

Dobra glasba mi naguba kožo. Kurja polt. Notranje vznemirjenje. Nekaj, kar je težko razložiti. Dobra glasba pač. Ampak zadnjic se mi je to pripetilo v avtomobilu. Zaradi avtomobila. Ko sem vozil novi audi 80. Dober avto pač!

Audiji 80 so prišli na svet leta 1972: prednji pogon, zelo varne vozne lastnosti, varčni in športni motorji, udobna prostornost.

Šest let pozneje je bila na vrsti druga generacija: več kot milijon primerkov in statistična uvrstitev med najzanesljivejše in najnezahtevnejše avtomobile.

Napredek s pomočjo tehnike, pravi tovarniško geslo. In pred vami je audi 80 tretje generacije. Novinec letosnjega septembra. In ta hip eden najboljših zgledov, kakšen mora biti sodoben avtomobil.

Snovali so ga pod interno ozako B 3 in zasnovali: optično izredno skladno karoserijo, ki se hvali s hišno rekordno aerodinamiko (Cw pri osnovnem modelu znaša 0,29) ter s skoraj že razkošno notranjino dolžino (od pedal do zadnjega naslonjala) 1,901 metra. Novi audi 80 je za 13 milimetrov krajsi od svojega predhodnika, ima pa za 8 milimetrov večjo medenosno razdaljo ter za 16 (spredaj) oziroma 11 (zadaj) milimetrov širša koloteka. Rezanju zraka po volji so: izredno obla in v celiem klinasto oblikovana karoserija z močno nagnjeno prednjo šipo (za 4,5

Novi audi 80

Audivizija

Tretja generacija: za danes in jutri!

stopinje močnejše kot pri prejšnjem audi 80), pa, seveda prilepljene prednja, zadnja in trikotni bočni šipi, dvižne šipe, ki drsijo po zunanjih straneh vrat in podaljška odbijačev, ki segata daleč pod vozilo. Takšen zavrh seže izpod prednjega odbijača vse do prednje preme, kar pomaga dušiti hrup motorja in prispeva k temeljitejšemu nadziranju pretoka zraka pod avtomobilom.

Z daleč nazaj segajočo zadnjim šipom so dosegli notranjo prostornost, z dovoljšnjo višino nad zadnjim klopm vred, priškrtnili pa prostor za prtljago. Ta ponuja zdaj (normo) le za 401 liter praznine, upoštevati pa velja tudi 29 litrsko vdrtino v dnu, ob zasilenem rezervnem kolesu. Toda: prtljažni pokrov se trapezasto navpično odpira, izrez zarj sega (na račun deljenih zadnjih luči) vse do odbijača in prtljažnik je v celiem po nemško natančno obdelan. Zraven sodi tudi tale trik: običajno kolo je po zamenjavi z zasilnim rezervnim kolesom moč postaviti ob levo prtljažniško steno, prtljago pa – pred umazanjem – zaščiti z dvižnim pokrovom kolesu namenjene

vdrtine. Je pa ta vdrlina odmerjena tudi klasičnemu rezervnemu kolesu, če si kupec (brez doplačila) to zaželi. Obenem je moč dokupiti tudi odprtino v zadnjem klopu, z vrečo za smuči, ki jo je zdaj – zaradi na novo nameščene posode za gorivo – mogoče doplačati tudi pri različici quattro.

Zoper preveliko vročino v vozilu – zaradi velikih in nagnjenih šip – so vsa stekla serijsko zasenčena, zgornji rob prednje šipe pa je še posebej in zelo zatemnjena. Zoper počutje kot v topli gredi so zasnovali tudi armaturno ploščo. Zavrhnjena je v senčnik, ki prestreza sončne žarke, preden dosežejo spodnja dela teles voznika in njegovega desnega sosedja, je pa tudi v celiem na novo zasnovana: s sedmimi velikimi zračnimi rezami, s štiristopenjskim ventilatorjem in z novo razporeditvijo merilnikov (pregledno zasenčenih in lahko berljivih) ter stikal (poleg štirih ročic ob volanskem drogu ter nad sredinsko konzolo). Sredinski greben v vozilu je po novem izrazito širši: zaradi možnosti katalizatorske vgradnje in zaredi kardanske gredi pri quattru.

