

Audi 50

V Volkswagnovem koncernu imajo čudno farmo: ingolstadtski piščanec Audi nese zlata jajca, na katera potem na široko počepne wolfsburška koklja VW. Tako so se iz audija 80 izlegli VW passat, za njim pa še VW golf in scirocco. Vsi so grajeni po Audijevi zasnovi in poganjajo jih pri audiju razviti motorji. Enako usodo doživlja tudi poslednje Audijevo jajce — audi 50: najnovejši in najmanjši audi bo že prihodnjo pomlad pričekal na svet kot najnovejši in najmanjši volkswagen, le da bo imel nekoliko oskubljeno perje in manjši, 900 ku- bični motor.

Z audijem 50 je nemška avtomobilска industrija prvič naredila mali avto — dolgih petnajst let za angleškim minjem in štiri leta za fiatom 127, ki je bil prvi v novi generaciji malih avtomobilov.

Casa za učenje, posnemanje in iskanje najboljših rešitev je bilo torej dovolj, saj se glavna zahteve po kateri naj bi bil grajen mali avto ni spremnili: malček naj bo majhen samo na zunaj, znotraj pa kar najbolj prostoren, čemer neposredno sledijo kompaktno grajen, prečno nameščen pogonski agregat, velika medosna razdalja in prisekan zadek z dviznimi vrati in zložljivo zadnjo klopo. Oblikovalcem sodobnega malega avtomobila tako ostane le malo prostora za domisiljijo. Audijevim



PLEMENSKI PETELINČEK ZA VOLKSWAGNOV KURNIK

je s pomočjo slovenskega Italijana Bertoneja zanesljivo uspelo kmaj 3,5 metra dolgo avto zastaviti tako, da na zunaj sploh ni videti majhen, pri čemer gre glavna zasluga velikima vetrni in zadnjim šipom.

Še manj je, glede na pičlo zunanjajo dolžino, mali audi majhen znotraj. Notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala znaša dobrih 170 centimetrov, kar ustreza sodobnim avtomobilom srednjega razreda. Tudi ostale notranje mere so uspešno vsklopjene, da voznik in

prednji sopotnik kljub dolgim nogam nimata občutka, da sedita v majhnem avtomobilu, potniški na zadnji klopi pa majhnost bolj čutijo pri vstopjanju v vozilo kot pa med vožnjom; audi 50 ima namreč le dvoja vrata. Prostor za kolena zadaj zadovoljuje kljub temu, da tovorna ni uporabila sicer pogostega trika s krajšanjem zadnje klopi, ki potnike prisili v pokončnejšo držo v obenem vzbuzja vtič prostornosti za kolena: prednji sedeži in zadnja klop so dolgi 47 cm, kar spet ustreza poprečju srednjega razreda.

Obenem s prostorskim „čudežem“, kar zadeva potnike, je v zadku ostal še prostor za 257 litrov prtljage, ki se pri podrti zadnji klopi razbohoti na 637

besede nedvomno tudi namen, da spomladi enaka karoserija nastopi kot VW z nevejno opremo. Tla audija 50 so v obeh različicah povsem prekrita s preogrami iz tkanine, s tem da je tkanina v „GL“ bogatjeja kot v „LS“.

V tkanino so oblečeni tudi ležalni sedeži, ki so oblažinjeni tako, da so udobni in da se dobro oprimejo telesa.

Na armaturni plošči imata glavno besedo dva velika okrogla instrumenta, med njima pa manjša merilnika goriva in temperature motorja. Medtem ko ima „LS“ za drugi instrument uro, v kateri so združene tudi vse kontrole lučke, je pri „GL“ namesto ure merilnik vrtljajev. Instrumenti so pokriti s skupnim steklim pod takimi kotom, da izključuje vse odbleške.

S štirimi ročicami voznik – ne da bi odmaknil roke od volana – ravna utripalke in žaromete (levo od volana) in dvostopenjske brisalnice z električno črpalko za pranje šipe ter signal za nevarnost. Vklapljični utripalci z ročico ob volanu, je novost, ki v nevarnosti verižnih trčenj lahko prihrani dragocene sekunde.

Oprema obeh različic, „LS“ in „GL“, je popolna in uspešna tudi na oko, tako da tudi cenjeji „LS“ nikakor ne vzbuja cenenega videza. Vidne in nevidne razlike v prid dražjega „GL“ pa so tele:



denarjem prihranjenim pri nakupu navadnega bencina.

Dokaj velik je spisek opreme za doplačilo, ki velja za obe različici, žal je vmes tudi ogrevanje zadnje šipe, ki je pri majhnih avtomobilih še bolj potrebno kot pri velikih, saj se stekla pri malenkem hitreje zarosejo.

