



Audi 80 1,8 S kat

Ni res, da je bila najprej parola. Najprej je bilo znanje. Veliko znanja. In delo. Veliko dela. In veliko vložene denarja. Nastali so audiji moderne dobe. Audi 100. Audi 200. Audi quattro. Šele potem je bilo vredno oznaniti geslo: napredek s pomočjo tehnike! Ta Audijsva parola je bila uresničena, še preden je nastala. In se še uresničuje. Na primer z najnovejšim audijem 80. Na voljo je v štirinajstih različicah. Mi smo preskusili eno iz zlate sredine: audi 80 1,8 S kat. To je bil hkrati tudi prvi katalizatorski avtomobil na našem testnem parkirišču.

Čisto okolje

Izpuh s katalizatorjem, bencin brez svinca

vzbujal tolikšno zanimanje kot audi 80. Verjamem. Kajti tudi pri naši reviji že dolgo nismo preskušali avtomobila, ki bi si ga ogledovalo in vpraševalo po njem toliko ljudi kot tokrat. In to je dobro. Avtomobil, ki prijetno vznemirja okolico, je dober avtomobil. Hočem reči – dober med dobrimi. Kajti slabih avtomobilov na razvitih tržiščih ne ponujajo več.

Novi audi 80 je vredno pogledati na pol od spredaj in na pol od strani. Če vam avtomobilske oblike minulih let niso tuje, boste brž opazili zanimivo podobnost: z nekoč dokaj uglednim, a kratko živčim in zdaj že muzejskim avtomobilom NSU Ro 80. To spoznanje ima slabo in dobro plat. Slaba gre na račun nekdanjih strategov tovarne NSU, ki očitno niso znali upoštevati naprednih sposobnosti svojih oblikovalcev. Dobra plat pa je v tem, da oblika novega audija torej ni le modna muha enodnevnica, ampak dosežek, ki bo zmogel kljubovati času. In to je za avtomobil, namenjen ši-

rokemu krogu kupcev, velikega pomena.

Tako ponovljena, a znatno dognana oblika jamči za skladen zunanji videz vozila, a hkrati tudi za odlične aerodinamične lastnosti. Količnik zračnega upora $C_w=0,29$ velja ta hip za Audijev rekordni dosežek, pripeva pa, jasno, k zmerni porabi goriva, k ugodnim največjim hitrostim in k tihemu drsenju vozila skozi zrak. Takšnim lastnostim po volji je torej kinasto oblikovana karoserija, z vpadljivo obliki boki ter z močno nagljenima prednjo in zadnjo šipo. Je pa prav na račun teh oblikovalskih potez mogoče zapisati tudi nekaj očitkov: da so velike steklene površine navkljub posebnim termičnim lastnostim in dodatnemu zasenčenju še vedno leglo »sončnega« pregrevanja notranjosti, pa čeprav je zračnemu po novem namenjeno kar sedem izdatnih rež; da se deževnica (ali sneg) s strehe vsuje na sedeže tisti hip, ko odprete vrata; da se šipi v prednjih vratih mažeta, ker ni robu, ki bi zadrževal nesnago izpod brisalnikov;

da je potniški prostor v kolenični višini sicer udobno širok, da pa se ob ramenih in proti glavam potnikov občutno oži, pa utegne komu morebiti celo prebuditi občutek optične utesnenosti; in, navsezadnje, žrtev aerodinamike je delno tudi razmeroma skromen prtlačnik, ob katerem pa je mogoče večino krivde za njegovo oblo prednjo steno, skromno višino in majhno litražo (normno 401 liter) zvrniti tudi na temeljito zasnovano vzvojno zadnjo premo in na konstruktorsko željo po izdatni notranji dolžini potniškega prostora, ki se je v celem uresničila.

To pomeni, da je čisto vseeno, kateri audijev sedež izberete. Povsod, najsi bo spredaj ali na zadnji klopi, boste našli dovolj prostora za noge. Zadaj še posebej, če boste upoštevali tovarniški ergonomični namig: zadnje naslonjalo so postavili zelo pokončno, pa je potrebno pokončno tudi sedeti. Tako postane sedežna površina klopi, ki je navidezno kratka, dovolj dolga, pa tudi z nogami ne boste imeli težav, celo, če sta prednja sedeža v povsem zadnji legi.

