročici na osrednjem tunelu in še v širokih žepih na prednjih vratih. Taki prostori za drobnarje se izkažejo kot del udobja, za katerega je tovarna poskrbela še zlasti s tem, da so vse ročice in gumbi na pravih priročnih mestih in da vse naprave za upravljanje z avtomobilom voznika ubogajo. Tudi zračenje in gretje deluje brezhibno.

Sedaj pa se skorajda ne bi posebej omenjali. Sedaj so si v vseh audiјih 100 čisto podobni. Dobro se primejo telesa, so pa mogoče nekoliko pretrdi. Naslonjala za glavo, ki so sicer bila v načem testnem avtomobilu, žal nitri v „GL“ ne sodijo k serijski opremi, marveč jih je treba dokupiti. Podoben kos opreme, ki ga ima kupe serijsko, limuzine pa ne, je tudi ogrevanje zadnje šipe.

V štirih žarometih so halogenske žarnice in vidljivost je ponoči dobra. Ponovimo pa lahko isto, kar smo rekli že pri kupeju, da velikosrijski halogenski žarometi le ne svetijo tako dobro, kakor dodatni žarometi, ki jih kupimo pri proizvajalcih z zveznim imenom.

Na začetku smo omenili, da audi 100 ne skriva svoje ambicije, da bi bil na nek način podoben mercedesu. Slep ko prej se je svojemu „vzorcu“ približal s sila natancno končno izdelavo. Prav pri tej končni izdelavi pa pri audiјu 100 GL najdemo eno večjih zamer, ki je sicer ni videti, pač pa slišeti. Gre za pomankljivo dušenje zvokov motorja, ki postane očitno pri večjih hitrostih oziroma vrtljajih. Za tako stopnjo ropota bi sicer že običajnem avtomobilu smatrali da je poprečen, ali pa celo tih. V velikem potovanjem avtomobilu, ki je „GL“ in koketira s prestižnimi limuzinami, pa so kriteriji ostrejši. Športno nastrojeni vozniki pa seveda o ropotu sodijo tudi drugače.



Če smo se že toliko zapičili v ta ropot, povejmo še to, da tudi po nekaterih drugih podrobnostih sodimo, da je tovarna z „GL“ mislila bolj na več udobja kot pa na športne lastnosti. S 112 KM je sicer motor GL občutno, v praksi še bolj kot pa bi sodil po številkah, močnejši kot v audiju 100 LS, ki ima le 100 KM. Istočasno z motorjem, za katerega smo že omenili, da je vzet iz športnega kupeja, pa tovarna v limuzino ni prenesla tršega podvozja. Admiralska ladja tovarne Audi naj bo potem takoj hitrejša od drugih „ladij“, pa vsaj toliko udobna. Pri mehkejših vzmeteh pa razmeroma velike moči motorja ni moč spraviti na cesto kar tako. Dodajanje pilna v ovinkih, v katerih se limuzino tudi bolj nagiba kot pa kupe, mora biti zmerno, kajti pri močnem pospeševanju notranje prednje kolo v ovinku spodruje in lastnost avtomobila s prednjim pogonom, da mu nos sili iz ovinka, pride močnejšo do izraza. Vse to pa še ne pomeni, da je lega v ovinkih pri audi 100 problematična. Toliko manj, ker predvsem na udobje uglešen avto voznika ne spodbuja k agresivni vožnji. Sam prednji pogon pa kljub mehkemu vzmetenju zagotavlja hitre povprečke tudi takrat, ko ima voznik še občutek, da se „sprehaja“. V ovinkih nam je še najmanj godil volan, ki je s svojimi slabimi štirimi zavrtljami dovolj neposreden le dokler ne gre za športnejši način vožnje. Tak volan naj bi bilo laže vrteni, kot pa bolj posrednega, pa smo si pri audi 100 GL če ne zaradi drugega, pa prav zaradi tistega „GL“ zazeleni servo volana.

Audija 100 bočni veter ne moti, tudi na kvaliteto ceste ni občutljiv in tako smo ga najbolj cenili, ko smo želeli potovati hitro na dolge razdalje. Avto tudi pri največji hitrosti prav zgledno drži smer in če ne bi bilo že omenjenega preglastnega motorja, voznik sploh ne bi vedel, kako hitro se vozi. Ob tem je treba povedati tudi to, da so zavori povsem dorasle imenitnini zmogljivostim audijskega motorja.

