

Audi 100 CC

# Dobra osnova

Različica z 1,8-litrskim motorjem in 75 KM

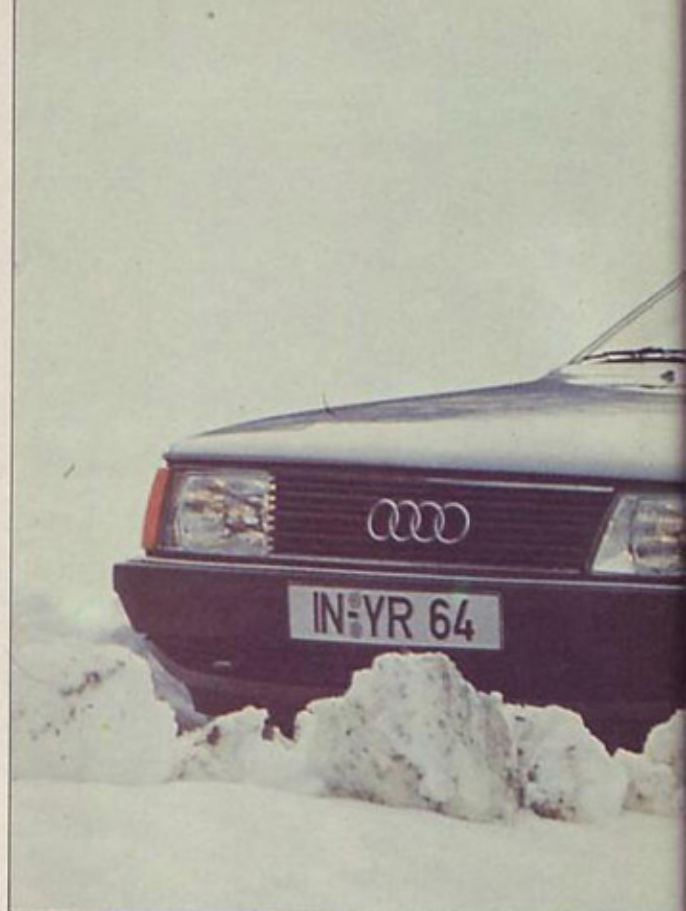
Audi 100 je avtomobil višjega srednjega razreda in, gledano skozi Audijevo prodajno mrežo, namenjen tistim kupcem, ki jim je audi 80 preskromno, audi 200 pa prezačno prevozno sredstvo. Na voljo je z dvema karoserijskima oblikama (limuzina ali avant), z dvema pogonskima zasnova (prednji ali štirikolesni pogon), s šestimi bencinskimi motorji, z dvema dizloma, s štirimi paketi opreme in z dolgo vrsto posamičnih doplačilnih dodatkov.

Različica z 1,8-litrskim bencinskim štirivaljnikom, ki smo jo tokrat preskusili, velja že od jeseni 1982, ko so audiji 100 v zdajšnji podobi zapeljali na cesto, za osnovni model. Prav na njen račun je audi 100 takrat obveljal za najbolj aerodinamično serijsko limuzino na svetu. Pri močnejše motoriziranih in širše obutih različicah se je namreč okrogla in tedaj skoraj magična številka koeficienta zračnega upora  $C_w = 0,30$  malenkostno skvarila. Ampak odstopanja so bila zares majhna, skorajda zanemarljiva, dobra aerodinamika v celem pa je tem audijem zagotovila tudi vse tisto, kar logično sodi ob njen bok: zvočno udobje, ugodne porabe goriva in velike končne hitrosti. Eno z drugim in predvsem na račun Audijevega »napredka s pomočjo tehnike« je audiju 100 prineslo ugledna priznanja: »avtomobil leta 1983«, »zlata volan« in »evropski pokal 1985«. Tole je res: da je audi 100 – ko gre za kljubovane moderne čase – ostal v senci povsem novega, čeprav

manjšega audija 80. Je pa kljub temu še vedno zelo vabljiva ponudba; seveda pod pogojem, da iščete avtomobil te velikosti, teh lastnosti in tega vrednostnega razreda.