Nova je tudi zasnova sedežev: z mehkim srednjim in otdelimi bočnimi deli. Zadnja klop, ki se zdi očem razmeroma kratka, streže z udobjem prave limuzine, prednja sedeža pa je mogoče dovolj izdatno odriniti tudi po željah izrazitega dolgina. Povrh tega si je mogoče zaželeti dvižni mehanizem za voznikov sedež: gib ni več krivulja, združena z vzdolžnim pomikom, ampak se sedež privzdigne v celiem in vzporedno s tlemi vozila. Jasno: dodali so tudi izbiro med petimi različno visokimi oprijemimi točkami obeh zgornjih koncov prednjih varnostnih pasov. Obenem pa ponujajo – za doplačilo 1000 DM – poseben varnostni sistem, z imenom Procon/Ten. Oznaka je kratica za »Programm Contraction/Tension«, ali po našem »programirana krčenje in napetost«. Sistem deluje povsem mehansko, sestavljajo pa ga tri nerjavče jeklene pletenice: debelejša izmed njih je polkrožno vpeta ob spodnjem delu volanskega droga in – kot pri škrpicu – še na menjalniku. Tanjši pletenici sta speljani, skozi pravoga v navojnima mehanizmoma prednjih varnostnih pasov. Celotna naprava se sproži v primeru čelnega trčenja s hitrostjo nad 25 kilometrov na uru. Do te hitrosti prevzame odvečno energijo elastično vpeti prednji odbijač, nad to mero pa sistem Procon/Ten. Kajti: sile ob takšnem trčenju so tolikšne, da pomaknejo motor, z menjalnikom vred pod karoserijo in proti zadku vozila. Sistem pletenic, ki deluje v razmerju 2:1, pa v tisočini sekunde opravi tole: volanski obroč povleče za 15 cen-





timetrov proti armaturni plošči, hkrati pa napre oba prednja varnostna pasova. S tem je vozniku prizanešeno, da bi zaradi naglega hitrostnega pojemka z glavo udaril ob volanski obroč (takšne nesreče so zelo pogoste), s sopotnikom vred pa ostaneta čvrsto pripeta k sedežema, brez možnosti, da bi njuni telesi zdrsnili pod prečnim zankama varnostnih pasov. Seveda je potrebno po takšnem trčenju napravo Procon/Ten v celiem zamenjati.

