



Presenečenje je bilo manjše, kot so gledalci morebiti mislili, da bo. Prvič zato, ker je zadek audija 80 avanta zelo podoben zadku audija 100 avanta in so se ga oči privadile že prej, drugič pa zato, ker so avanti, vključno z najnovejšim, še vedno dosti bolj luksuzne kombi-limuzine kot pravi kombiji za zidarske, tesarske, mesarske in podobne voznje. Tudi temu avantu so namreč podaljšali streho, pritaknili večji zadnji bočni okni in naredili zadnja vrata, ampak vse skupaj so tako lično zaokrožili in obdelali, da vam z njim ni treba na obrtniški sejem, če nočete.

Do nosu audija 80 zaradi avantgarde v zadku niso spreminjali, menda ni treba posebej zapisati. Tudi boka ostajata tako



Prestíž: lahka platišča za petnajstolske gume

daleč enaka, kot je to - ob novi obliki različice avant - sploh mogoče. In tudi zadnje luči so čisto takšne kot pri limuzini: celo prerezali - zaradi zadnjih vrat - so jih natanko tam kot pri limuzini (zaradi klasičnega prtljažnega pokrova). Torej se zdita boka celo višja kot pri limuzini, ravni liniji pod stranskimi šipami pa še izrazitejši. In zato nekateri menijo, da so bočne šipe - v primerjavi z bočno ploščevino

Osnovnega prtljažnega prostora je manj kot v limuzini. Madona, kakšen kombi pa je to?

- nesorazmerno majhne, čeprav tudi temu avantu vsi po vrsti priznavajo veliko elegantnih potez. In ker je za audije značilno, da kakovost izdelave ne upada z velikostjo posamičnih modelov, ki nosijo značilne štiri kroge, je audi 80 avant natanko to, kar hoče biti: uporabno odmerjen, brezhibno izdelan in hišnemu stilu prilagojen avtomobil.

Kanček presenečenja, pa še to le prvi hip, ponudi le po odpiranju vrat na zadku. Osnovnega prtljažnega prostora (normno

Test:

AUDI 80 AVANT 2.6 E

Audijeve avantgarde si brez avantov že dolgo časa ni več mogoče predstavljati. Avant pomeni pri tej hiši kombi in lansko poletje so takšno karoserijo - čisto nazadnje - namenili tudi audiju 80.

ZADNJA





*Kokpit: natanko tak kot v limuzini
(telefon sodi k naši "testni" opremi)*



Motor: visoka kultura pod plastičnim pokrovom.

PLAT MEDALJE





370 litrov) je tam namreč manj kot v limuzini (normno 430 litrov). O, madona, kakšen kombi pa je to?

Predvsem brez panike, prosim! Za začetek naj vam bodo všeč vrata, ki ste jih pravkar odprli: ker se dvigajo dovolj visoko, ker so čvrsto podprta in hkrati dovolj uravnotežena, da jih je moč premikati tudi z nežno roko, in ker so z ročaji zoper nečistočo namenjena tudi lakiranim nohtom, ne glede na njihovo dolžino. Potem je tam čedna roleta zoper odvečne poglede, ki se zviije tik za zadnje



Prtljažnik: majhen, a povečljiv, z rezervnim kolesom v dnu in luknjo v zadnjem naslonjalu (za doplačilo)



Dodatne možnosti: eden od predalov v prtljažnih stenah.

Elektrifikacija: za voznika ob ročaju vrat.

jo osnovnih pripomočkov (ogledali, šipe v vratih, osrednja ključavnica), volanski servoojačevalnik, mikrofilter za prezračevanje, temeljite in v blago odete sedeže z zglavniki in nastavljivimi varnostnimi pasovi, varovalni procon-ten v nosu avta, zavorni ABS, posebej za avant pa še zadnji brisalnik z brizgal-ko za temeljito ogrevano šipo.

K zunanosti testnega avta so veliko prispevala tudi lahka petnajstocilska kolesa, k notranosti usnje na volanskem obroču in na prestavni ročici, k uglajenim zmogljivostim pa motor 2.6 E, za katerega že vemo (glejte Test audi coupé 2.6 E, AM, 3/1993), kakšen je. To je predvsem izjemno tih in mirno tekoč šestvaljni V-oblike, ki je po zasnovi malce cenejša izpeljanka podobno zasnovanega, a na konstrukcijsko dražji način poljnene motorja 2.8 E. Pa preproščina seveda ni tiste vrste, da bi jo bilo treba prezirati! Motor brezhibno vžiga, izredno vojno steče, se rad vrti (do številke 6400 mu tega nihče ne prepoveduje), a streže tudi z ugodnim navorom, družno z menjalnikom pa s prožnostjo, ob kateri se je priganjanju v višja območja mogoče

povsem mirne vesti ogniti.

Menjalnik je enako Audijev kot cel avtomobil in to je seveda prijetna ugotovitev. Deluje natančno, lahko tudi športno odločno, a brez surovosti za hitrost

Menjalnik je enako Audijev kot cel avtomobil in to je seveda prijetna ugotovitev.

gibov. S tem se povsem dopolnjuje s preostalim vozilom, ki hoče resda biti tudi športni kombi, a je predvsem uspešen kompromis med zelo olikano limuzino ter njeno trendovsko moderno kombijevsko različico. In ravno temu kompromisu se pri Audiju reče avant. Zdaj, upam, veste, za kaj gre: da boste audi 80 avant 2.6 E izbrali predvsem zaradi zunanje oblike in uglajenosti, manj pa zaradi kombijevstva, ki pri audiju nikoli ni takšno kot pri kakšnem opelu ali fordju. Ali je to za vas dobro ali slabo, pa sami najbolje veste.

Kajti audi 80 avant ostaja predvsem audi 80 tudi glede vseh drugih lastnosti: z malce težkim nosom med hitrim vijuganjem,

z dobrimi kolutnimi zavorami, ko gre za naglo ali večkratno ustavljanje, z vzmetenjem, ki je dovolj čvrsto (zadaj s poltogo premo) za hitre vožnje, a tudi še dovolj udobno za potovalne okuse in z opremo ter končno obdelavo, zaradi katerih je audi pač audi, ne pa volkswagen.

Poglejte tabelo z našimi meritvami: tudi druge zmogljivosti tega avanta so prepričljive, enako prepričljive pa so vozne lastnosti, ki jih iz izmerjenih številki ni videti: vztrajanje vozila v ravni smeri, zanesljivost na ovinkih, zvočna izolacija (vključno z aerodinamiko) zoper zračni in nasploh zunanji trušči, natančnost volana in - ob nepretirani voznikovi zahtevnosti - nepretirana poraba goriva. Ta niha - v povprečju - od 10,5 do nekaj več kot 15 litrov na 100 prevoženih kilometrov. Seveda gre tudi temu audiju prileti odlike, kot so pocinkana karoserija, dolgi servisni intervali in temeljito tovarniško jamstvo. Predvsem pa to, da so s tem avantom srednji avtomobilski razred obogatili z nadpovprečno imenitnim luksuznim kombijem.



naslonjalo. Potem je seveda res, da prtljažni prostor ni ravno širok (986 mm), niti pretirano dolg (1560 mm), je pa vzorno tapetiran in obogaten s predalomoma v obeh bočnih stenah. In potem je res tudi tole: da je zadnja klop po tretjini zločljiva in da je tako moč prostornino prtljažnika povečati na čisto solidnih 1200 litrov. Nekaj šteje seveda tudi dovoljena obtežba vozila: 550 kilogramov. In veliko šteje povsem limuzinsko udobje za štiri oziroma pet potnikov v preostalem delu notranosti tega vozila.

Tako je voznik s preostalo živo vsebino vred povsem na istem kot v limuzini enake Audijeve velikosti, z vsemi napravami, ki služijo vožnji, varnosti in udobju, vred. To pa pomeni elektrifikaci-

Nekam ogrooomen avto je ta audi, sploh pa, ko sedeš za njegov volan. Zanimivo je, da je vožnja v njem veliko prijetnejša, če se voziš kot sopotnik. Zakaj? Zato, ker sem se sama peljala z zanesljivim voznikom... Je pa lep avto, čeprav po svoje "zatežen".



Saia

Audi avant 2.6 E je torej povsem značilen audi. Morebitna medalja, ki mu gre na ta račun, pa blesti s svojo zadnjo platjo: avantgarda avantov je namreč prav v zadkih.

**Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: IGOR MODIC**

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - V 90
o - nameščen spredaj vzdolžno -
vrtina in gib 82,5 x 81,0 mm -
gibna prostornina 2598 kubikov -
kompresija 10,0 : 1 - največja moč
110 kW (150 KM) pri 5750/min
- srednja hitrost bata pri največji moči
15,5 m/s - specifična moč 42,3
kW (57,7 KM/liter) - največji navor
225 Nm pri 3500/min - ročična
gred v 4 ležajih - 1 odmična gred
za vsako vrsto valjev (zobati jermen)
- 2 ventila za vsak valj - glava iz
lahke kovine - elektronska vbriz-
gavanje goriva in vžig (beta) - vodno
hlajenje, 11,0 litra - motorno olje
5,0 litra - akumulator 12 V, 63 Ah
- alternator 1260 W - 2 uravnava
izpušna katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj
poganja prednji kolesi - enokoltna
suha sklopka - petstopenjski sin-
hronizirani menjalnik - prestavna
razmerja: I. 3,545; II. 1,857; III.
1,300; IV. 1,029; V. 0,838;
vzratna 3,500; diferencial 3,889
- platišča 6J x 15 - gume 195/65
VR 15 (dunlop), kotalni obseg 1,92
m - hitrost vozila pri 1000/min v
V. prestavi: 35,3 km/h

