

Audi 60, letnik 1972

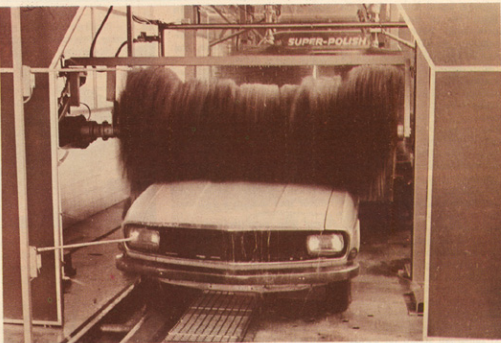
Če dvesto nog na plin pritiska ...

Veleli so mi, naj ga preizkusim in jaz sem jih poslušal, saj je šlo za audi, to pa je latinski velelnik, ki v prevodu pomeni: „Poslušaj!“ Jasneje povedano: našim testnim in super testnim štirikolesnikom se je za nekaj časa pridružil še rabljen audi 60, ki mu naj bi pretipali obisti, kot nam to veleva poklicna zavest. Za začetek pa najprej malo zgodovine.

Prvi volkswagen s prednjim pogonom

Strojni inženir August Horch je svojo avtomobilsko tovarno ustanovil že leta 1899, ko se je kot nadebuden konstruktor skregal s Karlom Benzom. Ta je namreč trdil, da je vožnja z avtomobilom z več kot 25 km na uro navadna norost, Horch, ki je bil pri njem v službi, pa se s tem ni hotel sprizniti in je ustanovil lastno tvrdko.

Z merjačimi uspehi in neuspehi, tako pri tehniških konstrukcijah kot v sodelovanju na dirkah, ki so Horcha zelo navdušile, je tvrdka preživela desetletje, nato pa so prav dirke, v katere je ustanovitelj tovarne vložil preveč denarja, pričakovanih uspehov pa ni bilo, razjezile delničarje. Horch, ki se je skragal z njimi, je moral iz tovarne. Užaljani konstruktor je takoj ustanovil novo tvrdko, čeprav so mu prepovedali uporabljati lastni priimek kot ime nove tvrdke. Ko se je o tem pogovarjal s svojim sodelavcem, je bil poleg tudi njegov sin, dijak, ki je bil poln naguljenih latinskih besed. In prav ta je predlagal, naj nemško besedo Horch prevedejo v latinščino. Tako se je rodil „audi“, ki pa je 1928. leta po seriji zmag na dirkah in uspešni prodaji izgubil tehniško in finančno neodvisnost — kupil ga je DKW, katerega ustanovitelj je poleg Audija odkupil tudi večino delnic starega Horcha in Vandererja — tako je nastal avtomobilski koncern Auto Union, ki je prebro-



dil vse težave, vključno drugo svetovno vojno. Po vojni so v tovarni delali dvotaktne DKW, vse do leta 1965, ko so najmočnejši dvotaktni model F 102 zamenjali s štiriktaktnim audijem. Tovarna je med tem prešla v roke Volkswagnovega koncerna, zato smo v mednarodno tudi zapisali, da je bil audi prvi volkswagen s prednjim pogonom.

Rojstvo modela „60“

Pri rojstvu audija 60 je sodelovalo veliko babic, toda pregovor „mnogo babic, kilav otrok“, se ni potrdil. Lastnik Auto Uniona, Volkswagen, je dal denar za velikoserijski proizvodnjo, DKW je prispeval podvozje in karoserijo in ker se je takrat na veliko govorilo, da se bodo nemški avtomobilski velikani združili, je svoj lonček pristavil tudi Deimler Benz in audija poganja motor, ki je nastal v Mercedesovih konstrukcijskih birojih.

