

Pri Audiju je ta hip takole: nekdanjo rallyjevske slavo je načel zob časa; starostno osivela sta tudi audija 100 in 200; dirkaške zmage na ameriških krožnih asfaltih so predalec od Evrope; vrhunski audi V8 pa je predalec od množičnih kupcev. Seveda sta tu še audija 80 in 90, z novim kupejem vred. Ampak tudi njima so tekmeči vse bliže, vključno s tistimi, ki vozijo iz sorodniške Volkswagrove hiše.

Kljub pravkar naštetim nelagodnostim pa kaže, da imajo v Ingolstadt zaudevo »čvrsto v rokah«: dirkanje bodo verjetno vnovič razširili tudi na rallyjevske proge; nova audija 100 in 200 sta v končni razvojni obdelavi; limuzino V8 bodo oplemenitili z dodatnimi razlicami, morebiti tudi s kabrioletom, že sredi minulega leta pa so predstavili audi 90 quattro 20 V ter z njim to svojo avtomobilsko vrsto zavihnili odločno navzgor – tako glede na novo všite tehnike kot glede na njo pridobljenih zmogljivosti vozila.

Audi 90 quattro 20 V

ČRNO NA BELEM

Pet valjev, dvajset ventilov in štirikolesni pogon

Bistvo tega audija je v njegovem motorju. To je 2,3-litrski petvaljnič z lahko glavo ter z dvema odmičnima gredema v njej. Med seboj sta ti gredi povezani z verigo, toda osnovno pogonsko nalogo opravlja zobati jermen. Seveda gredi nista za okras, ampak za pogon dvajsetih ventilov, torej po štirih za vsak motorni valj. Polovica od njih je sesalnih, nagnjenih za 25 stopinj, deset izpušnih ventilov pa visi navpično. Majhen ventilski kot je omogočil majhno in kompaktno motorno glavo, s sredinsko namestitvijo svečic in z veliko naklonjenostjo temeljitemu zgorevanju v valjih. Stranska in znatno manj ugodna učinka sta bila oteženo

hlajenje izpušnih ventilov in polnjenje z gorivom, ampak brez spodaj s takšnimi težavami Audi jevega »napredka s pomočjo tehnike« sploh ne bi bilo. Pravzaprav so gradili vse hhrati: ne le novo glavo (za že od prej znani motor), ampak tudi nove izpušne cevi, s tristeznim uravnavanim katalizatorjem vred. Nadzor nad delovanjem motorja so prepustili elektroni. Hitachi je »multi point injection« preskrbuje z gorivom vsak valj posebej, pri čemer bedi tudi nad posamičnimi vžigi goriva. Pri tem sta v pomoč dve tipali zoper klenkanje (eno za tri in drugo za dva valja), ki sporočata vse morebitne izgorevalne motnje v elek-

tronsko »centralo«, ta pa se odziva s popravki izgorevalnih časov za vsak valj posebej. Tako zna biti ta motor – ob uradno predpisanim neosvinčenem bencinu super – zadovoljen tudi z navadnim bencinom brez svinca.

Ostale tehniške poslastice so še: sprotno merjenje količine vse-savane zraka, samodejna zapora dotoka goriva ob odvzetem plinu, nadzorovanje polnjenja ob prostem teku in tako dalje. Preostanka motorja niso spreminjali – v primerjavi s tistim petvaljničkom, ki ima le po dva ventila za vsak valj. Dodali so mu le hladilno brizganje olja, zoper termično pretirano obremenjene bate.

V celem je motor 20 V za približno deset odstotkov (15 kg) težji od enako velikega običajnega petvaljnika, je pa za četrtno (34 KM) močnejši od njega.

To pomeni, da zmore novi motor največjo moč 125 kW (170 KM) pri 6000 vrtljajih v minuti, hkrati pa tudi največji navor 220 Nm pri 4500 vrtljajih v minuti. Ali z drugimi besedami: audi 90 quattro 20 V obeta s temi motornimi zmogljivostmi tudi vrhunske vozne lastnosti. Žal pa obetov ne izpolni v celoti: malce na račun velike ce-



lotne teže vozila (1320 kg), malce na račun dolgih prestavnih razmerij; hkrati pa tudi na račun motorja samega, saj ta ni preveč radodaren s prožnostjo in zahteva za zaresno prepričljivost vsaj 5000 vrtljajev svoje glavne gredi.