Preden človek sede v audi 100 CC, utegne podvomiti: da samo 75 konjskih moči ni dovolj prepričljivih za skoraj 4,8 metra dolgo in skoraj 1100 kilogramov težko limuzino. A se dvom zelo urno izkaže za neupravičenega. Kajti v Ingolstadtu so natanko vedeli, kaj delajo, pa so motor – zajetnemu okolju po volji – nalašč in skrbno prilagodili. Nastal je iz že od prej znanega in temeljito preskušene 1,6-litrškega štirivaljnika, ki so mu za nove naloge (enak, čeprav po moči prestižnejši 1,8-litrski motor je na voljo tudi v volkswagnih) podaljšali batne gibe in na novo uravnovežili notranje motorne mase. Posebej obdelali so tudi bate in jim v isti sapi zmanjšali teže. Odmična gred v lahki glavi in zobati jermen sta bila na svojih mestih že prej, krmiljenje ventilov je bilo potrebno le ujeti v ritem, ki je po volji moderno temeljitemu polnjenju motorja z gorivom. Zraven sodita še padočni uplinjač in brezkontaktni tranzistorjski vžig, kompresija pa je kljub razmeroma visoki številki 8,75:1 po volji (kakovostnemu) navadnemu bencinu. Električno ogrevanje sesalne cevi prispeva k boljšemu termičnemu ravnotežju – dokler je motor še hladen, v celoti pa so ta štirivaljnik za audi 100 CC uglasili na nižja območja delovanja: 750 vrtljajev za prosti tek, 2500 vrtljajev za najugodnejši navor in 4600 vrtljajev v minuti za največjo moč.

Serijsko je audi 100 CC opremljen s štiristopenjskim menjalnikom, za doplačilo pa si je mogoče zaželeli tudi pet prestav. Pri tehi sta četrta in peta prestava izrazito prizanašujoče izračunani, kar pomeni, da doseže avtomobil največjo hitrost v četrti prestavi, pa še to v območju povsem nenevarnih in lahko dolgotrajnih motornih vrtljajev. Povsem



natančnih zmogljivostnih meritev nismo mogli opraviti, ker je bil testni avtomobil obut v zimske gume, vseeno pa smo tvegali prekoračitev na račun teh gum omejene hitrosti (na 160 kilometrov na uro) in izmerili največjo hitrost 169 kilometrov na uro, kar je za 4 kilometre boljši rezultat od tistega, ki ga obljublja tovarna. Med meritvami pospeškov (z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva) je audi 100 CC zmogel naslednje izmerjene čase: z mesta do hitrosti 80 km na uro v 10,0 se-

kunde, do hitrosti 100 km na uro v 15,3 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 22,7 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 32,3 sekunde. Vse te številke morebiti resda niso dokaz vpeljive živahnosti, toda na račun prožnostnih zmogljivosti se vozniku v vsakršnih voznih okoliščinah zdi, da se na motor, oziroma njegove zmogljivosti lahko mirne duše zanese. Brezhibno vžiganje, spontano odzivanje na ukaze s pedala za plin in uglajenost (ki se samo pri najvišjih vrtljajih spremeni v malce odvečen



še vedno najboljša ta hip



štirivaljniški hrup) pa so mu pri tem v dodatno veselje.

Motor in menjalnik skupaj imata pravzaprav le dve slabi lastnosti: prvič, da sta po audijsko premeško vpeta in se ob naglih pritiskih ali odmikih

s pedala za plin pretirano zamajeta (to se zgodi tudi vsakič, ko se pod prednjimi kolesi znajde na drobno zgubano cestišče, pa se stresa cel prednji del vozila, z volanskim obročem vred), in drugič, da ju (za-

radi dolge naravnosti menjalnika) ob višjih prestavah zdela tudi manjši klanec, kar pomeni, da mora voznik sproti in dosledno pretikati navzdol, če si noče pokvariti hitrostnih povprečij.

