

S predstavitvijo najnovejšega audija V8 je audi 100 – čeprav zelo podobnih mer in zunanje oblike – čez noč zdrsnil iz zgornje polovice v zlato sredino hišne ponudbe. Pod njim sta audija 80 in 90, do elitnega vrha pa ga loči audi 200.

Da bi imenitnost ne bila preveč prizadeta, so vse, že nekaj časa znane audije med letošnjim poletjem na novo oplemenitili: s serijsko pričvrščenimi ter od znotraj ročno ali električno nastavljenimi desnimi zunanji ogledali; z diagnostičnimi vtičnicami pri modelih z že vsito elektroniko; z varnostnimi zapori pri samodejnih menjalnikih; z miniaturnimi baterijskimi svetilkami v ročajih avtomobilskih ključev, če so ti namenjeni sredinskim ključavnicam; ter z novimi barvami zunanosti in notranosti vozil. In, čeprav so audije 100 (ter hkrati tudi audije 200) natančno obdelali že januarja letos, so »stotki« vnovič modernizirali motorno paleto (sredinsko vzbizgavanje, katalizatorska tehnika), namenili potnikom nove, samodejno sklopjive ročaje pod stropom in poskrbeli za nekaj vpadljive ekskluzivnosti. Nov, boljše rečeno prenovljen, je tudi že januarja napovedani turbo-dizelski motor.

In tako smo – za tokratno preskušnjo – sedli k volanoma dveh audijev 100: turbo D in avant quattro.

HLAJENA MOČ

Turbo-dizel v audiju 100 ni nov, a ga med januarskimi preskusnimi vožnjami pomlajenih audijev te vrste vseeno ni bilo na spisku možne motorizacije. Na voljo je bil le po gibni prostornini enako velik petvaljni dizel brez turbinskega polnilnika ter z največjo močjo 51 kW oziroma 70 KM pri 4800 vrtljajih v minuti. Turbo-dizel so takrat napovedali za poznejše dni. Konstruktorsko delo se je zavleklo na račun pritaknjene hladilnika polnilnega zraka. S tem so se zmožnosti že od prej znanega turbodizla privzdignile za okroglih 15 odstotkov, kar pomeni največjo moč 74 kW oziroma 100 KM pri 4500 vrtljajih v minuti ter ugoden največji navor 192 Nm v ob-

Audi 100: turbo D in avant quattro

DVA OD DVAJSETIH

Vzorčna primerka

močju med 2200 in 3200 vrtljaji v minuti. Vz dolžno nameščen petvaljni je seveda moderen primerek svoje vrste: z lahko glavo ter z zobatim jermenom za pogon odmične gredi v njej. Boscheva visokotlačna razdelilna črpalka in turbinski polnilnik potiskata gorivo v vrtinčne komore, sistem je opremljen tudi s pospeševalnikom hladnega vžiga. Motor je oboje: živahen in prožen, torej za tekočo vožnjo ni potrebno izsiljevati visokih

vrtljajev, če pa to počnete, zmore audi 100 turbo D pospešiti z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v okroglih 12 sekundah, kar je upošteva je naftni agregat in teža vozila (1300 kilogramov plus voznik) ugodno kratek čas. Značaju zmogljivega turbo dizla je prilagojen tudi petstopenjski menjalnik z očitno podaljšanima četrto in peto prestavo. Slednja je kljub temu kos največji med našo preskušnjo izmerjeni hitrosti 187 kilo-

metrov na uro. Pri tem je poraba goriva močno odvisna od voznikove zahtevnosti, s čimer hoočem reči, da je mogoče voziti tudi manj žejno od našega testnega povprečja 8,8 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Boljša plat tega turbo-dizla pa je tudi okolje, v katerega so ga vsadili, kajti tudi ta različica audija 100 streže z vsem tistim, kar olepšuje življenje v njem,





vključno dovolj temeljito zvočni izolacijo, merilnik vrtljajev poleg merilnikov hitrosti, motorni temperature in goriva na arma turni plošči, redoljubno in ergo nomično pravilno izkoriščen notranjost v celem, štiri udobn vrata, z dvema dvostransko de lujočima teleskopskima oporni koma podprt prednji pokrov i velik, natančno obdelan prtijažnik z luknjo za smuči v naslonje lu zadnje klopi. »Navodila z vsakdanjo uporabo motorja« s narisali kar na merilnik vrtljajev območje med številka 180



Turbo D: od letošnjega januarja modernizirana notranjost

in 3200 je obarvano zeleno (uglajeni in varčni vožnji na lju-bo), območje nad številko 5250 pa rdeče. Ampak tako našlen do motorja vozniku praktično ni treba biti.

