

vozili
smo

AUDI 80

Tekst
in
slike:

Tom
Pleterski

Dirka za kolajnami

Od DKW sem imajo v Audiju, ki je zdaj z NSU in z imenom „Audi-NSU Auto Union“ v sklopu koncerna VW, tudi svoje pojme o tem, kakšen naj bo avto s štirimi krogli v svojem znaku. Prednji pogon je le ena od značilnosti, ki se jih tovarna drži že desetletja.

Odločitev, kakšen naj bo najnovejši audi, je bila tokrat lažja, ker tovarna že nekaj let izdeluje avto, ki je postal v zgornjem srednjem razredu pravi „bestseller“. Gre kajpak za audi 100, ki ga zdaj izdelujejo tudi v NSU in VW, kjer na montažnih trakovih izpodriva avtomobile, ki gredo bolj slabo v denar.

Novi audi 80 svojega sorodstva z večjim bratom tudi ne zunaj ne skriva. Se zlasti ne na zadku in nosu. Bolj samosvoji je audi 80 s strani, pa vendar še daleč od tega, da bi ga lahko postavljali v vrsto z bojevito zaobljenimi oklepi kakšnega caprija ali alfasud. Novi audi je torej v skladu s politiko tovarne oblikovan tako, da se izogiba modnim muham. To pa spet zagotavlja, da ga tovarna ne bo kaj kmalu spreminjala.

Če se je že izognila modi, še ne pomeni, da ni uporabila nekaj znanja, ki so se ga v zadnjih letih navzeli konstruktorji avtomobilov pri oblikovanju karoserij. Audi 80 je na primer za 20 cm krajši od predhodnika — audija 60, oziroma starejših „72“ in „super 90“, je pa v notranjosti prav tako prostoren. Potniki na zadnjih sedežih ne bodo imeli razloga za pritoževanje in ne zadrego s koleni. Manj prostora je le v prtljazniku, kar pa ne pomeni, da je prtljajnik majhen. Saj je imel audi 60 že kar pošastno velik, 600-litrski prtljajnik!

Glede ostalih pravil pri krojenju vsakdanjega avtomobila pa poskrbijo za dobro počutje in vidljivost: nizek pas karoserije in velike, steklene površine. Le zadek, ki je nekoliko prisekan, je skrit voznikovim očem.



OSEMDESET KILOMETROV OD INGOLSTADTA DO OLIMPIJSKEGA MUENCHNA JE MAJHNA RAZDALJA, ZATO SO TUDI V INGOLSTADSKI TOVARNI AUDI PRISTAVILI LONČEK K OLIMPIJSKEM OGNJU. ZANJ PA VEMO, DA NE GORI LE ZA ŠPORT, MARVEČ TUDI ZA REKLAMO. ZATO TUDI AUDI, PODOBNO KOT MUENCHENSKI BMW, IZKORIŠČA ČAS OLIMPIJSKIH IGER ZA PREDSTAVITEV SVOJEGA NAJNOVEJŠEGA AVTOMOBILA. SICER SO PA PO DKW PODEDOVANI KROGI V ZNAKU TOVARNE OLIMPIJSKIM KROGOM VSAJ PODOBNI, ČE ZE NISO PRAVI.

Videti je, da se je tovarni zelo mudilo začeti proizvodnjo. Ni še namreč uspeli pripraviti audija 80 s štirimi vrati. Ta se bo prepeljal pozneje, menda tja do novoga leta.

PETKRAT „80“

Kjub temu, da modelov s štirimi vrati še ni, je audi 80 že zdaj na voljo v petih različicah. Vse združujejo dve različni gibni prostornini, tri moči motorja (glej tehnične podatke), dve opremi. Tako „L“ pomeni luksuzno opremo, „S“ večjo gibno prostornino in 75 KM, „GL“ pa največjo moč in bogato opremo – vse za doplačilo. Ni, da bi naštevati vse možnosti! Saj jih je preveč celo za bogat tovarniški prospekt. Je že takol Odkar v tovarnah sprejemajo naročila elektronski računalniki, prodajajo opremo, ki kupcu ni simpatična. Ob željah, okusu in globini žepa se pri pogledu na listo dodatne opreme zmede.