Spomladi 1968. leta je bil audi 60 nared za premiero in pokazalo se je, da se „babice“ niso uštele, kajti prodajali so ga za med in v tovarni v Ingolstadt so morali celo prenehati s proizvodnjo hroščev za matično tovarno Volkswagen, da so zadovoljili potrebe tržišča (takrat so celo v Nemčiji kupci po nekaj mesecev čakali na audij). V čem je bila skrivnost poslovnega uspeha? Prav v posrečnem kombiniranju izredno prostorne karoserije umirjenih, toda kljub temu lepih oblik, ki ni našarjena z nepotrebnimi modnimi dodatki in solidnega podvozja, ki omogoča udobno vožnjo, čeprav so sedeži kar precej trdi, ter motorja, ki ni preveč požrešen, hkrati pa je dovolj trpežen in primerno poskočen. Tisto leto so namreč tovarne povečevale število modelov, varčevale pa so tako, da so v majhne karoserije vgrajevale motorje večjih modelov; toda Audi se je odločil za drugo pot. V prostorno karoserijo, pri kateri so nekoliko skoparili z

opremo (tudi gume so bile navadne diagonalne), so vgradili zelo zaždušen 1500-kubični motor, ki je v nemški izvedenki zmožal le 55 KM, za izvoz pa je isti motor razvijal 10 KM več. Tudi cena audija 60 je bila primerna in konkurenčna, saj je audi takrat stal manj kot navadna VW 1600. In kdor je kupil audija, mu ni bilo žal, kajti dobil je dober avto srednjega razreda, za denar, ki bi ga sicer moral odšteti za boljše avtomobil nižjega razreda.

Devetdeset tisočakov za 46 tisočakov

Takoj na začetku naj zapišemo, da staro ni novo in da smo imeli v rokah audi 60, v katerem se je za volanec zamenjal že več kot dvesto voznikov. Audi jim je poslušno služil kot rent-a-car, dokler se pri Kompasu niso odločili, da je dobrih 90 000 kilometrov (točneje 91 406) dovolj in so ga sklenili prodati. Kdor ga bo kupil (ali pa ga je že

V pralnico „Autotehne“ v Šiški smo šli preizkusit tesnost vrat in oken audija 60. Zapeljali smo ga skozi novo avtomatično pralnico, kjer so ga polili curki vode pod pritiskom, lak pa so otrle krtače. Ko je bil avto opran, smo ugotovili, da bi lak potreboval tudi drugi del Kleindienstove pralnice, tako imenovani „super-polish“, postopek, pri katerem na karoserijo nanesejo tudi zaščitni vosek in lak spolirajo.

Za kljuge in ključavnice smo že zapisali: odlično, ne pa tudi za lak, ki je bil na okrušenih mestih „zapacan“ samo s čopičem.

Napise „audi 60“ iz pločevine so vneti „zbiralci“ v treh letih odmontirali. Isto je doletelo tudi kroge Auto Uniona na okrasni maski.

Motor, ki nas ni razočaral, in tudi vas ne bo, saj naj bi bila njegova najkrajša življenjska

doba več kot 100 000 km. V testnem avtu je bil po dolgih kilometrih suh, brez oljnih madežev.

odpeljal izpod šotora Slovenija avto), bo za avto in 90 000 prevoženih kilometrov odšel natanko 45 920 dinarjev, zraven pa naj pršteje še stroške za registracijo in zavarovanje, ki sta avtu že potekla in smo ga tudi mi morali voziti kar s papirnati preizkusnimi tablicami.

Kot rent-a-car je audi služil tri leta (prvič je bil registriran spomladi leta 1972) in zob časa se mu pozna prav tako kot številni kilometri, še najbolj pa se vidi, da se je za volanom zamenjalo veliko število voznikov z najrazličnejšimi navadami, lastnikov, ki ga očitno niso božali in razvajali.

