

NA PRAGU ZGORNJEGA RAZREDA

**AUDI 100 L –
AUTOMATIC**

Ko sam bil že majčkeno užajen, češ, zdaj mi bo gospod Walther od Audija razložil avtomatiko, se je mož sklonil nad kasetofon in začel sukati gumbe. To je bil res čudovit del opreme, in je sicer za doplačilo.

»Orgelski solo je za avtomobilsko cesto, valček za avstrijske klanke, polka pa za takrat, ko boste doma,« je rekel in vključil prvo kaseto. Za popotnico!

Glasba je butnila iz štirih zvočnikov naenkrat – in že tako prostoren avto začarala v koncertno dvorano.

Pravzaprav je skrbno izbrana in posneta muzika ostala na trakovih še od lanskega poletja, ko so jo pripravili posebej za slovesno premiero novih audijev 100 v Luksemburgu (glej vozili smo, Am 1976/17), da so se »dobro razpoloženi testniki v dobrih avtomobilih dobro počutili«. Obenem so pa štirje

Cena*: 10 772 DM in 108.751,30 dinarjev

Osnova za izračun rep. in obč. davka: 120.031,15 din

Zavarovanje: obvezno: 1218 din kasko brez franšize: 13.765 din

kasko s franšizo 4000 din: 2191 din

Cestnina: 1000 din
Prodajalec: Audi NSU Auto Union AG, 8070 Ingolstadt, ZR Nemčija

Generalni zastopnik in prodajalec: Autocomer

e, Ljubljana, Trdinova 4; podružnice v rep. središčih, Novem Sadu, Splitu, Reki, Murski Soboti in Kopru

*cena velja za osnovni model, brez samodejnega menjalnika

Največji audi z najmanjšim motorjem – Prestiž in udobje za (razmeroma) ugodno ceno – Vseeno, to še ni mercedes!



zvočniki tudi bistro dopolnilo skrbno kreirane notranjosti, dela münchenskega arhitekta Nestlerja, ki je ljubitelj toplih barv: zato so audiji 100 od znotraj nežno rjavi od zunaj pa niti eden živo rdeč – da bi ne bil videti preveč agresiven.

VŠTRIC Z MERCEDESJI?

Na prvi pogled bi rekel: to je mercedes! Čeprav sodi audi 100 v Volkswagrove vrste, tega z ničemer ne pokaže. Kdor

bi ugibal le po obliki, bi mislil, da je pripeljal iz Stuttgarta.

Novinec je za štiri centimetre daljši in za prav toliko širši od prejšnjega audija 100. In ker je tudi za tri centimetre nižji ter bolj gladkih, sploščenih potez, je videti precej večji. Že navzven nastopa kot velika, zreła limuzina. Audi 100, ki smo ga preskusili, je bil najšibkejši izmed svojih vrstnikov. Torej že zaradi motorja ne sega po prestižu. Toda tovarna ponuja tudi močnejša 2-litrski štirivaljnik in 2,2-litrski petvaljnik, ki sta po meri zahtevnejši tehni-

ških okusov. Torej je ta najnovejša Audijeva vrsta odločen skok v Mercedesov zelnik, v isti sapi pa si je audi 100 natanknil srebrno lovoriko leta: takoj za najboljšim, roverjem 3500.

UDOBJE IN VARNOST

Še najbolj nesorazmerno grajen se zdi od strani: nos sili pretirano čez prednji kolesi in zadek je prisiljeno kratek. Toda v njem je kljub temu veliko

AUDI 100 L – AUTOMATIC

prostora, da je tudi uporabna prostornina prtljažnika, merjena s kockami, nadpovprečno velika.