Nadse pa pri opremi audija 80 upajajo udobni ležalni sedeži, ki jih imajo vsi modeli. Prevleke sedežev so tudi pri najcenejšem modelu iz blaga, tako da je tokrat za doplačilo skai. Dvomimo, da bo zanj veliko naročil. Ugaja tudi primerna razporeditev gumbov in ročic, ki jih med seboj ni moč zamenjati. Tudi sodobno nameščena ročica za vklop tristostranskih brisalnikov z desne strani volana je malenkost, toda velika.

Upajajo tudi: preprosta nastavitvev in usmerjanje toplega, hladnega zraka; zmogljivost prezračevalnih naprav se po prvih vtisih zdi velika. Pač pa nam pri modelu z dvojnimi vrati – vozili smo samo tako – nekaj ni ugajalo: zadnjih oken sploh ni moč odpirati!

Kar zadeva splošen videz notranjosti je ta precej podobna audijem, ki jih poznamo od prej. Predvsem je funkcionalna. Videti je, kako so se v tovarni potrudili, da notranjost ne bi bila pretirano dolgočasna. Kar zadeva končno izdelavo in natančnost, ne bi izgovarjali besed; tudi od naj-novejšega audija khalito pri-čakujemo najboljšo khaliteto.

temu pripomorejo dobri odnosi notranjih mer med volanom, pedalom in sedeži, velik umik sedežev in spremenljiv nason, po drugi strani pa ubogljive naprave za upravljanje vozila. Tako je prestavna ročica na tih lahkotna in natančna, sinhronizacija menjalnika brezhibna. Nič manj natančen in dovolj lahkoten tudi ni volan. S štirimi zavrtiljaji je pa nekoliko preveč posreden, zlasti še, ko gre za najmočnejši „80 GL“, ki s svojimi 85 KM v 850 kg težkem avtomobilu že prav krepko koketira s športom. To pa ne pomeni, da tudi slabotnejši modeli niso poskočeni! Na preskusnih voznjakh smo vozili najsla-

botnejši audi 80, ki je imel le 55 KM (tak bo zaradi davčnih predpisov namreč na voljo nemškemu kupcu), pa se nam ni zdel len.

Tovarna je za novi avtomobil izdelala tudi povsem nove motorje z odmično gredjo v glavi, ki jo žene zobati jermen. Tega so – spominimo se! – iznašli Bavarci v dingofinski tovarni Glas, ki si jo je kupil BMW. Ker odmična gred odpira ventile neposredno, motor z lahka doseže vrtiljake preko 7000 v minuti. Motri na sicer razme-roma dolg 80-milimetrski gub 1500 kubičnega motorja, tovarno pa menda ne. Na merilniku vrtilja-jev (za doplačilo) novim mo-

torjem dovoljuje vrtenje do 6400, za kratek čas pa do 6700 vrtiljake v minuti, pa tudi največja hitrost velja za trajno potovalno. Pri novih motorjih pa je vendar bolj kot vse drugo zanimivo to, da jim tovarna predpisuje menja-vo olja na 15 000 prevoženih kilometrov. Na kratki preskuni vožnji je bilo seveda nemogoče ugotoviti, ali gre za čisto za-upanje v kvaliteto materiala, ali pa motorji porabljajo olje, ki ga voznik potem z dolivanjem sproti obnavlja. Kakorkoli že: v tovarni so se precej ukvarjali s tem, da bi pocenili vzdrževanje avtomobila. Vsa oprema motorja je namešče-

