

Audijeva želja je že dolgo znana: biti čimbolj za petami najuglednejših avtomobilskih hiš. Ta čas, ko je audi 80 uspešnica srednjega razreda, silita večja in priletnejša audija 100 in 200 v družbo srednjevelikih beemvejev in mercedesov. Da bi bilo to še lažje opaziti, so ju zdaj na novo obdelali.

Karte, ki jih imajo audijevci pri tem v rokah – sicer že zdavnaj odkrite, a še vedno zelo močne – so štiri: tehniška sprotnost, karoserijski možnosti v obliki limuzine in avanta, dobri motorji ter štirikolesni pogon. Kombinatorika je prepuščena kupcem: glede na želje, potrebe in zmožnosti. Dodatnih paketov opreme (z oznakami CC, CS in CD) po novem ni več. Serijska ponudba je zdaj temeljitejša (od potvalnih računalnikov do ABS), izbirčinežem pa še vedno ostaja dolg spisek posamičnih doplačilnih dodatkov (od procontena do radia, ki se z glasnostjo samodejno prilagaja hitrosti vozila, ali elektronsko vodene klimatske naprave).

Vsega tega navzven ni opaziti, kajti glede zunanje podobe pomaljenih audijev 100 in 200 so poskrbeli le za nove tipске označbe na zadnjih in za nove vtisnjene kljčke na bočnih vratih. Te so zdaj povsem enake kot pri audiju 80, zelo podobna kot pri tem avtu pa je zdaj tudi notranjost audijev 100/200. Ne mislim na mere, ampak na videz in počutje v njej. Podobna ji je zaradi nove armaturne plošče, ki je zdaj zasenčena z nesimetričnim nadstreškom (pri cenejših različicah je nadstrešek s svojim desnim delom poveznjen čez predal za drobnarije, pri dražjih pa čez dodatne merilnike za motorni nadzor), zaradi vseh zaobljenih robov, zaradi skladno oblikovanih ročajev na vratih in zaradi sedežev – ne le na račun oblike in temeljitosti pri bočnih oprjemih, ampak tudi zaradi prikladnejšega višinskega nastavljanja.

Na novo oblikovana je tudi sredinska konzola, z več reda med stikali in z dovolj prostora za radio, klimatsko napravo, pepelnik in odprt predal.

Volanski obroč je značilno majhen in temeljito oprjemljiv, z zajetnim sredinskim delom in štirimi kratkimi prečkami. Stikalne ročice ob njem so zdaj ovalnejše, vse notranje obloge pa opazno elegantnejše. Audiju 200 so povrh tega namenili še obrobe iz žlahtnega lesa – na armaturni plošči in vratih. Da pa se audi



Audi 100 quattro

Audi 100/200

## NATANČNA OBDELAVA

**Predelana notranjost, nova paleta motorjev**

200 loči od audija 100 po nižjih in obrobljenih žarometih ter večjih zadnjih lučeh (razlika je glede tega enaka kot med audijema 80 in 90), vemo že od prej.

Menjalniki audijev 100 in 200 so po novem serijsko petstopenjski, doplačati pa je mogoče za avtomatiko v njih. Motorna paleta je modernizirana. Dozdajšnji 1,8-litrski motor s 55 kW oziroma 75 KM so opustili zaradi premajhnega zanimanja med kupci. Tako je osnovni in najšibkejši bencinski motor audija 100 1,8-litrski štirivaljnič z uplinjačem, z največjo močjo 65 kW oziroma 88 KM pri 5200 vrtljajih v minuti, z največjim navorom 146 Nm pri 3300 vrtljajih v minuti, z neuravnavanim katalizatorjem ter z (oblubljeno) zmožnostjo največje hitrosti 175 kilometrov na uro ter pospeška z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v 12,2 sekunde. Enak motor z elektronskim vbrizgavanjem goriva (mono-jetronic) in z uravnavanim katalizatorjem v izpušnem sistemu zmore 66 kW oziroma

90 KM pri 5300 vrtljajih v minuti, kar zagotavlja malenkostno večjo končno hitrost vozila in komaj opazno slabotnejše pospeške.

Z novim 2,0-litrskim petvaljnim motorjem (vbrizgavanje goriva, 85 kW oziroma 115 KM) so spodrinili prejšnja motorja z 2,2 in 2,0 litra gibne prostornine ter podobnimi končnimi zmogljivostmi. Novi motor je opremljen z elektronskim vžigom, z uravnavanim katalizatorjem in z napravo zoper klenkanje. Zanimivo nizke so njegove (normne) porabe goriva: 6,7/8,5/11,4 litra na 100 kilometrov. Audi 100 pa si je mogoče zaželeli tudi z naslednjimi petvaljniki: z 2,3-litrskim motorjem (mehansko-elektronsko vbrizgavanje goriva, uravnavan katalizator, 100 kW oziroma 136 KM) z 2,2-litrskim turbo-motorjem (mehansko vbrizgavanje goriva, turbinski polnilnik, uravnavan katalizator, 121 kW oziroma 165 KM) ter z 2,0-litrskim dizlom, ki je po volji evropskim zahtevam po čistem okolju in zmore 51 kW oziroma 70 KM



