



test

Audi ni samo avto, ampak tudi latinski velekniz: Poslušaj! Se reče: kadar je Cezar zakričal: »Audi!« so ga vsi poslušali.

Napredek tisočletij je, da je danes lahko vsak cesar v svojem audiju. Kar ukaže, avto posluša, uboga. Pri testu smo se namreč prepričali, da je audi 60 zelo poslušen. Uboga na prvi vžig, podvozje dobrohotno popravlja voznikove napake, vozilo je udobno, motor varčen in skromen. Seveda ne bomo za uvod izklepetali tudi vseh napak, ki jih ima audi 60 — kdo bi bral potem test do konca?

Kakorkoli že — po najboljših močeh smo se potrudili, da bi ugotovili na 2500 km dolgem potovanju po avtomobilskih in tudi gorskih cestah, pri vožnji skozi gnezda in velemesta, pa s štoparico in drugimi merilnimi napravami na odprti ploščadi, koliko je vreden najcenejši audi. To se nam je zdelo še posebej pomembno, ker je audi 60 po velikosti in tudi po moči trdno zasidran v srednjem razredu, po ceni pa lahko tekmuje z marsikaterim vozilom iz najvišjega oddelka malih avtomobilov.

Pri tem nas je prav tisti trenutek, ko smo dobili audi 60 za test, presenetila

vest, da »60« ni več najnovejši med vsemi audiji, kot smo pričakovali in da je poslej samo še najcenejši. Tovarna »Auto-Unions«, ki zadnji dve leti iz pomladi v jesen množi zalego audijev, prav takrat predstavila novi, bolj bogato opremljeni audi 60 L. In ta se nam zdi »več avta za moj denar«, kot nekoliko suhi audi 60.

Očuvati kupcu ugled

Ko so letošnje pomladi predstavili novi audi 60, je bilo vsem očito, da gre za »šparovni model. Tovarna se je odločila varčevati pri opremlitvi, gibni prostornini motorja in pri gumah. V nasprotju s tešnjo večino tovornjakov, ki letos druga za drugo razširjajo svoj proizvodni program s tem, da v male karoserije vgrajujejo motorje svojih večjih avtomobilov, je »Auto-Unions« segel nazaj, igral na karto varčevanja. Tako so audiju 60, ki ga prodajajo samo v Nemčiji, zelo zadušili 1,5-litrski motor, da zmore le 55 KM — to je zato, da ne preseže meje pri obveznem zavarovanju, in voznik audiju 60 plača precej manjšo premijo, kot če se odloči za večji audi 72.

O tem, da gre za »šparno zmanjševanje moči«, je očitno dokaz »vzročni« audi 60

(tega smo tudi preskušali), ki z enako prostornim motorjem zmore kar 10 KM več. Audi 60 je veliko manj oskubljen, kot bi pričakovali po ceni. Še posebej, ker tovarna ni želela prizadeti ugleda kupcu, ki se je odločil za njeno najmanjše vozilo. Varčevala je le pri stvarih, ki se ne vidi, da se na zunaj audi 60 komaj kaj razlikuje od svojega večjega brata,

Prav tega, neposrednega naslednika DKW F 102, smo preskušali še lani, v sedmi številki »Avias«, takrat, ko smo tudi vozili močnejši audi 80. Pet števil kasneje smo natančno preskušili še audi super 90; zato bomo v tem testu nekatere stvari, žal, pogreli. Bojimo se, da bi bralci, ki ne poznajo omenjenih naših testov, zvedeli premalo, če bi audi 60 opisovali le tako, da bi ga primerjali z večjimi brati.

Najprej nekoliko zgodovine o tem nemškem avtomobilu! Naj razložimo podnaslov, da je audi edini volkswagen s prednjim pogonom. Za nekaj let je namreč »Volkswagenwerk« lastnik tovarne »Auto-Unions«. Ob rojstvu audija je sodeloval tudi »Daimler Benz«, saj se je takrat govorilo, da se bodo vse tri tovarne združile v veliki koncern. In je dal audiju vsakdo nekaj na pot: od DKW je dobil podvozje

In karoserijo, od Mercedesa srednjetačni motor, od VW pa denar za veliko serijo.