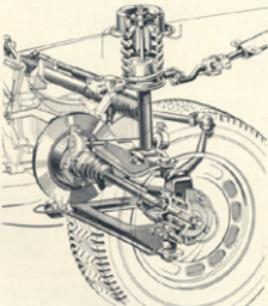
Za hitri potovalni avto audi 100 GL tudi ni potreben ko gre za gorivo in mimo grede povemo tudi, da testni avto skoraj ni rabil olja. Tega sicer ne bi omenili, če audi 100 LS, ki smo ga testirali pred tremi leti ne bi porabil kar liter in pol olja na 1000 kilometrov. Kaže, da je tovarna to težavo odpravila.

• • •

Spolih je opaziti, da je audi 100 po štirih letih zrel avto. Prikupil se je določeni kategoriji kupcev avtomobilov gornjega srednjega razreda, ki nočajo ali ne morejo odstopati od nekakšnega poprečja. Kaže, da je takih vozilov največ, o čemer priča tudi podatek da tovarna Audi-NSU ta čas izdelala 700 audijev 100 na dan. Pri tem audi 100, ki ga izdelujejo tudi z motorji 85 KM, 100 KM, z dvojnim in štirimi vrati in z bolj ali manj bogato opremo, po svojih kvalitetah sploh ni poprečen avto. Toliko manj če je to „GL“ kar pa seveda stane nekoliko več, pri njej pa dvakrat toliko.



Sedeži so s prevlekami iz tkanine telesu prijetni in tako so oblikovani, da se ga dobro oprimejo, lahko pa bili za spoznanje mehkejši. Naslonjalo za glavo je žal za doplačilo, pač pa „zložljivo“ naslonjalo za kolomeče.

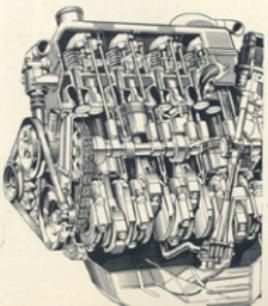


Toga prema pri prednjem pogonu ni greh, audijske je za nameček še na zadolžnih vodilih, ki so vzmetena s prednjimi vzdoljnimi vzmetmi. Za stabilizacijo služita Panhard rod in v same togo premo vgrajen stabilizator.

Motor audijs 100 konstrukcijsko ni več sodoben. Odmična gred je riziko ob strani in ventile odpira s posredovanjem razmeroma dolgih drožnikov. Kljub temu je tovarna s povsem jasnimi giblji prostornine in dobro uglasilnostjo motorja pri kupeju in „GL“ dosegla 112 KM, ne da bi motor pri tem izgubil lastnosti nezahtevnega vsakdanjega motorja.

Prednja kolesa so kot pri vseh audijsih 100 obeslena na dvojni prečna vodila in v temi zgornji vodili optra na kratke vzmetne noge. Prečnega stabilizatorja, ki omrežuje nagibanje karoserije, na sliki ni videti. Kolutine zavore so pomaknjene navznoter ob ohilje diferenciala, tako da so nevzmetene mese manjše. Volanski mehanizem je visoko in za motorjem, tako da je drug volana kratek, se varnejši pa je z zglobom, v katerem se pri trčenju začeni.

Na zunaj se „GL“ od „manj uglednih“ audijs 100 razlikuje po dvojnih okroglih žarometih namesto enojnih trapezastih in po napisu na zadku.



## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:**  
 Stritvinski — stritvinski — vrtni — nameščen vzdežno pred predajo premo — največji 40 l v desno — vrtina in gl. 84 x 84,4 mm — gibna prostornina 1871 kubikov — kompresija 9,8:1 — največja moč 90 KM (DIN) pri 5600 vrtljajih/min — trsnica mod. 912 KM (DIN)/item — maks. hitrost 163 km/h (DIN) pri 3500 vrtljajih/min — ročna gred v 3 ležaji (DIN) pri 3500 vrtljajih/min — stranska odmislina gred (veriga) — viseli ventili, sprednji — dvojni (registrski) padotčni uplimiči solex 32/35 TDID — s samodejnim dokom — mehanična črpalka za olje — motorne rezervoarje — oljna filterna sklopka — glavnem toku — vodno hlačenje v črpalki in termostatom — svečke bosch 240 T2, benz 240/14/3, champion NGY — akumulator 12 voltov, 54 amperiskski ur — alternator 770 watov.