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5
sedežev - samonosna karoserija,
spredaj s pomožnim okvirjem -
prednji kolesi na posamičnih obesah,
vzmetni nogi, trikotna prečna vodila,
stabilizator - zadaj poltoga (vzvojnja)
prema, vzdolžna vodila, Panhardov
drog, vijajčne vzmeti, teleskopski
blazilniki, stabilizator - dvokrožne
zavore, kalutne za vsa štiri kolesa,
spredaj posebej hlajene, ABS,
mehanska ročna zavora na zadnji
kolesi (ročica med sedežema) - volan
z zobato levijo, servo, 3,1 zavrtljaja
od ene do druge skrajne točke,
procenten

Mere, zunanje: dolžina 4482
mm - širina 1695 mm - višina 1408
mm - medosna razdalja 2612 mm
- kolotek spredaj 1448 mm, zadaj
1471 mm - rajdni krog 11,2 m -
najmanjša razdalja od tal 107 mm,
notranje: dolžina (od armature
plošče do zadnjega naslonjala)
1650 mm - širina (kolokolci) spredaj
1370 mm, zadaj 1360 mm - višina
(nad sedežem) spredaj 920 mm,
zadaj 870 mm - vzdolžnica (prednji
sedež) 910-1120 mm, zadnja klop
860-650 mm - premer volanskega
obroča 375 mm - prtljažnik (normal)
370/650/1200 litrov - posada
za gorivo 66 litrov

Teže: prazno vozilo 1470 kg -
dovoljena skupna teža 1920 kg -
dovoljena teža prikolice z zavoro
1400 kg, brez zavore 640 kg -
dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): naj-
večja hitrost 207 km/h - pospešek
0 - 100 km/h: 9,5 s - poraba goriva
[ECE]: 6,9/8,9/12,3 litra
neosvinčenega bencina super na
100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
208 km/h (V. prestava).

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,7 s
0 - 80 km/h	6,9 s
0 - 100 km/h	9,5 s
0 - 120 km/h	13,9 s
0 - 140 km/h	18,7 s
0 - 160 km/h	26,5 s
0 - 180 km/h	41,9 s
1000 m z mesta:	
31,4 s (170 km/h)	

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	32,9 s (165 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	36,0 s (155 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	90,1 m
od 100 km/h	39,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	58,1
80	75,1
100	94,8
120	115,9

Poraba goriva:

testno povprečje:	13,9 litra/100 km
-------------------	-------------------

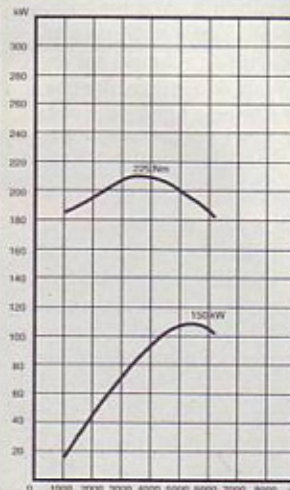


DIAGRAM MOTORJA

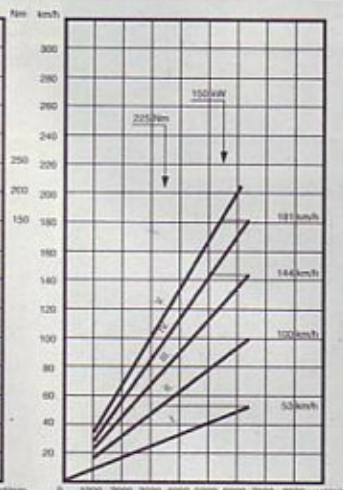


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- zunanja oblika
- luksuzna notranjost
- prilagodljiv prtljažnik
- uglajen motor
- dobro prilagojen menjalnik
- zmogljivosti
- vozne lastnosti
- počutje in oprema
- končna obdelava

Grajamo

- nenastavljiv volanski obroč
- majhnost osnovnega prtljažnika
- nepravilna zatiča prekrivna rolete

Cena

DEM 36.925 + 52,6 odstotkov tolaških dajatev
(Autocommerce, Ljubljana)

Končna ocena

Audi 80 avant 2.6 E je najprej limuzina, šele potem kombi. To dokazuje z videzom, merami in opremo. Njegov prtljažnik zagotovo ni tisto, zaradi česar ga boste (mogoče) kupili. Njegov glavni adut je avantovstvo. In prav zato je Audi to obliko - in po mnogih letih - ponudil tudi kot različico svojega najmanjšega modela. Pametna odločitev!