

AUDI 100 LS

Ena izmed pločevinastih ljubezni na štirih kolesih

Pavle Klinar

Cena: 1.887,50 dolarja in 24.787 din
(z republiškimi in občinskimi prometnim davkom)

Zavarovanje:
kasko brez udeležbe:
1.661,70 din
jamstvo: 409,00 din
Cestnina: 172,50 din
Zastopnik: »Autocommerce«, Ljubljana, Trdinova 4

Nemci uvajajo prednji pogon — odkar na trgu ni več malega dekaveja F12 — v srednji in v gornji razred: po audijih od 60 do 90 je prišel NSU Ro 80 in zdaj, vmes med audiji v srednjem in Ro 80 v gornjem razredu, še audi 100. Nenavadno; saj še ni dolgo, ko je veljal prednji pogon kot primeren samo za manjša vozila?

Tržišče manjših avtomobilov so v tem pogledu očitno prepustili Francozom, Anglezem in (po fiatu 128) Italijanom. Malega audija, o katerem se vztrajno govori že dve leti, namreč ni od nikoder in ga do nadaljnjega nadomestuje audi 60. Kajpada: uspeh prav tega in pa novih audijev 100 je tollksen, da so v Ingolstadt, kjer so pred leti z dekaveji zabredli v rdeče bilančne številke, spet prenehali izdelovati hroče za matično tovarno VW in ne morejo napraviti dovolj audijev, tako da nemški kupec čakajo nanje tudi po več mesecev.

Audi 100 je seveda izveden iz audija, starega zdaj 4 leta. Po karakterju mu je podoben. Treba je reči, da se to vozilo,

ko postaja večje in težje, približuje po značaju bolj Citroenovim žabi kot drugi smeri, ki jo predstavlja na eni strani Austin 1800 in na drugi še imenovani Ro 80. V čem? To naj pokaže nadrobnejši opis: teža motornega bloka pred prednjo osjo zagotavlja izredno smerno stabilnost in skoraj nedosegljivo mirno vožnjo pri vseh hitrostih — za to pa je treba vzeti v zakup slabe posledice te koncepcije, namreč manjšo okretnost. Tako je torej audi 100 vozilo za naglo vožnjo po ne preveč ovinkastih cestah. Na okljukah, kjer je mnogo dela z volanom, audi 100 (še v večji meri kot manjši audiji) ne spodbuja k nagli, ampak nasprotno, k umirjeni vožnji. V tem se bistveno razlikuje od enako močnih beemvejev, ki grede radi v ovinek, so torej okretnejši tudi pri prehitevanju in povsod, kjer je treba vrteči volan, skratka, spreminjati smer. Razlikuje se tudi od npr. renaulta 16, ki z motorjem za prednjo premo kljub prednjemu pogonu ni tako stoodstotno smerno stabilen: zato ga tudi ni treba toliko siliti v ovinek.

To bi bil kratek opis »karakterja« tega avtomobila — in človek, ki se odloča za ta ali drugi avto, vzame (oziroma naj bi vzel) te podatke v poštev, če mu je do tega, da dobi vozilo, kakršno želi in potrebuje, če ne kupuje pločevine na metre, po barvi in po kromu. Audi 100 bo torej po svojih osnovnih lastnostih ustregel voznikom, ki radi naglo vozijo, dokler je cesta razmeroma ravna, po serpentinah pa ne izživljajo svojih zadržih, dirkaških nagnjenj.

Karoserija: udobno za pet

Na prvi pogled audi 100 ni dosti prostornejši od svojih manjših bratov, že na drugi pogled pa se izkaže, da je prosto-



ra v njem le precej več. To opazi tako sovoznik na prednjem sedežu, ki — če je ženska srednje rasti — zaradi velike prostornosti nima več poševne opore za noge, dokler si ne pomakne sedea čisto naprej, kot zlasti potniki na zadnjih sedežih, ki imajo več prostora pred koleno, po širini pa trojica sedi dovolj udobno tudi za daljše potovanje. Po prostornosti je audi 100 vrstnik mercedesov. Isto velja za prtljžnik, ki je med največjimi v evropskih avtomobilih.