Audi 100: kot v audiju 80

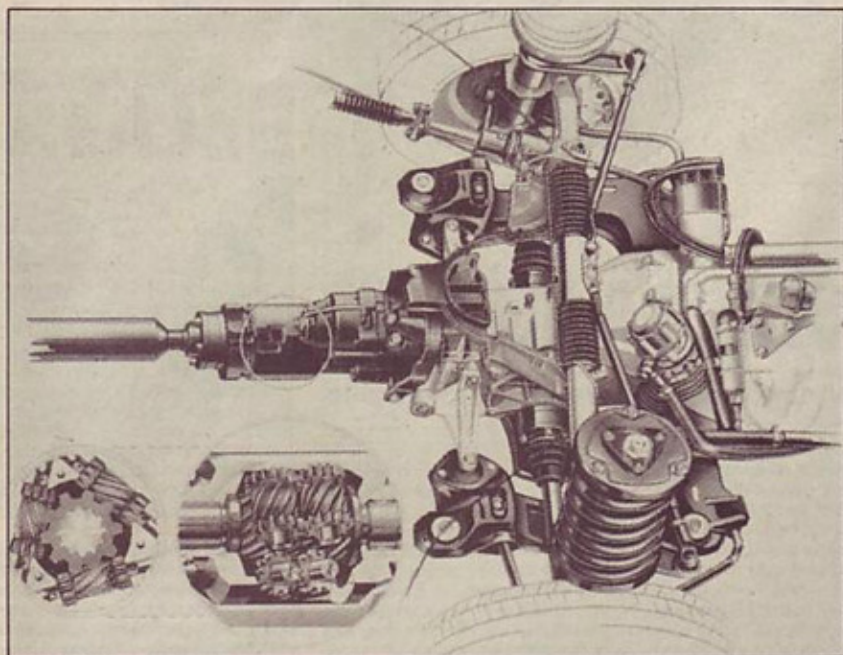


Audi 200: več prestiža





Audi 200 avant quattro



Audi 100/200 quattro: diferencial torsen



Audi 100: temeljitija sedeža



Pocinkana karoserija: desetletno jamstvo

pri 4800 vrtljajih v minuti. Dvolitrski turbodizel ni več v programu. Namesto njega bodo kmalu ponudili nov turbodizelski petvaljnik.

Enak bencinski turbo-motor kot v audiju 100 (2,2 litra 121 kW oziroma 156 KM) je kot osnovna motorna ponudba na voljo tudi v audiju 200. Hkrati pa so temu modelu namenili še 2,2-litrski turbo-motor, presajen iz nekdanjega kupca sport quattro, ki zmore 147 kW oziroma 200 KM pri 5800 vrtljajih v minuti ter največji navor 270 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Vodno hlajeni turbinski polnilnik je opremljen z overboostom za kratkotrajna privzdignjenja moči in z elektronskim nadzorom polnilnega pritiska v celem. Tako so odpravili značilne »prazine« ki nastopajo v spodnjih delovnih območjih motorjev s turbinskimi polnilniki in zagotovili vrhunske končne zmogljivosti: največjo hitrost 231 kilometrov na uro in pospešek 0-100 km na uro v 7,5 sekunde.

Seveda so vsi omenjeni motorji na voljo tudi v avantni kot kombi-limuzinskih različicah z vrati na zadku in v različicah quattro, oziroma v kombinacijah avantquattro. Quattro pomeni seveda stalni štrikolesni pogon po že znanem Audijevem sistemu, pri čemer so zdaj – po zgledu audija 80/90 quattru – kegljasti sredinski diferencial zamenjali z diferencialom torsen, ki omogoča samodejno mehansko razdelitev motorne moči med prednjo in zadnjo premo. V normalnih okoliščinah je motorna moč porazdeljena k prednjim in zadnjim kolesom v razmerju 50:50, po potrebi (v primeru poslabšanega stika med kolesi in tlemi) pa sega do razmerja 75:25 do razmerja 25:75. Obenem pa je diferencial med zadnjima kolesoma opremljen z zaporo, ki jo voznik vključi s stikalom na sredinskem grebenu. Ko je zapora vključena, je zavorni dodatek ABS samodejno izključen. Toda zapora deluje le do hitrosti 25 kilometrov na uro; potem se samodejno izključi, ABS pa samodejno vključi.

• • •

Vožnja z audiji 100/200 zasluži enako oceno kot avtomobili v celem: ugledni višji razred. To pomeni udobje in varnost; visoke zmogljivosti in dovolj varčnosti; športnost in luksus na meji prestiža. Tudi karoserije teh audijev so v celoti pocinkane. Novo tovarniško jamstvo za tovrstno zaščito proti rji pa velja polnih deset let.

Okroglo rečeno stanejo audiji 100/200 v ZR Nemčiji od 30.000 do 70.000 zahodnonemških mark. Odvisno od modela in različice. Natančna obdelava ima pač svojo ceno.

MARTIN ČESENJ