

S PETIMI VALJI V BOJ ZA PRESTIŽ

NOVI
AUDI 100

- Staro ime
- za povsem nov
- avto - Trije
- motorji za osem
- različic - Prvič:
- serijski
- bencinski
- petvaljnik

Na tistem parobku, kjer pristajajo letala - da je Luksemburg bolj podoben mestu kot le živahnemu mestecu - so plapolale Audijeve zastave. Baletniki iz mestnega teatra so smeli na dopust in odrške luči so se prižgale posebej za premiero pločevine. Skozi stereo je grmel klavirski koncert in tovarniški šef iz Ingolstada ga je moral prevpiti, ko je zagotovil:

"Novi audi - to je super audi!"

Kot se ob krstu spodobi, smo nazdravili s šampanjem.



Ta čas so na grajsko dvorišče, onstran mostu čez Mosel, razvrstili novince, vaški fantje se po pihnili v lovске rogove. Celo Vojvodji Luksemburškemu je lahko žal, da ni prišel na ogled. Tako rekoč na domačem pragu bi zlahka ocenil, do koder seže vrhunski audi mercedosovemu pullmanu. Sej možje iz Ingolstadtra prav nič ne skrivajo, da bi šli radi v bol s trikratno Daimlerjevo zvezdro.

Dvestokilometrska preskusna vožnja nas je popeljala med okoliške gricje in ni ga bilo testnika, ki bi ne prišel na svoj račun.

Auti 100, kakršnega smo poznali doslej, je, če ne štejem drobnih pomladitev, star že osem let in je ves ta čas pridno polnil domačo blagajno. Zdaj je

dobil naslednika z enakim imenom. Torej je hišna navada koncerna VW ostala: volkswagen krstijo z imeni, audije, s številkami. Hkrati pa stara oznaka špekulira pri kupcih: saj doseganjih modelov ne nameravajo takoj umakniti s prodajnega pulta.

AUDI-BENZ DOKTORJA
KRAUSA

Če bi gospod Kraus, konstruktor najnovejših mercedesovih modelov ostal v Stuttgartu, bi bil audi 100 zagotovo drugačen. Tako pa je, vsaj navzven, v tolikšni meri podoben mercede-

som, da ne more skriti Krausovega konstruktorskega deleža. Mož je namreč preseljal v Ingolstadt.

V celiem ima audijeva karosejija veliko mercedesovskih potec: od strani pokaže zašljene boke in skoraj enako vzvratno ogledalo, od zadaj podobno oglat zadek in od spredaj prav tako potlačen in le malo daljši nos. Le notranjost je, če jo primerjam s preštirimi tekmemi, prijetnejša in manj zadržava.

Audi 100 je zdaj za 4 centimetre daljši, za 4 centimetre širši in za 3 centimetre nižji kot prej. S svojim videzom je postal dozorela limuzina, s prostorno in spremno izrabljeno notranjostjo pa namiguje na šport in spominja na BMW.

V tovarni so mu namenili tri različne motorje in če upoštevam še opremo, je audi 100 na voljo v osmih različicah:

- audi 100 – L – GL (1,6-litrski štirivaljnik, 85 KM)
 - audi 100 – S – LS – GLS (2,0-litrski štirivaljnik, 115 KM)
 - audi 100 L 5E – GL 5E 5 E-GL5 E (2,2-litrski petvaljnik, 136 KM).

K petvaljniku sodita torej le večji porciji opreme. To je razumljivo: kdor zbirajo najdražji model, ne išče luksusa po kapljicah.

Novinci so za zdaj le paradne kočije, z redno proizvodnjo bodo začeli v septembru. Se letos bo audi 100 na voljo tudi

Tehnički nadzor

Meteri vrstni — štitaktne — na
međenje udzbojnice pod prednjim pre-
mo — glava iz lakše litline — od-
mješena gred u glavi (zobati jermene-
vodno hlajenje a črpalko), te-
motornat u električnim ventilatorima
jem.

1.6. litra: Staviljni — vrtina u
gib: 78,5 x 80,0 mm — globina pre-
stornina: 158,0 kubikovih — kompresija
ja: 8,2:1 — najveći prtljag: 85 kg
(63 kW) — DIN pri 5000/min — na-
veđji nabor: 12,4 kpm (124 Nm).
DIN pri 3200/min — robčina gred
5 lezajah — paočni registratori
upinjanja solex (štartirni automatski).

z dvojimi, vrati, njegov zadak pa je že zdaj tako zamišljen, da bodo spomladji brez zahtevnejših oblikovnih sprememb predstavili še audi 100 avant: kombi-limuzino z vrati na zadku.