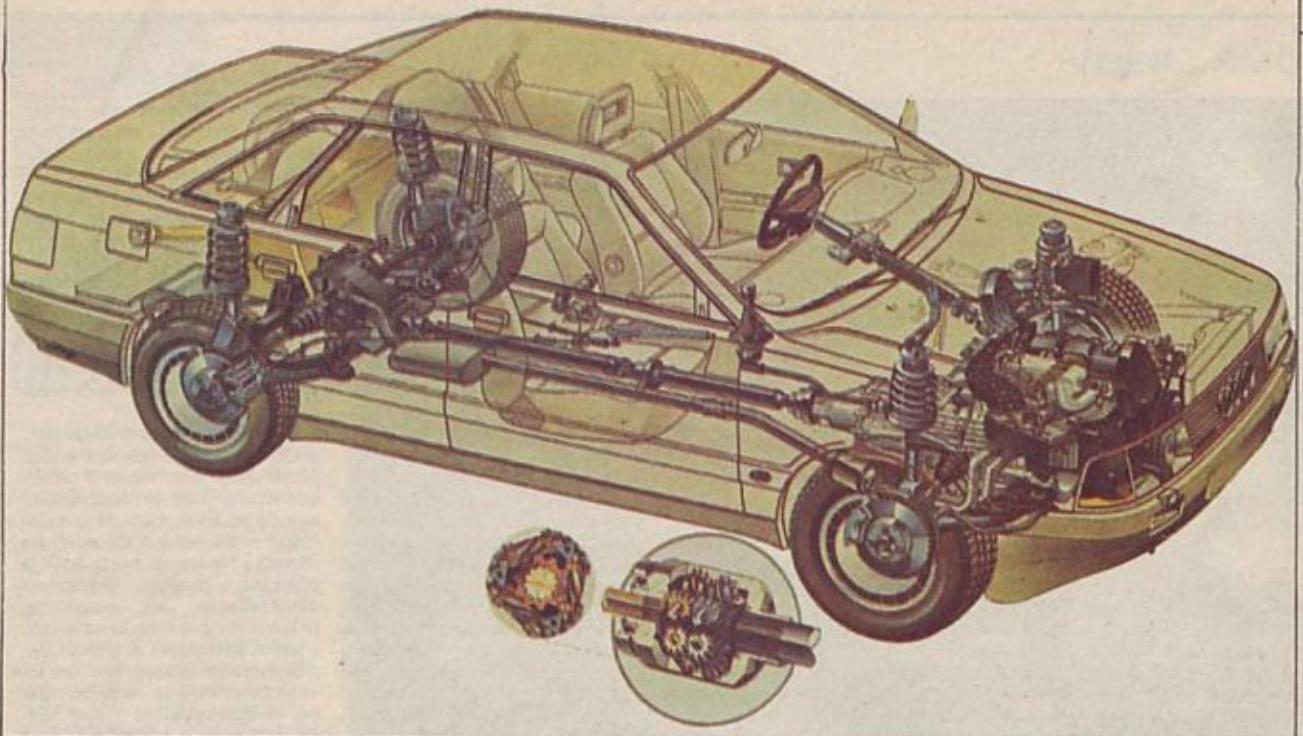
Ampak vrnimo s h karoseriji, dokler je še cela. Za vse audije 80 po vrsti jo vroče in v celiem pocinkajo, kar je razveseljiva novica za tiste, ki hočejo avtomobil imeti več let. Omenim pa še večja žarometa, ki sta tudi za približno dvajset odstotkov učinkovitejša, ter sploščeno pričvrstitev prednjih brisalnikov, v korist kolesarjev in pešcev, ob morebitnem trčenju. Metlica levega brisalnika je večja od desne, da laže zadržuje vodne kapljice, ki bi sicer – po brisanju šipe – lezle pred voznikove oči.

Serijsko je novi audi 80 na voljo z eno samo zalogo opreme. Za doplačilo si je mogoče privoščiti še dva različna luksuzna paketa, izbrati pa je mogoče tudi športno izvedbo v kombinaciji z eno od prejšnjih treh možnosti.

Gledate pogonskih agregatov so za novi audi uporabili večidel že znane in s Volkswagnum sorodne motorje. Vsi po vrsti so štirivaljni, petvaljni in z večimi močmi pa bodo vgrajevani v audi 90, ki ga bodo predstavili decembra letos.

Najšibkejša motorna možnost je 1,6-litrski dizel, ki zmore 40 kW, oziroma 54 KM. Znatno prepričljivejši je enak motor s turbinskim polnilnikom (ter po novem s hladilnikom polničnega zraka), ki zmore 59 kW oziroma 80 KM. In le malce slabotnejši je zdaj najmanjši bencinski motor – z 1,6 litri gibne prostornine in 55 kW (75 KM), ki ga pri audijskem poznamo že dolgo časa. Celotno paletto motorjev si boste najhitreje ogledali v naši tabeli s tehničkimi podatki, pa tule omenim le še na novo povrtni 1,9-litrski motor z mehanskim vbrizgavanjem goriva in z uravnanim katalizatorjem, torej tudi s sondijo lambda. Namenjen je bencinu super brez svinka, opremili pa so ga tudi s selektivnim ravnalnikom zoper klenkanje motorja. Tega nadzira elektronika, ki je pri tem tako hitra, da zmore klenkanje v posamičnem valju odpraviti – z novo nastavljivo vžiga – že v enem samem delovnem taktu.