TEHNIČNI PODATKI	audi 80/80 L	audi 80 S/80 LS	audi 80 GL
motor	štiristopni, štirivaljni, vrstni motor, nameščen vzdolžno pred prednjo premo; blok iz alu litine; glava iz lahke litine; roščna gred v 5 ležajih; odmična gred v glavi (zobati jermen); vzporedni ventili; neposredno pod odmično gredjo; mazanje pod pritiskom; mehanski šrpak za gorivo; vodno hlajenje s šrpaki in termostatom; električni ventilator s termostatskim vklopom. Motor pogarja prednji koleci.		
vrtilja in gib (mm)	75 x 73,4	76,5 x 80	76,5 x 80
gibna prostornina (kubiki)	1296	1470	1470
kompresija	6,5:1	9,7:1	9,7:1
največja moč (x) KM (DIN; vrtiljaji)	80/2800	75/3600	85/3600
največji navor kpm (DIN; vrtiljaji)	9,4/2500	11,8/3000	12,3/4000
upljaljač	1 solex padotoni 35-35 FDSIT	1 solex padotoni 35-35 FDSIT	1 solex padotoni register 32/35 TDID-5
akumulator	12 voltov/36 Ah	12 voltov/36 Ah	12 voltov/36 Ah
alternator	490 vatov	490 vatov	770 vatov
prenos moči	enokolčna suha sklopka, štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh		
skupna prestavna razmera (menjalnik in diferencial)			
1. prestava	15,737:1	14,202:1	14,202:1
2. prestava	9,364:1	8,450:1	8,450:1
3. prestava	6,243:1	5,633:1	5,633:1
4. prestava	4,413:1	3,983:1	3,980:1
vzvrtna	14,429:1	13,918:1	13,018:1
vozilo	limuzina za 4-5 oseb, 2 oziroma 4 vrata, samonosa karoserija		
obese spredaj:	posamične obese, prečna vodila, Mc Phersonove vzmetne noge, prečni stabilizator		
obese zadaj	tega prema na vzdolžnih vodilih (vojnaja roščna os); vijakne vzmeti, teleskopski blažilniki, poševni stabilizator		
volan	na zobato klet, prestava 20:2:1, 4 zavrtiljaji, rajski krog 10,3 metre		
zavore	dvočrtni zavorni sistem, hidravlične zavore, spredaj kolčne, zadaj bobnaste, za doplačilo servozadrževalnik 30 GL – serijsko servozadrževalnik. Ročica zavora mehanična na zadnji koleci, ročica med sedeži.		
platičca	4,1/2 x 13, za doplačilo 5 x 13		
gume	diagonalne 155 x 13 za doplačilo gume nizkega preseka 170/70 SR 12 na platiščih 5 x 13	pasaze 155 SR 13	pasaze 155 SR 13
mere (mm)	dolžina 4175 (30 GL – 4201), širina 1600, višina 1372		
	madsna razdalja 2740		
	kolotok spredaj 1340, zadaj 1335		
teže (kg)			
prazno vozilo	835	890	855
dovoljena skupna teža	1260	1275	1280
obteža	425	425	425
zmogljivosti (tovarniški podatki)			
pospeški (sekund):			
0 – 80 km na uro	10,8	8,6	8,0
0 – 100 km na uro	16,9	13,4	12,4
0 – 120 km na uro	27,7	20,5	18,4

VSAKIH 15 000 KILOMETROV

Audi 80, ne glede na to, ali gre za slabotnega s 60 KM ali pa za močnega s 85 KM, sodi med tiste avtomobile, ki se jih voznik privadi takoj, ko sede za volan. K

na na lahko dostopnih mestih – celo filter za olje je moč zamenjati z gornje strani in posebnost je tudi „električna centrala“, prozorna plastična škatla, v kateri so pregledno spravljene varovalke in releji.

PAMETNO PODVOZJE

Po tehniki podvozja se novi audi zelo malo razlikuje od predhodnikov. Tovarna je pravzaprav spremenila le to, da so vzmeti zadaj vijalne in nič več vzvojne. Sicer pa je zadaj ostala lahko in dobro vodena toga prema, medtem ko so prednja kolesa oprta na McPhersonove vzmetne noge. No, posebnost to kljub temu je, in to spredaj. Geometrija prednjih koles je zračnana tako, da „mislí“. Če pri zaviranju eno kolo zavira močneje od drugega ali če eno kolo zaradi različnega cestniča prijemlje drugače kot drugo, vozilo le ne vleče vstran. To so v tovarni dosegli z večjim nagibom osi, okoli katere se kolo obrača, kadar vrtimo volan. Ta lastnost je omogočila tudi diagonalni, dvo-krožni zavorni sistem; v enem krogu sta prednja desna in zadnja leva zavora.

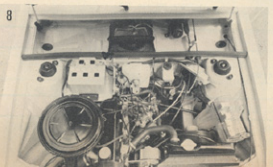
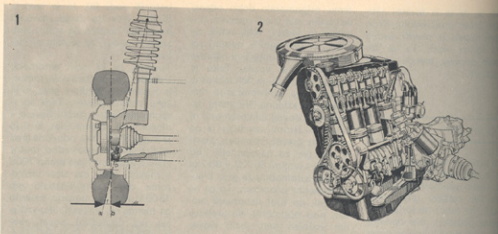
O legi na cesti ne bomo veliko pisali. Na dirkališču Salzburgring, kjer smo preskušali nove audije, je nekaj čudovitih ovinkov, na katerih smo se zlahka prepričali, da je novi audi ovinkom posevem kos. Celo za vozila s prednjim pogonom značilno bežanje nosu navzven, ki zahteva dodajanje volana, je pri audiju 80 opaziti šele pri res velikih hitrostih v ovinkih.

