

Audi quattro: 80, 90 in 200 avant

# »Kvattrofonija«

**Štirikolesni pogon: tri izmed Audijevih dvanajstih možnosti**

Torej smo tokrat preskusili le četrtnino celotne ponudbe: audi-je 80 quattro, 90 quattro in 200 avant quattro. Tриje avtomobili, tri različne motorne moči, trije različni zmogljivostni paketi, tri bolj ali manj različna okolja za voznika in potnike; pravzaprav, skoraj tudi trije povsem različni avtomobilski razredki. In ena sama zasnova: quattro! Zanje se že pet let ve: vzdolžno in v nosu nameščen motor, skupaj s športno preračunanim menjalnikom, poganja ves čas vsa štiri kolesa hkrati. Za razdelilnik moči enakomerno med prednji in zadnji kolesni par služi sredinski diferencial, ki je – enako kot diferencial zadnjih koles – opremljen z zaporo. Vsako posebej ali obe hkrati ju sproži voznik, kadar se mu to pač zahoce – s pomočjo vrtljivega stikala na sredinski konzoli. To lahko stori ne glede na hitrost vozila, a zdravi pamet na ljubo le na spolzkih in po tej plati otežkočenih tleh, saj tovarna odsvetuje uporabo diferencialnih zapor na suhem in čvrstem vozišču. Na račun bolje ohranjenega prenosnega mehanizma in gum, seveda.

Če piše na audiju -quattro– to pa piše po novem na nosu, na zadku in na zadnji šipi, v katero so grelno nit vtisnili tako, da je mogoče že ob rahlo oroseni šipi natanko videti, kakšen avtomobil vozi pred vami – pomeni to tudi štiri posamične obese, dvodelno kardansko gred pod trebuhom in čvrstejše vzmetenje – v primerjavi z običajnimi audi-jimi. Pa še: štirikrat kolutne zavore, nizkopresečene gume, običajno s celoletnim profilom in, seveda, zmogljivosti, ki so glede na audije samo s prednjim pogonom, občutno privzdignjene. Ne zaradi motorjev, saj so z enakimi motorji opremljene tudi druge različice te znamke, ampak zaradi štirikolesnega pogona, ki je legi na cesti močno v prid.

Navsezadnjem napis quattro ne pomeni le sedem uglednih črk na pločevini, ampak predvsem lastnosti, ki jih znajo mnogi vozniki zelo ceniti.

Ženeva, marca 1980: na kolena, dame in gospodje! Z obrazu skoraj do tal! Kajti samo tako je bilo mogoče videti: turbo motor elegantnega kupeja je poganjal vsa štiri kolesa hkrati. Audi quattro: štirikolesnik v pravem pomenu besede; znanlec nove dobe modernega avtomobilizma; sprožilec prepričljivih zmag na svetovnih rallyjih; spodbuda za razvojne inženirje z vsega sveta; in vaba za prestižne kupce! Tri leta pozneje je dr. h. c. Ferdinand Piech, oče sodobnih audi-ev, napovedal: prav vsak audi bo dobil različico quattro! In lansko jesen se je napoved v celoti uresničila.



Audi 80 quattro: najšibkejši audi te vrste

## PRVA MOŽNOST: AUDI 80 QUATTRO

To je najcenejši in najslabotnejši quattro. Nastal je s preprosto združitvijo običajnega audi-

ja 80 in štirikolesnega pogona. To pomeni, da sta prednja in zadnja prema praktično enaki, a

Audi 80 quattro: za voznika le najnujnejše



zrcalno zasukani in da je v nosu 1,8-litrski štirivaljinik z odmično gredjo v glavi, z razmeroma dolgimi gibi batov, s padotočnim registrskim uplinjačem, z največjo močjo 66 kW oziroma 90 KM pri 5200 vrtljajih v minutih in z zelo ugodnim največjim navrom 150 Nm pri 3300 vrtljajih v minutih. Audi 80 quattro je bil naprodaj že pred lanskoletno modifikacijo te Audijeve vrste, pa je torej razumljivo, da so pri tem tudi quattro namenili vse, audi-jem 80 pripadajoče novosti. Prednja žarometata sta po novem poševnejša, prednji odbijač je ugodnejši za aerodinamične lastnosti, zadek je višji, prtljažnik v njem je prostornejši, kolčnik zračnega upora pa je upadel na  $C_w=0,38$ . Notranjosti niso spremenjali, z izjemo rahlo podaljšanih prednjih sedežev pa dobi voznik v audiјu 80 quattro vse tisto, kar smo pri audiјih 80 že dlje časa navajeni; plus stikalo za diferencialni zapor, s shemom vozila in kontrolnima lučkama vred. Prednja sedeža, na pri-



