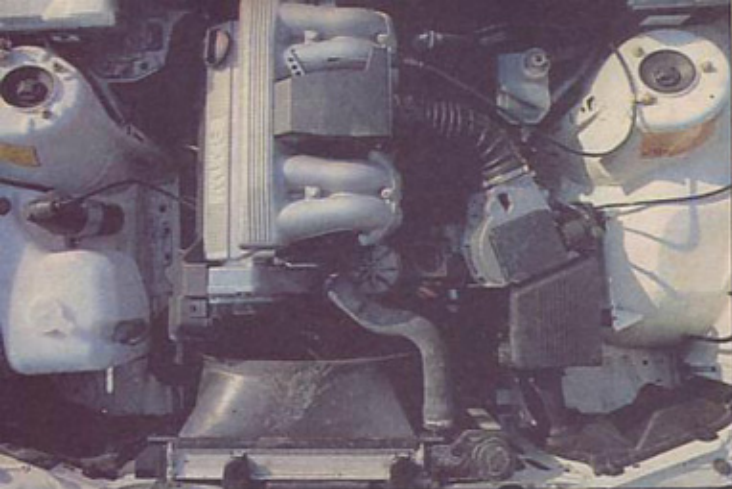


Audi 80

PRAVŠNJA MERA

Ugodno ravnotežje med kubiki, močjo in porabo goriva



trost smo dosegli v peti prestavi: 190 km na uro (ob 5600 motor-nih vrtljajih v minuti). Vemo pa tudi: da je menjalnik motorju zelo dobro prilagojen, kar olajšuje veljavo spodnjega delovnega območja in odbija zahtevo po nenehnem pretikanju v nižje prestave. Razen v primeru, če se voznik nad lahkotno in natančno prestavno ročico tako zelo navduši, da je noče spustiti iz rok.

Vozniški značaj te sorte pa ne ostane brez posledic, ko gre za gorivo. Povprečna poraba med našo preskušnjo je znašala 10,5 litra na 100 kilometrov, kar je slišati veliko, četudi gre za zelo ostro vožnjo. Ampak razmerje med tistim, kar motor jemlje in kar motor daje, je v primerjavi z njegovim prednikom novincu še vedno v prid.

Več pa daje novi BMW 318i tudi pri poglavju »vodenje avtomobila«. Veriabilno prestavno razmerje v volanskem mehanizmu z zobato letvijo in s 4,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke (po želji: servo), omogoča

dovolj lahkotnosti ne glede na počasnost vožnje in še dovolj neposrednosti, ne glede na hitrost. In, ker je podvozje že od prej naklonjeno športnemu počutju, zna biti takšna tudi vožnja, če je voznik za to.

Jasno: tako kot celotna serija »3«, je tudi BMW 318i poleg novega motorja dobil nekaj novih optičnih in praktičnih značilnosti: elipsoidna kratka žarometna, nova odbijača, vključno s spojlerjema, večje zadnje luči ter plastiko med njima in tako dalje. Oblika, z notranjostjo vred, je ostala nespremenjena. Za zdaj!

• • •

Zato tudi (novi) BMW 318i ne more skriti, da ni več pretirano mlad. Priletne v njem so luči na stropu, visoki boki, oglata oblika, karoserija nasploh. Ampak ljubezen gre skozi srce in srce je novo. Avtomobil se po operaciji počuti dosti bolje. Njegovi oboževalci prav tako.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDAN ŽIVULOVIĆ

Ko gre beseda o audiju 80 brez vsakršnih dodatnih oznak, sta na voljo pravzaprav dve možnosti. Pri nas na primer je (teoretično) še vedno napredaj audi 80 z 1,6-litrskim motorjem in 75 KM – kot najšibkejši, torej osnovni primerek tega zelo uspelega avtomobila. Toda v uradnem programu in-goistadske tovarne, veljavnem za tekočo prodajno sezono, te različice ni več. V njem se lestvica začenja z audijem 80, ki ga poganja sicer enako močan (75 KM), toda večji, 1,8-litrski motor.

Po testne audije hodimo naravnost v tovarno. Ko smo predlagali preskušnjo najcenejšega in najšibkejšega audija 80, smo dobili drugo od pravkar zapisa-

nih možnosti. In pri tem je ostalo. Audi 80 je bil tudi tokrat moderen in udoben avtomobil. Morebiti ne ravno vrhunsko zmogljiv, ampak izredno uglajen in prijeten za vsakdanjo vožnjo.