Tako kot vsi samo na prednji kolesi gnani audiji 100 ima tudi turbo D prednji kolesi optri na vzmetni nogi s prečnimi vodili in stabilizatorjem, pod zadkom pa s Panhardovim drogom in vzvojno vodeno togo premo na vijac-nih vzmeteh. Tudi obnašanje vo-zila med vožnjo je značilno za to vrsto audijev: temeljitost pri vztrajanju v ravni smeri, in raz-meroma težak nos v ostro vože-nih ovinkih, kar pomeni sprotno, a na splošno ne pretirano zahtevno dodajanje volana. Na-glim zaviranjem ali odvzema-njem plina se zadek odzove z umirjenim in brez težav nadzi-rujočim drsenjem v stran. Sicer pa je voznikovo delo v tem avtu prijetno: zaradi dobre vidljivosti na vse strani, zaradi spretno od-merjenih razdalj za noge in roke ter zaradi majhnega, zajetnega in servoojačnega volana ter kratke in natančne prestavne ro-čiče. Pa tudi zaradi temeljitih za-vor, dobrih luči in vsega tistega, kar od modernega avtomobila v tem razredu pričakujemo. In audi 100 turbo D je že spet, ozi-roma še vedno moderen avto-mobil.

Tehnički podatki:

Motor: petvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolž-no – vrtina in gib 76,5x86,4 mm – gibna prostornina 1986 kubikov – kompresija 23,0:1 – največja moč 74 kW (100 KM) pri 4500/min – naj-večji navor 192 Nm pri 2700/min – ro-čična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – visokotlačna razdelil-na črpalka – pospeševalnik hladne-ga vžiga – turbinski polnilnik na iz-pušne pline – hladilnik polnilnega zraka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 88 Ah – alternator 770 W

Prenos moči: motor spredaj poga-nja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizi-rani menjalnik, prestavna ročica na

tlah – prestavna razmerja: I. 3,600; II. 1,882; III. 1,185; IV. 0,844; V. 0,641; vzvratna 3,500; diferencial 4,111 – platišča 5 1/2Jx14 – gume 185/70 HR 14 (michelin MXV)

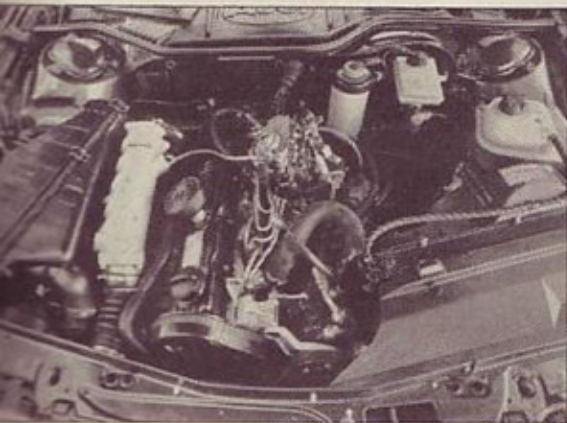
Vol in obese: limuzina z 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – prednji kolesi na posamičnih obe-sah, vzmetni nogi, prečna vodila, sta-bilizator – zadaj toga prema, vijacne vzmeti, vzdolžna vodila, vzvojna opo-ra, Panhardov drog, teleskopski bla-žilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, ome-jevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo,

servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,793 m – ši-rina 1,814 m – višina 1,421 m – me-dosna razdalja 2,687 m – kolotek spredaj 1,476 m, zadaj 1,483 m – rajdni krog 11,6 m – teža pra-znega vozila 1300 kg – dovoljena skupna teža 1850 kg – dovoljena te-ža prikolice z zavoro 1450 kg, brez zavore 680 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtijažnik (normno) 570 litrov – posoda za gorivo 80 li-trov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hi-trost: 185 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 12,3 s – poraba goriva (ECE): 4,9/6,6/8,7 litra plinske-ga olja na 100 km

AUDI 100 TURBO D



Turbo D: velik, natančno obdelan prtijažnik

Turbo D: hladilnik polnilnega zraka za več turbo-dizelske moči

DOBRA KOMBINACIJA

Morebiti še modernejši in hkrati tudi temeljitejši je audi 100 avant quattro. V spremnem tovarniškem tekstu so – temu avtu v čast – zapisali:

»Imamo vse več prostega ča-sa: odkrivamo vse več novih ko-





njičkov; potrebujemo avtomobile z vse več prostora."