Prenosna sklopka: 4 1/2 x 2 1/4 H — gume 165 SR 14 — pritisak sprej. 1,8 bar, 1,8 atmosfera.  
 Voz in obesek:  
 Izmenjava za 4—5 cestah — 2 ali 4 vrata — samomeščena karoserija — prednja kolesa na posamičnih obesah, dvojni, tristranski prednji vodila, vzmetske noge nad zgornjimi vodili, prednji stabilizator — zadaj: toga prema na vozilnih vodilih, preneče vzdvojne vzmetske, teleskopski blaziniki, zadajni vodoravni drag, prednji stabilizator.

Zavore:  
 spredaj, kolome, zadaj bobnaste — vakuumski servosprejemnik — dvokratični zavorni sistem — mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedeži.

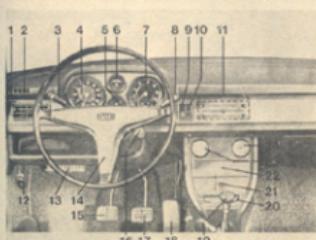
Volar:  
 zadajni letev s sprememljivo prestavo — rajden krog med zidovi 11,2 m, med plodaki, 19,3 m — 3,8 vrtljala volana od ene do druge skrajne točke.

Oprema:  
 4 halogenki, žarometri — vgrajena luč za varovno vožnjo — brzalsniki z dvema hitrostima in prekinjenim celovaljanjem — električni „peri-brili“ — vzdvojno ogledalo „dan/noč“.

Mere in teže:  
 dolžina 4.625 m — širina 1.720 mm — višina 1.417 mm — težina 1.250 kg — kolosek 2.675 mm — zadajni vodoravni drag 1,42 m — najmanjša razdalja od tel 0,15 m — prostornina prtljajnika 590 litrov (uporabna prostornina pribl. 480 litrov) — teža praznega vozila (pripravljeno za vložbo 100 kg — obtežba 450 kg — dovoljena skupna teža 1500 kg — dovoljena teža prikolice 1100 kg z zavoro).

Vzdrževanje:  
 poseda za gorivo 58 litrov — karter (filtrum) 4 litri, menjava na 10.000 kilometrov (in pri prvih 5000 km) — hladilnik (z grecem) 7,5 litra — menjavnik 2 litra (z dodatnico), menjava na 30.000 km — mazalci potovujejo znotraj.

Zmogljivosti:  
 teoretična hitrost v IV. prestavi pri 1000 vrt. na min 21,8 km/h — med 1000 in 10000 vrtljajih (in v volumni 25 kg/m<sup>3</sup> in 5 KM DIN) — 75 km/h — počasna natančnost avta 77 KM (DIN) — največja hitrost (tovarniški podatek) 100 km/h — pospešek z mesta do 100 km/h (nevaren) 10,8 sek — norma porabe po DIN 8,9 litra na 100 km.



1 — odprtina za zračenje, 2 — zrak za razmigritele stranske lipe, 3 — ročica začarometov, utripalki, svetlobnega signala, parkirnih luči, 4 — merilnik hitrosti z dnevnim in skupnim števcem kilometrov, 5 — merilnik goriva, 6 — termomater, 7 — merilnik vrtljajev, 8 — ročica brzalnikov in naprave „peri-brili“, 9 — glavno stikalo luči, 10 — stikalo luči za nevarnost (4 utripalke), 11 — ročico za ravnanje gretja in zračenja, 12 — odpiranje pokrova motorja, 13 — varovalke, 14 — stikalo troblje, 15 — predal sklopke, 16 — kontaktna ključavnica, zaklapjanja volana, 17 — zavorni pedal, 18 — pospeševalnik, 19 — prestavna ročica, 20 — pepelnik, 21 — vžigalka, 22 — prostor za radio, 23 — shema menjalnikova, oziroma prostor za dodatni instrument, 24 — ura.

## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 23 500 km.  
 Meritev z dvema osebama.