Uglajenost in prijetnost gresta najprej na račun avtomobila samega. Dognana oblika, natančni spoji karoserijskih delov, s tem v zvezi zelo dobra aerodinamika in z njo v zvezi komaj slišno rezanje zraka. To prispeva k udobju; k tišini v avtu, da se je moč pogovarjati ali poslušati radio. Radio, seveda za doplačilo, je bil tokrat gamma »gala«, kar pomeni, da se njegova glasnost samodejno prilagaja hitrosti vozila. Čim večja je, tem glasnejši je radijski zvok. Zelo spretno uglajen! Nikoli prethit, nikoli preglasen. Tudi to je udobje. Pa štiri vrata. Zelo dobra prednja sedeža. Pokončna zadnja klop, a z izdatnim prostorom za noge. Barvna skladnost notranjosti. Vse na svojem mestu. In vse na-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 84,0x81,0 mm – gibna prostornina 1795 kubi-kov – kompresija 8,8:1 – največja moč 83 kW (113 KM) pri 5500/min – največji navoz 162 Nm pri 4250/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch motronic) – vodno hlajen – akumulator 12 V, 46 Ah – alternator 1120 W – elektronski vžig – uravnavan tristezni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,72; II. 2,02; III. 1,32; IV. 1,00; V. 0,80; vzvratna 3,45; diferencial 4,10 – platišča 5 1/2 Jx14 – gume (testni avto) 175/70 R 14 M+S (continental)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb

– 2 (ali 4) vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj (poševna) vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 4,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teža: dolžina 4,325 m – širina 1,645 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,570 m – kolotek spredaj 1,407 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1065 kg – dovoljena skupna teža 1525 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 425 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti: (tovarna): največja hitrost 188 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 10,8 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,6/10,3 litra neosvinčenega bencina na 100 km.





tančno izdelano. Audi 80 je jugoslovanska žirija avtomobilističnih novinarjev izbrala za »YU avto 1988«. Dobra odločitev. To spoznaš vsakič znova, ko spet sedeš vanj.

Sicer pa: o audijih 80, tudi če mislim le na najnovejši model, smo že veliko pisali. Ga gledaš od zunaj: skladnost v čistih potezah. Sedeš k volanu: moderen, ergonomično povsem dodelan kokpit. Sežeš v prtljažnik: da ni premajhen? Očem se zdi, da je. Ker je oblo obrobjen, ker ga oži rezervno kolo, ker je krutek. Ampak litrska številka (normno 425 litrov praznine) sega v povprečje tega razreda. Je pa res: kdor jo hoče povsem izrabiti, mora kovčke posebej in odmerjeno kupiti.

Prednji in zadnji pokrov sta teleskopsko podprta. Zadnji se odpre navpično, da ni v napoto pri seganju v notranjost. Vrata se zapirajo brez trušča in na prvi mah čvrsto. Šipe v njih so skoraj neobrobjene. Prednja in zadnja sta, jasno, prilepljeni.

Pa, saj takšni so vsi audiji 80 po vrsti. To, kar v tem audiju 80 še posebej ugaja, je njegov motor. Vnovič pravim: ugaja nezahtevnežem, ko gre za dirkaške zmogljivosti in uživače, ko gre za eleganco vožnje.

Motor je štirivaljni, 1781 kubični in vzdolžno nameščeni že znani izdelek iz hiše VW/Audi. V drugih modelih in različicah je na voljo z večjimi močmi. Drugačnim zahtevam primerno. Tokrat, v tem audiju 80, zmore le 55 kW oziroma 75 KM največje moči. Ob kompresiji 9,0:1. In pri le 4500 vrtljajih v minuti. Največji navor: 140 Nm, že pri 2500 vrtljajih v minuti. Za gorivo skrbi padotočni registrski uplinjač z ročnim čokom. Čok je mogoče zelo natančno premikati, ga med ogrevanjem motorja v hladnih jutrih sproti prilagajati in ga zelo kmalu potisniti v izhodiščno lego. Motor rad vžiga, mirno teče in se tudi čisto rad vrti. Saj je odmična gred v glavi in gnana z zobatim jermenom, glava je moderno lahka in nad vžigom bdi elektronika.

Na merilniku vrtljajev se prepovedano rdeče polje začne pri številki 6400. Do tja, pravzaprav še malo čez, smo motor gnali samo med meritvami pospeškov. Zaradi ustaljene poti do zahtevanih rezultatov, pač. Na cesti, ko ne gre za sekundne desetinke, je takšno priganjanje povsem odveč. Motor ima dovolj kubikov, da je prožen. In petstopenjski menjalnik mu je dovolj dobro zapisan »na kožo«.





da sme kazalec vrtljajev ostajati večidel vožnje pod številko 5000.

No, ko smo ga zares priganjali, smo izmerili naslednje pospeške: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 9,1 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 13,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 20,3 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 30,6 sekunde. Največjo hitrost 177 kilometrov na uro smo dosegli v četrti prestavi, ampak pri vseh izmerjenih številkah velja upoštevati zimsko obutev koles, kar pomeni, da niso povsem merodajne.

