

Na krstni september 1986 je bila ena od štirinajstih različic novega audiјa 80 (upoštevaje različne motorje, katalizatorske možnosti ter dvo- ali štirikolesne pogone) tudi audi 80 turbo D. Turbo-dizel je bil enakovredno in od samega začetka zapisan v prodajnih prospektih te, nove Audiјeve avtomobilske vrste. Kljub temu pa je med kupce zapeljal še sred minulega leta.

Poldrugo leto zamude ni bilo brez vzroka. Ingolštadtski inženirji so se ubadali s tehničkimi težavami, ki resda niso bile odločilnega pomena, a vseeno dovolj tehtne, da jih niso hoteli prezeti; navsezadnje hoče biti audi 80 tudi kot turbo-dizelska različica v vseh pogledih in kar se le da dognan avtomobil.

Turbo-dizel je Volkswagnov, tisti iz golfa, in so ga naredili že v več kot treh in pol milijonih primerkov. Za uporabo v audiјu 80 so mu pritaknili vodno hlajenje polnilnika ter hkrati tudi hlajenje polnilnega zraka. To je omogočilo privzdignjeno največjo moč: zdaj zmora ta 1,6-

## Audi 80 turbo D

# DOHITEVANJE

### Skrbno dodelan turbo-dizel

litrski štirivaljni turbo-dizel 59 kW oziroma 80 KM pri 4500 vrtljajih v minutu (kar je za 10 KM več kot pri golfu), izrazitejši pa je tudi njegov največji navor: 155 Nm pri 2800 vrtljajih v minutah.

Ampak, kot rečeno, brez težav ni šlo. Pojavile so se pri doziranju goriva ob prostem teku motorja. Posledica: tresljaji motorja, ki so počutje v vozilu močno kvarili. Pri Boschu z visokotlačno črpalko niso mogli nič storiti. Tudi mehkejše obešanje motorja (ki je pri audiјih že tako ali tako vpadijivo mehko) ne bi preprečilo težav. Pa so se domisili posebnega omejevalnika na črpalki, ki blaži prenagle ukaze s pedala za plin in bdi nad enakomernim dotokom goriva. Tako so tresljaje, pravzaprav niha motorja, močno omejili.

Res je pa tudi tole: da so pri Audiјu razmišljali še o poveča-

nju gibne prostornine, pa so se mu na koncu odrekli iz dveh razlogov: ker bi bilo ob večjih batih še več težav z nemirnostjo motorja in, ker bi hkrati s takšnim povečanjem porasla tudi motorna želja. Ta je zdaj in upoštevaje normne podatke zares zelo zmerna: audi 80 turbo D porabi pri hitrosti 90 kilometrov na uro (v peti prestavi) samo 3,8 litra plinskega olja na 100 kilometrov, pa tudi povprečje izmerjeno med našim testom, ko smo avtomobil in motor v njem gnali do skrajnih zmogljivosti je še vedno hvala vredno: 7,1 litra na 100 prevoženih kilometrov.

Turbo-dizel, ki je nastal že sredi sedemdesetih let, na osnovi 1,5-litrskega golfovega benzinskega motorja (zato ima tudi precej sodobnih konstrukcijskih lastnosti), je tudi v novi, določeni izdaji obdržal vse svoje prijetne značilnosti: dobrovoljni

Kokpit: merilnik vrtljajev sodi k določilom

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib: 76,5x86,4 mm – gibna prostornina 1588 kubikov – kompresija 23, 0:1 – največja moč 50 kW (80 KM) pri 4500/min – največji navor 155 Nm pri 2800/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – visokotlačna črpalka za gorivo (bosch), s pospeševalnikom za hidnini vžig – vrtinčne komore – turbinski polnilnik iz izpušne pliene (garrett (T2), največji polnilni tlak 0,7 bar – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 910 W

**Prenos moći:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: 3,545; II. 1,857; III. 1,156; IV. 0,838; V. 0,683; vzvratna 3,500; diferencial 4,111 – plastična 5 1/2Jx14 – gume 175/70 R 14 M + S (continental); – limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamič-

nih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzvojna nihajna prema, vzdolžna vodila 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, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, servo

**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 – radijski krog 10,3 – teža praznega vozila 1090 kg – dovoljena skupna teža 1550 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 580 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 425 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost: 174 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 14,6 – poraba goriva (ECE): 3,8/5,3/6,9 litra plinskega olja na 100 km





hladni vžig po prijetno kratkem ogrevnemu času, veselje do vrtljajev in zvok, ki svoje dizelsko pereklo precej uspešno skriva. So pa temu motorju, vključno z njegovo dodatno močjo, po volji tudi nekatere siceršnje lastnosti novega audija 80: na primer ugodna aerodinamika voziila, ki prispeva k veliki končni hitrosti (merjeno na našem testu: 173 kilometrov na uro) in, v isti sapi, k nizki porabi goriva pri višjih hitrostnih območjih v celiem; ali pa skrbno preračunana prestavna razmerja v menjalniku, ki je predvsem s peto prestavo naravnana na prijetno hitra potovanja po avtomobilskih cestah.