Poleg treh različnih motorjev ponuja tovarna tudi tri različne zajete pakete opreme. K osnovnemu sodijo pasaste gume, ojačevalnik zavor, avtomatski varnostni pasovi, oporniki za glavo, ogrevana zadnja šipa in prekinjevalnik (timer) brisalnikov. Testni avto je nosil oznako »L«, ki oznanja: halogenske žaromete, od znotraj nastavljivo zunanje ogledalo, ključavnico na predalu za drobnarije, zaščitne letve na bokih in vžigalnik. Najbogatejši je paket GL (lepljena prednja šipa, brisalniki žarometov, megljenke, itd.) konec koncev pa lahko doplačate tudi za odličen radio ali telefon s številčnico na tipke.

Toda v audiju 100 se tudi brez tega odlično sedi. Motor so namestili pred prednjo premo, v štrleč nos, kar je lepa pridobitev pri prostoru za noge s prednjih sedežev. In sedeža sta oblikovana tako, da telo zlahka najde pravišnjo oporo in pravo lego. Še posebej skrbno si ga lahko naravna voznik, ker se njegov sedež premika tudi po višini.

Kdor je navajen voziti s skrajno iztegnjenima rokama v audiju uživa. Volan je tik ob armaturni plošči in kerso tudi pedal »globoko« nameščena, se-



deža ni treba odrivati na račun potnikov, ki sedijo na zadnji klopi. V audiju 100 je za štiri ali pet ljudi dovolj prostora!

Karoserijo so zasnovali tudi po ukazih varnosti. Prostor za potnike je trčen, prednji in zadnji del pa bi se pod udarci

zmečkala, ne raztrgala. Motor je vpet tako, da bi ob eventualnem čelnem trčenju padel pod avto.

In ker so jo krojili tudi v vetrovniku (s koeficientom zračnega upora $C_w = 0,39$ gre audi 100 vstřic s citroenom CX in NSU Ro 80), karoserija zelo dobro in brez odvečnega šumejnja reže zrak, kar koristi največji hitrosti in zmernejši porabi goriva.

PETELINČEK V LIMUZINI

To zapišem za motor, ki se je doslej petelinil v majhnem in poskočnem audiju 80 GL. Za tam se je zdel kar prepoln moči, zdaj pa, ko so ga – ne da bi ga spreminjali – presadili v večjo limuzino, je čez noč postal najslabotnejši – v nosu audija 100, seveda!

To še ni nič slabega! Motor tudi za avto, ki ima vse lastnosti limuzine, dovolj tiho in mirno teče. Razen tega je prilagojen nižjeoktanskemu gorivu (med testom po naših cestah smo vseeno točili super bencin!), njegove zmogljivosti pa tudi niso takšne, da bi se ob njem lahko zmrdovali. Seveda, dirkač pa ni!

Cena, ki smo jo zapisali v okviru in ki ne bo dolgo obvelja-



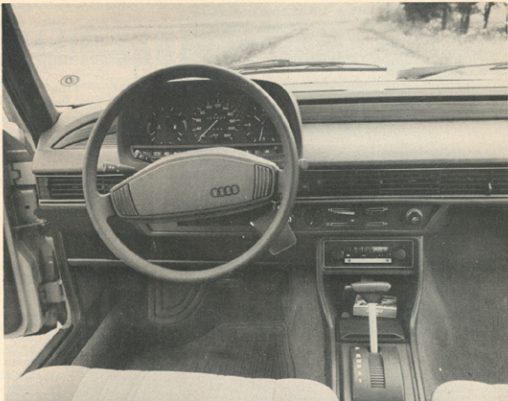
la, torej bo višja – tako so rekli pri Autocomercu – velja za audi 100 L z običajnim, štiristopenjskim menjalnikom. V testnem avtu je pretikala avtomatika, kar bi ob nakupu pomenilo okrog 20 tisočakov več. Avtomatiko najprej pohvalim: audijev motor tudi hladen odlično vžiga, duet startne avtomatike in samodejnega menjalnika pa prve kilometre vožnje, ko se motor še ogreva, odlično deluje. Kajti nič ni bolj zoprnega, kot če ob avtomatiki v menjalniku ugaša motor!

Audijev samodejni menjalnik pretika skoraj brez cukanja, s »kick-downom« na pedal za plin pa je z njim moč tudi športno voziti: tedaj pretika iz prve v drugo prestavo pri 65, iz druge v tretjo pa pri 106 km na uro, to je pri 6000 vrtljajih v minuti.