Udobja med tekočo vožnjo pa ne motijo. V spodnjem in srednjem območju motornega delovanja je avtomobil prijazen tih. V izrazito prizanašajoči peti prestavi je skoraj neslišen. In obenem zelo skromen pri gorivu. Vozili smo ga na dolge in kratke razdalje, ves čas v zimskem, tokrat resda ne prekrutem mrazu. Testno povprečje je obtičalo pri 8,8 litra bencina na 100 prevoženih kilometrih. In, ko smo ravno pri gorivu: tale audi 80 v izpušnem sistemu ni imel katalizatorja, je pa bil (tudi upoštevaje tovarniška priporočila) enako zadovoljen z osvinčenim in neosvinčenim bencinom. To smo preskusili in ta lastnost je dvakrat dobrodošla: ker se moreš pri točenju prilagajati ugodnejši ceni goriva (na tujem je neosvinčeni bencin cenejši od osvinčenege), hkrati pa se – v mislih



Pred voznikom: red in priročnost

imam Jugoslavijo – izogneš zadregam, če katerega od goriv na črpalkah zmanjkuje.

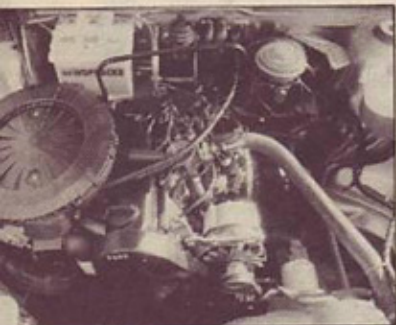
In tako je zamer pri tem avtu zelo, zelo malo. Ena gre na račun dvojnih vrtljivih gumbov za nastavljanje zunanjih ogledal. Gumbi so sicer pripravni, a zelo nežni. In ogledali se zmakneta že ob vsakem nehotenem dotiku. Druga je stara toliko kot vsi audiji skupaj: obešenje motorja in menjalnika je premeško. Vsako odločno dodajanje ali odvzemanje plina ju zamaje, da ju je čutili ne le na prestavni ročici, ampak dostikrat kar počez, v vsem vozilu. Škode pa zaradi tega ni.

Seveda: dodatna oprema v audijih 80 sodi na spiske in marsikaj v testnem avtu je bilo iz poglavja »doplačila«. Ne glede na to imajo audiji 80 – tudi ta, o katerem zdaj berete – dobre žaromete, dobre brisalnice, dovolj dobro vidljivost na vse strani in temeljito podvozje. Prednji vzmetni nogi in vzvojno-nihajna zadnja prema prevzemajo vso odgovornost za temeljito in varno lego na cesti; skladno z voznikovo razumnostjo, kako pa drugače. Zavore so spredaj kolutne, zadaj bobnaste, pa s servovojačevalnikom. Ojačevalno napravo pa bi bilo vredno dokupiti tudi za volan. Kajti delo z njim sodi že med težavnejša opravila, ne glede na to, kako hitro se avtomobil premika.

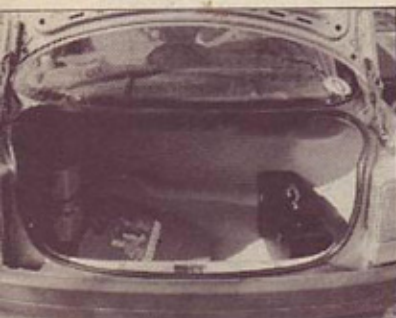


A gledano v celem je tale audi 80 pravna mera vsakega hkrati: zmogljivosti, udobja, varnosti in nezapravljenosti, ko gre za gorivo. Žal s kubiki v motorju presega naš vsaj za prvo silo ugoden davčni razred (do 1,6 litra gibne prostornine), pa se zato jugoslovanskemu kupcu neprijetno podraži. Ampak to je navsezadnje naš, jugoslovanski problem in audi ni zaradi njega prav nič slabši.

MARTIN ČEŠENJ
foto: SRDAN ŽIVULOVIĆ



V nosu: spretno uravnotežen motor



V zadku: na pogled premajhen prtijažnik

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 81,0x86,4 mm – gibna prostornina 1781 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 4500/min – največji navor 140 Nm pri 2500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – padotočni registrski uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 220 A – alternator 910 W – elektronski vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,545; II. 1,857; III. 1,156; IV. 0,838; V. 0,683; vzvratna 3,500; diferencial 4,111 – platišča 5 1/2Jx14 – gume (testni avto) 175/70 R 14 M+S (good year)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna koroserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni

nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzvojna nihajna prema, vijake 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 4,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mera 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 – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 1020 kg – dovoljena skupna teža 1480 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 540 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtijažnik (normno) 425 litrov – posoda za gorivo 68 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 174 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 13,6 s – poraba goriva (ECE): 5,3/6,6/10,0 litra osvinčenege ali navadnega neosvinčenege bencina (min. 91 ROZ) na 100 km