Nekaj stvari je, ki jih na prvi preskusni vožnji ni bilo moč preskusiti: to so predvsem naprave za ogrevanje – avto smo vozili na vroči Sardiniji – in skoraj zanesljiva umazanja na zadnji šipi, ki si jo avtomobili s prisekačnim zadkom običajno naberejo v slabem vremenu. Take in druge podrobnosti pa pokazal šele na tančen test avtomobila.

Poča pa gre takojšnja graja premajhnim senčnikom nad vetrovno šipo, ki jih tudi ni moč pomakniti vstran in navadnemu, tankemu obroču volana na katerem se roke kmalu spotijo.

Poskočna motorja

Štiri valji s 1093-kubiki gibne prostornime, ki so doblji prostor prečno, nekoliko pred prednjo premo, so svojo premiero doživeli že letosajoči pomlad v VW sciroccu in golfu in sodijo med najsdobnejše grajene motore. Odmična gred v glavi, ki jo žene zobati jermen, odpira ventile natančno tudi pri visokih vrtljajih. Za dober potek zgorjanja skrbila tako imenovana „prečnotočna“ zasnov: sesalni kanali so na drugi strani bloka kot izpušni.

Ker motor „GL“ vozi na dražji „super“ imam tudi že serijsko ključavnico na pokrovu posode za gorivo, medtem ko si jo bo moral lastnik „LS“ dokupiti – z

je ta skreganost pri majhnih motorjih bolj navidezna. Saj 72-milimetrski gib batov ni tako dolg, da bi pri visokih vrtljajih srednje hitrosti batov zahajale v nevarne vode.

Miniaturna gradnja motorjev za majhne avtomobile se rada mečuje pri popravilih in vzdrževanju. Pri audijsu 50 so poskrbeli, da je menjalnik z diferencialom močnosti brez demontaže motorja in da so nekateri pomembni deli zlahka dosegljivi: tako je na primer razdelilnik vžiga naslagen kar na odmično gred in povsem na vrhu motorja. Toda svečki ni moč odviti, če prej ne snmete z uplinjača filter za zrak.

Audi 50 ima, kot vsi VW, centralno vtičnico za elektronsko diagnozo.

Medtem, ko je audi 50 LS dobil nespremenjen motor golfa in scirocca, so ga za „GL“ z večjo kompresijo in drobnimi opravili okoli polnjenja in praznjenja valjev sredili s 50 na 60 KM.

Z enim in drugim motorjem je lahak in aerodinamičen avto veselo poskočen in tovorna „LS“ obeta pospeške z mesta do 80 km na uro v 9,6 sekunde, na 100 km na uro v 15,4 sekunde in največjo hitrost 142 km na uro; močnejša „GL“ pa naj bi enake hitrosti dosegel v 9,0 in 13,5 sekunde in peljal najhitrejše pri 152 km na uro.

Prav posebej naj bi se inženirji trudili s porabo goriva na pretežajo s podatki: audi 50 LS naj bi pri enakomerni hitrosti 100 km/h po ravnem porabil samo 6,3 litra navadnega bencina na 100 km, „50 GL“ pa celo samo 6 litrov, vendar goriva super-

litrov do spodnjega roba okna. Pri tem pa gre za tovorniške podatke in uporabna prostornina, merjena s kockami ali kovčki bo, zaradi v prtičniku segajočih vzmetnih nog, ustrezeno manjša. Ob karoseriji velja omeniti še tole: maleček, ki kazalec na tehtnici načenje na komaj 685 kilogramov, ne zbuja vtiča šibke gradnje in ob poskusnih trčenjih je dokazal, da povsem zadovoljuje vse evropske varnostne zahteve.

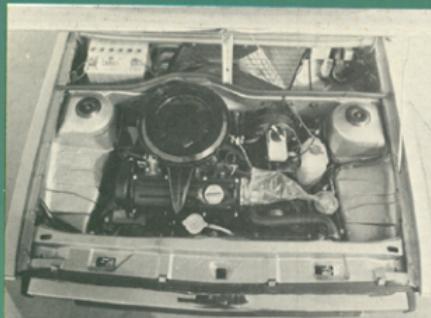
Tudi kar zadeva notranjo opremo, je audi 50 avto srednjega razreda, pri čemer ima nekaj

pasaste gume z jeklenim pasom namesto tekstilnega,omejevalnik zavorne moči na zadnjih kolesih glede na obtežbo zadnje preme, bočne okrasne letve s plastično oblogo, gumijaste zaščitne letve na odobjačih, okrasne letve na notranjih stranskih oblogah, vizgalnik za cigarete in že omenjenega boljša preproga ter merilnik vrtljajev.