Vsem audijem 80 – ne glede na motorno različico – pa so namenili v celiem nove menjalnike. Ti so glede na prestavna razmerja praktično enaki kot so bili doslej, so pa na novo zasnovani, z aluminijastimi ohišji, kar pomeni manjše težo, so pa hkrati tudi krajših zunanjih mer, zaradi česar so motorje lahko namestili za 14 milimetrov bolj proti sredini vozila. To je koristilo oblikovalcem, pri nagibanju prednjega pokrova, pa tudi razpodelitvi teže v vozilu; ta se zdaj izkaže z razmerjem 60:40 ob praznem in z razmerjem 50:50 ob zmernem obloženem audiju 80. Novemu menjalniku so pritaknili tudi nov elektronski merilnik hitrosti.

Šibkejše motorne rsazljivice so opremljene s štiristopenjskim menjalnikom, pri čemer je



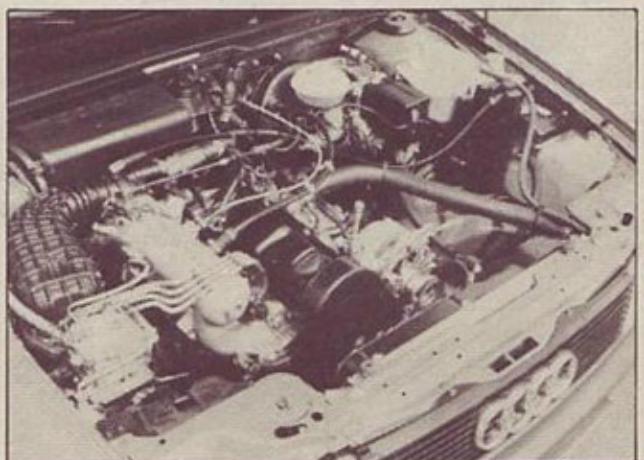
Oblikovna skladnost: po volji očem in aerodynamiki

petstopenjski za doplačilo, vsi zmogljivejši audi pa so dobili serijsko vgrajene petstopenjske menjalnike. Na voljo je tudi tri-stopenjski avtomatski menjalnik, ki so ga morali – zaradi zračno skrbno obdelanega nosu vozila – dodatno opremiti z oljno-vodnim hladišnjikom.

In, ko smo ravno pri prenosu moči. Tudi novi audi 80 je v osnovni izvedbi zasnovan s pogonom na prednji kolesi. Če pa na njegovem zadku piše »quattro«, pomeni to stalen pogon na vsa štiri kolesa. To, že nekajletno možnost za zahtevnejše vožnje so tokrat implementili s torsem, ki so ga vstavili v sredinski diferencial. Razpodelitev motorne navore je – kljub tej novosti in ob normalnih voznih pogojih – ostala v razmerju 50:50 med obema premama, toda, če



Prostor in čas: z roko v roki

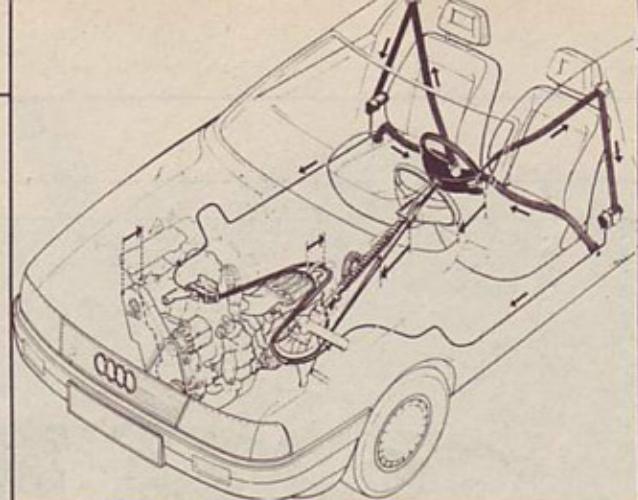


Motor: štirinajst različic, če štejemo tudi možnosti z uravnvanimi in neuravnavanimi katalizatorji

eno od koles izgubi »ta pod gumo«, torsen poskrbi, da se večina navora prenese k tisti pogonski osi, ki zmore moč brez težav spraviti na cesto. Za torsen vemo že od lantie delte 4 WD sem: da deluje samodejno, povsem mehansko, pa tudi z roko v roku z zavornim dodatkom ABS.