Žal se to ugodje zmanjša, ko je hitre ceste konec: turbodizel ima navsezadnjie le samo 1588 kubikov, audi 80 s tem motorjem v nosu pa tehta že prazen skoraj 1100 kilogramov. Neskladje se izraža s skopo prožnostjo, ki jo je moč premagovati le s sprotnim pretikanji prestavne ročice. To je pa tudi v tem audijsku prijetno delo, saj so gibi kratki in »gladki«, nihanje ročice z menjalnikom in motorjem vred pa

ni nič izrazitejše kot pri ostalih avtomobilih te znamke.

Seveda smo najviše še možne vrtljaje motorja (4600 v minutah) izrabili tudi med našimi meritvami pospeškov (z dvema osebama v avtu s polno 70-litrsko posodo za gorivo) ter pospeševali z mesta do hitrosti 60 km na uro v 6,1 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 10,1 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 15,3 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 23,7 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 36,9 sekunde. Čeprav ti časi – v primerjavi z nekaterimi drugimi, prav tako modernimi, a po večini večjimi turbo-dizili – niso najbolj bleščeči, pa tega voznik v audijsu brez štoperice v roki ne opazi. Motor jih zmora lahko in brez hrupa, pa se zdi enako lahko, pravzaprav luksusno elegantna tudi vožnja v celiem.

Pa, saj je tudi audi 80 turbo D takšen kot ostali audijsi 80: elegantno zaobljena limuzina s štirimi vratimi ter s količnikom zračnega upora  $C_w = 0,29$ , s prostorsko malce pičlim prtljažnikom, toda s celo vrsto lastnosti, ki so vozniku in sopotnikom v veselje.

Na primer prostornost: ta je med znatno največjimi v tem razredu, opremljena z zelo dobrimi sedeži, s temeljitim zglavniki ter s skrbno dodelanim udobjem v celiem. Ali pa voznikov delovni prostor: od licno obrobljene armaturne plošče, ki streže s preglednimi merilniki (v tem primeru je namesto merilnika vrtljajev velika ura) do kompaktnega volanskega obroča ter ergonomično doganjnih razdalj med njim, pedali in prestavno ročico. Zraven in tudi na račun velikih zunanjih ogledal, dobrih brisalnikov in učinkovitih žarometov sodi tudi dobra vidljivost iz vozila. So pa steklene površine obenem sokriva za razmeroma hitro in pretirano ogrevanje notranjosti – če se avto znajde pod toplejšim soncem.

Značaju potovalne limuzine po meri je njeno podvozje. Prednji kolesi z vzmetnima nogama in prečnimi vodili ter zadnja hinanja prema z viščnimi vzmetmi ter Panhardovim drogom so razmeroma mehko vzmeteni,





K

kar pomeni, da se karoserija na ostro voženih ovinkih precej nagni, toda to na varno lego vozila ne vpliva. Tudi ta audi 80 zelo dobro drži ravno smer, med vijuganjem pa zahteva nežno dodajanje volana. V ovinke mu je moč pomagati s kratkimi odvezemanji plina, ampak zaresne potrebe po tem ni. Zasuki na volanu morajo postati izrazitejši, če je avtomobil polno obložen, ampak hitro potovati je tudi v takšnih okoliščinah še vedno mogoče. Tudi zaradi dobrih, spredaj kolutnih in zadaj bobnastih zavor ter zaradi volana s samo tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke. Pa delo z njim



*Motor: s samo 1,6 litra je ta turbo-dizel po volji tudi našim kupcem*

vseeno ni težavno, zaradi servojačane pomoči.

• • •

Res je: audi 80 bi prijal večji in v celem izdatnejši turbodizelski motor in možnost zanj možem v Ingolstadtu še vedno ostaja. Takšen kot je zdaj pa je turbo D namenjen kupcem, ki jih ne zanimajo le motorne zmogljivosti, ampak avtomobilsko ugodje v celem; z ugodno porabo goriva vred. In prav v tem je audi 80 turbo D dohitovanje zamujenega časa povsem uspeло.

MARTIN ČESENJ

foto: SRDJAN ŽIVULović



#### AVTOMOBILSKA GUMIJASTA PREPROGA

# GLEDRING

Naročite že danes!

Po meri notranjosti za skoraj vse osebne avtomobile, po želji tudi za poltovorna in tovorna vozila.

ALFA ROMEO – AUDI – AUSTIN – BMW – CHRYSLER – CITROËN – DAIHATSU – FIAT – FORD – LADA – LANCIA – MAZDA – MERCEDES BENZ – MITSUBISHI – NISSAN – OPEL – PEUGEOT – PORSCHE – RENAULT – ROVER – SAAB – SUBARU – SUZUKI – ŠKODA – TOYOTA – VOLKSWAGEN – VOLVO – ZASTAVA, vsi tipi, vključno florida

Cena 4 kosov za osebni avto je 281.100 din. Skupni zneselek, povečan za stroške poštnine, bom plačal(a) po povzetju ob prejemu pošiljke.

GLEDRING, 61000 Ljubljana, Kamnogoriška 26, tel. (061) 579-467 do 14. ure.

◀ avtomobilska gumijasta preproga, ki ohranja originalno talno oblogo kot novo – tudi pod pedali!