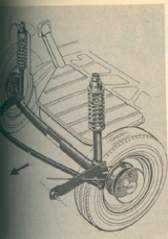
Vzmeti so udobne, ne dosegajo pa nekaterih francoskih avtomobilov. No, Nemci, pa še marsikateri drugi, imajo pri vzmeteh manj zaigrane zahteve kot Francozi.

Zgledno je tudi dušenje zvokov motorja in podvozja in če k udobju sodi tudi prožnost motorja, ki dovoljuje lenobo pri pretikanju prestav, potem naj-novejšemu avtomobilu s štirimi krogi v svojem znaku težko kaj očitamo.

Ko je v osvojeni Sirakuzi rimski vojak presenetil Arhimeda pri risanju krogov v pesek, mu je ta dejal: „Noli tangere circulos meos!“ – „Ne dotikaj se mojih krogov!“

Arhimeda je vojak ubil, Audi-jevim krogom se pa godi bolje. Potem ko je tovarno zavzel veliki konservativni Volkswagnov koncern, Audi ni dovolil, da bi se kdo dotikal njihovih krogov; avtomobile dela še naprej po svoji pameti.





Geometrija prednjih koles je navadno taka, da je premni sornik (p), okoli katerega se obrača kolo pri obračanju volana, nagnjen toliko, da zamišljeni podaljšek premnega sornika (a) prebada tla na navpični ravnini skozi sredino kolesa (b). Tako je torej „r“ nič. Pri audiju 80 pa je nagib premnega sornika (p) večji in podaljšek njegove osi (a) prebada tla zunaj središča kolesa, torej zunaj avtomobila. Govorimo o negativnem polmeru vodenja „r“. Taka geometrija močno zmanjšuje sile, ki vlečejo vozilo v stran, kadar prednje zavore prijemljejo neenako, kadar poči zračnica, oziroma če kolesi neenakomerno prijemljeta zaradi različnega cestišča. Voznik veliko lažje obvlada vozilo, pa tudi sile zavoljo prednjega pogona so manj kot sicer prenašajo na volan. (slika 1)

Motor audija 80 ima odmično gred v glavi, neposredno na spredno visečih ventilih. Odmično gred poganja zobati jermen. Motorji imajo več izvedb: 1296-kubični zmore 60 KM (DIN), oziroma za domači, nemški trg 55 KM; 1470-kubični motor pa v audiju 80 S in „80 LS“ zmore 75 KM, v audiju 80 GL pa 85 KM. (slika 3)

Zadnja prema audija 80 je močno podobna zadnji premi audija 100, vendar ima namesto vzvojnih zmeti vijačne. Tovarna svojo premo imenuje „vzvojnoročična prema“. Gre za togo premo (pri pogonu spredaj je lahka) na vzdolžnih vodilih z vdelanim prečnim stabilizatorjem in poševnim Panhardovim drogom. (slika 2)

Novi audi 80 smo preskusili na dirkališču Salzburgring. Preskušanje na dirkališču je sicer najbolj varno, ne pove pa vsega o avtomobilu. Tako bomo o obnašanju na slabih cestah natanko pisali šele po testiranju. Tudi o cenah pri nas še ni vesti. (slika 4)

Najmočnejši, najbogatejši in seveda najdražji audi 80 GL se kaže z dvojnimi halogenskimi žarometi, drugače pa se od cenejših modelov na zunaj ne loči. (slika 5)

Zadaj je audi 80, tako kot spredaj, močno podoben audiju 100. (slika 6)

Prtljažnik je pri novincu manjši kot pri predhodniku, audiju 60, toda s 450 litri prostornine je še vedno prostoren. (slika 7)

Tovarna se je trudila za ceneno vzdrževanje. Vsi deli motorja so lahko dostopni, motor pa zahteva menjavo olja na 15 000 kilometrov. Posebnost so tudi na enem mestu, v prozorni škatlji (desno) zbrani releji in varovalke. (slika 8)