Da bi ABS ne ovirali po drugi poti, so se odrekli tudi neomejeni uporabi zapore v zadnjem diferencialu. Tej je tudi zdaj še namenjeno ročno stikalo (po novem na sredinskem grebenu) se pa – pri hitrostih nad 25 kilometrov na uro – samodejno izklopi. Torej služi le še počasni vožnji po izjemno zahtevnih tleh.

Podvozje samo po sebi – najsi bo pri običajnem audijsu 80 ali pri quattro – se na prvi pogled in po temeljni zasnovi ne razlikuje od podvozja pri dozdajšnjih audijsih te vrste. So ga pa – v nadrobnostih natančneje in skrbnejše obdelali, kar pomeni progresivnejše vzmetenje, močnejša zadnja vodila vzvojne pre-



Procon/Ten: namesto zračne blazine

me, pa tudi 14-colska kolesa ter učinkovitejše pri audijsu 100 spojene prednje zavorne kolute. Koluti zadaj sodijo k močnejšim motornim različicam, tako kot omejevalnik zavorne moči na zadnja kolesa.

Seveda bomo v naslednjih mesecih temeljitejše preskusili vse zanimivejše razlike novega audijsa. Zato zdaj – po krstni vožnji – zapišem le kratko in splošno oceno. Novi audi 80 je,

praktično ne glede na motor v nosu in na zasnovu pogona, prepičljiv, zmogljiv in zelo varen avtomobil. Lastnost prednjega pogona, da sili z nosom navzven, se v zelo rahli meri prenaša tudi na quattro, ki pa ga je – ne oziraje se na vrsto in kako vozovišča pod kolesi – mogoče voziti izredno ostro in hkrati izredno lahkotno. Nov menjalnik in novo, čvrstejše vpetje motorja, se izkažeta z lahkotnejo,

še natančnejšo in manj omahujočo prestavno ročico, na novo ukrojeni voznikov delovni prostor pa z občutkom, da sediš v zares sodobnem, kompaktno izdelanem in natančno obdelanem vozilu. Poglavlja o počutju, o vidljivosti, o dobrem zračenju in gretju ter še o marsičem, kar spravlja voznika in potnike vsakič sproti v dobro voljo, so pri Audiju obdelovali do za zdaj znane popolnosti. In takšen ostaja ta avtomobil tudi takrat, ko gre komaj zaznaven motorni hrup, za neslišen veter ob karoseriji in za vse tisto, kar pomeni dober in moderen avtomobil.

• • •

Okusov, pravijo, je več kot ljudi. Vseeno zapišem: novi audi 80 sodi med najlepše automobile ta hip. Je kot kos dobre glasbe. Je kot zelo lepa ženska. Je pa tudi tehniško popoln. In zato mislim, da se je audizija uresničila. Seveda, do pojutrišnjem, ko bomo pisali drugačen čas.

