

Nova vozila:

AUDI 80

(QUATTRO) 16V

**VEČ
MOČI!**



Lesnica audijev 80 je višja za novo stopnico: na njej stojita hkrati in praktično vzporedno dve novi različici, audi 80 16V in audi 80 quattro 16V. Kombinacijo v oznaki 80 in 16V smo videli že lani, na frankfurtskem avtomobilskem sejmu, čisto zaresno predstavitev, z vožnjo in z začetkom prodaje, pa so za najnovejša audija 80 pripravili v minulih dneh.

Njuna pglavitna privlačnost je v nosovih. Tja so namestili enaka štirivaljna motorja 2.OE, znana že iz dosedanjega programa te, tehniško zelo natančne hiše, le da so ju zdaj opremili s štiriventilsko tehniko in s temeljito elektronicizacijo polnjenja z gorivom, vžiga in nadzora posamičnih pomembnih funkcij.

Motor s 1984 kubiki gibne prostornine (vrtina in gib: 82,5 x 92,8 mm) omogoča z dolgimi batnimi gibi ugoden navor in prijetno nizko porabo goriva. Zdaj so mu – na podlagi lastnih športnih izkušenj – pritaknili še glavo z v celem šestnajstimi ventili ter z dvema odmičnima gredema zanje. Obe gredi sta med seboj povezani z verigo, za pogon z ročične gredi pa skrbi zobati jermen. Po štirje ventili za vsak valj omogočajo sredinsko namestitve svečic in – skladno s tem – kompaktne

izgorevalne prostore. Premeri sesalnih ventilov znašajo 32 mm, izpušnih pa 28 mm. Motor zmore največjo moč 101 kW (137 KM) pri 5800 vrtljajih v minuti, njegov največji navor je 181 Nm pri 4500 vrtljajih v minuti. Pri tem je krivulja navora v območju med 3000 in 5500 vrtljaji ves čas vzpeta nad 170 Nm. Motor je tako kot pri vseh audijih nameščen vzdolžno in serijsko opremljen

s tristeznim izpušnim katalizatorjem.

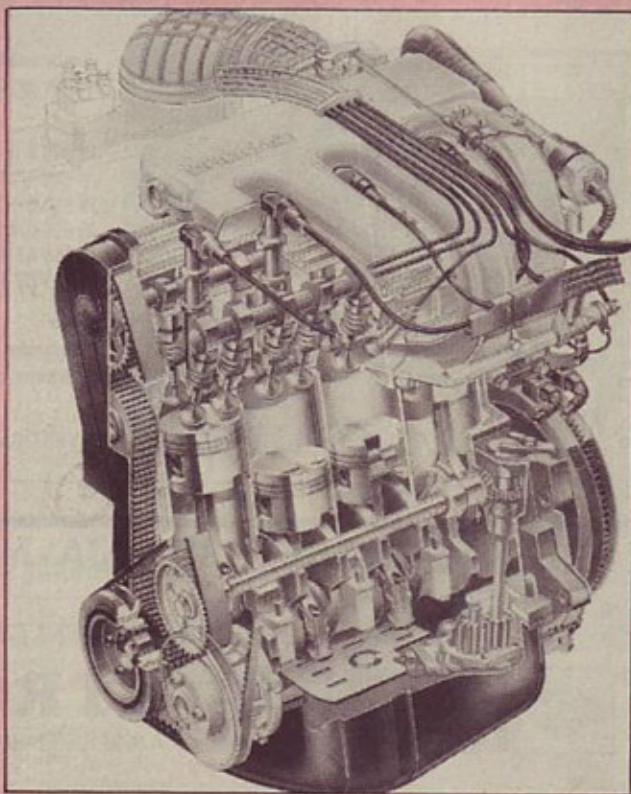
Polnjenje z gorivom in vžig opravlja Boschov KE-motronic, ki obsega vse, že od prej znane funkcije, vključno tipala zoper klenkanje v vsakem valju posebej. Uravnalna elektronika vsrkava podatke o sesanem zraku, motornih vrtljajih, motorni temperaturi, izpušnih snoveh in izgorevalnem ropotu. S tem je delovanje motorja do

potankosti optimizirano.

Uravnalnik prostega teka prispeva k nižji porabi goriva in skrbi za to, da je prosti tek vedno enak – tudi v primeru obremenjenega servoojačevalnika ali vključene klimatske naprave. Hkrati pa zmore KE-motronic tudi samodiagnozo, namenjeno informiranju mehanikov.

Motor je namenjen neosvinčenemu bencinu super (95 oktanov), povprečni normni porabi pa znašata 8,9 litra (80 16V) in 9,3 litra (80 quattro 16V) na 100 prevoženih kilometrov. Audi 80 16V zmore največjo hitrost 208 km na uro in pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 9,0 sekunde, pri audiju 80 Quattro 16V pa je tovarniško obljubljen največja hitrost enaka, le pospešek je za desetinko sekunde počasnejši.

Obe različici so opremili tudi s športnim, torej rahlo tršim podvozjem, z nizkopresečnimi gumami na (po želji) lahkih platiščih in s štirimi, spredaj dodatno hlajenimi kolutnimi zavornimi. Različica quattro omogoča še dodatne pogonske prednosti, značilne za ta, že znani štirikolesni prenos moči, oba audija 80 16V pa tudi pri opremi ne skrivata športnih ambicij. Obdali so ju s spojlerji, njihuni notranjosti prevlekli z usnjem, opremili s športnima volanskima obročema, s temeljitejšimi sedeži in tako dalje. Sicer pa smo takšne športno-limuzinske skladnosti vajeni tudi pri že znanih Audijevih modelih.



MARTIN ČESENJ