

Drži: tudi avto naredi človekal! Sedete v BMW s stotnjo konj v motorju in vsi pravijo – iskri duh za iskrim volanom!

Sedete v audi 100 – in že kdo pripomni, da se hočete gosposko voziti.

AUDI 100 GLS

# MERCEDES BREZ ZVEZDE

Dvolitrski motor in največji paket opreme

Lep videz in udobje zgornje-  
ga razreda

Audi 100 GLS ni-  
ti ni pretirano  
drag!



Pa je v audiju polnih 115 konjih moči tudi športno napeti, ne da bi se limuzina zaradi tega prelevila v dirkalnik.

Mačka za rep! smo rekli, kadar je prednjima kolesoma od moči spodrsnilo. In smo spevjevali po angelsku, da skozi odprto streho ni preveč zapihalo.

Če bi delili automobile samo na dobre in slabe – potem je audi 100 GLS dober avto. Konjske moči gor ali dol, to je zrela limuzina z udobjem za štiri, celo pet potnikov, z dobro vidljivostjo na vse strani, sodobno zasnovanja in natančno izdelava.

Zdaj smo že tretjič vozili audi 100: prvič v Luksemburgu, ob krstu, drugič med testom najcenejše različice (test audi 100 L, Am 1977/2). Zato bomo tokrat bolj skopi s pisanjem, tudi

k tehniškim podatkom smo zapisali le najbolj nujne številke; vse drugo in notranje mere veljajo od prej. Vsi audi 100 so enako veliki, razlike so – glede na oznake – le pri motorjih in pri opremi. Najdragocenejši izdelek iz te hiše, audi s petvalnikom v nosu, so nam v Ingolstodu obljudili za jesen.

Za adudi 100 L smo zapisali, da se zdi z boka malce čudne oblike: s predolgom nosom in s pristriženim repom. Čeprav povsem enak, nam je bil audi

100 GLS bolj všeč. Verjetno zaradi kovinsko modre barve in zatemnjenih stekel, ki ga delajo uglednejšega, bolj bogataškega.

Pa ne gre za pravo bogastvo! Audi 100 GLS niti ni tako zelo drag kot smo pri nas vajeni in ob njegovi ceni (vsaj nekaterim) ni treba požirati sline. Je pa, da bo vse jasno, ša zmeraj daleč od tistega, čemur pravimo »dosegljiv avto«. Čeprav že nekaj mesecev ni več redkost na naših cestah.

## PO OKUSU IZBIRČNIH

Tri črke na zadku pomenijo: GL, da je k ceni prištet največji možni paket opreme, in S, da daje v nosu dvolitrski, torej srednji od treh motorjev.

Začnem z opremo, ker je bolj na očeh. Vsi audi 100 – ne glede na oznako – so znotraj umirjeno rjave barve. Rjavi so

Cena: 12.859 DM in  
140.159,55 dinarjev.

Osnova za izračun  
rep. in obč. davka  
134.764,80 din.

### Zavarovanje:

obvezno: 1614 din.  
kasko brez franšize:  
22.281 din.

kasko s franšizo 4000  
din: 4413 din.

Cestnina: 1500 din.

Proizvajalec: AUDI  
NSU Auto Union AG,  
8070 Ingolstadt, ZR  
Nemčija.

Generalni zastopnik  
in prodajalec: Autocom-  
merce, Ljubljana, Trdi-  
nova 4; podružnice v  
rep. središčih, Novem  
Sadu, Splitu, Reki, Mur-  
ski Soboti in Kopru.



Prostorna in lica notranjost, zelo dober voznikov delovni prostor

tudi varnostni pasovi, preproge in sedežne prevleke. In audi 100, ki bi bil nazven živo rdeč, niti v tovarni nočjo, da bi njihove izdelke pristevali k cestnim agresivnem. K seriji GL – opremi sodijo: merilnik vrtljajev, dvoglasna troblja, sredinski opornik za komolce na zadnji klopi, teleskopski opornik prednjega pokrova, kontrolna lučka dvokrožnega sistema in ročne zavore, zatemnjena stekla, brizgalki za pranje žarometov, prednji in zadnji megljenki in kromirani nastavki na izpušni cevi.