Audi 80 quattro: uspešnica med pravimi štirikolesniki

## Tehnični podatki: audi 80 quattro

**Motor štirivaljni – štiritaktri – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtina in gib 81,0x86,4 mm – gibna prostornina 1781 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5200/min – največji navor 150 Nm pri 3300/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – padotični registratori uplinjač (ročni čok) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 90 W.**

**Prenos moći:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokultna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – ročno vključevanje zapor sredinskega in zadnjega diferenciala – platišča 5 1/2 Jx14 – gume 175/70 SR 14 (good year allweather).

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj in zadaj trikotna prečna volila, vzmetne noge, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu – volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke.

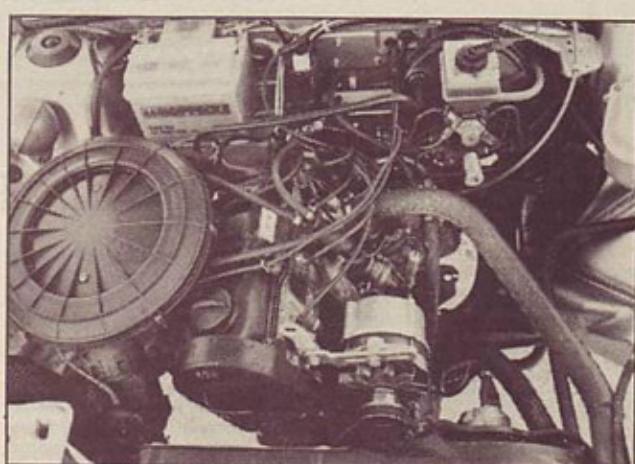
**Mere in teža:** dolžina 4,406 m – širina 1,682 m – višina 1,350 m – medosna razdalja 2,525 m – kolotek spredaj 1,403 m, zadaj 1,424 m – ravnini krog 10,7 m – teža praznega vozila 1090 kg – dovoljena skupna teža 1550 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 580 kg – prtljažnik (normno) 432 litrov – posoda za gorivo 70 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 170 km na uro – pospešek od 0–100 km na uro: 12,0 s – poraba goriva (ECE): 7,0/8,9/10,9 litra goriva super na 100 km.

mer, sta značilno nizko na tleh, a si ga voznik lahko natančno naravnin ujame pravšnje razdalje s pedali, volanskim obročem in kratko prestavno ročico. Ta ni le športno natančna, ampak tudi izredno lahkonata. Dosti manj lahkonet je volan brez servojačevalne naprave in s štirimi polnimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke. Prestava na zaveti letvi je še vedno prekratka, da bi bilo sukanje obroča med počasnimi manevri lahkonješe, obenem pa predolga, da bi bila po volji naglega ovinkarjenja, kakršno se za quattro sposobi.

Pa, saj sem rekel: to je quattro s povsem spodnjega konca te Audijske lestvice, pa je tudi motor – čeprav spodobno uglajen in kos visokim vrtljajem – premalo izrazit, da bi ga šteli med »dirkalne« agregate. Izkaže se pa s prožnostjo, s katero – ob športnem kratkemu menjalniku – omogoča tekočo vožnjo in zadovoljive pospeške brez nenehne pretikanja navzdol.

Med našimi meritvami (kot po običaju z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva) smo



Audi 80 quattro: štirivaljnik z uplinjačem

pretikali pri 7000 vrtljajih v minutu (rdeče polje na merilniku se začne pri številki 6400) in pospeševali z mesta do hitrosti 80 km na uro v 8,3 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 12,1 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 18,3 sekunde. Po trikilometrskem zaletu smo izmerili

največjo hitrost 173 kilometrov na uro v peti prestavi; vse te vrednosti pa so približno enake tistim, ki jih obljudila tovarna.

Večino preskušnje smo opravili na spolzkih, večidel zasneženih cestah in pod – za vozilo in voznika – zelo ostrih pogojih. Kljub temu je bila poraba goriva, povprečno za ves test (približno 5000 prevoženih kilometrov) ugodno nizka: 9,6 litra na 100 kilometrov. Pri tem je nujno omeniti, da so bile povprečne hitrosti na posamičnih odsekih le redkokdaj nižje od 100 kilometrov na uro.

Seveda pride zasnova »quattro« v takšnih okoliščinah do polne veljave: vozilo je tudi na zelo spolzkih tleh praktično povsem nevtralno, vse do zgornej hitrostne meje, ko mu je potrebno – najbolje v krajsih predsedkih – dodajati volan. Za Audijski štirikolesni pogon smo zapisali že pred leti, ko smo preskušali hitri quattro kupe, da mu je voznik najlaže kos tako, če ravna z rokama kot ob prednjem, z nogo na plinu pa kot ob zadnjem pogonu. A je to le zelo

Audi 80 quattro: dobre lastnosti, špartanska oprema





grob napotek, ki ga je potrebno za zares čedne hitrosti še močno spiliti. Le tako postane quattro krepko zmogljivejši od običajnih vozil.

Toda: če kdaj, potem prav ob quattro velja, da ga je dosti laže hitro voziti kot pa hitro ustaviti. Vse njegove prednosti se ob zaviranju iznenada razblinijo in prav stori tisti, ki ob audijsu 80 quattro doplača za zavore ABS, da je zaviranje s pomočjo elektronike vsaj delno bolje nadzorovano. Hočem reči, da je ob quattro, pa čeprav je samo 80, potrebno misliti dosti dlje kot le do prvega ovinka.



Audi 90 quattro: spoiler na zadku

## PREPRIČLJIVA MOŽNOST: AUDI 90 QUATTRO

Osnovna razlika med audijs 80 in audijs 90 je v motorjih. Nižji številčni oznaki pripadajo štirivaljniki, višji pa petvaljniki. Navzven so audijs 90 dragocenejši zaradi zajetnejših (spredaj v spoiler oblikovanih) odbijačev ter zaradi meglenk in žarometov, ki so takšni kot pri audijs 200. Seveda je audi 90 quattro dobil najmočnejši motor, predviden za to Audijsovo vrsto, usnjen na volanskem obroču in ob prestavnih ročicah, zelo dobra prednja sedeža, v dva ločena sedeža oblikovano zadnjem klop, servo-obječevalnik volana in (tako kot vsi audijs 90) nova stikala ob armaturni plošči, predvsem tisto, za luči, ki je – zasnovano na sukanje – dosti pripravnnejši od tipke v audijs 80. Diferencialni zapori tudi pri tem avtu sodita k sistemu »quattro«, testni audi

90 pa se je ponašal tudi z zavorami ABS, ki so sicer za doplačilo. Za ABS takoj povem: delovati sme in more le ob izključenih diferencialnih zaporah, pa se ob zasuku stikala zanje ABS samodejno izključi, kar oznani s kontrolno lučko ob shemi vozila. Ko voznik zapori izključi, ugasne tudi ta kontrolna luč, kar pomeni, da je ABS spet v veljavici. Lahko pa ta sistem izključi tudi voznik sam, če se mu tako zahoče.

Počutje v audijs 90 quattro je že zaradi usnjenega volanskega »prijema« in zaradi zelo dobrih prednjih sedežev vredno takojšnje pohvale. Vse drugo, z vidljivostjo in nizkim položajem voznika vred je enako kot pri 80 quattro. Znatno zmogljivejši in zato tudi spontanejši, ko gre za odzivanje voznikovim željam, pa je motor. To je sicer že znani



Audi 90 quattro: nova stikala, usnje za roki

hišni petvaljnik z mehanskim vbrizgavanjem goriva (Bosch K-jetronic), ki pa so ga za uporabo v audijs 90, tudi v quattru, na novo obdelali. Vrtline so po večali na 81,0 milimetrov, s tem pa tudi gibno prostornino, s prejšnjih 2144 kubikov na zdajšnjih 2226 kubikov. Obenem so

poskrbeli za lažje bate, nove ojnice in natančnejše krmiljenje ventilov. Največja moč 100 kW oziroma 136 KM je sicer enaka kot prej, a jo motor zmore pri 5700 (prej pri 5900) vrtljajih v minutah, precej izdatnejši je pa največji navor 186 NM pri 3500 (prej: 171 pri 4800) vrtljajih v mi-

Audi 90 quattro: ravnotežje na kolesih



nuti. Celotna akcija mehanikov ima torej predvsem praktično vrednost: motor je zdaj uglašeniji, mirnejši in predvsem prožnejši. Ohranil pa je že od prej znano lastnost do vžiga hladen znatno ubogljiveje kot vroč. Vžge pa vedno!

Audi 90 quattro smo vozili v približno enakih vremenskih pogojih kot audi 80 quattro (in audi 200 avant quattro), čeprav smo preskušali enega za drugim in ne vse tri hkrati. A je bila

## Tehnični podatki: audi 90 quattro

**Motor:** petvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjem premo – vrtina in gib 2226 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 5700/min – največji navor 186 Nm pri 3500/min – ročična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz luhke litine – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch K-jetronic) – vodno hlađenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1260 W – elektronski vžig

**Prenos moći:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski synchronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – ročno vključevanje zapora sredinskega in zadnjega diferenciala – platišča 6 J x 14 – gume 175/70 HR 14 (good year allweather)

**Voz in obese:** limuzina z 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj in zadaj trikotna prečna voda, vzmetne noge, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne (spredaj posebej hlapene), servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu – volan z zobato letvijo, servo, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,465 m – širina 1,682 m višina 1,376 m – medosna razdalja 2,525 m – kolote spredaj 1,403 m, zadaj 1,424 m – rajdn krog 11,0 m – teža praznega vozila 1200 kg – dovoljena skupna teža 1660 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 600 kg – prtljažnik (normalno) 432 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km na uro – pospešek od 0 – 100 km na uro: 9,0 s – poraba goriva (ECE): 7,3/9,1/12,9 litra goriva super na 100 km



Audi 90 quattro: preproščina v prtljažniku

letošnja zima z mrazom in snegom kot nalašč zelo dolga.

Med našimi meritvami pospeškov smo silili motor – tako kot pri 80 quattro – do 7000 vrtljajev v minuti, kar je tudi pomenilo 600 vrtljajev nad označeno redčo mejo na merilniku. Pri tem je avto pospeševal z mesta do hitrosti 80 km na uro v 6,1 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,9 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 13,6 sekunde. Vse tri številke so ugodnejše od tovarniško zapisanih, malce nižja je bila »naša« največja hitrost 196 km na uro.

Menda ni potrebno posebej omenjati: tudi audi 90 quattro nismo prizanašali, saj ta avtomobil niti po duši niti po telesu ni namenjen izrazitemu varčevanju z gorivom. Vozili smo ostro, večinoma po zelo slabih cestah, povprečna poraba približno 5500 kilometrske preskušnje pa vseeno ni bila pretirano visoka: 11,1 litra goriva super na 100 prevoženih kilometrov.

Pri tem je bil audi 90 quattro v mnogočem odločno prepirljivejši od svojega šibkejšega in malo prej opisanega brata. Servoojačevalnik volana, na primer, omogoča le tri zavrtljaje od ene do druge skrajne točke, kar je

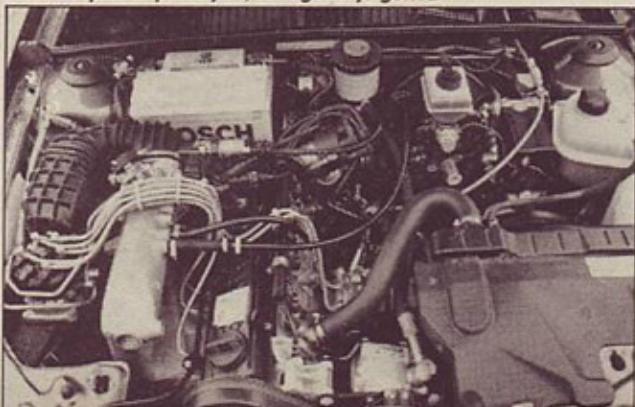
med zelo ostro vožnjo dobrodošla neposrednost; tudi zavore ABS smo nekajkrat temeljito izkoristili, obenem pa ugotovili: celo elektronika, ki pomaga ustavljanju quattro, ni toliko vplivna, da bi lahko v celem zamenjala vozniško glavo. Vožnja predvsem s pametjo, šele potem z rokami in nogami, je tudi pri dobro opremljenem quattro temeljno pravilo. To velja predvsem za spolzke okoliščine, saj je quattro na suhem skorajda čudovito kos legi na cesti. Na snegu, ledu in podobni podlagi pa se 90 quattro obnaša zelo podobno kot 80 quattro. A s to razliko, d je prepirljivejša motorna moč, z njegovo prožnostjo vred (tudi v tem avtu je menjalnik naravn na športna razmerja) bolj po volji vozniku, pa je tako laže opravljati vse tiste manevre, ki vodijo quattro v drsenje v ovinek, nato pa v pravšnji smeri znova na ravnino.

Tole, kar zapišem zdaj, smo ugotovili šele po vseh treh prekušnjah: da je audi 90 quattro med omenjeno trojico (80 q, 90 q in 200 avant q) najskaldejša štirikolesna ponudba. Upoštevaje njegove zunanje mere in težo motorne zmogljivosti in vozniško počutje je ta quattro zanesljivo tako dobro uravnoven, da bi si ga vsakdo zaželel za svojega. Najs bi na čvrstih ali spolzkih tleh je z njim mogoče dosegati prav zaras zavidljiva hitrostna povprečja; ne da bi bilo tveganje med naglico strašljivo. Celo povsem nenavajeni sopotniki so to lastnost brž opazili.

Pa je tudi naš edini očitek temu vozilu povsem banalen: grobo obdelan prtljažnik (natančno takšen kot pri 80 quattro) ne pristoja audi 90 quattro, z vso njegovo ostalo opremo vred.

## PRESTIŽNA MOŽNOST: AUDI 200 AVANT QUATTRO

Audi 90 quattro: petvaljnik, vbrizgavanje goriva



Pač pa je vzorno in do najmanjših podrobnosti obdelan audi 200 avant quattro, ki je kot kombi-limuzina največji in najprostornišji audi (pravzaprav ne glede na to, kakšne vrste prenos moči ima). Ta avtomobil niti za hip ne skriva svojega namena: biti hoče potovalnik višjega razreda, z vsem tistim udobjem, ki je za takšne reči potreben, z ugodno aerodinamiko ( $C_w$ -0,34) za boljše kakovostne zmogljivosti.





Audi 200 avant quattro: ustvarjen za velike hitrosti

sti in prijetnejšo tišino v vozilu, z možnostjo dveh dodatnih sedežev v zadnjem delu, s prilagoditvijo velikim prtljažnikom in z dodatki, ki jih le poredko srečamo na spiskih serijske opreme. Sem štejem od znotraj nastavljenih halogenski žarometov, prednji in zadnjo meglenko, lahka platišča, zasenčeno prednje in toplotno zaščitna stekla, servojačevalnik volana, testni sistem za nadzor najpotrebnejših tekočin in druge opreme v vozilu, električno vodenia okna v vratih, osrednjo klučavnico, stereo radijski kasetofon in elektronsko anteno na zadnjem delu strehe. Pa še: usnje na volanskem obroču, ob prestavni ročici ter na vratih in sedežnih robovih, odlično oblikovane sedeže, štiri zglavnike, barvno usklajeno notranjost v celoti, zavore ABS, popolno armaturno ploščo, na tretjni deljivo zadnje naslonjalo in digitalni kazalnik porabe goriva (V litrih na uro, ko vozilo stoji ter v litrih na 100 kilometrov, ko se premika).

Na kratko rečeno: audi 200 avant quattro ne omogoča skorajda nobenih neizpopolnjenih želja, če pa je kupec kljub temu dodatno izbirčen, bo tisto, kar hoče, povsem zagotovo našel na spisku opreme za doplačilo.

Tako popoln in poldrugo tono težak avtomobil (teža dovoljeno

obremenjenega vozila poraste na okrogli dve tone) ima v nosu enak motor kot uadi 200 turbo s pogonom na samo prednji kolesi. To še ni na novo obdelan petvaljnik, takšen kakršnega smo omenili pri audiju 90 quattro, zato streže z 2144 kubiki gibne prostornine, pa s kompresijo 8,8:1, z mehanskim vbrizgavanjem goriva (bosch K-jetronic) ter s turbinskim polnilnikom KKK, ki omogoča polnilni pritisak 0,82 bara, kar prispeva k največji motorni moči 134 kW oziroma 182 KM pri 5700 vrtljajih v minuti ter k uglednemu največjemu navoru 252 Nm, pri 3600 vrtljajih v minuti. Motor so oplemenili še z elektronskim nadzorom prostega teka, s prekinjalnikom dotoka goriva ob odvezetem plinu, s senzorjem zoper klenkanje (ob morebitno manj kakovostnem gorivu), pa z intercoolerjem (t. j. hladilnikom polnilnega zraka) in z vodnim hlajenjem turbinskega polnilnika. Jasno: sprotno odpravljanje visokih temperatur prispeva k daljši življenski dobi motorja, obenem pa k izboljšanemu polnjenju in – hkrati z drugimi dodatki – tudi k razmeroma ugodnejši porabi goriva.

Serijski v tem vozilu je tudi petstopenjski menjalnik, preračunan na dobre pospeške in veliko končno hitrost. Med našimi



Audi 200 avant quattro: na snegu kot na kopnem

meritvami smo izmerili: pospeške od 0 do 80 km na uro v 5,3 sekunde, do 100 km na uro v 8,1 sekunde, do 120 km na uro v 10,6 sekunde, do 140 km na uro v 15,1 sekunde, do 180 km na uro v 27,4 sekunde in do 200 km na uro v 41,5 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost okroglih 220 kilometrov na uro (v 5. prestavi) je bila za 4 kilometre manjša od tovarniško objavljen-

ne; seveda na račun zimske profiliranih gum na vozilu.

Je pa takoj jasno: štirikolesni pogon se temu motorju odlično prileže. Kajti tolikšna moč, namenjena le prednjima kolesoma, je praktično vrhunc prednjega pogona. Več takšna zasnova ne more prenesti s koles na cesto. Trpita varnost in varčnost. Štirikolesni pogon omogoča enakomerno razdelitev moči na vse štiri vogale vozila, pa je audi 200 avant quattro hitro potovano vozilo v pravem pomenu besede in ne glede na vrsto ter stanje cestišča pod njim. Zavojajo zasnove »quattro« so morali na novo oblikovati zadnjo premo, ki se (tako kot pri audiju 200 quattro, ki ni avant) zdaj ponaša z zajetnimi trikotnimi prečnimi vodili v spodnjem delu in z enojnimi prečnimi vodili zgoraj. Medtem ko slednja prevzamejo le prečne obremenitve, krotijo spodnja vodila prečne, vzdolžne in zaviralne sile. Če upoštevamo še dva dodatna nosilca na zadnjem delu karoserijskega trebuha, ki služita za vležajenje posamičnih obes in zadnjega diferenciala, so delo zares mojstrsko opravili: notranjost vozila,

Audi 200 avant quattro: vrhunska kombi-limuzina



## Tehnični podatki: audi 200 avant quattro

**Motor:** petvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjem premo – vrtina in gib  $79,5 \times 86,4$  mm – gibna prostornina 2144 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 134 kW (182 KM) pri 5700/min – največji navor 252 Nm pri 3600/min – ročična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava Iz luke litine – mehansko vibrizgavanje goriva (bosch K-jetronic) – turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), polnilni pritisk 0,82 bara, hlajenje polnilnega zraka, vodno hlajenje polnilnika – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1260 W – elektronski vžig s senzorjem klenjanja.

**Prenos moći:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – ročno vključevanje zapora sredinskega in zadnjega diferenciala – platišča 6 J X 15 – gume 185/65 R 15 (kontinental M + S).

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 5/7 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija, spredaj s poomožnim okvirjem – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj trikotna prečna vodila (spodaj), enojna prečna vodila (zgoraj), vijačne vzmeli, koaksialni teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne (spredaj posebej hlajene), servo, ABS, omejevalnik moći zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu – volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,807 m – širina 1,814 m – višina 1,422 m medosna razdalja 2,687 m – kolotek spredaj 1,468 m, zadaj 1,494 m – rajdni krog 11,6 m – teža praznega vozila 1450 kg – dovoljena skupna teža 2000 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 680 kg – prtljažnik (normno) 780/1800 litrov – posoda za gorivo 80 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 224 km na uro – pospešek od 0–100 km na uro: 8,2 s – s porabo goriva (ECE): 7,5/9,6/14,2 litra goriva super na 100 km.

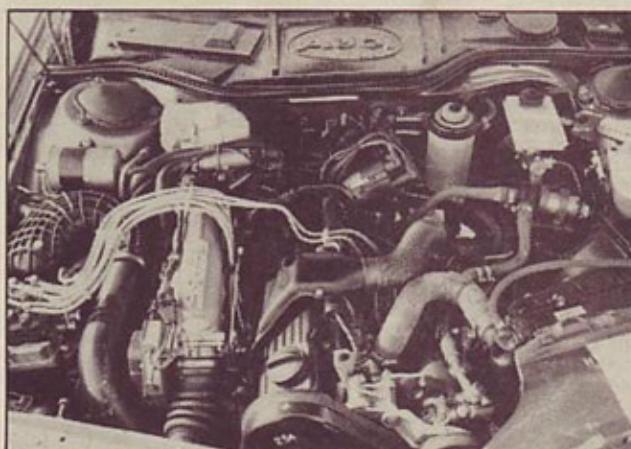
pravzaprav njegova prostornost, je ostala neokrnjena.

Poleg zavornega dodatka ABS zoper blokiranje koles (ki se tudi pri tem avtu samodejno izključi, če voznik sproži eno ali obe diferencialni zapori) so zadnji kolesi opremljeni še z omejevalnikom zavorne moči, ki se sproti odziva na bočne sile v vozilu in preprečuje pretirano zaviranje notranjega kolesa na ostrom ovinku.

In tako, vidite, je v tem avtomobilu zares dobro poskrbljeno za prestižne občutke. Voznik in sopotniki odlično sedijo; kam s prtljago, sploh ni vprašanje; motor je uglajen, zvočno zelo dobro izoliran in visoko zmogljiv; ko se privadite da se turbinski polnilnik ob njem prebudi malce pod 3000 motornimi vrtljaji v minutu, lahko vozite zelo odločno ter tekoče obenem; in podvozje »quattro« je tu za skorajda neutralno lego, v vseh okoliščinah, z izjemo zelo spolzkih. Tedaj je teža prednjega dela avtomobila malce očitnejša, pa sili nos navzen. Ampak podvozje »quattro« zna biti izredno poslušno, če ga obvladate z vozno tehniko »quattro«, pa je konec praviloma vedno srečen. Pravim praviloma, nujno pa ni!



Audi 200 avant quattro: kokpit najboljše sorte



Audi 200 avant quattro: petvaljnik, turbinski polnilnik

Audi 200 avant quattro: prtljažnik »brez meja«



In tako bi bil audi 200 avant quattro lahko pravcati prestižnik tudi takrat ko gre za ostre vožnje, če ne bi bil zavoljo dokaj orjaških zunanjih mer nepripraven za drvenje po skopu odmerjenih in odročnih (zimskih) cestah, za kakrsne navsezadnje tudi ni namenjen. Pa nam je bil po tej plati in vsestransko okretniši audi 90 quattro bolj všeč.

• • •

Tako se s quattrom vedno sproti izkaže: »kvatrafonija« ni le moda, je resničen »napredek s pomočjo tehnike«. Tole pa ni samo Audijsko geslo. Orijeli so se ga tudi pri marsikateri drugi avtomobilski tovarni. Boj za tržišče ne pozna milosti. Ampak Audijski quattro so bili prvi in to se jim tudi pozna. V dobrem pomenu besede.