Jasno: Audijev »napredek s pomočjo tehnike« služi kupcem iz razvitih delov sveta. Tistim torej, ki vedo, kaj hočejo in si lahko kupijo, kar hočejo. Na primer takšenle audi avant: kombi-limuzino z elegantno položnim zadkom in z vrati, ki se odpirajo od konca strehe do odbijača, z orjaško zadnjo šipo, s plastičnim spojlerjem nad njenim spodnjim zavihkom ter z velikim brisalnikom vred. Tako oblikovan zadek pomeni obilje prtljažne praznine (nad rezervnim kolesom pod zložljivim podom in ob velikih in lično pokritih vdolbinah v bočnih stenah), pa še dodatno možnost v celem ali po tretjini zložljive zadnje klopi. Eno z drugim: od 784 do 1837 (normnih) litrov praznega prostora.

A je obenem tudi avant predvsem limuzina: s povsem enako zasnovano notranjostjo (v mislih imam voznikovo delovno okolje in ostale, potnikom namenjene podrobnosti) kot smo jo spoznali v različici turbo D.

Le, da je tu rdeče polje nad številko 6400 na merilniku vrtljajev namenjeno ravnanju z bencinskim motorjem v nosu in, da je na grebenu ob ročici ročne zavore stikalo za ročni vklop zapore zadnjega diferenciala. Samo po tem stikalu, je sede v tem audiju mogoče spoznati, da gre za quattro, torej za stalni pogon na vsa štiri kolesa. No, ker pri

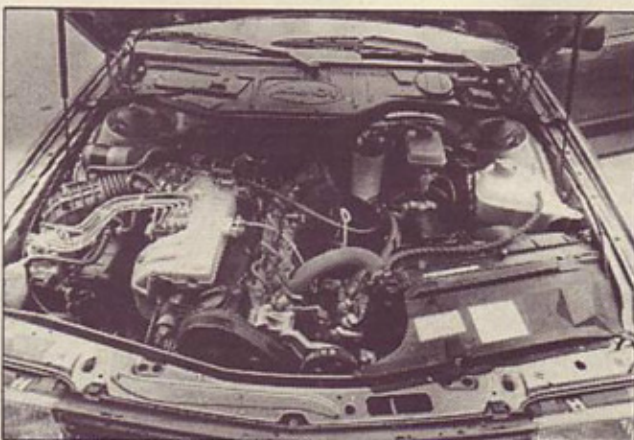
Audiju spretno usklajujejo motorne in celotne zmogljivosti vozila z nivojem posamičnih zalog opreme (ne v obliki dodatnih paketov, ampak dovolj prestižne osnovne opreme in možnih dodatnih doplačil za posamične

želje) je bila notranost avanta quattro na oči elegantnejša kot pri turbu D: na primer zaradi plišastih sedežnih prevlek in preprog, pa zaradi električnega pomikanja sedežev ter obeh zunanjih ogledal in »spominskih«

stikal za štiri različno programirane položaje voznikovega sedeža.

Motor tega audija je bil 2,3-litrski petvaljnik, tako kot turbodizel vzdolžno nameščen v nos vozila ter opremljen z mehansko-elektronsko napravo za vbrzganje goriva (bosch KE-jetronic), ki se ponaša s skrbno vodenimi vbrzgovalnimi šobami, s sprotnim ravnanjem polnjenja in s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzemu plinu. Elektronika bedi tudi nad vžigom, nad ticalom zoper klenkanje in nad sporočili sonde lambda v tako uravnavanem katalizatorju izpušnih plinov. Največja moč znaša 100 kW oziroma 136 KM pri 5600 vrtljajih v minuti, največji navor pa 190 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti. Tudi v tem primeru so motorne lastnosti in zobniki v menjalniku usklajeni tako, da je z avtom moč voziti dirkaško živahno, ali pa gosposko zadržano: pospeševalne in prožnostne zmogljivosti so obkraj dovolj dobre. Audi 100 avant quattro pospeši z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v 10,3 sekunde (to je le za desetinko sekunde več kot obeta tovarna), največja hitrost, ki smo jo izmerili pa je znašala 201 kilometer na uro. Ob večidel zelo ostrih vožnji smo izračunali povprečno porabo goriva 12,9 litra na 100 prevoženih kilometrov.