Ker motor „GL“ vozi na dražji „super“ imam tudi že serijsko ključavnico na pokrovu posode za gorivo, medtem ko si jo bo moral lastnik „LS“ dokupiti – z



Razkošje: veliki instrumenti, tekstilne preproge, udobni ležalni sedeži, zač tanek in gladek obroč volana. Pri cenejšem „LS“ je namesto merilnika vrtljavjev ura.



Zapolnjen nos: lahek dostop do razdelilnika in težak do svečk, ki so pri roki šele potem, ko snemate filter za zrak.



Prtljažnik: po tovarniških podatkih 257 litrov in pri podrti zadnjem klopi 837 litrov do spodnjega roba oken; dv伊na vrata na teleskopskih opornikih in notranji pokrov prtljažnika, ki na prvih vožnjah ni rotopal,

Številki, ki jih omenja tovarna, seveda nismo mogli preveriti. Skoraj gotovo pa je da se „LS“ pri nas ne bo zadovoljil z navadnim bencinom. Volkswagen zahteva za enak motor, ki poganja VW gol, 90 oktanski bencin, kar je ravno preveč za naših 86 do 88 oktanov.

Na audijskem oziroum volkswagenovem motorju – kakor ga pač vzamete – je še nekaj tehničkih podrobnosti, ki jih bomo podrobnejše opisali po natančnem testu audijsa 50.

Uglašeno podvozje

Prednja kolesa optra na vzmetne noge, in preprosta enojna prečna vodila, ki jim pomaga prečni stabilizator, so že pogost način zaslove prednje preme. Tudi audi 50 ima pri audiju in VW zdaj že običajen negativni kretni polmer prednjih koles, ki sam od sebe „popravlja“ zaraščanje zaradi neenakomernega prijemanja koles.

Novost je zadnja prema, s kolesi na vdolžnih vodilih, ki sta med seboj povezani s prečnim nosilcem. V bistvu je to še vedno neke vrste toga prema, vendar ne povsem. Vezni prečni nosilec, ki ima „U“ presek jo namreč elastičen in ima predvsem vlogo prečne stabilizatorja.

Kakorkoli že: važno je uglašitev podvozja na cesti v tej nič kaj ocitati. Na raznovrstnih sandinskih cestah smo zlahka preskulili vse vozne lastnosti audijskega malčka in se pri tem nadvise zabevali. Avto v ostrih, hitro voženih ovinkih z nosom nekoliko sili nazven in zahteva dodajanje volana, kar je tudi za podporočenega voznika vsekakor najbolj zdrava lastnost. Obenem avto tudi ravno prav reagira na nenadno odvzemljeno pline: zadek se ravno toliko razbremeni, da postane vozilo neutralno, kar je na volunu čutiti kot olajšanje in konec zahteve po dodajjanju volana. Povrh tega je vojen izjemno lahkon, natančen in s 3,7 zavrtijala dovolj neposreden, tako da je tudi zaradi tega svajanje skozi ovinko pravo igračanje. Nič drugače ni pri velikih hitrostih na ravnem, ko avto brezhibno drži smer.

Nič manj pomembno ni, da audi 50 svojih zdravih voznih lastnosti ne placiuje s slabšim udobjem. Vzmeti imajo zelo dolg gib – podobno kot mnogi francoski avtomobili – in za dolge neravnine se karoserija komajda zmeni, na kratkih močnih sunkih pa vzmeti otrdijo, vendar ne do nepriravnosti. S tako uglašitvijo podvozja se karoserija v ovinkih tudi razmeroma malo nagiba in vsa tri kolesa tudi pri izjemno ostri vožnji vedno obdržijo stik s cesto.

S podvozjem so audijski inženjerji ubili več muh na mahu: konstrukcija je namreč razmeroma preprosta in ponori, obenem zavzame tudi malo prostora, tako da je pred zadnjo premo pod zadnjim sedežem na varenem mestu dovolj prostora za 36 litrov goriva, pod prtižašnikom pa za rezervoarno kolo.

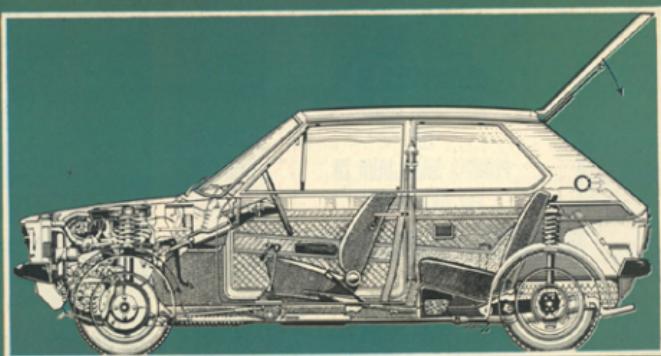
Na pogled drobne gume 135 SR 13 sodijojo pri lahketem in natančnem volanu, držanju smeri in se manj kot široke gume negotajo k aquaplilingu.