V testnem avtomobilu smo dobili še servo napravo volana

ter opornika za glavi in avtomatska varnostna pašova na zadnji klopi. Vse to je sicer le za doplačilo.

Vsa štiri vrata audi 100 se široko odprejo, močne dvostopenjske vzmeti pa jih zadržijo, če stoji avto na klancu. Čez udobje v tem avtu se ni moč pritoževati: prednja sedeža se hvalita z velikim pomikom in z obliko, ki odlično zadrži telesi; škoda, da opornikov za glavi ni moč ravnavati po višini.

Zadaj ostane dovolj prostora tudi za dolgonoge sopotnike in prijatelj, ki je zelo velik. Pač pa je bil tokrat precej skromnejše

## HVALIMO

- dobra lega na cesti
- udobna notranjost,
- velik prijateljnik
- bogata oprema
- dobra končna izde-
- lava

## GRAJAMO

- prerobat motor
- vzvratna prestava škrta
- pretrdo vzmetenje za gubaste : ceste



tapeciran» kot pri avtomobilih, ki smo jih vozili med premiero.

Tudi voznik zlahka najde pravšnji položaj za vožnjo: njegov sedež je moč nastavljati tudi po višini, pedala in volan pa so dovolj daleč od rok za sproščeno držo in priročno upravljanje.

Tako pohvalim še prestavno ročico. Ta je kratka in natančna le navaditi se je treba, da v vzvratno prestavo skorajda ni moč pretakniti brez škrtanja.

In tako kot pri audiju 100 L, tudi zdaj zapisiem: armatura plošča je pregledna, odlično zasenčena, le z ročicami ob volanu so pretiravali. Štiri so, in tisti, za luči v varnostne utripalke, sta nepripravni.

## GROBIJAN KVARI VZDUŠJE

Dvolitrski motor je nameščen pred prednjim premo, razvili pa so ga iz prejšnjega, 1,9 litrskega motorja, ki je zmogel 112 KM. Zdaj zmore 3 KM več pri malce nižjih vrtljajih. Za večjo prostornino so povratal valje, potem so namestili novo glavo, vanjo pa odmično gred. Motor je živahen in dovolj prazen. Za zmerno vožnjo je siljenje čez 5000 vrtljajev v minuti odveč. Med meritvami smo pretikalni na zgornji dovoljeni



meji – pri 6500 vrtljajih, kjer se na merilniku začne rdeče polje. Črtkano, opozorilno območje je za 300 vrtljajev niže.

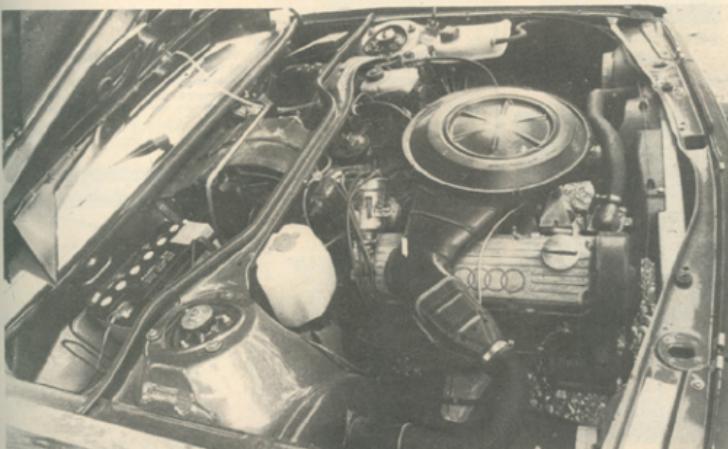
Obljube tovarne so se na preskusni progi izpolnile: izmerili smo največjo hitrost 180 km na uro in pospeške, ki so le malce slabši od tovarniških. Štiristopenski menjalnik je spretno prilagojen zmogljivosti motorja, četrta presta-

va je preračunana tako, da sme biti največja hitrost tudi potovanja.