Če pogledamo v dnevnik, kjer so zapisana popravila in ostala vzdrževalna dela, vidimo, da so poleg rednih servisov (malih in velikih), pri katerih je bilo treba nekajkrat menjati svečke in platinice, morali enkrat klepati vrata in zamenjati steklo ter utripalko; neroden voznik, ki ni znal prestavljati, je uničil sinhron prve prestave, tako da so ga morali menjati; popustilo je oljno tesnilo na menjalniku; trikrat so menjali zavorne ploščice prednjih, kolutnih zavor, enkrat pa zavorne čeljusti na zadnjih kolesih; odpovedala je črpalka za gorivo in enkrat se je strgal klinasti jermen alternatorja. Največje popravilo je bilo na glavi motorja, kjer je bilo poleg ostalega treba pregledati dročnike in zamenjati verigo, ki poganja odmično gred (Kompas je za to popravilo odšel pri Autocommercu 5300 dinarjev). Ker je avto očitno kar precej vozil po slabih cestah, je bilo celo podvozje dvakrat na pregledu, posebej še enkrat pa prednja prema. Za nameček so morali popraviti še polomljen sedež.

Toliko o vzdrževanju avtomobila, ko je bil še v sposojevalnici. Ko smo ga dobili mi, smo ga prav tako zapeljali v delavnico, da so mu mehaniki na hitro pregledali drobce. Ne da bi bili sami pretirano redovedni,

toda ustreči je treba bralcem in morebitnim kupcem rabljenih audijev in podobnih avtomobilov, ki morda ne vedo, kaj kupijo za svoj denar.

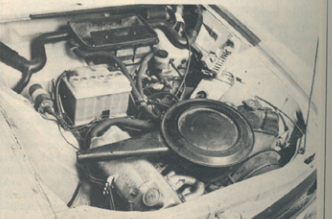
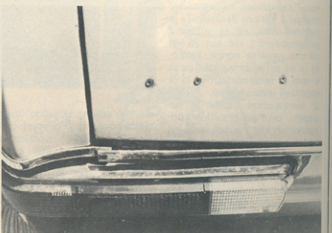
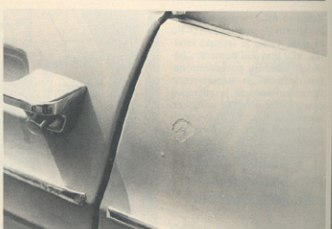
K ceni, ki smo jo zapisali, bi bilo treba pršeti ceno za nastavitve oziroma popravilo uplinjača (startne avtomatike!), kajti motor je zalivalo. Vžgal je namreč na prvi zasuk ključa, če pa se je tedaj zataknilo, so bile svečke že tako mokre od benzina, da je bilo treba kar lep čas počakati, preden se je dalo motor spet obuditi k življenju.

Zato smo avto dvakrat potiskali, enkrat pa celo vlekli z drugim avtomobilom.

Nastaviti bi bilo treba „omehčane“ torzijske vzmeti prednjih koles, kajti avto je nos preveč sramežljivo povešal k tlom, ter zamenjati blažilnike, ki so po več kot 90 000 km že zdavnaj dotrpeli. Tudi homokinetični zgib na desnem prednjem kolesu nam je dal slišati, da bo vsak čas odpovedal pokorščino. To je bil tudi vzrok, da avtomobila nismo mučili z meritvami pospeškov, ker smo se bali, da bi nas zgib pustil na cedilu in bi ostali na cesti.

Lahko pa pohvalimo notranjost avtomobila, ki je bila brezhibno vzdrževana. Lahko bi dejali, da je avto od znotraj vedno ob pravem času občutil pravo roko s sesalnikom in krtačo, kar za lak ne bi mogli trditi, saj je izgubil sijaj, na nekaterih mestih pa ga je načela tudi rja.

Kjer se je lak odkrušil, so ga sicer s čopičem popravili, toda sledovi rje na pragovih in na stikih prednjih blatnikov s karoserijo so bili dobro vidni. Začuda so bili vsi kromirani deli (odbijalci in okrasne letve) taki kot novi, zato pa so avto neznani zbiralci, ki oprezajo na nezavarovanih parkirnih prostorih, olajšali za vse napise „audi 60“ in štiri prekrizane kroge, tovarniški znak Auto Uniona na okrasni maski.



