

Med audiji je po videzu in opremi najiminenitnejši, po ceni najprestižnejši in po motorju najzmogljivejši model V8. Audi 200 quattro 20 V je na isti lestvici tik za njim: tudi na račun diskretnega šarma tehnologije.

Saj, številka 2 je temu audiju usojena: tudi pri oznaki 200, pa pri 20 ventilih v motorju in njegovih 2226 kubikih, pri 220 konjskih močeh in pri 242 kilometrih na uro tovarniško zapisane največje hitrosti. Moral bi imeti dva, potem bi dvojka zares obveljala.

Zadošča pa tudi samo eden, kajti audi 200 quattro 20 V je zajeten paket moči in opreme, zunanjih in notranjih mer, uglasjenega videza in štirikolesnega pogona. Je skupek tehniških fi-

nes v civilno elegantni službi; ter z že dolgo znano in celo na skrben pogled komajda opazno dopolnjeno karoserijo.

Najsi bo še tako imeniten je ta audi le eden od audijev 200 in tega pri karoseriji pač ne more skriti. Še več: naprodaj ni le v obliki limuzine, ampak tudi kot avant, torej s skladnim kombiniranim zadkom.

Lepotni popravki so zares pičli, podedovani od audija V8, in obsegajo zajetnejša odbijača ter izraziteje izbočene blatnike. Ti so zdaj zapolnjeni s širokimi, a nizkimi gumami na lahkih kolesnih platiščih. Več razkošja izžareva notranjost: z imenitno tapeciranimi sedeži, s plišastimi preprogami, z elektriko za ključavnice in vzratna ogledala (vključno z njihovim ogrevanjem). z radijskim kasetnikom, ki se z glasnostjo prilagaja hitrosti vozila, s potovalnim računalnikom in z obrobi iz eksotičnega in do skrajnosti zglajenega lesa.

ČVRSTO N

Samo za voznika so: po višini nastavljiv, a vseeno previsok sedež; po audijsko rahlo postrani nameščen, toda v usnje odet in prijetno majhen volanski obroč; pripravna, a ne zelo hitremu pretikanju namenjena in z usnjem obdana prestavna ročica; spretno odmerjena pedala in dovolj obsežna opora za levo nogo, kadar ta počiva.

Navdušujejo stiki posamičnih delov notranjosti, ki so obdelani z milimetrsko natančnostjo, navdušuje pa tudi armaturna plošča, zoper svetlobne oboje zasenčena z zajetnim, v lok napetim nadstreškom. Tam so — poleg potovalnega računalnika, testnega

okenca za nadzor najpomembnejših naprav, in tekočin ter digitalne ure, — merilniki vrtljajev, hitrosti, temperature hladilne tekočine, goriva, oljne temperature, oljnega tlaka in akumulatorske napetosti. K udobnostim in varnostnim dodatkom testnega avtomobila pa štejem še: procon-ten za primer hudega čelnege trčenja, štiri vzglavnike, štiri avtomatske varnostne pasove z nastavljivima oprijemališčima ob prednjih sedežih, gasilni aparat (nameščen zelo priročno pod prednji rob voznikovega sedeža), električno pomično streho in luknjo v naslonjalu zadnje klopi, skrito za sprednjim komolč-



A TLEH

nim opornikom in namenjeno neobičajno dolgim prtljažnim kosom, na primer smučem. Pri tem je v prtljažniku za 570 litrov praznine, rahlo v napoto (na pri-

mer ob velikih kovčkah) pa zna biti stopnica, ki je v njem zaradi prenosa motorne moči tudi k zadnjima kolesoma.

A je jasno: bistvo tega avtomobila je v njegovem, precej čez prednji kolesi štrlečem nosu. Tamkaj vzdolžno nameščeni petvaljni s po štirimi ventili za vsak valj je z glavnimi značilnostmi zelo podoben motorju, ki so ga že prej vgradili v audi 90 in v audi coupe in, ki zmore največjo moč 170 KM. Seveda bi bila ta zmogljivostna vrednost za audi 200 quattro in za njegovo poldrugo tono prazne teže odločno preslabotna. Zato so motorju pritaknili še vodno hlajenje tur-



TEHNIČNI PODATKI

Motor: petvaljni – štiriktaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 81,0 x 86,4 mm – gibna prostornina 2226 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 162 kW (220 KM) pri 5700/min – največji navor 309 Nm pri 1950/min – ročni gred v 6 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen, veriga) – glava iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak val elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic) 2 tipali zoper klenkanje – turbinski polnilnik na izpušne pline (z vodnim hlajenjem), hladilnik polnilnega zraka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1260 W – 2 uravnavana katalizatorja izpušnih plinov

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,600; II. 2,125; III. 1,360; IV. 0,967; V. 0,730; vzvratna 3,500; diferencial 4,111 – sredinski diferencial torsen s samodejno zaporo, zadnji diferencial z ročno vključljivo zaporo – platišča 7 1/2 J x 15 – gume 215/60 ZR 15 (firestone)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirom – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolturne (spredaj posebej hlajene), servo, 2 omejevalnika moči, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,913 m, – širina 1,814 m – višina 1,422 m – medosna razdalja 2,695 m – kolotek spredaj 1,514 m, zadaj 1,511 m – rajdni krog 11,7 m – teža praznega vozila 1520 kg – dovoljena skupna teža 2070 kg – dovoljena teža prikalice z zavoro 1700 kg, brez zavore 680 kg – prtljažnik (normno) 570 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 242 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 6,6 s – poraba goriva (ECE): 7,6/9,5/14,5 litra neosvinčenega bencina na 100 km





binski polnilnik na izpušne pline, s hladilnikom polnilnega zraka vred, največjo moč pa privzdignili na 162 kW oziroma 220 KM pri 5700 vrtljajih v minuti. Še zanimivejši od krivulje moči je največji navor 309 Nm, ki ga ta motor doseže že pri 1950 vrtljajih v minuti, ali preprosteje rečeno, tik po tistem, ko se zavrti nad svoj prosti tek. Prav s to značilnostjo uspeva povsem skriti slabost turbinskega polnilnika, ki se pri večini drugih motorjev odziva s kratkim predahom — prav v tem, začetnem delovnem območju motorja.

Seveda lastnosti motorja v audiju 200 quattro 20 V niso naključje. Ta agregat z razmeroma dolgimi batnimi gibi, z lahkimi glavami, ročično gredjo, ojnica, ležajnimi ohišji ter oljno kadjo in z dvema odmičnima gredema v glavi, med seboj povezanimi z verigo, sicer pa gnanima z zobatim jermenom so v Ingolstadt ulepili z veliko natančnega dela. Obdelavo ležajev so prilagodili večjim obremenitvam; vztrajnik so zmanjšali; hlačenje batov so namenili dodatne oljne brizge; kompresijo so naravnali na visokih 9,3:1; dodali pa so tudi dve (selektivno delujoči) tipali zoper klenkanje in tako motor zavarovali pred prenizko oktanskim gorivom.

Polnjenju z gorivom in vžigu streže Boschov motoric, elektronska naprava, ki nadzira delovanje motorja, vključno prosti

Notranjost: oprema v službi limuzinske udobnosti



tek, pri tem pa upošteva ne le temperaturo motorja samega, ampak tudi zunanje okoliščine, torej temperaturo zraka in njegov tlak. Posebej obdelani so tudi ventili, pri čemer so izpušni s premeri manjši od sesalnih, spremljevalna elektronika pa ne nadzira le končnega polnjenja, ampak tudi delovanje turbinskega polnilnika v celoti. Njegov polnilni tlak sproti prilagaja obremenitvam motorja, oziroma zahtevam po njegovih zmogljivostih, pri čemer tlak ne seže preko 1,83 bara, zoper odvečne izpušne upore pa so motor opremili z dvojno izpušno cevjo in hkrati s tem tudi z dvema uravnavnima katalizatorjema.

Motorju so pritaknili posebej ojačano sklopko in petstopenjsko peto prestavo, moč motorja pa so s pomočjo sistema »quattro« (to pomeni sredinski diferencial torsen s samodejno zaporo in ročno vključljivo zaporo zadnjega diferenciala, delujočo s pomočjo stikala na sredinskem grebenu in le ob manjših hitrostih vozila) speljali k vsem štirim kolesom.

Eno z drugim: audi 200 quattro 20 V voznikovega življenja ne lepša le s paketom moči v no-

su, ampak tudi s spravljanjem te moči na cestišče. Ostro speljavanje na suhem asfaltu ali spolzkkih telh priklično ne priznava razlik, prav tako prestižne kot je motor sam po sebi so tudi vozne lastnosti tega vozila.

Med našim testom smo ob dveh osebah v avtu in s polno posodo goriva (80 litrov) pospeševali z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,2 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 4,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 6,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 9,3 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 12,9 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 17,0 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 22,3 sekunde. Pretikali smo pri 7100 vrtljajih v minuti, kjer se na merilniku začenja prepovedano rdeče polje, oziroma hipec prej ko se v elektroniki sproži varovalni omejevalnik trpinčenja motorja.

Testni avtomobil je zmozel največjo hitrost 241 kilometrov na uro: v peti prestavi in v še varnem delovnem območju motorja. In, ker so bile vse testne vožnje, brez izjeme, zelo ostre, je bila »ostra« tudi povprečna poraba goriva med celotno preskušnjo: 18,2 litra neosvinčenega

bencina na 100 prevoženih kilometrov.

Vozno ostrost pa omogoča tudi podvožje tega avtomobila. Vzmetenje je sicer do neke mere naklonjeno tudi udobju, je pa predvsem dovolj čvrsto, da je mogoče s štirikrat posamično obešenimi kolesi, s štirikrat kolutnimi in spredaj posebej hlajenimi zavorami, z dvema omejevalnikoma zavorne moči in z dodatkom ABS, hkrati pa s servo-ojačanim volanom in s samo 3,3 zavrtljajima obroča od ene do druge skrajne točke, od vožnje s tem velikim, težkim, visokozmogljivim, a tudi uspešno uravnoteženim audijem zahtevati izredno veliko: tudi v tveganih okoliščinah, najsi bo na hitrih in ravnih ali na zahtevno vijugastih cestah. Avto je namreč navkljub svojim nerodnim zunanjim meram lahko vodljiv, ves čas priklično nevtralan in na robu še mogočega željan hitrega, ne pa zelo izrazitega dodajanja volana. Toda vse v njem in na njem deluje uglašeno in povsem brez težav za veččega voznika.

Audi 200 quattro 20 V je z vsemi svojimi lastnostmi čvrsto na tleh. Njegovo premaganje fizike – s pospeški, hitrostjo in lego na cesti je seveda v trdni zvezi s tehnološkim šarmom, ki ga vsebuje. Diskretnost tega šarma, ovita v skorajda vsakdanjo zunanjo podobo vozila, ki ga odločno dopolnjuje počutje v njem, pa človeka še posebej očara.

Tekst: MARTIN ČESENJ, foto: SRDJAN ŽIVULVIČ

Motor: vrsta fines za že znani hišni petvaljnik

Bistvo: večventilska tehnika, turbinski polnilnik, hladilnik polnilnega zraka in 220 konjskih moči.