MARTIN ČESENJ

Tehnični podatki

Različica	80	80-1,8 S	80 quattro	80-1,8 E	80 quattro	80 kat ¹	80-1,8 S kat ¹	80 quattro kat ¹	80-1,8 S kat ²	80 quattro kat ²	80-1,9 E kat ²	80 quattro kat ²	80 diesel	80 turbo diesel
motor	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni, dizel	štirivaljni, vrstni, dizel
gibna prostornina (kubiki)	1595	1781	1781	1781	1781	1781	1781	1781	1781	1781	1781	1847	1847	1568
vrtilna in gib (mm)	81,0x77,4	81,0x86,4	81,0x86,4	81,0x86,4	81,0x86,4	81,0x86,4	81,0x86,4	81,0x86,4	81,0x86,4	81,0x86,4	81,0x86,4	82,5x86,4	82,5x86,4	76,5x86,4
največja moč kW (KM) pri 5200 1/min	55 (75) pri 5200	66 (90) pri 5200	66 (90) pri 5800	82 (112) pri 5800	82 (112) pri 4500	55 (75) pri 5200	65 (88) pri 5200	65 (88) pri 5200	66 (90) pri 5400	66 (90) pri 5400	83 (113) pri 5600	83 (113) pri 5600	40 (54) pri 4800	59 (80) pri 4500
kompresija	9,0 : 1	10,0 : 1	10,0 : 1	10,0 : 1	10,0 : 1	9,0 : 1	9,0 : 1	9,0 : 1	9,0 : 1	9,0 : 1	10,5 : 1	10,5 : 1	23,0 : 1	23,0 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	125 pri 2700	150 pri 3300	150 pri 3300	160 pri 3400	160 pri 3400	140 pri 2500	142 pri 3300	142 pri 3300	140 pri 3350	145 pri 3350	160 pri 3400	160 pri 3400	100 pri 2700	155 pri 2800
odmična gred (pogon)	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi
polnjenje z gorivom	padotočni uplinjač	padotočni uplinjač	padotočni uplinjač	mehansko vibrizgav.	mehansko vibrizgav.	padotočni uplinjač	padotočni uplinjač	padotočni uplinjač	mehansko vibrizgav.	mehansko vibrizgav.	mehansko vibrizgav.	visokotl. črpalka	visokotl. črpalka, turb. polnil.	
menjalnik (št. prestav)	4 (5)	4 (5)	5	5	5	4 (5)	4 (5)	5	4 (5)	5	5	5	4 (5)	5
prednja prema	vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator													
zadnja prema	zadaj vzvojna nihajna prema, Panhardov drog, vijačne vzmeti – quattro: vzmetni nogi, prečna vodila, pogon na vsa štiri kolesa, »torsen«													
zavore spredaj	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne	kolutne
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	kolutne	kolutne	kolutne	bobnaste	bobnaste	bobnaste						
platišča	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14	5 1/2Jx14
gume	175/70SR14	175/70HR14	175/70HR14	175/70HR14	175/70HR14	175/70SR14	175/70HR14	175/70HR14	175/70HR14	175/70HR14	175/70HR14	175/70HR14	175/70SR14	175/70SR14
teža praznega vozila (kg)	1020	1020	1130	1050	1140	1020	1020	1130	1050	1140	1050	1140	1050	1090
dovoljena skupna teža (kg)	1480	1480	1590	1510	1600	1480	1480	1590	1510	1600	1510	1600	1510	1550
medosna razdalja (m)	2,546	2,546	2,537	2,546	2,537	2,546	2,546	2,537	2,546	2,537	2,546	2,537	2,546	2,546
dolžina x višina x širina (m)	4,393 x 1,695 x 1,397													
0–100 km/h (s)	13,8	11,5	12,3	9,6	9,9	13,7	11,8	12,5	11,5	12,3	9,6	9,9	20,0	14,0
največja hitrost (km na uro)	170	180	180	194	194	167	179	179	180	180	195	195	153	172
poraba goriva po ECE (1/100 km)	5,4/7,8/9,6 (normal)	5,9/7,4/9,3 (super)	6,3/8,0/10,7 (super)	5,4/6,9/10,5 (super)	5,9/7,5/11,9 (super)	5,9/7,8/10,1 (nor. b. s.) ²	5,8/7,7/10,2 (nor. b. s.) ²	6,5/8,3/11,6 (nor. b. s.) ²	5,9/7,8/10,9 (nor. b. s.) ²	6,5/8,4/12,2 (nor. b. s.) ²	5,3/6,8/10,4 (nor. b. s.) ²	5,8/7,4/11,8 (sup. b. s.) ²	4,5/6,6/7 (plin. olje)	4,2/5,8/6,9 (plin. olje)

Opomba: ¹ z neuravnanim katalizatorjem, ² z urevnanim katalizatorjem, ³ brez svina