



Vozili smo: (NOVI) AUDI 80

Pet let je minilo, kot bi trenil. In po petih letih – menijo marketinški strokovnjaki – je treba avtomobil pomladiti. v Ingolstadtu so to pravkar storili z audijem 80. Poseg naj bi zalegel vsaj za naslednji dve leti.

Gospod Piëch, glavni šef pri »štirih krogih«, je tovarniško namero zabetoniral z odločitvijo: postati najatraktivnejša evropska avtomobilska firma. Začeni s najmanjšim modelom – 80. Zato so videz tega avta zdaj povsem prilagodili hišnim potezom in mu s tem nadelo dobro viden image: novi audi 80 je dobil motorni pokrov z razcepljenima gubama, z zavihkom med žarometoma in z razkošno obrobjenimi krogi na njem. Tako: zdaj so nosovi vseh audijev enaki!

Preostale novice so kupcem ponudili z vljudnim nasmehom in z razlago: ker ste vi tako želeli!

Torej prtljažnik! Nad njim se je v minulih letih – ob audijih 80 – zmrdovalo največ ljudi. Zato je zdaj audi 80 za osem centimetrov daljši, daljša (za sedem centimetrov) pa je tudi njegova medosna razdalja. Prostorski dobiček ni zelo velik na zadnji klopi (ta je še zmeraj razmeroma kratka), pa tudi v samem prtljažniku ne (ta je s 430 litri normno le za 5 litrov večji od prejšnjega), ampak v prostorski kombinaciji, ki jo novi zadek ponuja. Naslonjalo zadnje klopi je namreč bolj nagnjeno kot prej (kar omogoča potnikom, da se udobno zleknejo), hkrati pa po tretjini deljivo, kar pomeni, da se lahko prtljažni prostor poveča do 712 litrov (seveda, ob sprotne zmanjševanju števila potnikov v vozilu). Rezervno kolo je zdaj v dnu prtljažnika, ta je uporabnejše manj obel, njegov pokrov pa se odpira povsem do odbijača, se dvignjen odmakne varno naprej in s podpornim mehanizmom ne štrli v notranjost. Ker je tudi novi audi 80 limuzina, ostaja zadnja šipa nepremakljiva, polica pod njo pa prav tako. Kdor hoče

kombi, bo moral počakati do prihodnje jeseni: na kombijevski audi 80 avant.

Nova prtljažniška možnost je od konstruktorjev zahtevala precej več dela kot le podaljšanje vozila: da bi dosegli dovolj visok prehod k zadnji klopi (mimogrede; njeno naslonjalo je moč zvrniti z zgelnikom vred), so morali spremeniti obe zadnji premi, pri različici s samo prednjim pogonom in pri quattro. Tako sta prtljažnika pri obeh povsem enaka. Negnani zadnji kolesi sta po novem (in po Volkswagnovem zgledu) poltogo obešeni: to pomeni vzvojno delujoči prečni profilirani drog, vzdolžni vodili, vijačne vzmeti s teleskopskima blažilnikoma in stabilizator. Zadnje premo pri quattro pa sestavljajo dvojna prečna vodila trikotne oblike, paličasto vodilo in vzmetni nogi. Obenem so morali spet zaradi prtljažnika – prilagoditi doslej pokončno nameščeno posodo za gorivo. Ta je zdaj ležeča, zamotane oblike in meri pri osnovni različici 66, pri quattro pa 64 litrov.

Hkrati so celotno podvozje razširili: prednjo premo za 38 milimetrov, zadnjo pa za 39 (quattro: 49) milimetrov. Razši-

VEČ

ritev gre vstric z na novo obdelano kinematiko celotnega podvozja, pa tudi s širšimi nizkopresečnimi gumami na (po novem) petnajstocolskih kolesih.

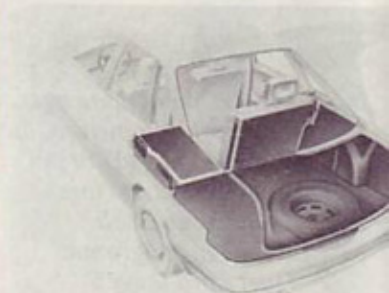
Jasno: zmogljivosti podvozja je bilo treba prilagoditi novi motorni paleti. Ta obsega zdaj štiri bencinske motorje in en turbodizel, pozneje pa bo na voljo tudi motor TDI (turbo-dizel z neposrednim vbrizgavanjem goriva).