Notranja oprema je bogata in smotrna. Sedeži zaslužijo vso pohvalo tako za udobje kot za smotno podpiranje hrbtenice, da se človek po daljši turi ne pripilazi iz avta ves ukrvljen. Poglavje zase je izredno zračenje in ogrevanje. Le malo vozil ima tako popolno zračenje, da tudi pri avgustovski vročini prihaja v potniški prostor pri zaprtih oknih dovolj svežega zraka. To je zasluga smotrnega dovajanja zraka na več mestih in zelo učinkovitega odvajanja pod zadnjimi okno.

Dober vtis o notranji opremi pokvari nerodno nameščen in zato z eno roko skoraj neuporaben prižgalnik za cigarete. Razen tega se pri ravnanju s pepelnikom



rad napravi kratek stik (nenevaren za pojnika, neprijeten za zato, ker potlej sumreje tudi brisalci stekel in notranja razsvetljava) — vsaj nam se je. Na isti varovalki so tudi zavorne luči. Prizigalnik in električni kontakti morajo stran s premišnega pepelnika, dotlej bo najbrž marsikdo rajši uporabljal vžigalice in svoj žepni vžigalnik.

Motor: tišji, a stari grehi

Ze audijev motor je dobil pred leti mnogo počval za svoj tihi, umirjen tek. Za audi 100 so ta stroj še izpopolnili. Mrzel vzge na prvi pritisk na kijuč, topei vzge včasih (kot pri drugih audijih) šele po dveh ali treh sekundah roptanja za za ganjačem. Teče tiho in mirno, brez tresljev. Vroč se včasih spogleduje z dieslovskimi manirami in potem, ko je voznik kijuček že spravil v žep, še nekajkrat vzilbne — isto smo opazili pri njegovih prednikih v audiju starejših letnikov. Prav tako je ohranil navado, da po daljši vožnji z mikim številom vrtiljavev nekaj časa suva in brcn dokler se svečke spet ne očistijo in dobi motor pravo veselje do dela. V normalnih okoliščinah pa zelo

rad povzame plin, teče mirno in brez tresljev, je živahen, nikakor ne len in obetati mu je dolgo življenjsko dobo. Temperaturni režim motorja je izboljšal, toplotmer konstantno kaže okrog 85°, medtem ko pri starejših audijih včasih močno niha.

Vozne lastnosti

Poglavitno o audijevem obnašanju na cesti smo povedali že v uvodu. Dodati moramo še, da se drži ceste dosti bolje z radialnimi gumami, rasen tega postane na pasastih gumah tudi bolj ubogljiv. To je razumljivo, saj ima na prednjih kolesih zaradi težkega nosu zelo velik kot odstopanja, ki se z uporabo pasastih pnevmatik zmanjša. Pri zelo velikih hitrostih, v zelo ostrih ovinkih, mu rahlo odnese zadek na vzvzen. Pri normalni, hitri vožnji ga je nemogoče spraviti s ceste, tudi na maka damskih ovinkih se ne premakne iz smeri niti spredaj niti zadaj. Zanašanje zadko se naprej opazimo na slabem, valovitem asfaltu ko pri veliki hitrosti v ovinku tadnja prema na cestnih širokih in dolinecah rahlo poskodi. Pri zaviranju je izredno stabilen, zavore so učinkovite in

brez fadinga. Volan zahteva v ovinku pri pasastih gumah manj dodajanja kot pri navadnih. Sicer pa je volan, ki je manjši kot pri audijih od 60 do 80, precej bolj priročen, najbrž zato, ker je okrogel in ne več splošen.

Rangiranje po tesnih parkirnih prostorih v mestu je, kot pač pri limuzinah te velikosti, zahtevnejše kakor pri malih vozovih. Rajdni krog je po občutku večji kot človek ugotovi potem, ko primerja številke — pač posledica precej indirektnega volana. Slabost v primerjavi z manjšimi audiji: za voznike manjše rasti (in zlasti voznice) je zadek voza skrit, tako da se morajo dvigniti na sedežu, kadar zadensko krmarijo v ozek, parkirni prostor. To je posledica spremenjene oblike zadnjega okna, ki ima malo višji »prag«.

Luči pri testnem audiju, kljub naravnavi niso bile najboljše. Za hitrost tega avta bi ne bile odveč halogenske luči. Zelo učinkovita je luč za vzvratno vožnjo.

Ce dodamo še kaj o upravljanju in nekaj o instrumentih, bi morali povedati, da ima audi 100 LS (kot se za ta denar spodobi) napravo za brisanje in pranje vetrne šipe, ki ima priročno nameščeno stikalo, da so tudi druga stikala priročna in tako nameščena, da jih je brez pogleda nanje lahko najti in nemogoče zamenjati, da teče pretična ročica menjalnika prav tako kot pri manjših audijih, torej natančno in čisto, da je v tem pogledu v toliko boljši od svojih prednikov, kolikor je vzvratni tek laže najti kljub učinkoviti zapori, medtem ko je pri manjših audijih včasih treba po večkrat poskusiti, preden je ročica v položaju za vzvratno vožnjo, da ta menjalnik ni naklonjen zelo hitremu pretikanju in da se tistemu, ki bi rad bliskovito pretikal, maščuje s tem, da gre nerad v katero izmed tretjav (pri testnem vozilu je bila to tretja). Da so instrumenti zelo pregledni in dobro nameščeni, da pa je okroglo okence s shematično sliko položaja posameznih prestav slabo uporabljeno in da bi na tem mestu rajši videli kak koristnejši instrument.

Novo vzmetenje prednje preme je za voznika s čutom za to občutno boljše kot pri manjših audijih.

Sposobnosti

Pri večjih avtomobilih, ki imajo ne le močan motor, ampak tudi podvozje, ki je kos visokim hitrostim, potnik dostikrat ne opazi, kako hitro se premika. Pa tudi pospeškov ne more prav oceniti. Majhen avto, ki je mnogo počasnejši, se mu bo zdel bolj poskočen in hitrejši od take limuzine, ki naglo pospešuje in potem drvi s 140 kilometri na uro mirno in tiho.

Ko smo že prejle, v uvodu, omenjali druge evropske avtomobile približno iste cene, npr. žabo: kolikor ima žaba udobnejše podvozje, ki pokaže svoje prednosti predvsem na slabih cestah, se zdi audi 100 ugodna kombinacija udobja, varnosti in moči, ker ima močan motor, ki zmore skoraj vse kar je v naših prometnih razmerah (pa tudi ne večini evropskih hitrih cest) še moč uporabiti. Prav v tej prometni gneči je postal močan motor velika prednost, ki omogoča vozniku, da se naglo izmuzne izza kamiona, za katerim se



naibra kolona. Zato tudi večje limuzine ne morejo več obstati brez naglih pospeškov. In audi 100 jih ima, zlasti še v izvedbi LS, ki smo jo mi imeli na razpolago. Čeprav iz izkušnje ob predstavitvi tega vozila, na katero nas je pred časom povabila tovarna v Ingolstadt in kjer smo lahko primerjali vse tri izvedbe audi-ja 100, vemo, da zaradi nekaj črk na zadku ni bistvenih razlik, nasprotno, da je ta razlika zlasti med tipoma S in LS zelo majhna. Kar smo, mimogrede rečeno, ugotovili že pri starih audi-jih 80 in 90, ko je bil 80, ki smo ga dobili na test iz tovarne, hitrejši in živahnejši od 90, ki smo ga prevzeli tu v Ljubljani. Mogoče je to, še enkrat mimogrede rečeno, odvisno tudi od INE in Petrola, se pravi, mogoče je stalna uporaba našega bencina (kvaliteta bencina ni samo v oktanskem številu) vzrok za to, da audijev motor, ki ima zelo visoko kompresijsko razmerje, včasih (npr. pri zaviranju z motorjem) tako rad zamaže svečke (nepopolno izgoravanje?) in potem nejevoljno pobrcava, dokler svečk spet sam ne očisti in potem dela s polno močjo?

Sicer pa so v izkaz o vozni sposobnostih zmerom vpisane številke, ki smo jih natančno kot za druge dognali z meritvami tudi za audi 100 LS. Pa si jih oglejte!

Kaj dobim, ko kupim?

Avtomobile primerjamo med seboj najlažje po cenah. Kdor kupi avto za milijon in pol, ne pričakuje od njega isto, kot od avta za pet milijonov.

Koliko dobi kupec audi-ja 100 za svoj denar?

Za oko dobi nenačičkan, vendar elegantno oblikovan avto, ki že spominja na drage, prestižne limuzine.

Prostora dobi najbrž malo več, kot ga izkazuje poprečje tega razreda. Ta prostor dobi zelo smotno in okusno opremljen.