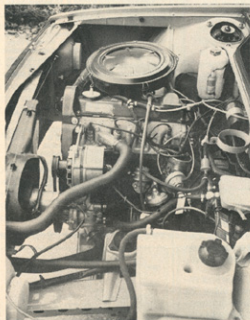
Na račun avtomatike so zmogljivosti motorja malce slabše kot bi bile ob običajnem menjalniku in tudi poraba goriva je za spoznanje večja. Ker audija 100 brez samodejnega menjalnika nismo imeli prilike voziti po preskusni progi, prejšem rezultate, ki so jih z njim izmerili nemški testniki: audi 100 z 1,6-litrskim motorjem so pognali najhitreje 163 km na uro in izmerili pospešek z mesta do 100 km na uro v 13,2 sekunde.

Naš avto je bil torej manj poskočen in počasnejši, toda še zmeraj z boljšimi rezultati kot jih obeta tovarna. In pri porabi goriva je treba upoštevati, da smo avto preskušali v prvih dneh ostrega zimskega mraza.

Na kratko: audi 100 je za debelih 100 kilogramov lažji od svojih tekmecev (mercedes



Voznikov delovni prostor: vsa stikala ob volanu, dobro odmerjene razdalje sedež-pedala-volan-prestavnoročica in pregledna armaturna plošča



Motor je z 1,6 litra gibne prostornine za številko premajhen. Ker je prostor pod prednjim pokrovom prilagojen petvaljniku, sta hladilnik in ventilator ob strani



Red v prtljajniku: vse, kar se sicer kotlali sem in tja, je priprto ob stene, rezervno kolo je na dnu. Ostane 500 dm³ uporabne prostornine

HVALIMO

- odličen samodejni menjalnik
- dobra lega na cesti
- udobna notranjost, velik prtljažnik
- skrbno zasnovana bogoserija
- kakovostna izdelava
- veliko avtomobila za ta denar

GRAJAMO

- razmeroma šibak motor
- neučinkoviti brisalniki
- »težak« zavorni pedal
- za kratke gube pretdo vzmetenje
- podražil se bo

200, BMW 518) kar je v prid razmeroma šibkemu motorju, da se lahko bolje izkaže. In ker je motor sodobno zasnovan, obenem pa dovolj kultiviran in tih, je vreden okolja, v katerem se je znašel. Čeprav mu audi 80 GL bolje pristojat

ZA VOLANOM, NA CESTI!

Z odličnega sedeža voznik zelo dobro vidi na vse štiri strani. Audi ne skriva svojih vogalov in z njim je moč do milimetra natanko parkirati. Razdalji

sedež-pedala in sedež-volan sem že pohvalil! Enako pripravna je prestavna ročica, s štirimi ročicami ob volanu, ki združujejo praktično vse, kar voznik med vožnjo potrebuje, pa so malce pretiravali: nepripravni sta glavna ročica luči in



ročica varnostnih utripalk. Podobno je z ogrevanjem in zračenjem: reže so vgreznjene po vsej širini armature plošče in dotekanje hladnega ali toplega zraka je moč zelo natanko nastavljati. Toda ročica za nastavljanje je toliko, da sem jih povsem obvladala šele po nekaj dneh vožnje. Povalim pa pregledno in dobro zasenčene instrumente, močne halogenske žaromete, prikladno oporo za levo nogo in celo vrsto pripravnih polic in predalov za drobne predmete.

Volan je s skoraj petimi zavrtjaji od ene do druge skrajne točke prilagojen težjemu dvoliterskemu motorju (k petvaljniču pa sodi servo volan) zato je audi 100 z najmanjšim motorjem zlahka moč voditi skozi mestno gnečo. Toda med hitrim vplujanjem ima voznik preveč dela.

Audi 100 je od svojega prednika podobal negativni polmer vodenja, inženirji pa so izpopolnili še vodenje zadnje premlje. Čeprav je glavina teže v nosu vozila, to prav nič ne kazni lege na cesti. Z audijem je užitek drveti kjerkoli: na ravnem odlično drži smer, v ovinkih pa hoče dodajanje volana šele, če voznik s hitrostjo močno pretirava. Za hitro vplujanje mora voznik ob samodejnem menjalniku natanko obvladovati tehniko s "kick-downom", lahko pa seveda pretika tudi ročno. Motor najsihejšega audija 100 je preslabak, da bi nagajal s spodarvanjem koles v ovinkih, pa, seveda, premalo samozavesten, da bi avto spre-

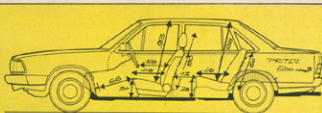
KAJ PRAVI ONA?

Pravi le, da je to pravek avto za po vsakdanjih opravkih. Hoče reči, da ni ženski avto! Toda, vse v njem je na pravem mestu in lično izdelano. Krasnó, da je znotraj rjaví Črne barve, ki naj bi dišala po športnosti, je sita. Tudi če bi izbrala avtomatiko, bi izbrala avtomatiko. In enak motor. Pa še radio, ker je zares dober. Ne more pa razumeti, da je kljub izredno velikemu prilažniku rezervno kolo na dnu. Grozno, če bi morala v dožju vsi priljago zložiti na cesto!

menil v dirkalnik. Vseeno: tudi s tem avtom je moč dosežati veljaki, npr. pri 100 km/h, čeprav je z avtomatiko namenjen predvsem udobnim vožnjam.

Cena audija 100, kakršna velja ta dan, bo kmalu višja. Za zdaj velja, to je veliko avtomobila za ta denar. Seveda, če upoštevamo pri nas voljavne cene. Kajti audi 100 L je dober in skrbno izdelan avto. To je limuzina na meji srednjega in zgornjega razreda. Pri Audiju pa snujejo naprej: spomladi bodo ponudili audi 100 avat, kombi-limuzino, ki bo kanček udobja odstopila večji uporabnosti.

MARTIN ČEŠENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL



NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri kolenih spredaj 148, zadaj 146; širina prednjega sedeža 55, zadnje klopi 144, notranja dolžina od armature plošče do zadnjega nastavnega prga: 170; pomik prednjega sedeža 14; uporaba prostoročnega prilažnika (menjeno s kockami) 500 mm.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni - štirifaktorni - vrstni - namaščen vodilno pred prednjo gremo - vrtna in gl: 79,5 x 80,8 mm - glona prostornina 1588 kubovov - kompresija 9,2:1 - največja moč 62,9 kW (85 KM) pri 5600/min - širinska moč 39,4 kW (53,5 KM) na liter - največji navor 122 Nm (124 km) pri 3200/min - ročična gred v šestlagi - cilindrična gred v glavi izobiti jermen - glava iz lahkega litine - padočini registrski uplinjač solex (stara avtomatika) - mazanje po pritiskom, oljni filter v glavnem toku - vodno hlajenje s črpalko, termostatom in električnim ventilatorjem - akumulator 52 V, 45 Ah - alternator 480 W - vsilnica 1600 W 175 T 30, baru 175/14/3A, čelampca N 8 Y

Prenos moči: motor spredaj pogona prednji kolesi - serijsko: enokosilna suha sklopka, štiristopenjski sinhronizirani menjalnik - testni avto: šeststopenjski samodejni menjalnik, prešlana ročica na levi - položaji ročice: P-R-N-D-S-1 - prešlana razmerje: 2,582; 1,448; 1,060; zvrstna 2,482; diferencial 4,091

Kolosa: platišča 5 1/2 J x 14, velika prešina - gume 165 SR 14 (spod year) - prisk sprejdi in zadaj 200 bars

Voz in obsevi: limuzina - štiri vrata - 8 sedežev - samostojna krovčarja - prednji kolesi na posameznih oseh, vzmetne noge, nesimetrična prečna vodila, negativni polmer vodnje, vzvojni stabilizator - zadaj toga prena - v vzvodnih nihalkah, vjadinski vzmeti, Parnardovim drobljem in teleskopskimi brzdilnicami

Zavora: spredaj kolutna, zadaj bobnaste - dvokrojni zavorni sistem - servo - amajevnik zavornice moči na zadnji kolesi - mehanska ročica zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

Volan: zavora z zobotovcem - varnostni drog - 6,7 zavrtaja volana ob ene do druge skrajne točke - udjni krog 11,3 m

Oprema: dvostopenjski brzdilski s prekinjevalnikom - električna brigaška za prednjo šipo - ogrevalna zadnja šipa - žaravne ogledalo z notranjim nastavljanjem - spredaj opornika za nogi - avtomatska varnostna pasovca - blago na sedežih - preproge - varnostna signalizacija - posoda za rezervno givo

Mere in teže: dolžina 4,860 m - širina 1,788 m - višina 1,394 m - medosna razdalja 2,885 m - kolovoz spredaj 1,470 m, zadaj 1,445 m - najmanjša razdalja od tal 0,13 m - prostornina prilažnika 642 litrov - teža praznega vozila 1170 kg - dovoljena obtežba 460 kg - dovoljena skupna teža 1570 kg - dovoljena teža priklole brez zavore 560 kg, z zavoro 850 kg

Vrednevanje posode za gorivo: 60 litrov - kartar (in filterom) 3,5 litra, menjava na 7500 km - hladni sistem z grelcem 7 litrov

Zmogljivost: teoretična hitrost v cikrski prestavi pri 1000/min: 20,5 km na uro - teža na moč: prazno vozilo 17,7 kg/kW (13,2 kg/kM) - polno vozilo: 25,1 kg/kW (18,5 kg/kM) - največja hitrost (avtomatski menjalnik): 156 km na uro (števarka) - pospešek z mesta do 100 km na uro (avtomatski menjalnik): 9,5 (števarka) - norma poraba goriva po DIN: 9,5 litra na 100 km

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 4500 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva

Največja hitrost: 157 km na uro (zalei 3 km, povprečje štiri meritev)

Pospeški:

- 0 - 40 km na uro: 3,8 s
- 0 - 60 km na uro: 6,5 s
- 0 - 80 km na uro: 10,4 s
- 0 - 100 km na uro: 15,3 s
- 0 - 120 km na uro: 21,2 s
- 0 - 140 km na uro: 32,4 s

400 m brez zavora: 19,5 s (končna hitrost 115 km na uro)

1000 m brez zavora: 38,0 s (končna hitrost 145 km na uro)

Poraba goriva (v litrih na 100 km):

- na savadnih cestah: 9,8 (zmerno, do 100 km na uro), oziroma 14,3 (zalo ostra vožnja)
- na avtomobilskih cestah: 11,6 (povprečje 100 km na uro), oziroma 13,5 (povprečje 140 km na uro)

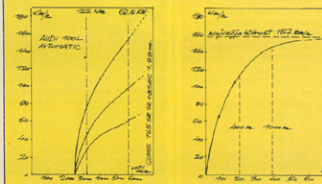
V mestu: g 5 do 13,5

Povprečna poraba na testu: 12,0 litra super benzina na 100 km

Poraba olja: minimalna

Natančnost merilnika hitrosti: kazalec na 95, realna hitrost 87h km/h

kazalec na 100, realna hitrost 95 km/h



Levi diagram ponazarja delo samodejnega menjalnika. Ob vključenem "kick-downu" pretika avtomatika pri 5000 vrtljajih, ki jih dovoljuje tovarna teta. Če vzrask pretika z roko. Testni avto je dosegel največjo hitrost 157 km na uro v za motor je povsem "varnem" območju vrtljajev, torej je takšna hitrost lahko dolgotrajna. Vendar so zmogljivosti motorja zaradi avtomatskega menjalnika v celoti slabše kot ob običajnem štiristopenjskem menjalniku.