Petstopenjski menjalnik s praktično direktno četrto prestavo in rahlo podaljšano peto prestavo vodi motorno moč k sredinskemu diferencialu torsen, ki omogoča načelno razdelitev moči med prednji in zadnji kolesi v razmerju 50:50, s svojo samodejno zapiralno lastnostjo



Avant quattro: KE-jetronic, 136 KM





Avant quattro: stikalo zadnje diferencialne zapore, za voznikovo desnico



Audi 100: (od januarja dalje) sploščene kljuko na vratih



Avant quattro: obilje prostora pod zadnjimi vrati

Avant quattro: stikala za zunanji ogledali in programiranje voznikovega sedeza (na voznikovih vratih)

pa tudi prilagajanje trenutnim voznim okoliščinam (glede na zdrsavanje posamičnih koles) v obsegu razmerij od 75:25 do

25:75. Da je sistem »quattro« še temeljitiji, je vozniku na voljo ročno vključljiva zapora zadnjega difetenciala, ki pa služi le do

hitrosti 25 kilometrov na uro, medtem ko je zavorni dodatek ta čas samodejno izključen. Ko je ta hitrost presežena, se zapo-

ra sama od sebe izključi, ABS pa vključi. Torej je pri quattro poskrbljeno ne le za dober posejševalni stik med kolesi in voziščem, temveč tudi za kakovostno zaviranje: s pomočjo štirih kolotnih in spredaj posebej hlajenih zavor.

Takšni pogonski zasnovi pa je posebej prilagojena tudi zadnja prema (prednja je pri vseh audijih 100 enaka): kolesi sta obešeni posamično, s temeljitimi prečnimi vodili in z vijajničnimi vzmetmi. Takšno obešanje prispeva k čvrstemu stiku z voziščem, tudi na ostrih, najsi bo suhih ali spolzkih ovinkih. Najti je potrebno le pravšnje mero plina in dodajanja (v izjemnih primerih, če vam uspe zadek spretno spodnesti pa tudi odzemanja) volana. Pa je vožnja z audijem 100 avantom quattro natančno tisto, kar hoče biti: odločna, hitra in v celem visokozmogljiva. Tudi, ko gre za varnost. Kajti vsi audiji po vrsti so zasnovani po številnih varnostnih dosežkih te vrste. In naprava »procon-ten«, ki ob čelnem trčenju sama od sebe skrči drog volana (odmakne volanski obroč od voznika) ter zategne varnostna pasova prednjih sedežev, je pri audijih 100, ne glede na različico, zapisana na doplačilnem spisku.

Tehnički podatki:

AUDI 100 AVANT QUATTRO

Motor: petvaljni – štiriktaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 82,5x86,4 mm – gibna prostornina 2309 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 5600/min – največji navor 190 Nm pri 4000/min – ročnična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – mehansko-elektronsko vbrzganje goriva (bosch KE-jetronic) s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1260 W – elektronski vžig s tipalom zoper klenkanje – uravnnavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhroni

zirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,105; III. 1,429; IV. 1,029; V. 0,838; vzvratna 3,500; diferencial (zadaj, z zaporo) 4,111 – sredinski diferencial torsen – platišča 5 1/2Jx14 – gume 185/70 HR 14 (michelin MXV)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija spredaj s pomožnim okvirjem – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadnji kolesi na posamičnih obesah, spodaj trikotna, zgoraj enojna prečna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavoro, kolotne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi

(ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,4 zavrtljajaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,793 m – širina 1,814 m – višina 1,421 m – medosna razdalja 2,687 m – kolotek spredaj 1,476 m, zadaj 1,490 m – rajdni krog 11,6 m – teža praznega vozila 1400 kg – dovoljena skupna teža 1950 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1550 kg, brez zavoro 680 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 784/1837 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 199 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 10,2 s – poraba goriva (ECE): 7,2/9,3/11,9 litra neosvinčene bencina super na 100 km



Vseh različic audija 100, vključno z avanti in quattro je natanko dvajset. Tole sta bili dve izmed njih. Zlata sredina torej, oziroma vzorca zanjo. Ko gre za audije, jasno!

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