Ne gre porabititi zelo dobrih zavor, ki zlahka zaustavijo vozilo, ne da bi zahtevalo močan pritisk na pedal,

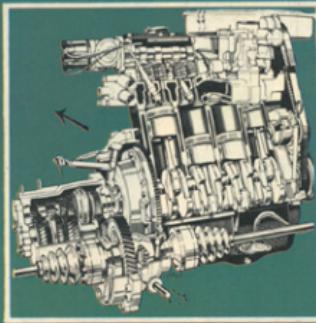


Tovarna klubu temu nudi za doplačilo servisočačevalnik zavorne moči, verjetno bolj za primer, ko je avto polno načoljen. Na prvi preskusi vožnji, ko smo vozili v parih in brez pritiljeja pa ogajačevalnika nismo pogrešali.

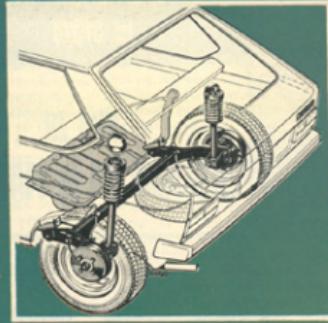
Avtomobilna ne glede po kosih, temveč kot celoto in najnovejši evropski mali avto je kot tak zelo dobro uglašen, saj je pozen prihod po drugi



Lov na centimetre: motor prečno, povsem spredaj; podvozje na vzmetsnih nogah; nazaj pomaknjena zadnja prema, ki dopušča prostor za gorivo pod zadnjo klopoj; zložljiva zadnja klop in dvizna vrata na prileganem zadku.



Motor z menjalnikom in diferencialom: sodobna zgradba z odmično gredjo v glavi, odmična gred neposredno vrti razdelilnik, zobati jermen za pogon odmične gredi pa poganja tudi vodno črpalko. Cel pogonski agregat je grajen tako, da zavzame čim-manj prostora.



Nova zadnja prema: kolesa na vzdolžnih vodilih, med seboj povezani z elastičnim prečnim nosilcem, ki deluje kot prečni stabilizator.
Koroserija: dvoja vrata, dvizna vrata v prtljažnik, prisepkan zadek. Pri podrobnosti je imel prste Bertone.



bil bil pet centimetrov daljši, in bi imel zato pet centimetrov daljšo medenos razdaljo in pet centimetrov več prostora za kolena?

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: stranski — stranski — vratni — nameščen predno — prednji pogon
— cilindri in gib: 99x72 mm — gibna prostornina: 1083 kubikov — kompresija: 8,0:1 (9,3:1) — največja moč: 50 KM/DIN pri 5500 vrtljajih v minutah (60 KM/DIN pri 6000 vrtljajih v minutah) — maksimalni navor: 7,7 kpm/DIN pri 3500 vrtljajih v minutah (8,5 kpm/DIN pri 3500 vrtljajih v

minuti) — ročična gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi — zunanji jermen — nameščen predno — zunanji solens — vodno črpalka — s črpalko in termostatskim vklipom. Ventilator s termostatskim vklipom.

Prenos moći: motor spredaj pogaja prednji kolesa z esencialnim razdelilnikom in sistemom skupinsko-sinhronizirani menjalnik v istem obliku z diferencialom — prestevnična ročica na tleh — plastična 4 i 2 J 13 — peskaste gume: 135 SR 13 — teksline pas (GT, jelekse pas).

Vozilo: limuzina za 5 oseb — dvizna vrata — dvizna vrata na zadku — samonosna karoserija — prednji kolesa na posamičnih obesah: enojno prečna vodila, vzmetsne noge, prednji taborniki — zadnji kolesa na vzdolžnih vodilih, rezana z prečnim nosilcem, nosilcev ima vlogo stabilizatorja,

vzmetsne noge — spredaj kolunne, zadaj taborniste zavzemne, difuzorji dvokrovja na zadnjih koledarjih, zadnji koledarji na zadnjih kolesih, ročica med sededi — volan na zavetoj levi.

Mere in teže: dolžina: 3,496 m (3,516 m) — širina: 1,568 m — višina: 1,492 m (1,502 m) — teža: 880 kg — maksimalna nadzadna: 2,555 kg — teža spredaj vozila: 585 kg — dovoljena obtežitev: 415 kg — petljaznik: 257 litrov — področje zadnjo klopoj: 637 litrov.

Zmožljivosti: največja hitrost: 142 km na uro (152 km/h), novinarski podatek — poprsked od 0 do 100 km na uro 15,4 sek (13,5 sek) — do 100 km na uro: normalna 10,0 do DIN 7,3 litera novinarskega (7,3 litera super) benzina na 100 km.