Tudi vozniku se, ko sede k volanu, izpolnijo praktično vse želje. Sedež je s pomikanjem, spreminjanjem naslonjalnega kota in nastavljanjem višine v celem kos tudi zajetnim dvometrašem; pedala s čvrsto oporo za levo nogo, volanski obroč s štirimi prečkami in v usnje odeta prestavna ročica spominjajo na vzdušje v znatno dražjih šport-

Zdaj, štiri mesece po krstu, se že ve: novi audi 80 je uspešnica. Vsakega izmed njih prodajo dosti prej, preden zastavijo prve vijake zanj. Pa, saj uspeha tudi ni bilo težko vnaprej uganiti (napovedali smo ga že v naši 22. lanskii reviji, ko smo prvič obširneje pisali o tem novincu). Novi audi 80 je namreč čudovit zgled za to, kakšen mora moderen avtomobil srednjega razreda biti. To je avtomobil današnjega in jutrišnjega dne.

Pravijo, da Volkswagen in Audi (poslovno gledano gre za isto hišo) že dolgo nista postavila na cesto avtomobila, ki bi

nih limuzinah najprestižnejših znamk; pregledna armaturna plošča z velikimi merilniki (za temperaturno hladilne tekočine, za hitrost, za motorne vrtljaje in za gorivo) je temeljito zasenčena, nadstrešek iznad nje pa se optično brezhibno stika s podaljški kromolčnih opor oziroma ročajev na obeh prednjih vratih. Vse je obdelano z nemško natančnostjo: tudi trije vrtljivi gumbi za zračenje in gretje, nastavljivi oprijemališči varnostnih pasov, štiri ročice ob volanu (za luči, utripalke, brisalnice ter varnostne utripalke) in tako dalje.

Pa še: veliko večjih in manjših odlagališč za drobnarije, z zajetnim zaprtim predalom pred desnim sedežem vred, trpežno blago na sedežih in lične, morebiti prenežne preproge na tleh. Sovoznik si želi edino ročaj nad vrati, voznik pa, da bi bilo ročno nastavljanje zunanega ogledala – s pomočjo dvojnega vrtljivega gumba na ročaju vrat – manj zamotano in natančnejše. Obenem, mislim, bi moral biti audi 80 serijsko opremljen tudi z ogledalom na desnih vratih, kajti aerodinamična oblost karoserije je tolikšna, da škoduje dobri voznikovi vidljivosti nazaj. Hkrati se morate izza volana privaditi tudi na mere avtomobilskega nosu, ki se očem skrjuje precej prej kot pa ga je v resnici konec. Toliko o vidljivosti, ko gre za manevriranje na majhnem pro-



Kokpit: vse na svojem mestu

storu. Za vožnjo po odprti cesti je vidljivost dobra: tudi na račun neenakih metlic brisalnikov in odličnih, po novem večjih žarometov.

Nikakršnega dvoma ni: audi 80 je skrbno izdelan in prostorsko dovolj domišljen avtomobil, da zna biti kos tudi zahtevnejšim potovalnim željam. Z dognanim koptom je posebej na-

klonjen vozniku, užitki z vozniškega sedeža pa so seveda v tesni zvezi z izbiro motorja v nosu. Oznaka 1,8 S kat je le ena od številnih možnosti in po našem, skoraj sedemtisočkilometrskem preizkusu lahko rečem, da ni slaba. Gre za že znani VW/Audijev štirivaljni motor s 1781 kubički, z lahko glavo ter odmično gredjo v njej, s padotočnim upli-

njačem, ki mu je v pomoč ročni, izredno natančno nastavljivi čok in – v tem primeru – z neuravnanim katalizatorjem v izpušnem sistemu, ki zahteva uradno normalni bencin brez svinca. Zavoljo tega dodatka je največja moč malce manjša, torej 65 kW





oziroma 88 KM pri 5200 vrtljajih v minuti, ampak splošne in že od prej znane uglajenosti tega motorja to ne prizadene. Motor gladko vžiga, mirno teče in postane preglasen šele v zgornjih vrtljajih motorja, ko se kazalec na merilniku približa začetku prepovedanega polja (pri številki 6400). Je pa res, da se za odločno, da ne rečem ravno ostro vožnjo, priganjanju v zgornjo motorno območje niti ne da

ogniti, kajti motor postane zares prepričljiv šele pri 4000 vrtljajih v minuti. Ob tem je potrebno upoštevati še menjalnik z izrazito dolgima četrto in peto prestavo pa tudi s celotno naravnostjo na umirjenejšo in z gorivom prizanašajočo vožnjo. Torej je potrebno zahtevnemu vozniku pogosteje pretikati in odločneje pritiskati na plin. Tveganje s povečano motorno žejo ostane kljub temu komajda

omembe vredno. Se pa med ostrimi vožnjami, ko voznik sunkoviteje dodaja in odvzema plin, izkaže, da sta motor in menjalnik še vedno premeško vpeta v vozilo, zato nihaji, ki jih povzročata, kalijo počutje po tej plati.