PROSTORA NA PRETEK

Novi audi je nastajal v vetrovniku in se ob vprašanju zračnega upora hvali s koeficientom

gume 165 SR 14 (2.2 litre- 165/70
HR 14)

Vez u obse: rimuzine — štiri vrste — 4 sedeteve — samonosna karoserije — prednji kolci na posamlinjšem obsehu, vremetno nope, nesimetrična prednja vodila, negativni polmerni radij, prednji stabilizator, zadnji stabilizator, zvezni niz vzdornini nihalim, zvezni vzmoti — Panhardov drog — dvočrinski avtorvi sistem — spreeda kolutije (2,2 litra; znotraj hajanje) zavoro — radijal nobneste zavoro — omrežje nobnega zavorno — 8 m — zadnjih zavorov — zadnjih zavorov za zadnji kolesni, ročna med sedežem — volan z zavoda letivo (za dopolnilo: servo) **Mere in teže:** dolžina: 4.580 mm — širina: 1.730 mm — visina: 1.205 mm — zadnjinska razdalja: 2.020 mm — prednja razdalja: 1.470 mm — zadež: 1.445 mm — najmanjša razdalja od tal: 0,13 m — rajdinični drag 11,3 m — teža praznega vozila: 1160, oznomno: 1550, ozorno: 1178 kg — doseg: dovoljena običajna dovoljena skozna teza: 1570, ozorenja: 1610, oznomno: 1620 kg — orljazilki: 642 literov (trivnem) — posode za gorivo: 50 literov **Zmogljivosti:** (vzetih 1891 podatki): največja hitrost: 166 km/h; 179 km/h pri 4000 min/min; 0 do 100 km/h: 13,6 s; 10-75 %: 2,5 s; maks. porab. goriva po DYM: 8,9, 9,5, 10,5 litera na 100 km

($C_w = 0,39$), ki ga enači z najbolj aerodinamičnimi avtomobilki kot sta citroen CX in NSU Ro 80. Ta lastnost govorí v prid nižji porabi goriva in večji končni hitrosti. Hkrati so tehniki poskrbeli, da je audi 100 zdrav lažji kot prej. Posamezne razlike tehtajo od 1100 do 1170 kilogramov, kar daje predvsem po petvaljnju zelo ugodno razmerje med močjo motorja in težo vozila.



Tudi najnovejši in največji audi poganjata prednji kolesi. Vse tri motorje so namestili povsem v nos vozila, zaradi daljšega petvaljnika so hladilnik z ventilatorjem prestavili vstran. Audi je nos štiri nesorazmerno daleč čez prednjo premo in je preračunan tako, da se ob trčenju ne raztrga, temveč zmečka. Za zelo močna trčenja so konstruktorji predvideli zlom zadnjega nosilca motorja, zaradi česar pada motor pod avto in ne pritisne na prostor za potnike. Varnosti na ljboto je oblikovana tudi ploščata posoda za gorivo, ki so jo namestili tik pred zadnjo premo.

Motor, nameščen povsem v nosu, ima svojo slabo in dobro plat: ker je tukaj za čelno pločevje izpostavljen tudi razmeroma šibkemu udarcem, poškodbe občutljivih delov pa niso posanci. Zato pa omogoča veliko in prikladno dolžino prostora za potnike in prav audi 100 je eden izmed redkih avtomobilov, v katerih mi ni treba odniniti sedeža povsem nazaj. Za voznikov sedež nimam očitkov: nastavljati ga je moč tudi po višini, opremljen je z opornikom za glavo, hkrati pa odlično oprimo telo.

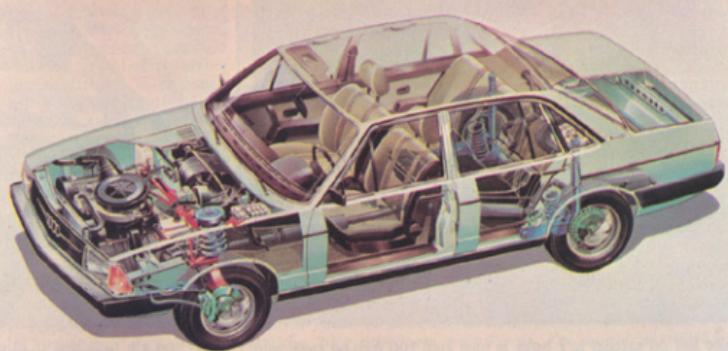
Audi 100 je dobil rekordno velik petljaznik. Po tovarniških podatkih je v njem za 642 litrov praznine, ob njegovej notranje stene pa so spretno vpeli posodo za rezervno gorivo, škatlo z orodjem in varnostni trikotnik.

Skratka: audi 100 je pozorno izdelan do zadnjega milimetra. In tudi to zna biti dobrodošla lastnost, ki jo bo izkorisčal v spopadu z mercedesom.