Torej je z motorjem vse v redu? Pri hladnem ali vročem vžigu da; pri zmogljivostih prav tako; tudi požrešen je v poprečju razreda, v katerega sodi. Je pa tako salamensko nemiren in robat, da v limuzino, kakršna je audi 100, skorajda ne sodi. Tresljaj motorja se

## KAJ PRAVI ONA?

Spominja se audijski 100 L in pravi, da – če bi že izbirala v takem avtomobilskem razredu – ne ve, zakaj naj bi segala po močnejšem motorju. Pri GLS so ji všeč barva, zatemnjena stekla in pomična streha. Sicer pa je takšen avto prevelik za vsakdanje opravke in odličen za dolga potovanja. In takoj je prisluhnila, da je radio v tem avtu za las slabši kot je bil v L (jasno, ko je pa čisto po žensko izbrirčna in ji bodo kmalu celo štirje stereo zvočniki premelat!)



Štirivaljnik pred prednjim premo (1984 kubikov, 115 KM) kvari vzdušje zrele limuzine

prenašajo celo na pedala in hrup, s katerim se oglaša ob višjih območjih vrtljajev, je Klub dobri zvočni izolaciji (to smo hvailili že pri 100 L) za potnike prevelik. V tovarni to vedo in ne zanikajo. Jih tudi dosti ne skrbi, kajti komur dvo-litrski surovež ni všeč – ta naj seže po petvaljniku. Ta je mirnejši, tišji in zmogljivejši. Seveda pa je tudi dražji!



Zunanje ogledalo ima preprost toda pripraven vzvod za nastavljanje od znotraj

### UŽITKI NA OVKINKAH

Motor audija 100 GLS je dovolj močan za velika hitrostna poprečja – naj si bo na avtomobilskih ali na vijugastih po-deželskih cestah. Toda ne spominjam se, da bi s tem avtom kdajkoli zašel v težave. Podvozje, opisali smo ga že ob testu audija 100 L, je prirejeno močnejšemu petvaljniku in je dvoltiskemu motorju v celoti kos. Audi 100 drvi kot po tračnicah: odlično drži smer in kljub veliki teži v nosu tudi ovinkne mojstrsko zmaguje. Ravnou zaradi tolikitnih sposobnosti podvozja smo avto pognali med stožce, kar pri testih to sorte sicer ni običaj. Nismo ga gnali le zaradi časov in hitrosti, temveč predvsem, da bi na varni letalški progi ugotovili, kje je zgornja meja. Med simuliranjem prehitovanja (sorpasso) je le med skrajnim pretiravanjem, ko je moral

voznik na hitro dodajati volan, spodnesio zadek, ampak avto se vsakič skoraj sam postavil v pravo smer.

Okornejši je bil audi 100 GLS med slalomsko preizkušnjo, saj je ob servo napravi volana zelo težko na kratko in hitro menjavati smer. Mnogo bolje se takšen volan izkaže v mestni praksi, ko s 3,75 zavrtljajoza eno do druge strani prihrani vozniku odvečno delo, je pa vseeno lahket za parkiranje.

Audi 100 GLS je torej udobna, zmogljiva in dobro izdelana limuzina. Lahko bi rekli – to je mercedes brez zvezde. Obenem z zvezdo mu manjka le kanček tistega šarma, ki bi ga potreboval, da bi lahko zapisali: to je avto zgornjega razreda.

tekst: M. ČESENJ  
foto: M. ZAPLATIL



Močan brzog vode iz rozete na odbijaču zadeže tudi namesto običajnega brisačnika žarometa