Bencin po narodnosti

Danes audijski motor seveda ni več takšna novost, kot je bila takrat, ko so ga prvokrat predstavili. Ime srednjetačni motor, ki inženirju pove, da gre za posebno vrsto motorja z notranjim izogrevanjem, nekje na sredi med navadnim, nizkotlačnim (Ottovim) motorjem in dizlom, ki ima zelo visoko kompresijo. Danes »srednjetačni«
celo že laiku nekaj pomeni. Vnetljiva mešanica se v tem motorju tako močno svrti, da ne morejo nastajati žarišča prežgodnjih eksplozij; zato je prvotni audijski motor z 72 KM imel nenavadno visoko kompresijo — 11,2:1.

V letih od prvega audijskega motorja je uspelo »srednjetačnosti«
zelo izpopolniti in kultivirati. Danes izdelujejo štiri različne motorje, ki se od »super 90a«
do »60a«
razlikujejo za 300 kubikov in 35 KM. Motorjema audijski 60 in 72 so znižali kompresijo na 9,1:1, da sta zadovoljna z navadnim gorivom. In prepričali smo se, da motor audijski 60 ne kienka, tudi ko ga žene jugoslovanski navadni bencin. Tuji strokovnjaki, ki so ocenjevali prve audijske 60, so drugače napovedovali: »Za vožnjo v deželah, kjer je kvaliteta goriva nekoliko slabša, priporočamo gorivo super.«

Novi motor audijski 60 je tudi prekal naše besede, ko smo lani takole opisovali srednjetačni motor: »Polžasto zaviti sesalni kanali začnejo pri več kot 5000 vrtljajih v minuti delovati zaviralno in je zato za audijski motor nesmiselno, da bi se vrtil zelo hitro.«

Audi 60 smo namreč vozili drugače, kot bi pričakovali po tehničnih podatkih, ki pripovedujejo, da doseže največjo moč pri 5000 vrtljajih v minuti. Najbolje je pospeševal, če smo prestavljali iz prve v drugo pri 45 km na uro, iz druge v tretjo pri 75 in iz tretje v četrto pri 115 km na uro. Pa smo si iz prestavnih razmerij izračunali, da smo motor gnali v nižji prestavi do 6.000 vrtljajev v minuti.

Deset konjev več »izvoznega«
audijski 60 pa prinaša s seboj, žal, nekoliko manjšo prožnost motorja. V četrto prestavi je slabo prenesel, če smo vozili počasneje kot 45 km na uro — sploh smo pogostejše prestavljali, kot smo bili vajeni pri prejšnjih audijskih.

Nimam dovolj denarja, da bi varčeval

Če voznik prestavlja tako, kot smo zapisali, pri tem pa izkorišča dobro lego avtomobila na cesti, audi 60 ni pohleven avto. Od 0 do 100 km na uro pospeši v 16,5 sekunde, kar je le dve in pol sekundi slabše kot audi 72. In kilometer brez zaleta je zmogel v 37,1 sekunde, komaj poldrugo

sekundo počasneje kot »72a«. Tudi najvišja hitrost ni od muh: Audi 60 jo sicer doseže bolj počasi; smo ga pa na avtomobilski cesti med Milanom in Torinom primorali do 142 km na uro. Na dolgi poti nam je bilo všeč, ker je do 120 km na uro motor zelo tih. Žal pa nam je bilo, da je tovarna preveč varčevala pri gumah. Navadne gume brez zračnic so se po nekaj urah nagle vožnje po avtomobilski cesti izredno segrele in samo zaradi gum smo morali potovati počasneje, kot je zmogel motor, preneslo podvožje in kot smo želeli. Zato svetujemo vsakomur, ki kupuje audijski 60: doplača naj za pasaste gume, da bo lahko pospeševal vožnjo tako, kot audi 60 zmore. Po naši sodbi bo denar dobro vložil, kajti navadne, prednje pnevmatike se pri audijski zelo hitro obrabijo. Vozilo, ki smo ga po 11.000 prevoženih kilometrih dobili na test, je imelo na prednjih kolesih skoraj povsem obrabljene profile.

S pasastimi gumami bi pri audijski 60, ki nima zelo močnega motorja in zato po-

gonski kolesi manj trpita, lahko pričakovali življenjsko dobo 25.000 km ali celo do 35.000 km, seveda z opombo, da bo voznik vsakih 5.000 kilometrov kolobaril kolesa.

Prednji pogon ni brez napake

Zelo obrabljene gume na prednjih kolesih, so bile tudi krive, da smo na začetku testa mislili, da je tovarna pri audijski 60 »privarčevala«
celo prednji stabilizator; saj je avtu v ovinkih spodnašalo nos, na spolzkem asfaltu pa je nekajkrat prav zavratno zaplesal zadek. Po prvih tridesetih kilometrih vožnje smo kar ob cesti pograbili ključ in dvigalo pa zamenjali prednja in zadnja kolesa. Splašalo se je, nam in audijski.

Tako lahko tudi za audi 60 ponovimo, kar smo zapisali za »72a«
: »Audijsko podvožje je za nemške razmere v tem razredu zelo posrečena združitev naslednjih pihal: dobra lega na cesti, stabilnost, odlično držanje smeri in udobje.«
Poudarjamo:



Dokaz, da niso prazne besede, ko smo zapisali, da smo audi 60 vozili po gorskih cestah in asfaltni džungli velenost. Testni audi 60 pred slavlom zmagal v Parizu (na sosednji strani zgoraj) in pod vzožjem največjih evropskih gor: pod iglo Dru zraven Mont Blanca.

za nemške razmere, cestne namreč. Res, audi je malodane neobčutljiv za bočni veter, odlično drži smer tudi na razbrazdani cesti — tu so na delu očite odlike prednjega pogona. Po tem, kako se drži ceste v ovinkih, pa poznamo nekaj nenemških avtomobilov, kjer se prednji pogon še bolj izkaže.

Kriva je precej neenaka obtežitev prednje in zadnje preme, ker je audijev motor nameščen pred prenjo premo. To slabše razdeli težo, kot če je motor nameščen povprek, kar po Issigonisovem receptu danes posnemajo pri večini novih avtomobilov s prednjim pogonom.

Audi je treba precej siliti v ovinek, kar terja v ostrih zavojih in v mestni vožnji veliko obračanja volana, saj je le-ta zelo posreden. Pri tem je podvožje, kot smo že zapisali, dokaj dobrohotno in popravi tudi grobe voznikove napake. Na spolzki cesti pa raje v ovinkih ne pretiravajte, še posebej, če niste doplačali za pasaste gume!

Boljše pnevmatike priporočamo tudi zato, ker so drsele naše — obrabljene pirelli, ki smo jih dobili za test — na spolzkem asfaltu, pri ostrem zaviranju bolj, kot smo vajeni pri avtomobilih v tem razredu.

Skoda, da so vržli slabi profili gum senco na nadvse odlične zavore, katerih pedal je dovolj mehak, in nismo pogledali ojačevalca zavorne moči, ki ga je mogoče dokupiti. Tudi pri daljših vožnjah po klancih navzdol se zavore niso pregrele. Zelo pri roki se nam je zdela ročica ročne zavore, ki je, podobno kot pri saabiu, nekoliko dvignjena nad tlemi, da jo lažje dosežete.

Ni razočaral, navdušil s ceno

Manj veselja smo imeli z volanom, ki vozniku zelo »esede« v naročje. Obroč je velik, spodaj sploščen. Sicer je za lahko ten, natančen, ko se mu voznik privadi spozna, da ga je treba zelo zavrteti, preden mignejo kolesa.

Mehko teče prestavna ročica pri volanu. Okrogla merilnika na samo lakirani armaturni plošči sta lična in pregledna. Na predale ali mreže za drobno prtljago so pa, kot kaže notranjost, pozabili.

Sedeži so kot v vseh neluksuznih audijih — precej trdi. Tako trde sedeže si lahko tovarna privoščila le zato, ker je vzmetenje in blaženje zelo dobro vsklajeno ter že podvožje prestreza vse večje udarce.