V osnovno ponudbo sodi 2,0-litrski štirivaljnik z elektronskim

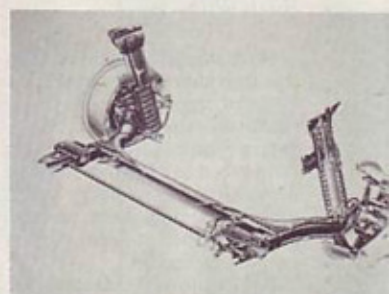




V 6: zdaj tudi v audiju 80



Hoteli ste: večji prtljažnik



«Davek» na večji prtljažnik: nova zadnja prema

VSEGA!

vbrizgavanjem goriva in 66 kW (90 KM). Zmogljivejša možnost je 2.0 E: enak štirivaljnik s prilagodljivo vodljivim vbrizgavanjem goriva in 85 kW (115 KM). Če piše na zadku 2.3 E, je v nosu enako vbrizgavani petvaljnik 98 kW (133 KM), in če piše na zadku 2.8 E, si lahko pomanete roke: takšen audi 80 pogajanja še razmeroma sveži šestvaljnik V-oblike, z 2,8 litra gibne prostornine ter z največjo močjo 128 kW oziroma 174 KM. Ta motor

je natanko takšen kot v večjem audiju 100. Turbo-dizel nosi oznako 1,9 (to je litraža) in zmore 55 kW (75 KM), obljubljeni TDI z enako gibno prostornino pa bo zmogel 66 kW oziroma 90 KM.

Podaljšava vozila, temeljitejšo podvozje, čvrstejše ojačitve v vratih in bogatejša osnovna oprema so teža novega audija 80 (v primerjavi z dozdajšnjim) dvignile za malce več kot 100 kilogramov. Tovrna napoveduje največ-

je hitrosti (glede na posamične različice) od 162 do 220 kilometrov na uro ter pospeške z mesta do hitrosti 100 km na uro v časih od 17,5 do 8,0 sekunde. Ampak ne upajte preveč! Celo šestvaljnik ni tisto, kar mogoče mislite, da mora biti. Novi audi 80 (z njim so tudi dokončno odpisali model 90) je predvsem limuzina: z mehko-čvrstim vzmetenjem, s potovalno izračunanim menjalnikom in z dovolj suverenimi, kultiviranimi, a nič dirkaškimi motorji. To pomeni, da se je celo z 2.8 E mogoče voziti le dovolj hitro, ne pa tudi športno ostro in robato. Kdor hoče te motorne lastnosti združiti s stalnim štirikolesnim pogonom (quattro in 2.8 E quattro. A tudi v teh primerih je E (čeprav ima povsem drugačen pomen) moč razumeti kot eleganco, ne kot energičnost.

Novi audi ima rahlo večje norme porabe goriva in opazno višje cene (v Nemčiji stane, glede na različice, vključno quattro, od 31.700 do 52.000 DEM). Ampak v osnovne cene je treba všteti tudi procon-ten (naprava za odmik volanskega obroča in zagtegnitev varnostnih pasov v pri-

meru čelnega trčenja), v celem pocinkano karoserijo, petstopenjski menjalnik, servoogajevalnik volana, po višini nastavljen voznikov sedež in deljivo zadnje klopi. Šestvaljnik v nosu ali quattro pri kolesih gresta samodejno vstric z vgrajenim zavornim dodatkom ABS. Od vključno različice 2.3 E dalje pa so šipe v vratih, zunanji ogledali in ključavnice elektrificirani, 2.8 E pa dobi povrh tega še halogenski meglenki in za 10 milimetrov znižano. »športnejše« podvozje. Kdor hoče še več, mu je na voljo šestnajstvrstični seznam doplačilne opreme.

Ni dvoma: novi audi 80 pomeni več vsega. Ker je tudi večji, se je s tem močno približal audiju 100. In ker je v marsičem celo bolj harmoničen, se atraktivnost že začinja. Jasno: dr. Piëch misli resno!

Martin Česenj