Ampak, ker ima vsaka stvar vsaj dve plati, je boljša stran tega partnerstva, vključno karoserijsko aerodinamiko, v tem, da so porabe goriva tudi ob zahtevnih ljudeh za volanom blagodejno nizke. Med našim, 4500-kilometrskim testom smo navkljub večidel ostrim vožnjam izmerili povprečno žejo 9,1 litra na 100 kilometrov. Toda, ker zahteva tovarna najmanjše oktansko število 91, smo na naših cestah uporabljali bencin super. Majhna poraba goriva pa vozniku ni po volji le takrat, ko drži v roki denarnico, ampak tudi med potovanji samimi: z osemdesetlitrsko posodo za gorivo je audi 100 CC namreč brez težav kos okroglo tisočkilometrski razdalji v eni sapi. Še posebej, če je v rokah voznika, ki si je ta avtomobil privoščil zaradi varčevalnih namenov in, ki zna motorno uglajenost ceniti bolj od dirkaške zahtevnosti.

Dirkalnik pa audi 100 tako ali tako noče biti. Vozniku in sopotnikom ponuja veliko prostornega udobja (čeprav je potrebno reči, da vozniški sedež, oziroma njegovo nastavljanje ni več po volji tistemu, ki





je svoj okus uspel razvdati v novejših avtomobilih, tudi v audijih), malce preveč sončnega pregrevanja notranjosti (na račun velikih steklenih površin), izredno skrbno izdelavo in oblikovno zasnovo notranjosti nasploh, vozniku posebej pa tudi pregledno in kompletno armaturno ploščo, dobro odmerjene razdalje med pedali, volanskim obročem in natančno prestavno ročico ter dobro vidljivost na vse strani.

Zaradi zaobljene karoserije je potrebno »na pamet« vedeti le to, da kam natanko sežejo vogali vozila, kar vzbuja obču-



tek okornosti v prometni gneči. Toda, ko se človek karoserijskih mer privadi, postane audi 100 lahko in natančno vodljivo vozilo, pri čemer je servoosmojevalnik volana v veliko pomoč. In, ker je podvozje prilagojeno znatno močnejšim motorjem (pri tem ga tudi ožje gume ne morejo očitneje skvariti), je v njem dovolj rezerve za naglico na hitrih ovinkih. Pri tem je audi pač audi: na zgornji meji sili nos iz ovinka, a ga je moč z odvzemanjem plina ali z lahkim zaviranjem sproti spravljati v zeleno smer. To pa pomeni, da je audi 100 CC v vseh okoliščinah ugoden potovalni avtomobil.



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtina in gib 81,0x86,4 mm – gibna prostornina 1781 kubikov – kompresija 8,75:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 4600/min – največji navor 138 Nm pri 2500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – padotočni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 910 W – elektronski vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na

tleh – prestavna razmerja: I. 3,455; II. 1,789; III. 1,133; IV. 0,829; V. 0,684; vzvratna 3,167; diferencial 4,111 – platišča 5 1/2 Jx14 – gume (testni avto) 165 SR 14 (good year M+S)

**Volan in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, vijačne vzmeti, vzdolžna vodila, vzvojna opora, Panhardov drog, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji

kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,792 m – širina 1,814 m – višina 1,422 m – medosna razdalja 2,687 m – kolotek spredaj 1,468 m, zadaj 1,467 m – rajdni krog 11,6 m – teža praznega vozila 1090 kg – dovoljena skupna teža 1640 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1250 kg, brez zavore 580 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 570 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 165 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 14,9 s – poraba goriva (ECE): 5,6/7,0/9,8 litra bencina super (najmanj 91 ROZ) na 100 km

Oznaka CC pomeni boljše notranje obloge in nekaj zunanjih lepotnih dodatkov. To pač ne more spremeniti dejstva, da smo preskusili osnovno različico. In osnova je dobra. To povem tistim, ki hočejo prav takšen audi 100, ali pa enega od njegovih zmogljivejših, bolje opremljenih in dražjih primerkov.

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL