



vozili smo

Ante Mahkota

NOVI AUDI

„100“, „100 S“, „100 LS“ – TRIJE MOTORJI
V NOVI KAROSERIJI

Gledališka predstava s petjem in glasbo. Svetovna premiera.

Nastopajo:
Audi 100, »100 S« in »100 SL«, ena karoserija — trije avtomobili.

Poklicni igralci Mestnega gledališča v Ingolstadt, dobra stezga.

Casnikarji z vsega sveta, jugoslovanski na počitnicah.

Štirje odstotki davka na izvoz, zaradi dragocene marke.

Kraj dogajanja:
Gledališče v mestu tovarne Auto-Union in vijugasta cesta okrog klostra Weitenburg, v soteski Donave.

Prvo dejanje: Nasmeh

Igralka: »To je najlepši audi, največji audi. Najmočnejši audi. To je audi 100 SL. Njegova lepota se ne bo nikoli postarala, saj je posebej ustvarjen kot

Povabljeni na svetovno premiero novega audija smo ga tri ure podili po klančih nad sotesko Donave. Na vrhu vzpona je bila cesta spolzka, na drevju naokrog je bila ves dan slana. Tako smo se lahko prepričali, da se avto zelo dobro drži ceste. Audi 100 je sodoben, velik avtomobil.

avto velikega mednarodnega srednjega razreda. Ni na salo moderen avto. Nismo hoteli narediti neka prav posebnega (s smehljajem). Je nevljivo eleganten. Njegova lepota pade v oči, ker ni vsiljiva. To je gentleman med avtomobili športnega udobja.«

Audi 100 SL: (se zavrti in odpre vrata.)

Glasba: (kvintet z električnimi orglimi zaigra »La Bambolaa«.)

Igralka: »To je izredno varen avto Pogledajta«

Audi: (odpre vrata.)

Igralka: »Prag je širši kot v kateremkoli audiju doslej. Zakaj? Zato, da je kabina bolj toga. Zato, da so potniki bolj na varnem. Z elektronskimi računalniki smo izračunali, kje se avto pri trčenju najpogosteje poškoduje, tam smo novi audi ojačali.«

Glasba: (tuš)

Audi: (se prikloni in zapre vrata.)

Igralka: »Ostali ste na cesti? Pritisnite na gumb!«

Audi: (začne utripati s sprednjimi in zadnjimi utripalkami, z vsemi štirimi.)

Igralka: »In serijska alarmna naprava že opozarja, da se ne bi kdo zaletel v vas.«

Zastor: (pade.)

Casnikarji so ploskali.

Tako nenavadno je tovarna Auto-Union predstavila časnikarjem z vsega sveta svoj novi avtomobil. O audiju 100 so napisali sodobno igro, najeli poklicne igralce in živo, betonsko, sodobno dvorano mestnega gledališča ter seveda godce. 28. novembra so svoje zastopnike in trgovce povabili v gledališče. Zaplet igre: zakaj se med vsemi najboljši spleča prodajati audija.

Naslednjega dne so nam, časnikarjem, pokazali le osrednji prizor. Sanjsko sceno, ko cagavi zastopnik ne ve kaj bi raje prodajal: mercedes, ford, BMW, opel ali audi. Prikaže se mu audi in ženska v črnih hlačah. Razloži mu vse oblike novega audija. Trgovec se odloči, kje je velika kupčija ...

Drugo dejanje: Dotik

Po predstavi smo se odpeljali do samostana Weitenburg, da bi novi audi pobliže spoznali. Na vijugasti cesti čez hrib in nazaj — na vrhu jo je pobelila slana — smo preskušali novince ingolstadtanske tovarne, ki za leto 1988 razširila, pa tudi skrčila svoj program.

Poslej bodo namreč izdelovali naslednje limuzine audi:

▷ v stari karoseriji: »60« in »60 L«, »15« (to je prejšnji audi 72 z nekoliko močnejšim motorjem), »75 L« in super 90;

▷ v novo karoserijo audi 100 pa bodo samežali tri podobne, različno močne motorje: v »100« motor z 80 KM, v »100 S« z 90 KM in v »100 SL« s 100 KM.

Se preden so nam pred testnimi vožnjami ponudili juho z jetrnimi cmokom, smo novo karoserijo od blizu otipali in ogledali. Dejali bi, da je novi audi ostal spredaj audi, zadaj pa je mercedes — mali, seveda. Karoserija je od strani zelo vitka, zadek je pravi lepoteč, tudi prednji del so avtomobilu potlačili in ohranili le značilni audijev nos — komur je všeč, je pač všeč...

Na kratko: novi audi je dolg 4,59 metra (210 mm daljši od prejšnjega), širok 1,729 metra (malodane 10 širši kot stari) in visok 1,421 metra (3 cm nižji). Novincu so tudi povečali medosno razdaljo na 2,675 metra (stari 2,49 m) in razširili kolotek: spredaj 1,335 metra, zadaj 1,326 metra. Večji audi je 55 kg težji od audija super 90 — tehta 1050 kg (s štirimi vrati).

Glavni inženir Kraus, oče novega audija: »Kadar snujemo nov avtomobil, se lahko zgledujemo po štirih vzorih: po Američanih, ki vsako leto spremenijo karoserijo in se pri tem trudijo, da bi bila pločevina kar najcenejša, podvožje in motor pa ohranijo; po Evropecih, ki prejšnji model izpopolnijo v celoti, pri obliki pa se trudijo, da bi je ne bi bilo treba že prihodnje leto spremeniti; pri športnikih, ki povečajo predvsem moč motorja in napravijo avto bolj lahek; in na koncu pri avangardistih, ki vabijo kupoce z revolucionarno obliko in izrednimi tehničnimi novostmi. Auto-Union je razmeroma majhna tovarna in ne more igrati na ameriško karto, ki terja izredno veliko proizvodnjo, tudi na revolucionarno ne, ker je wankel že na cesti, turbina in električni avto pa še premalo razvita. Odlučili smo se po evropsko: izpopolnili stari audi, mu dali močnejši motor in popravili karoserijo, da bolje reše zrak. Novi audi naj bi torej dolgo živel in zadovoljil tudi športne voznike.«

Audi 100 je zares zelo napreden avto.

Tretje dejanje: Upor

Po cmokih smo se podali na preskusno stezo: cesta je najprej zasekana v skale ob Donavi, potem pa se v ostrih vijugah vzpenja nad samostan. Zal ni bilo nobenega ravnega odseka, ki bi bil dovolj dolg, da bi lahko preskusili največjo hitrost novega avtomobila. Zal nam je bilo, ker nismo mogli ugotoviti ali zaradi nove oblike, ki ima manjši zračni upor — količnik zračnega upora je 0,369 — po avtomobilski cesti bolj drvi in manj sumi.

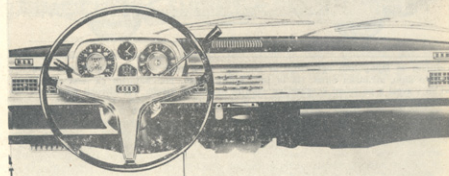
(Iz podrobnega sestavka o zračnem uporu, ki smo ga objavili v 12. številki »Avta« razberete, da je le malo limuzin, ki bi tako dobro rezale zrak kot novi audi. Količnik zračnega upora fička je na primer 0,42, žabe 0,29, hrošča VW 0,44, BMW 1600 0,397).

Zaradi nove karoserije je verjeti tovarni, da porabi audi na dolgem potovanju malo goriva, čeprav drvi.

Tovarniški preskusni vozniki: »Kot smo novi audi letošnje poletje podili po



Zadek novega audija so povsem na novo oblikovali, prednji del pa je podoben nosom prednikov. Zadnji del audija ne skriva, da so njegovi očetje hoteli napraviti mali mercedes. Zadnje velike luči so nam veliko bolj všeč kot prednje utripalke, ki so nameščene v odbijaču, za katere se bojimo, da se bodo na blatni cesti prekmalu umazale. Prtljajnik je zelo velik (650 litrov).



Tudi v novih audijih je prestavna ročica pri volanu. Kratko, športno prestavno ročico med sedežema se dobi, žal, le za doplačilo. Merilniki so natančni in pregledni. V »S« in »LS« je armaturna plošča obložena z lesom. Na pedalih je posebna guma, ki ne drsi. Ročica ročne zavore je povsem pri tleh — bolj všeč nam je v starih audijih, kjer je dvignjena za 30 stopinj.



Pri vožnji novih audijev so nas navdušile zavore. Na prednjih kolesih so kolutne, na zadnjih bobnaste, nogi pa pomaga servo naprava. Tudi na spozkati cesti kolesa niso blokirala in avto je pri ostrem zaviranju zelo dobro obdržal smer.

italijanskih cestah — bilo je izredno vroče in vozili smo s povprečno hitrostjo 125 km na uro — ni nikoli porabili več kot 12,8 litra goriva na 100 km.

Je pa tovarna natančno vedela, zakaj nas je pripeljala preskušati novi avto prav na zavito ozko cesto. Avtomobil je zasnovan kot je bil doslej: zaradi še večje medosne razdalje, širšega koloteka, manjših nevzmetenih mas in še boljše razporeditve teže, ter slejkoprej prednjega pogona, se še bolje drži ceste. Tu di na spolzkih ovinkih je le redkokdaj opetel zadek, pa naj smo še tako divjali.

Novi audi je torej na cesti boljši kot audi super 90, ki mu je sicer po voznih lastnostih zelo podoben. Boljši že zaradi tega, ker je obut v pasaste gume in ker so še bolje uglasili vzmeti in blažilnike.

Podvozje je mehko in udobno. Se v audiju 100 S in 100 SL se nam je zdelo prednja prema izboljšana in je v ovin-

kih manj poskakovalo notranje prednje kolo.

Nekoliko prodiren se zdi ropot srednjetačnega motorja.

Četrto dejanje: Srce

Tudi pri novem avtomobilu tovarna vztraja pri srednjetačnem motorju. Novinci so le izpopolnili motor dosežanega super 90. Vrtna in gib sta enaka, kompresija pa so zmanjšali za štiri desetinke (10,2:1). Audi 100 z 80 KM pa ima tako nizko kompresijo, da lahko vozi z navadnim gorivom. Motorju so povečali število vrtijev in zmore največjo moč pri 5500 vrtijah v minuti (to velja za motorja z 90 in 100 konji, 80 konjev pa pride na dan pri 5000 vrtijah v minuti).

Ko smo se presedli iz »100« v »100 S« in »100 SL« nismo občutili, da ima naš slabotnejši med novimi audiji po zagoto-

vilih tovarne, kar 20 konjev manj. In po tovarniških podatkih pospeši od 0 do 100 km na uro mladane dve sekundii počasneje (audi 100 SL potegne z mesta do 100 km na uro v 11,9 sekunde).

Z jugoslovanskim prvakom v avtomobilizmu Jovjico Palikovičem sva nekajkrat zamenjala avtomobile. Vozila sva najslabotnejši audi 100 in najmočnejši 100 SL, pa po klancu navzgor močnejši ni nikoli pobegnil slabotnejšemu.

Očitno se razlika v moči pokaže šele na odprti cesti. Ali pa v ničelni seriji — vozili smo protipele — ni bilo časa pripraviti različice motorjev. Kdo ve?

Peto dejanje: Na tleh

Sodeč po avtomobilih, ki so nam jih predstavili, se novi audiji razlikujejo predvsem po različni, bolj ali manj bogati opremljenosti. Ne smemo zamolčati, da so nas opozorili, naj bomo prizanesljivi, ker gre za prve avtomobile, ki niso tako izpopolnjeni, kot bodo serijski.