**Največja hitrost 179 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritvev).**

### Pospeški:

0—60 km na uro:	4,8 sek
0—80 km na uro:	7,6 sek
0—100 km na uro:	11,2 sek
0—120 km na uro:	16,4 sek
0—140 km na uro:	23,7 sek
0—160 km na uro:	38,0 sek

**400 m brez zaleta:** 17,8 sek (končna hitrost 126 km/h)

**1000 m brez zaleta:** 33,4 sek (končna hitrost 157 km/h)

**Prožnost:** kilometter z začetno hitrostjo 40 km/h v četrtri prestavi — 38,4 sekunda (končna hitrost 142 km/h)

### Poraba goriva

**Na običajnih cestah:** najmanj 8,9 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli nad 100 km/h); največ 14,0 litra na 100 km (ostra vožnja).

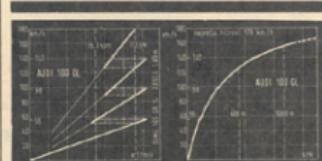
**Na avtomobilski cesti:** 11,1 litra na 100 km (poprečje pribl. 110 km/h); 13,9 litra na 100 km (poprečje pribl. 140 km/h)

**Po mestu:** 11,5 do 13,2 litra na 100 km  
**Poprečna poraba na testu:** 12,8 litra na 100 km.

**Poraba olja:** 0,2 litra na 1000 km

### Natančnost merilnika

kazalec na 60, resnična hitrost	56 km/h
kazalec na 80, resnična hitrost	75,5 km/h
kazalec na 100, resnična hitrost	95 km/h
kazalec na 120, resnična hitrost	116 km/h
kazalec na 140, resnična hitrost	134 km/h
kazalec na 160, resnična hitrost	153 km/h
kazalec na 180, resnična hitrost	169,5 km/h



**Motor 100 GL** je za svojo gibno prostornino razmeroma močan, po konstrukciji pa ni več sodoben. Tako smo se pri pospeševanju držali novih tovarne, ki je na merilnik vrtljajev označila mejo 5900 vrtljajev, za kratek čas pa dovolj 6200 vrtljajev v minutah, čeprav bi jih ventili prenesli tudi več. Motor ima namreč tudi razmeroma dolg gib, pa je srednja hitrost batov pri 6200 vrtljajih že 17,4 m/sek. V vsakdanji rabi za dovolj živo vožnjo zadostuje pospeševanje do 5000 vrtljajev v minutah. Motor je dovolj prožen tudi v spodnjem območju vrtljajev, kadar pa ne gre za dobre pospeške. Tovarna pa ne priporoča vožnjo pod 1500 vrt./min. Največja hitrost sme biti tudi potovna.

## HVALIMO

Klub veliki moči iz gibne prostornine motor povsem nezahteven.

Odlični pospeški in največja hitrost

### Učobno vzmetenje

### Prostornost

### Skrb za pasivno varnost

### Dobre vozne lastnosti

### Odlično gretje in zračenje

### Pedantna končna izdelava

## GRAJAMO

Slabo dušenje zvokov motorja pri višjih vrtljajih

Motor pri nizkih vrtljajih premalo žihaven

Nerodna namestitve rez. kolesa

Akumulator pod zadnjo klopo slabostopen

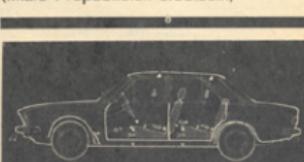
**Cena:** 9125 DM in 58.680 dinarjev  
**Osnova:** za izračun obč. in rep. davka: 69.043 din

**Zavarovanje:** obvezno 1.341 din; kasko: brez franšize 9.698 din; s franšizo 4.000 din — 1.011 din

**Cestrina:** 500 din

**Proizvajalec:** Audi NSU Auto Union AG, Ingolstadt, Zahodna Nemčija

**Generalni zastopnik in prodajalec:** Autocomerce, Ljubljana, Trdinova 4 (filiale v republiških središčih)



**NOTRANJE MERE** (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri komolčih spredaj 141, zadaj 141; širina prednjega sedeža 56, zadnje klopi 136; notranja dolžina ob armaturi plošče do zadnjega naslonja pribl. 175; pomik prednjih sedežev 22; odprtina vrat (visina/širina) spredaj 90/86, zadaj 90/65.