PET JE SKORAJ ŠEST

Najmanjši in najšibkejši motor so presadili iz dosedanjega audijskega 100, prav takšen pa poganja tudi audi 80 GL. Motorja niso spremenili, saj je zasnova z odmično gredjo v glavi dovolj sodobna pa tudi zmogljivosti so za ne preveč zahtevne vognike zadovoljive. Vožnja s tem motorjem ne more biti bliskovita, kajti vozilo je klibuj vsemu pretežko. Tudi vzrok je značilen audijski in premaga celo zelo dobro zvočno izolacijo motornega prostora.

Dvoulitrski motor, po velikosti in moči srednji od treh, so razvili iz dosedanjega 1,9-litrskega motorja (112 KM) in ga močno posodobili. Z večjimi vrtinami so povečali gibno pro-



Samonosna karoserija je dobila v prednjem delu nekakšen pomožni okvir, ki je – preko gumastih vložkov – v oporu motorju, menjalniku in diferencialu. Nos novega audijsa se ob celnem trčenju zgnete, ne da bi ogrožal potnike, celotna karoserija pa je preračunana tako, da prenese tudi močne stranske udarce.

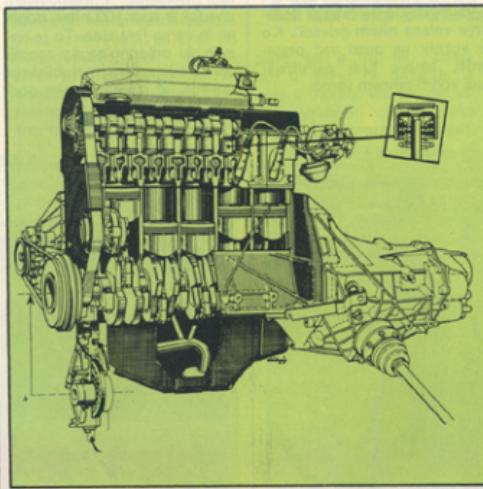
stornino, obenem pa namestili povsem novo glavo, v kateri je zdaj tudi odmična gred. Motor zmornezdal večjo moč pri nižjih vrtljajih, hkrati je pridobil na prožnosti. Je pa še zmeraj preveč glesen in med ostro vožnjo čudno nemiren. Tudi tovarniški podatki o zmogljivostih ne obejajo dosti ugodnejših rezultatov (največja hitrost, pospeški) od tistih, ki so dosej veljni za najmočnejši audi 100.

Najmočnejši audijski motor – velja za čudež, saj pred njim še ni bilo serijskega vrstnega petvaljnika, ki bi požiral bencin. Podobno kot pri dizelskemu petvaljniku mercedesa 300 pa je bila tudi tehniška rešitev pri audiju za inženirje razmeroma preprosta. Petvaljniki so razvili iz 1,6-litrskega štirivaljnega motorja, kakršen poganja najšibkejši audi 100. Obdržali so enake vrtine batov in enake odda-

jenosti valjev ter enostavno pritaknili še en valj. Tako preprosto kot je slišati pa to vseeno ni. Vstaviti je bilo treba nova ročično gred (v 6 ležajih), preračunano namestiti protuteži ter se ostresti prostih sil 1. in 2. reda in momentov 1. reda ter do največje možne mere omesti momente 2. reda. Šele potem je petvaljnik kos nalogi, ki je vodila v njegov zamisel: da se čim bolj odresi lastnosti štirivaljnega in zapelje vognika v počutju, da vozi šestvaljnik.

Uporabnost glavnih delov že obstoječega motorja pa pomeni tudi uporabno večine tovarniškega orodja. Proizvodnja novega petvaljnika je tako občutljivo nenejša.

Novinski je treba priznati: hvali se z že zelo kultiviranim in umirjenim tekom, tudi zvok je dosti tišji kot pri štirivaljnih audijskih motorjih, toda robati glasovi ob velikih naporih in tresljajih, ki sem jih občutil na pedalu za plin še zmeraj niso lastnosti, ki bi jih pripisoval šestvaljniku.



Prvi serijski bencinski motor s petimi valji v vrsti: to je razmeroma najcenejši in najpreprostejši način, ki vodi dolje kot le do pol poti k petim valjem Boscheva elektronika naprave za vibriravjanje goriva. Ta skrbi za varčno porabo (tovarna obeta pri hitrosti 100 km na uro skromno porabo

AUDI DRVI KOT PO TIRIH

Medtem ko opravlja polnjenje manjših dveh motorjev registrska uplinjača, sodi k petim valjem Boscheva elektronika naprave za vibriravjanje goriva. Ta skrbi za varčno porabo (tovarna obeta pri hitrosti 100 km na uro skromno porabo