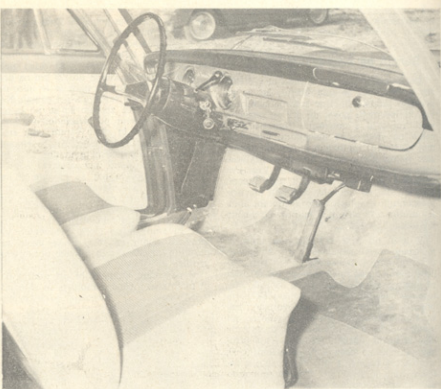
Volan je tako velik, da mora voznik pomakniti prednji sedež precej nazaj in je tako v audiju zadaj, za noge, manj prostora, kot bi pričakovali v sicer dobo izkoriščenem prostoru.

Preskušali smo najcenejši audi z dvoja vrati in motilo nas je, ker je zadnji rob vrat približno naslonjača, in je treba nekaj vaj, kako priti na zadnjo klopo.

Zaradi povedanega se seveda pritožuje le sopotnik; voznik pa hvali velika okna, nizki pas vozila. Saj zelo dobro vidi tudi nazaj in na stran — audi zanesljivo vodi v gostem, velemestnem prometu.

Pa vtis, občutek med vožnjo? Voznik in sopotnik — oboje sta vesela skrbne izdelave — »finiša«, kot pravimo, je na ravni volkswagra.

O odlikah in slabostih audija bomo še pisali, ko bomo vse lastnosti avtomobila razčlenili v tabeli in jih točkovali. Za ko-



Audi 60 je »šparovski« model, zato armaturna plošča ni oblepljena z lesno tapeto, sedeži so trdi, ne dajo se spremeniti v ležalnike. Vse to dobite v različici: audi 60 L — dobrega zračanja brez prepaha pa itak noben audi nima.

Konstruktorji audija 60 so varčevali le pri stvarih, ki se jih ne vidi. Na zunanje se audi 60 razlikuje od večjega brata pravzaprav samo po znaku na repu in po črnih platiščih.



rec tega poročila, bi radi zapisali še tisto, kar se ne da secirati in ocenjevati posebej.

In ko takole tehtamo, ne moremo zapisati drugače: audi 60 nas z ničemer ni izredno navdušil, pa tudi z ničemer hudo razočaral. Je priden, ubogljiv, in ne porabi veliko goriva, pa tudi zelo ne dvi.

Dobro se drži ovinka, obenem pa voznika ne spodbuja k nagli vožnji — ima mehke vzmeti, zato pa trde sedeže.

Ni izreden in nikakor ne pod povprečjem — je pa zelo poceni: volkswagen s prednjim pogonom, je celj cenejši od navadnega VW 1600. Zato ga po vsem svetu dobro prodajajo.

NAŠE MERITVE

(testni avto je prevozil 15.215 km, na našem testu 3208 km)

Največja hitrost: 142,6 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zaleto 3,2 km, povprečje štirih meritev).

Kilometer brez zaleta: 37,1 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 122 km na uro (štiri meritve)

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

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — resn. hit. 36,9 km/h
- ▷ kazalec na 60 — res. hit. 56,4 km/h
- ▷ kazalec na 80 — res. hit. 75,6 km/h
- ▷ kazalec na 100 — res. hit. 93,4 km/h
- ▷ kazalec na 120 — res. hit. 112,8 km/h

Poraba goriva:

▷ na potovanje: najmanj 8,2 litra navadnega bencina na 100 km (zmrzna vožnja po deželni cesti), največ 12,4 litra na 100 km (dolga vzpon s polnim plinom), na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 130 km na uro) 11,9 litra na 100 km;

▷ po mestu: najmanj 11,1 litra na 100 km, največ 13,2 na 100 km;

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 10,3 litra navadnega bencina na 100 km.