Vsa čast Volkswagnovemu kromu! Na odbijačih in okrasnih letvah nismo našli niti za noht rje.

Audi 60 še vedno sodi med prostorne in udobne avtomobile, čeprav so napredaj samo še rabljeni. Tovarna je namreč nekoč svoj najmanjši audi že opustila in ga ne dela več, vrzel pa je pred tremi leti zapolnil novi audi 80.



„Starost“ in številni vozniki so se sicer trudili, da bi okrnili kakovost izdelave ali kakor temu radi pravimo „finiš“, toda uspelo jim ni. Vrata so se zapirala kot pri novem avtomobilu in vse kljuke in ključke so se odpirale in zapirale z lahkoto, isto lahko rečemo za gume in ročice na armaturni plošči. Le kijučavnica prtljažnika se je nekoliko zatikala, kar smo pripisali novešim voznikom, ki so si avtomobil sposodili.

Tudi tesnila oken in vrat so držala vodo, le sopotniku je na avto cesti, ko smo z veliko hitrostjo zapeljali na lužo, zmočilo noge in je bentil, da je bilo kaj, vendar skrivnosti, od kod je prišla luža v avto, nismo mogli odkriti.

Zvesto in delovno rce

Motor, ki mu prav gotovo nismo priznawali, je opravičil sloves trpežnosti, saj po toliko prevoženih kilometrih ni kazal sledov utrujenosti. Če odstojemo sitnosti z uplinjačem, lahko trdimo, da se bo vrtel še krepko število kilometrov. Tekel je umirjeno in je brez zaleptavanja dosegal visoke vrtljaje. Tudi posprežen ni bil pretirano (glede na test novega audi 60), ne pri gorivu ne pri olju. Povprečna poraba bencina je bila taka, kot smo jo namerili takrat — 10,3 litra na 100 km, po dva tisoč kilometrov pa je bilo enkrat treba doliti olje (en liter), kar tudi ni preveč za tolikšne kilometre. Ko smo pred sedmimi leti testirali audi 60, smo na merili 142,6 km na uro kot najvišjo hitrost, pri „utrujenem“ audi 60 pa je bila hitrost za bori 3,6 km na uro manjša.

Zato bomo v tabeli z meritvami pri pospeških vpisali kar čase, ki veljajo za nov avtomobil, kajti razlike bi ne bile večje kot pol desetinke sekunde. Edina

zamera motorju — oziroma tistim, ki so ga vzdrževali — je, da je zaradi izbrbljenih gumijastih blokov na pritrilnih mestih preveč nihal sem in tja, tako da je izpušna cev večins udarila ob karoserijo, kar ni prijetno poslušati.

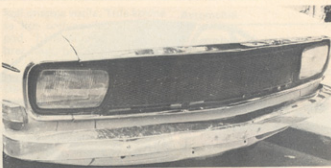
Za tiste, ki naše revije še ne berejo dolgo, na kratko, kar smo v testu tega avtomobila že zapisali. Dobro se drži ceste in je zelo udoben na gladkem asfaltu, nekoliko slabše se boste počutili na razdrapanem makadamu. Smer odlično drži in bočnega vetra skoraj ne občuti, le v ovinkih je slabši od bratrancev drugih znamk, ker ima motor nameščen pred prednjo premo in je zato spredaj preveč obtežen, kar pomeni, da mu nos rad beži iz ovinka in je treba zato dodajati volan bolj kot pri avtomobilih, ki imajo motor nad prednjo premo ali celo za njo. Ostra vožnja skozi ovinke zahteva tudi precej sukarnja — volan je namreč dokaj posreden. Vsekakor pa pripravocno radialne gume, če boste kupovali rabljeno vozilo, ki ga boste morali preobuti, še zlasti, če ste radi hitri in nočete, da bi vas v ovinkih zanašalo. Kdor se boji dolžine in širine avtomobila, naj se ne ustraši, saj je pri audi 60 vidljivost na vse konce odlična in se bo avta hitro privadi, čeprav je bil morda doseg le za fickivom volanom.