Naše meritve tokrat niso povsem merodajne, ker je bilo testno vozilo obuto v zimske gume s hitrostno omejitvijo 160 kilometrov na uro, zimski profil sam po sebi pa tudi sicer vpliva na ne-

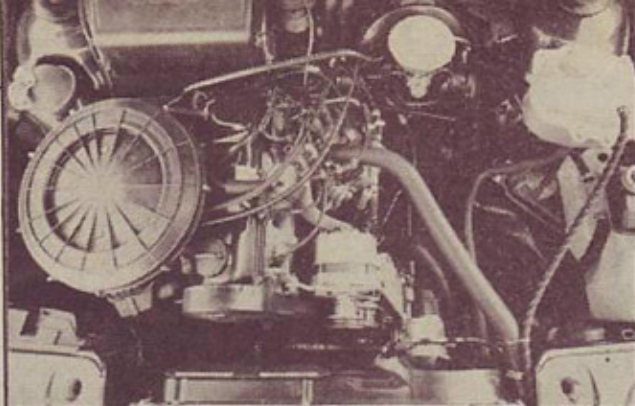
natančnost izmerjenih časov, ko gre za pospeške. Pospeševali smo pa takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,5 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 8,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 13,0 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 18,7 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 28,2 sekunde. Meritvi največje hitrosti smo se zaradi kolesne obutve in varnostnih razlogov v zvezi z njo odrekli, verjamem pa, da zmore ta audi vsaj 179 km na uro, kolikor obljublja tovarna, saj so nekateri tuji testniki zapisali tudi višje izmerjene hitrostne številke. Kakorkoli že, audi 80 1,8 S je po zaslugi ugodnega rezanja zraka največji hitrosti kos v peti, čeprav izredno podaljšan prestavi, kar dodatno prispeva k njegovi potovalni naravnosti in k ugodni porabi goriva. Ko smo že pri gorivu: med našo tritedensko preskušnjo smo izmerili povprečje 9,7 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Vedeti pa morate, da vozilu nismo niti za hip prizanašali.

V zvezi z gorivom pa tudi tole: seveda smo – zaradi vgrajenega neuravnane katalizatorja (=neuravnane pomeni, da ob njem ni sonde lambda, ki bi prispevala k nadziranju polnilne mešanice, torej takšen katalizator ustreza evropskim, ne pa tudi ameriškim normam) uporabljali bencin super, brez svinca, edini te vrste pač, ki ga je pri nas mogoče dobiti. Po tovarniških napotkih bi bil audi 80 1,8 S kat zadovoljen tudi s (sicer cenejšim) normalnim bencinom brez svinca. Ampak izbire ni bilo in



na cene se pri nas tako ali tako ne gre ozirati. Samo za ilustracijo zapišemo: bencin brez svinca je v zahodnoevropskih deželah cenejši od bencina s svincom, kupci pa so deležni tudi drugačnih finančnih olajšav, če se odločijo, da bodo s svojim katalizatorskim avtom prizanašali okolju. Na primer: kdor je v ZR Nemčiji kupil audi 80 1,8 S kat pred koncem minulega leta, je bil oproščen 68-mesečnega plačila davka, kar pomeni, da je prihranil 2203,20 DM. Kdor pa se je za ta avtomobil odločil šele v tem letu, mu odštejejo 51-mesečno plačilo davka, kar pomeni prihranek 1652,40 DM. Razlika v ceni novega avtomobila, ki je zaradi katalizatorja pač višja, je tako rekoč mimogrede poravnana. Želja voznikov, da bi manj zastrupljali okolje, pa je na ta račun, jasno, še večja.

Tako kot z motorjem in njegovimi lastnostmi je audi 80 vozni-



Motor: uglajen, zmogljiv in snažen

ku takoj vseh tudi s podvozjem, ki ga ponuja. Vzmetni nogi in prečna vodila ob prednjih kolesih ter zadnja vzvojno nihajna prema, temeljito stabilizirana in izredno natančno vodena, jamčijo za zelo dober kompromis med čvrsto lego vozila na cesti in udobjem, ki je glede vzmetenja na voljo potnikom. Karoserija se morebiti na zelo ostro voženih ovinkih resda nagiba bolj, kot si voznik in potniki želijo, toda vsa štiri kolesa so čvrsto na



Zunanje ogledalo: nenatančno nastavljanje

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtina in gib 81,0 × 86,4 mm – gibna prostornina 1781 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 65 kW (88 KM) pri 5200/min – največji navor 142 Nm pri 3300/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – podotočni registrski uplinjač, z ročnim čokom – neuravnavan katalizator – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 220 A – alternator 910 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjal-

nik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,545; II. 1,857; III. 1,156; IV. 0,838; V. 0,638; vzvratna 3,500; diferencial 4,111 – platišča 5 1/2J × 14 – gume (testni avto) 175/70 SR 14 (good-year M S)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzvojna nihajna prema, vijačne vzmeti, Panhardov drog – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,393 m – širina 1,695 m – višina 1,397 m – medosna razdalja 2,546 m – kolotek spredaj