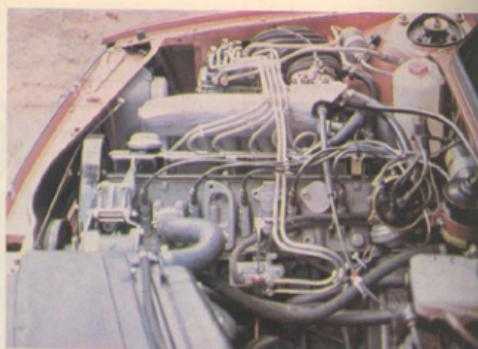


Tako kot od spredaj in z boka je novi audi 100 tudi od zadaj zelo podoben mercedesom. Toda ta podobnost je le del tistega, s čimer se novinec prebjija med prestižna vozila.

10,5 litra na 100 km) in obenem za visoke izkoristke. Od vseh treh pa je le najmanjši motor zadovoljen z nižeoktanjskim gorivom.

Glede na izrazito zasnovno – vse v nosu – sem novemu audiјu na prvi pogled pripisal težak prednji del, ki naj bi ga v ovinkih vlekelo naravnost. Potem sem počudil plin in v isti sapi priznal zmoto. Audi 100 je pododeloval negativni polmer vodenja, skrbno zasnovana prednja prema pa je izpopolnjena do tolitske mere, da je z avtom pravi užitek drveti. Audi 100 se obnaša kot na tračnicah. Šele pri modelu 5 Ese voznik spoprije z močjo motorja, ki jo

kolesa včasih stažka spravijo na cesto. Ko sem si privočil ostro speljavanje z mesta, je kazalec na merilniku vrtljajev obtičal pri številki 6000, (motor brez težav stiče čez 7000/min) kolesa so cvičče grabila, toda avto se nekaj trenutkov ni niti premaknil. Nekaj podobnega se zgodi na ovinku: če sem v nizki prestavi pregrubo pritisnil na plin, je kolesom zdrsnilo (powerslide), pa je nos avta hotel naravnost. To se je primerno le pri izjemno velikih hitrostih in še to le na prvih ovinkih, dokler se ostrega dodajanja volana nisem privadil. Ko se voznik ne pusti več prese netiti, zmore tudi najhitrejši audi voditi povsem varno.



Audi 100 S E poganja petvaljnik. Da so mu pripravili dovolj prostora so hladilnik z ventilatorjem odrinili vstran – pa sega motor vseeno skoraj tik do pločevine na nosu.

OPREMO KROJI ŽEP

Kolikor denarja, toliko muzike. K osnovni opremi sodi klimatska naprava, ki zmora zračni pretok 6 kg/min in med intenzivnim ogrevanjem 7300 kcal na uro. K doplačilom pa sodijo manjše in večje porcijske dodatkov: od drobnih okrasnih letv v gumo do servo naprave volana, samodejnega menjalnika, radio-kasetofona, dodatnih instrumentov, luči in celo telefona. V najbogatejši izvedbi je audi 100 hitra, udobna in varna limuzina. To je zrel avto, ki odločno sega v zgornji del srednjega avtomobilskega razreda. Z izpopolnjenim pod-

vzemom dovolj temeljito prikrije lastnosti, ki ob pogonu na prednji kolesi ne gredo ravno vštirje s tako velikim avtom. Prepričan sem, da je audi 100, ne le tisti s petvaljnikom pod prednjim pokrovom, dovolj imenitni tudi za izbirčneže. Kot tak ima vse možnosti, da zasenči Mercedesove zvezde.

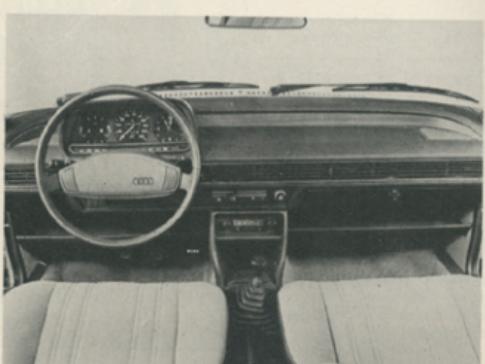
Cene za jugoslovansko tržišče so zdaj še informativne. Preračunano v dinarje in seštevo z dajstvimi pričakujemo cene novih audiјev med 16 in 25 milijonih starih dinarjev.

Dober avto torej, toda za veliko denarja.

MARTIN ČESEN



Lično oblikovana in spretno izrabljena notranjost ponuja ob vseh sedežih veliko prostora za noge. Audi koketira že z zunanjostjo, prepriča pa z udobjem.



Armatura plošča: število instrumentov zavisi od opreme, oziroma od višine doplačila. Audi 100 sodi – po počutju voznika – med tiste avte, za katere pravimo, da „sami sedejo v voznikove roke“.