

Audi 200 5T

Zvišan pritisk

Moč in udobje v enem: čvrst korak v zgornji razred – Škoda, da se je James Bond že postaral!

Vsakič, kadar je govora o avtomobilih in ko kdo reče prestiž, se spomnim na rolls-royce pred angleškim dvorcem, na mercedes pred vladno palačo, na jaguar ob igrišču za golf, ali na porsche ob hipodromu. Toda odselej bom v tej zvezi omenjal tudi audi 200 5T, pa čeprav sodi ta avtomobil – po ceni – vstrec z BMW 528 i in z Opelovim senatorjem. Hočem reči, da kljub temu sega čez spodnji rob zgornjega avtomobilskega razreda: ne le zaradi zmogljivosti motorja in podvozja, tudi zaradi udobja in počutja, s katerima postreže.

Žal se zdi pogovor o prestižu v teh naših stabilizacijskih časih rahlo neprimeren; torej je tudi ta test bolj za ljubiteje kot za morebitne kupce. Kajti čeprav je tovarna Audi pripravljena prodajati audije 200 5T v Jugoslaviji po 23.000 DM za vsakega (kar je za tretjino manj, kot stane takšen avtomobil v ZR Nemčiji), naraste končna cena z vsemi našimi dajatvami vred na okroglih devetsto tisočakov – ob takšni številki pa izgine nasmešek s še tako zagretega obraza. V rahlo tolažbo naj vam bo, da prestiž na kolesih ni po vsem svetu tako zelo drag(ocen)!

RAČUNICA Z OKUSI

Audiju 200 smo botrovali v Lizboni (Am, 3 1980) in že tedaj zvedeli, zakaj je sploh nastal: ker je vse več kupcev segalo po dražjih, torej po bolj opremljenih različicah audija 100. Pa so se močje v Ingolstadt odločili povečati izbiro, privzdigniti ponudbo. Poseg je bil razmeroma preprost, saj so zadržali obliko in osnovne mere audija 100, dodali pa dosti od tistega, kar v tej stroki pomeni višji ali že skoraj zgornji razred.

Audi 200 je dobil velika odbojača (spredaj z brizgalkama za pranje žarometov), zajetna bočni letvi, štirioglate žaromete, meglenci, velike zadnje luči, spojler pod nosom in lahka

Kaj pravi Ona?

Kot obsedena je začela računati; namesto enega audija 200 5T bi lahko kupila deset fičkov SE; ali štirinajst krznenih plaščev; ali devetstopetnajst parov čevljev; pa kave in praška in oja; ali pa dvosobno stanovanje...

Potlej je sedla vanj, a se ni odpejerala. Kaj bi, je rekla – saj je kot v sanjah.

platišča s širokimi, a nizkimi gumami. Po teh znakih ga je moč spoznati od zunaj.

Z notranjostjo so imeli več dela, čeprav tudi ta spominja na audi 100 CD: s pikčastim blagom prešiti sedeži, zglavniki spredaj in zadaj, pa še blaziniči za dodatno udobje, zatemnjena stekla, električno pomikanje šip v vratih, osrednja ključavnica za vsa vrata in prtljažnik, zunanji ogledali z notranjim nastavljanjem, štirje avtomatski varnostni pasovi, lučke v vratih, da sopotniki lahko tudi berejo, digitalna ura nad notranjim ogledalom,

pa kopica odprtih in zaprtih prostorov za drobnjarije, bogate preproge in tako naprej.

Imenitna pri tem avtu je natančnost, s katero je vse to narejeno; audijevsko značilna je barvna usklajenost; sopotnikom je všeč, da se zdi avto velik; športno prijetna je vozniškova drža za volanom.

Razdalje med pedali, obročem volana in prestavno ročico so spretno izračunane, le prednja sedeža sta ponosrečena: pre-



kratka sta, z zglavnikoma pre-
daleč od glav in z nepravil-
nim nastavljanjem višine za
voznika. Pač pa je volanski
obroč prijetno majhen ter na
račun servo naprave lahkoten
in prestavna ročica je skoraj
dirkaško kratka. Armaturno
ploščo so za audi 200 na novo
oblikovali in ji pritaknili vse
potrebne merilnike: tudi za
temperaturo olja v motorju in
za pritisk v sesalni ovi (tur-
bol). Če dodam še odlično ste-
reo napravo, ki je sicer za do-
plačilo, in povem, da v tem
avtu zunanega hrupa in ropo-
ta motorja skorajda ne slišite,
si boste lažje predstavljali, za-
kaj tako trdno mislimo, da je
Audijev načrt uspel. Audi 200
namreč ni le vrhunski model
te ingolstadtke tovarne, ampak
je tudi povsem resna ponu-
dba v razredu najdozorelj-
ših limuzin.

T KOT TURBO

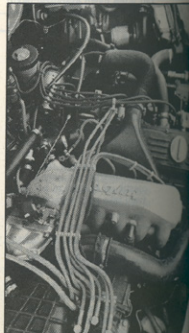
Se spominjate audiya quat-
tro, kupaže, ki z vsemi štirimi
kolesi razrije tla pod seboj? In
dizelskega audiya 100? In pe-
tih valjev v vrsti, ki so zdaj že
skoraj povsem nenavadni? Mo-
tor s turbinskim polnilni-
kom je bil za firmo, ki že de-
setletja dolgo prišega na pred-
nji pogon, torej le logično na-
daljevanje tehniške poti. In če
vam povem, da je bil Ferdi-
nand Porsche ded Ferdinandu
Piécha, ki je zdaj pri Audiju
razvojni šef, boste takšno zag-
nanost še lažje razumeli. Mož
je v 2liah bencin namesto
krvi, vse, kar je v zvezi z avto-
mobili, mu je vcepljeno pod
kožo. In ko se je pri Saabu
izkazalo, da se je s turbinskim

polnilnikom moč voziti tudi v
službo in pred otroški vrtec, je
dal Piéch zeleno luč za serijs-
ko proizvodnjo. Da ne bo po-
mote: v Audijsu so turbinski
polnilnik preskušali več let,
zato čisto za trdno verjamejo,
da je njihov izdelek povsem
zanesljiv. Le dodati ga je bilo
treba motorju, ki ga poznamo
že iz audiya 100 5E in kakršen
poganja tudi cenejšo različico
audiya 200, z oznako 5E. Tako
so pridobili dodatnih 34 KM,
na navor, ki se lahko kosa s
tistimi pri trilitrskih motorjih.
Na račun turbinskega polnilni-
ka so znižali kompresijo,
zmanjšali vrtljaje ročnice gre-
di, poglobili zareze v batih in
posebej obdelali tiste dele, ki
so močnejše izpostavljeni viš-

jim temperaturam. Turbinski
polnilnik se zgane, ko se mo-
tor zavrti s 1000 vrtljaji v minu-
ti. Pri 3000 vrtljaji v minuti
doseže polnilnik svoj višek z
0,82 bara pritiska, ki potleje,
kljub naraščanju vrtljajev mo-
torja, zlagoma upada do 0,6
bara. Odevečen pritisk prevza-
me poseben (bypass) ventil.

Tudi audi 200 5T se med
speljavanjem z mesta obnaša
tako kot vsi cestni avtomobili s
turbo-motorji: pri nizkih vrtlja-
jih motorja se ne zgodi kaj do-
sti, od 3000 (motorjevih) vrtlja-
jev dalje pa so potniki pritis-
njeni ob sedež, seveda če voz-
nik vztraja na pedalu za plin.
Prednost »turba« je v veliki
moči, ne da bi morali avtu zato
nameniti velik motor; obenem
pa utiša trušče izpušne ovi in
poskrbi za še zmerno porabo
goriva.

Seveda je zmernost pri po-
rabi nekaj zelo relativnega, saj
smo izmerili testno povprečje
skoraj 17 litrov na 100 kilome-
trov, kar je za tolikšne zmoglj-
vosti še sprejemljivo, za pov-
prečen žep pa ne! Povedati pa
moram, da je večidel testa mi-
neval na cesti med Ljubljano
in Parizom, v obeh smereh.
Tamkaj je ta audi lahko tudi
povsem pokazal, kaj zmore in
čemu je namenjen. Potovalna
hitrost med 180 in 200 kilome-
tri na uro (v ZR Nemčiji, kjer
na avtomobilskih cestah ni hi-
drostnih omejitev!) je bila ena-



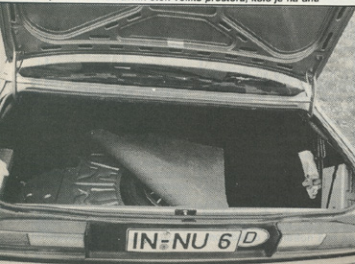
Zapolnjen nos: turbinski polnilnik za odlične zmogljivosti.

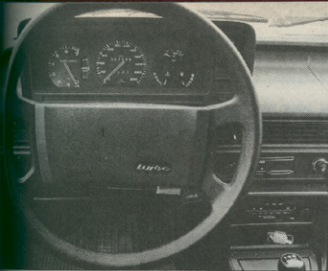
ko neutrudljiva za avtomobil,
za voznika in za sopotnike.

Kajti 170 konjskim močem v
motorju so inženirji prilagodili
tudi vsa tisto, kar hitri in za-
htevni vožnji streže. Tako se je
spet enkrat sesula domneva
izpred nekaj let, da bi se moral
pogon na prednjih kolesih
končati pri 2000 kubikih in pri
največ 120 konjskih močah.
Pa so audijsu 200 turbo skrbno



Prtljajnik: zaradi ravnih sten veliko prostora, kolo je na dnu





Armaturna plošča: pregledna, popolna, lepo oblikovana

preračunalni razmerja v petstopenjskem menjalniku, da z njim skorajda ni mogoče cvileče speljati in zapravljati moč, pač pa je s pomočjo »dolga« pete prestave mogoče zelo hitro voziti. In ker se »turbo« ne izkaže le pri pospekih in pri največji hitrosti, ampak predvsem pri navoru, torej pri prožnosti motorja, je vožnja tudi po tej plati vse hvale vredna. Kdor tako hoče, bo pretikal dosti manj, kot je morda vajen ob običajnem motorju te velikosti.

Pravzaprav je vožnjo motil le izredno mehko obesen menjalnik (zaradi želje, da bi se hrup motorja čimmanj prenašal na ostale dele vozila), ki je ob ostrih pritiskih na plin zanihal s prestavno ročico vred), pri čemer se je stresel ves prednji del avta. Pazljivo ravnanje s sklopko pa je odpravilo tudi to težavo.

ko nergali, pri tem avtomobilu preprosto nismo našli! Ena od naših slik je nastala tako, da je voznik pri hitrosti 150 kilometrov na uro ostro pritisnil na zavore in dvignil roke k šipi: v dokaz, da avtomobil sam od sebe ostane v smeri. Enako prijazen do voznikovih zahtev ostane ta audi med zelo ostro vožnjo po ovinkih, seveda tudi na račun nizkopresečnih Pi-rellijevih gum. Kljub teži v nosu skorajda do zadnjega trenutka uboga volan, in tudi takrat, ko hoče nos po svoje, naravnost iz ovinka, je dovolj le za hipec popustiti plin in vse je spet tako, kot je bilo. Nekega ameriškega novinarja je ta audi tako navdušil, da je s pretiravanjem (in z vidnim navdušenjem) zapisal: počutil sem se boje kot v porscheju!



Porsche seveda tudi ta audi ni, saj niti noče biti! Naredi.

Druga, nad čemer bi lah-



Natančnost in velik zalogaj okusa: k udobju ne sodi le prostor za noge

li so ga za tiste ljudi, ki od avtomobila pričakujejo več kot le streho na kolesih, ki daleč in ki pogosto potujejo. Če jim je pri tem uspeła zrela športna limuzina, ki se je povzpela med najboljše avto-

mobile te vrste, toliko bolje! Rečem vam, to bi bil avto celo za samega Jamesa Bonda, seveda v njegovih najboljših letih!

MARTIN ČEŠENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehniški podatki

Motor: petvaljni – štiri-taktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtna in gib 79,5x86,4 mm – gibna prostornina 2144 kubikov – kompresija 7,0:1 – največja moč 125 kW (170 KM) pri 5300/min – največji navor 265 Nm (26,5 kpm) pri 3300/min – ročnična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch K-jetronic), turbinski polnilnik goriva na izpušne pline (KKK – K 26) – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1050 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: 3,600; 2,125; 1,360; 0,966; 0,829; vzvratna 3,500 – diferencial 3,888:1 – platišča iz lahke kovine 6 Jx15 – gume 205/60 HR 15 (pirelli P6).

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosna kroserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator –

zadnja toga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijalne vzmeti, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, kolutne ob vseh štirih kolesih, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, prestava 18,8:1.

Mere in teža: dolžina 4,695 m – širina 1,768 m – višina 1,390 m – najmanjša razdalja od tal 0,13 m – rajdni krog 11,3 m – teža praznega vozila 1260 kg – dovoljena skupna teža 1765 kg – prtljajnik 650 litrov (tovarna) – uporabna prostornina prtljajnika 500 dm³ (naša meritev) – posoda za gorivo 75 litrov.

Zmogljivosti:
Tovarniški podatki: največja hitrost 202 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 8,7 s – poraba goriva po ECE: 7,8/10,3/15,9.

Naše meritve: največja hitrost 203 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 8,6 s – kilometer brez zaleta: 30,0 s – prožnost (80–120 km na uro, v 5. prestavi): 19,8 s – kazalec na merilniku hitrosti pri 100, resnična hitrost 94 km na uro – povprečna poraba goriva 16,9 litra na 100 km (najmanj 13,0 največ 21,0 litra na 100 km).