Audi 100 ima razmeroma skromno opremo, brez furnirja na armaturni plošči in sedeži se ne dajo spreminjati v ležalnike. »SL« je zelo bogat: ležalniki, srednji naslonjač na zadnji klopi, odlično blago na sedežih, bogate preproge, lesena armaturna plošča, električna ura, vžigalnik, široke police, servo zavore, električna naprava za umivanje in brisanje vetrove šipe ter še marsikaj.

V vseh audijih je zelo dobra naprava za ogrevanje, avto se zradi brez prepaha. In to zelo izdatno.

Volan je tako lahkoten, da smo na začetku mislili, da nam ga pomaga vrteti servo naprava. Pa so nas poučili, da gre za poseben krmilni mehanizem, katerega prenos se spreminja tako, da je v srednji legi (tam, kjer ga najbolj pogosto vrtimo) mladane še enkrat bolj lahkoten kot je v ekstremnih položajih. Je pa volan v službi lahkoten zelo posreden. In ker so sedeži nižji, tudi ni več jajčast kot prej. Lepo okrogel je in zelo priročen.

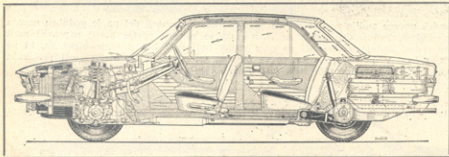
Pri krmarjenju izvoza pa je v veselje iziti z novim audijem nastopiti deus ex machina. Nemški parlament je namreč sklenil povečati izvozne takse za štiri odstotke. Groz torej, da bodo morali audiju, kot vsem nemškim avtomobilom, povečati izvozno ceno. Prav izredno nizka cena pa je bila pri nas doslej najmočnejši audijev prodajni adut.

Cene v Nemčiji so znane in audi 100 z dvoje vrati bo stal manj kot audi super 90 s štirimi. Audi SL s štirimi vrati bo tisoč mark cenejši od BMW 1800, dva tisoč mark cenejši od mercedesa 200, in komaj tisoč mark dražji od najbolj dragocenelega VW 411.

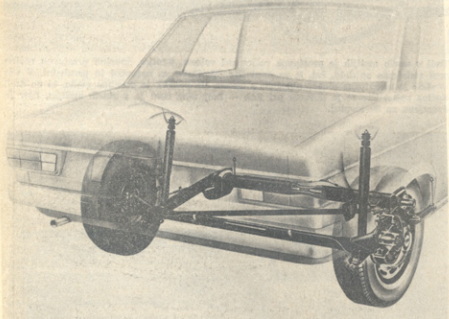
Nemške avtomobilске tovarne ta čas še razpravljajo ali bodo za izvoz v Jugoslavijo dvignili ceno ali pa bodo iz svojega in uvoznikovega žepa primaknili štiri odstotke — za državno blagajno.

Dejali so nam, da bodo na predstavitvi audija 100 v Ljubljani, na dan ko izide ta številka »Avta«, že povedali koliko bo stal pri nas.

Na premieri audija 100 za nas zastor še ni padel.



Odlično so izpopolnili ogrevanje, in zračenje. Svež zrak — ogret ali hladen — obilva vetrovo šipo, stranska okna, tla in tudi zadnje okno, pod katerim ga sesa 22 odprtin, ki so v zvezi s po tremi škrgami na zadnjih opornikih strehe. Pri hitrosti 100 km na uro prezači avto vsako sekundo 170 litrov zraka.



Slejkoprej je audi napredno zasnovan avtomobil, novincu so popravili pomanjkljivosti starega. Zaradi prednjega pogona je zadnja prema zelo lahka, pa in ne moti, ker je toga. Celotna prema je v enem kosu privita na karoserijo. Vzdolžni poševni nihalki nevtralizirata sile, ki delujejo prečno na smer vožnje. V cevi preme je dodaten vzvojni stabilizator.