Udobja lahko dobi v posameznem primeru, na primer s kakim še bolj za udobje grajenim podvozjem, več — v kakem nasprotnem primeru, na primer s težko sadnjo togo premo, manj — v povprečju pa se v audi-ju 100 ne bo mogel pritoževati. Moči, pospeškov in hitrosti dobi kar zaočreno dovolj.

In varnosti tudi.

Seveda, če hoče kdo za ta denar še več udobja pa manj hitrosti oziroma: več hitrosti pa manj prostora ali tretjo in stotretjo možno varianto kombinacij teh in drugih lastnosti, ki jih nudijo naše pločevinaste ljubezni na štirih kolesih — potem bo kupil kak drug avto.

To, kajpada, ni več naša stvar. Mi svoje opravimo s tem, da povemo, kakšen je ta in kakšen je oni avto. Kaj je dobro in slabo na tem, kaj na onem. In ker je enemu važnejše to, drugemu pa drugo, uspevajo drug ob drugem zelo različni izdelki avtomobilske industrije.

To je pa glavno — namreč, da uspevajo.

In uspeha audi-ju 100 res ne manjka! Dolgi dobavni roki dokazujejo, da mnogo ljudi hoče natanko tak in nič drugačen avto.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni — štiristaktni — vrstni — vrtna in gib 81,5 x 84,4 mm — gibna prostornina 1799 kubikov — kompresija 10,2:1 največji navor 15,3 kpm pri 3500 vrtljajih v minuti — membrana črpaška za gorivo solet — ročilna gred v petih ledajih — vsi soči ventili z dnočniki — vodno hlajenje (v hladilniku 7,5 litra vode) — tlačno mazanje, v karterju štiri litra olja, dovoljeno še 2,5 litra olja — uplinjač 32 TDDI solex, registrski z mehanično no krmiljeno drugo stopnjo — akumulator 12 voltov, 43 amperskih ur — alternator 490 vatov.

Frenos moči: motor spredaj, poganja prednji kolesi — enokolutna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik: I. — 3,4:1; II. — 1,994:1; III. — 1,362:1; IV. — 0,966:1; vzvratna: — 3,1:1 — prestavno razmerje v diferencialu 3,89:1 (pri audi-ju 100 4:1:1) — prestavna ročica pri volanu.

Voz: samonosna karoserija za pet oseb — štiri vrata (od jeseni tudi z dvoje vrati) — prednji kolesi na trikotnih prečnih vodilih, vzvišene vsične vzmeti, v sredini blatniki, prečni stabilizator — zadnji kolesi na togi premi, valovita volila in Fanhardov drog, vzvojnja vrzeta — volan z zobsto levjavo, prenos volana 14,4 do 21,5 (progressivno) dvokrožne zavore, servo (le audi S in LS) — spredaj kolotne zadaj boomaste zavore, mehanična ročica zavora na zadnji kolesi — pasne gurne 165 SR 14 (pritsiki v vseh štirih kolesih 1,8 atn) — posoda za gorivo 58 litrov.

Merje in teže: dolžina 4,625 metra — širina 1,729 metra — višina 1,421 metra — medosna razdila 2,675 metra — kolotek spredaj 1,420 metra, zadaj 1,425 metra — najmanjša višina do cestnika 1,95 mm — največja dopustna teža 1530 kg — teža praznega vozila (s štirim vrati) 1650 kg — dovoljena obremenitev prednje in zadnje prena 300 kg (enaka) — rajdni krog 11,2 metra (3,8 m vrtljaja volana od skrajne leve do desne).

VIDEZ	10	Oblika se spogleduje z mercedesom. Posebno lep je zadek. Spredaj značilna audijeva — od DKW podedovana — maska. Komur je všeč! Za ta denar (še posebej audi 100 z dvojnimi vratni) ni tako velike in ugledne pločevine. Dolgo ni pričakovati spremembe pri karoseriji.
PROSTORNOST	10	Dobro izkoriščen prostor, velika notranjost. Priljubljen je primeren velikosti avtomobila. Pomanjkljivost: priljubljen odpiramo samo s ključem. Stiri vrata.
UPRAVLJANJE	7	Prevelik rajdni krog, nerodno parkiranje. Naš avto je izmel izrabljeno zaporo vzvratne prestave, zato je škrtalo pri prestavljanju v prvo in vzvratno. (»Previsok prosti tek.« so rekli v servisu, pa po znižanju niso odpravili rotopa.) Kar prijetna prestavna ročica pri volanu, za doplačilo tudi med sedežema. (Priporočamo! Doplačilo 150 din.) Preveč posreden volan — zato lahkoten, kot bi bil servo. Volan se počasi vrača v izhodišče.
OPREMA	9	Dovolj pregledni instrumenti. Ura. Neroden prizigalnik cigarete. Vrata se le z močnim udarcem dobro zapirajo. Z gumijem obloženi odbojaki (le model LS). V primerjavi s cenejšim audijem 100 več: ležalniki, hidravlični blažilniki v volanu, servo zavore.
VIDLJIVOST	8	Voznik dobro vidi na stran in naprej, nazaj zanič. Naprava za pranje in brisanje vetrove šipe, dve hitrosti brisalnikov. Preslabotni žarometi — za tako hiter avto.
NAJVEČJA HITROST	10	V vrhu avtomobilov za ta denar. Avto pri največji hitrosti dobro drži smer. Motor zelo glasen — pri največjem številu vrtljajev.
POSPESKI	9	V poprečju tega (denarnega) razreda. Pri športni vožnji hrup zaradi visokih vrtljajev. Med avtomobili tega razreda boljši pospeški: BMW, fiat 125, commodore; slabši: peugeot 504, renault 16 TS, VW 411, simca 1501 GLS.
PORABA GORIVA	9	Skromna. Gospodaren avto. Tudi pri divji vožnji, ko voznik izkoristi vso moč, ki jo ponuja motor, ne preseže 13 litrov goriva super na 100 km. (Audi 100 navadni z motorjem 80 km) se zadovolji z navadnim gorivom.)
LEGA NA CESTI	10	Odlično ostane v smeri tudi v bočnem vetru in pri ostrem zaviranju. Zelo dobro se drži ceste tudi na spolzki cesti. Serijske pasaste gume. Avto je treba nekoliko siliti v ovinek.
UDOBJE	9	Komfortno, mehko vzmetenje. Prijetni, široki sedeži. Bogato je obložena tudi zadnja klopa. Na voljo še ni samodejnega menjalnika. V zgornjem območju vrtljajev je motor preglasen. Pri hitrem dodajanju in odvzemanju plina prenos moči precej cuka.
MOTOR	8	Varčen, izpiljen, zelo prožen. Pri visokih vrtljajih pokašlja; najbrž naš bencin ni dovolj dober. Zelo pogostni samovžigi. Izredno velika poraba olja. Srednjetačni. Glasen.
ZAVORE	9	Dvokrožne. Za tako hiter avto bi si želeli boljše — testni avto je bil slab primerek, po popravilu so bile zavore veliko boljše.

Naše meritve

(testni avto je prevozil 19.909 km, na našem testu 5603 km).

Največja hitrost: 168,7 km na uro (merjeno poprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2600 metrov, poprečje štirih meritev).

Pospeški:

Kilometer brez zaleta: 34,2 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 150 km na uro).

400 m brez zaleta: 18,4 sek.

- ▷ 0 do 60 km na uro: 5,8 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 8,3 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 12,7 sekunde
- ▷ 0 do 120 km na uro: 18,2 sekunde
- ▷ 0 do 140 km na uro: 27,8 sekunde

Prožnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro (v četrti prestavi): 39,4 sekunde

Poraba:

▷ na potovanju: najmanj 8,4 litra goriva super na 100 km (zmerna, poprečna hitrost: 70 km na uro), največ 13,8 litra na 100 km (oster tempo, številna prehitavanja), po avtomobilski cesti (poprečje 140 km na uro) 13,2 litra;

▷ po mestu: najmanj 12,1 litra na 100 km, največ 14,3 litra na 100 km;

▷ poprečna poraba pri testnih vožnjah: 12,4 litra na 100 km.

Poraba olja: 1,6 litra na 1000 km (!). Mojster na servisu nam je rekel, da to ni nič posebnega(?!). Sodimo, da je bil avto »pregonjen«, saj so tuji testerji ugotovili porabo olja pol litra na 1000 km. Če je takšna poraba res normalna, ne vemo, zakaj so pri Auto-Union prenehali izdelovati dvotaktne motorje...

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 56,5 km na uro
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 97,2 km na uro
- ▷ kazalec na 120 — res. hitrost 116,1 km na uro
- ▷ kazalec na 160 — res. hitrost 151,2 km na uro.