1,411 m, zadaj 1,431 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 1020 kg – dovoljena skupna teža 1480 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 540 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljajnik (normno) 401 liter – posoda za gorivo 68 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 179 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 11,8 s – poraba goriva (ECE): 5,3/7,0/10,2 litra normalnega neosvinčenega bencina (91 ROZ) na 100 km

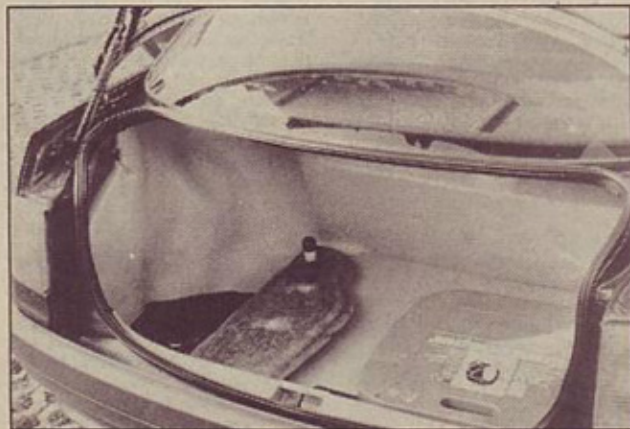
tleh, lega vozila pa je zelo dolgo popolnoma nevtralna. Če je oprijem gum na cestišču nemočen, si voznik lahko privoščiti tudi izzivajoča igrackanja z volanom in zavorami, celo grobe napake, če hoče, pa bo audi 80 vselej pripravljen, da se ga da s spretnostjo znova varno ujeti. Če pa je vozišče spolzko, potem je potrebno upoštevati prednji pogon, težo v nosu in zahtevo po dodajanju volana, ali pravočasnem odvzemanju plina. Je pa tudi v takšnih okoliščinah avtomobil mogoče v celoti obvladati.

Malce manj prepričljive se zdijo zavore, ki so se po naših nekajkratnih ostrih zaviranjih preglele do tolikšne mere, da je bilo njihovo prijetanje manj zanesljivo, predvsem pa tresoče. Ja čisto narahlo je k pregrevanju nagnjen tudi motor, če gre verjeti merilniku temperature pred voznikovimi očmi. Kazalec je navkljub povsem zmernim in skorajda že zimskim zunanjim temperaturam ves čas vožnje tičal pri 90 Celzijevih stopinjah, mestni zastoji ali malce zahtevnejši klanec pa so že po nekaj sekundah sprožili hladilni ventilator. Zato se nam zdi, da temperaturno rezervnega območja za skrajne motorne napore ni ravno veliko.

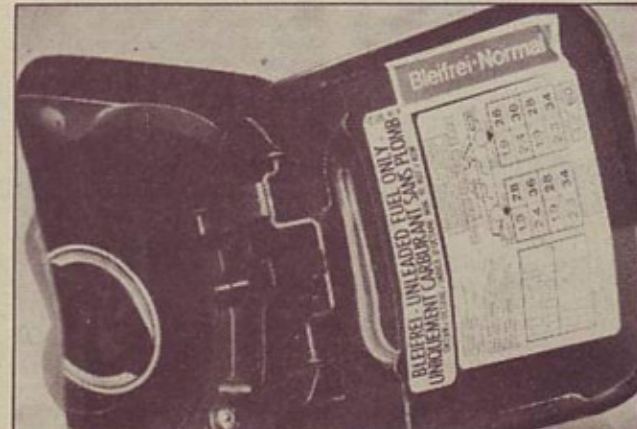
• • •

Audi 80 1,8 S kat je s čistim okoljem v zelo tesni zvezi in to kar dvakrat hkrati. Prvič zaradi katalizatorja, ki prispeva k manj strupenemu izpuhu in zračni čistoči brez vsiljivih samoprispevkov. In drugič zaradi samega sebe. Kajti: gledano s kateregakoli njegovega sedeža je audi 80 temeljito in skrbno izdelan avtomobil. Torej je čisto okolje za vsakogar, ki si lahko privoščiti, da sede vanj.

MARTIN ČESENJ
foto: **MARJAN ZAPLATIL**



Prtljajnik: majhen, z zasilnim rezervnim kolesom v dnu



Gorivo: normalni bencin brez svinca