### TEHNIŠKI PODATKI

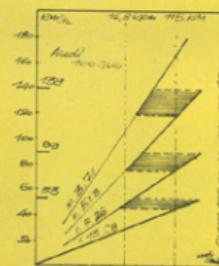
**Motor:** stiriljni – stirataktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjim premo – vrtina in gib  $85,5 \times 84,4$ ,  $84,4$  mm – globina prostornina 1984 kubikov – kompresija 9,3 : 1 – največja moč 115 KM (85 kW) DIN pri 5500/min – največji navor 16,8 kpm (163 Nm) DIN pri 3500/min – robčna gred v 5 ležajih – očimčna gred v glavi (zobata jarmen) – glava iz lahtke litine – padotno registrski upirilnjak solex (startni avtomatika) – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje z črpalko, termostatom in električnim ventilatorjem – akumulator 12 V, 54 Ah – alternator 490 W.

**Prenos moći:** motor sprejed poganja prednjih koles – enokultura suha sklopka – stiristopenjski sinhronizirani mehanikal, prestavna ročica na steh – prestavna razmerja: 3,600; 2,125; 1,360; 0,956; vztvratna 3,500; diferencial 3,888 – platična 5 1/2 J x 14 x gume 165 SR 14 (good year).

**Voz in obseg:** limuzina – štiri vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – sprejed posamično obeso, vzmethne noge, neisimetrična prednja vodila stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžne nihalke, vijačne vzmeti, Panhardov drug, teleskopski blazilniki – dykokrni zavorni sistem, sprejed kolute, zadaj bobnaste zavore, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanika ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo – 3,75 zavrtljaja volana (ob servo napravi).

**Meri in teži:** dolžina 4,680 m – širina 1,768 m – višina 1,394 m – medosna razdalja 2,685 m – kolotek sprejed 1,470 m, zadaj 1,445 m – najmanjša razdalja od tal 0,13 m – rajdni krog 11,3 m – teža praznega vozila 1150 kg – dovojenja skupna teža 1610 kg – prijavačnik 642 litrov – posoda za gorivo 60 litrov

**Motor audija 100 GLS brez težav – seže – čez zgornjo dovoljeno mejo 6500 vrtljajev v minutih. Med meritvami smo pretikali na tej meji in v posamičnih prestavah dosegali naslednje resnične hitrosti: 53, 89 in 139 km na uro. Motor je obenem tudi covjek protrezen za zmersko in težko vožnjo, ne da bi voznik ves čas držal prestavno ročico. Največjo hitrost doseže pri 5900/min, kar pomeni, da je lahko potovana.**



**Zmogljivosti:** (tovarniški podatki): največja hitrost 170 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 10,7 s – normativna poraba goriva po DIN: 9,6 l na 100 km.

### NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritetvami prevzeti 15 000 km. Meritev z dvema osembema in s polno posodo goriva.

**Največja hitrost:** 180 km na uro (zalet 3 km, pospešek do starih meritev).

#### Pospeski:

0– 40 km na uro:	2,8 s
0– 60 km na uro:	5,0 s
0– 80 km na uro:	7,7 s
0–100 km na uro:	11,2 s
0–120 km na uro:	15,9 s
0–140 km na uro:	21,3 s
0–160 km na uro:	35,0 s

400 m brez zateza: 17,6 s (končna hitrost 125 km na uro).

1000 m brez zateza: 33,5 s (končna hitrost 156 km na uro).

**Prostost:** kilometar z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4, prestav: 36,0 s (končna hitrost 150 km na uro).

**Poraba goriva** (v litrih na 100 km): na nepravilnih cestah 10,2 (zmersko do 100 km na uro), oziroma 15,6 (zmersko vožnja).

na avtomobilskih cesti 11,8 (poprečje 120 km na uro), oziroma 15,3 (poprečje 180 km na uro).

**V mestu:** 10,2 do 14,0.

Poprečna poraba na testu: 12,9 litre na 100 km.

**Poraba olja:** minimalna.

**Natančnost merilnika hitrosti:** kazalec na 60, resnična hitrost 56 km/h;

kazalec na 100, resnična hitrost 96 km/h.