Pa dober nakup in bodite izbirični, če kupujete rabljen avtomobil, četudi se vam zdi, da ste mogoče preveč stani. Previdnost pri tem ni nikoli odveč!



Naše meritve

NAJVEČJA HITROST: 142,6 km NA URO (rabljen): 139 km NA URO)
KILOMETER BREZ ZALETA: 37,1 SEK — hitrost v zadnjih petih metrih 122 km NA URO.



Tehniški podatki

Motor: štirivaljni, štirikotni, vrsta vrtilna in gibl 80 x 74,4 mm glavnice prostornost 1436 kubikov kompresija 9:1 — največja moč 65 KM (DIN) pri 5000 vrt/min — največja točka 11,5 km/h (DIN) pri 3000 vrt/min — ročica spred v petih letjih — stranska odprtina spred (vratja) — vnaša ventila — lahkeje volano s enpaklo, termoplastična in mehanska rotirajočima — nastave pod pritiskom — padalca in ročajev volan — 35 PDS15 — mehanika, držalja za gorivo — akumulator 12 voltov, 45 amperskih ur — alternator 450 vatov.
Prenos: mečji — motor spredaj — pogon spredaj — valva enokoturna sklopka štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica pri volanu — prestava razmerja 3,4; 1,844; 1,32; 0,996; vzvrat na 3,1 — diferencial s špiralnim ozobljenjem, prestavno razmerje 4,111.
Kolesa: platišča 5 1/2 J x 13 — gume 3,15/15-13
Voz in obseje: limuzina za pet oseb — dvoje vrat — samonajna karoserija s pomožnim okvirjem — spredaj posamične obseje, prednja volila, vzvojnje

vmeti, predni stabilizator, teleskopski blatniki — zadaj toga prena, vzvojnje metali, vzdolžna letvica, Pantherdov drog, teleskopski blatniki.

Zavore: spredaj kolatne — zadaj bobnaste (servo za doplačilo) — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedelca.

Volan: prenos z zobato letvijo — rajd ni krog 10,9 m.

Oprema: brisalnice na dve hitrosti — luči za vzvratno vožnjo — osvetljen prtljažnik (izvedenka s 2 ledalnimi senozdi).

Merje in teže: dolžina 4,38 m — širina 1,63 m — višina 1,49 m — medosna razdalja 2,49 m — kolotek: spredaj 1,34 m, zadaj 1,325 m — prostornina prtljažnika 600 litrov — najmanjša razdalja od tal 0,9 m — teža praznega vozila 945 kg — dovoljena skupna teža za 1295 kg.

Vozdržavanje: posoda za gorivo 58 litrov — karier 4 litre — menjalva olja na 10.000 km — mazalki podvoznje nima — hladilni sistem 9,5 litra.

Zmogljivost: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrt/min 26 km na uro — največja hitrost 144 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro 16,2 sek (tovarna) — norma poraba goriva po DIN 8,7/100 km.

POSPEŠKI:

0—40 km na uro: 3,0 sek
0—60 km na uro: 5,4 sek
0—80 km na uro: 11,3 sek
0—100 km na uro: 16,5 sek
0—120 km na uro: 27,1 sek

PORABA GORIVA: NAJMANJ 8,2 LITRA na 100 km, največ 12,4 LITRA NA 100 km, na avto cesti (povprečna hitrost 130 km na uro) 11,9 LITRA na 100 km — po mestu od 11,1 do 13,2 LITRA na 100 km — poprečna poraba na testu 10,3 LITRA NA 100 km.