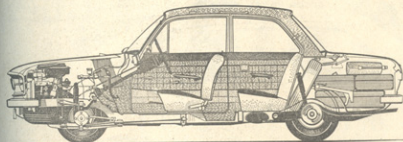
TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiristaktni — vrstni — vrtna in gib 80 x 74,4 mm — gibna prostornina 1496 kubikov — kompresija 9,1:1 — največja moč 65 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih v minuti — največji navor 11,5 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti — ročna gred v petih izdajah — odlična gred pri strani — visoki ventili — vodno hlajenje s črpalko in termostatom, v hladilniku 7,5 litrov vode — tlačno mazanje — v motorju štiri litra olja — padatnični »plinjači« solex 35 PDSIT-5 — mehanična črpalka za gorivo — v rezervoarju 53 litrov goriva — akumulator 12 voltov, 45 amperih ur — alternator 490 wator

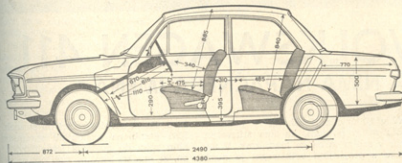
Prenos moči: motor spredaj, poganja prednji kolezi — enoklutna suha sklopka — povsem sinhroniziran menjalnik: 1. 3,4:1 (skupno prestavno razmerje 13,40); 2. 1,95:1 (7,39); 3. 1,32:1 (5,43); 4. 0,97:1 (3,97); vrzina 3,1:1 (12,74) — prestavna ročica pri volanu — v menjalniku in diferencialu dva litra olja — gume 6,5/165-13 (brez zračnik)

Vozi: limuzina z dvoje vrsti (za doplačilo štiri vrsta) za pet oseb — prednji kolezi na posamičnih osovah, vzdolžna vzvojnja vzmet, stabilizator — zadaj toga prema, vzvojnja sročnična osa — spredaj in zadaj »stravilčni« teleskopični hladilniki — volan z sobno »jetvijo« — spredaj kolotne, zadaj bobnaste zavore — mehanična ročna zavora na zadnji kolezi, ročica med sedesema

Merje in teže: medosna razdalja 2,49 metra — kolotek 1342/1326 mm — dolžina 4,33 m — širina 1,626 m — višina 1,451 m — notranja širina spredaj 1,35 m, zadaj 1,34 m — rajdni krog 11,3 m od skrajne leve do desne štirje zavrtljaji volana — teža neobteženega vozila 945 kg (s štirimi vrati 970 kg) — dovoljena obtežitev 450 kg



Drugeče kot pri večini sodobnih avtomobilov s prednjim pogonom, je audijev motor prevešen čez prednjo premo. Zaradi tega je na prednji premi 61,8 odstotkov teže vozila — zelo je treba dodajati volan.



AUDI 60

VIDEOZ	8	Umirjene oblike brez modnih muh in nepotrebne navlake.
PROSTORNOST	10	Za ta denar izredno prostoren avto. V limuzinah z dvoje vrsti je nerodno vstopati do zadnjih sedeev. Velik prilajnik. Pogrešali smo stranski predal, ki je v drugih audijih.
UPRAVLJANJE	8	Zelo neposreden, natančen volan. Prestavna ročica zahteva dolge poti pretikanja. Stikala so nameščena pregledno. Všeč nam je nova lega ročice za zavore.
VIDLJIVOST	9	Avto ima nizek pas in pontonsko obliko: takšna zasnova jamči zelo dobro preglednost. Voznik s pogledom obvlada vse vogale.
NAJVEČJA HITROST	8	Povprečna. V dobro štejemo, ker je precej »trajna« — avto lahko dolge ure podite 140 km na uro, če ste ga prej obuli v boljše gume.
POSPEŠKI	9	Največ pove primerjava: od 0 do 100 km na uro pospešijo: fiat 125 — 11,8 sekunde, VW 1600 A — 26,0 sekunde, renault 16 — 17,5 sekunde, audi 60 — 16,5 sekunde.
PORABA GORIVA	9	Naše meritve so dokaz, da se gorivo zelo dobro izkoristi. Velika prednost je navaden bencin.
LEGA NA CESTI	8	Izredno dobro drži smer, neobčutljiv za bočni veter. Zaradi slabih serijskih gum audi 60 spodnaša v ostrih ovinkih. Priporočamo pasaste gume 165 SR 13!
UDOBNOST	8	Dobro ugašene vzmeti in blažilniki. Preveč trdi sedeži.
MOTOR	10	Zelo vzdržljiv: prerokujemo najmanj 100.000 km. Z našim normalnim bencinom manj prožen, kot smo vajeni od drugih audijev.
ZAVORE	9	Spredaj kolotne, zadaj bobnaste. Se ne pregrejejo. Za doplačilo: oiačevalnik zavorne moči.