Med našimi meritvami (z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva) motorju nismo niti za trenutek prizanašali, kar pomeni, da smo izbrali njegovo pripravljenost vrteti se – lahkotno, a glasno – vse do rdečega polja na merilniku vrtljajev. Pretikali smo torej tik pod številko 7000 in pospeševali z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 5,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,6 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 12,2 sekunde, po hitrosti 140 km na uro, v 16,8 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 23,9 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 33,0 sekunde. Največjo hitrost smo izmerili v peti prestavi pri 6000 motornih vrtljajih: 220 kilometrov na uro. In ob nadpovprečno ostri vožnji je povprečna poraba celotne, 4000-kilometrskeske preskušnje znašala 12,2 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

Seveda je še druga možnost: da izrabite udobje, ki ga zmore dati



motor, ne silite k visokim vrtljajem, pretikate manj sproti, se tudi manj odločno in manj športno vo-

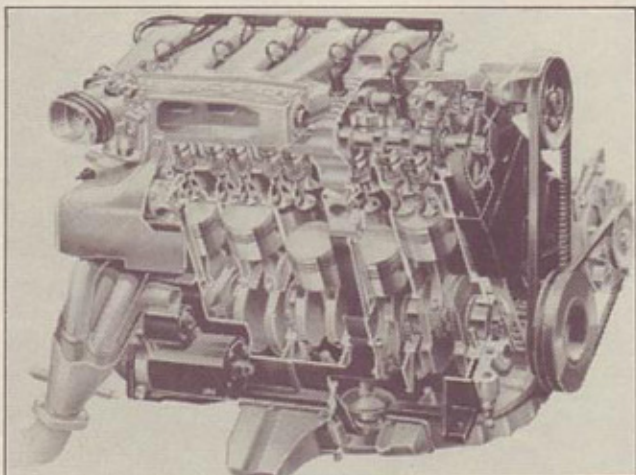
zite in prihranite kak liter ali dva goriva. Samo: za takšno vožnjo ponuja audi manj izpiljene motor-

je in v celem cenejše audije 80 ali 90. Četudi s štirikolesnim pogonom.

No, zelo verjetno je prav štirikolesni pogon audija 90 quattro 20 V odločilen krivec za to, da celotnih zmogljivosti tega motorja – pa brez testnih in časovnih merilnikov pri roki – ne občutite tako zelo kot bi jih, če bi motor pogajal samo en kolesni par. Kajti quattro pomeni pri audiju stalni štirikolesni pogon, sredinski diferencial torzen (s samodejno zaporo in samodejnimi »prelivanjem« moči med predni in zadnji kolesi) ter ročno vključljivo zaporo zadnjega diferenciala za pomoč pri speljevanju in zelo majhnih hitrostih. K temeljitostim sodi tudi zavorni dodatek ABS, hkrati s širokimi in nizkopresečnimi gumami na petnajtcojskih lahkih platiščih, ki omogočajo dovolj prostora za zdravo hlajenje vseh štirih kolutnih zavor. Povrh tega je vzmetenje in blaženje vseh štirih posamičnih obes športno ojačano, karoserija vozila pa je za poltretji centimeter bliže tlem kot pri običajnem audiju 90. In rezultat je na dlani: trše vzmetenje in temeljitejša stabilizacija karoserije pomenita manj prečnega nagibanja na ostrih ovinkih in več trdih udarcev, kadar je vozišče kratko nagubano. A, hkrati, tudi manj »plavanja«, kadar so cestni valovi dolgi, hitrost avtomobila pa velika. Štirikolesni pogon jamči za skoraj povsem nevtralnno temeljitost na vsakršnih ovinkih, dokler je stik med kolesi in voziščem še dovolj zanesljiv. Na suhem asfaltu so vozne lastnosti tega audija praktično idealne: skorajda neverjetno zanesljive. Na mokrem ali makadamskem vozišču postane quattro 20 V igrivo nadzirljiv, četudi mu zadek blago spodnaša. Za vožnjo po snegu in



Notranjost: limuzinska, nič dirkaška



Petvaljnik: z 20 ventili in temeljito elektrono



ledu pa mu je potrebno serijsko nataktnjene gume zamenjati z zimskimi. Potem je spet »quattro«, da se reče!

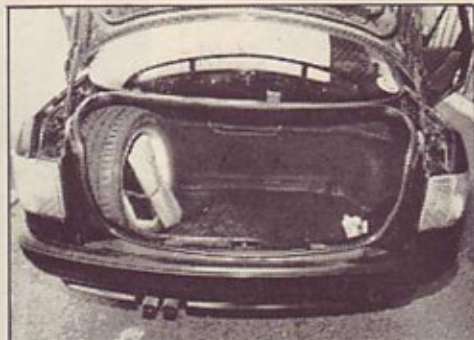
Nekaj zamer, upoštevaje to, kar ta audi hoče biti, vseeno ostane: da je menjalnik premehek obešen in nešportno izračunan, da se motor in izpušni sistem ne znata uglasti v prijeten športni zvok in, da je izolacija sredinskega grebena zoper izpušno vročino prešibka. V tem avtu je kar naprej vroče.

»Vroči« pa so tudi nekateri serijski dodatki: na primer lična oblikovna skladnost k tlem »pritisnjene« karoserije, lahkih platišč in aluminijastega spojlerja na zadku (prispevek tega spojlerja k ugodnejšemu količniku zračnega upora znaša le 0,01 toda njegov prispevek k videzu vozila v celem je



Motor: zmogljiv, a ne dovolj prožen

neprecenljiv; ali pa zelo temeljita prednja sedeža, tako kot zadnja klop odeta v blago z napisi »quattro«; pa v usnje zaviti volanski obroč in prestavna ročica; in, ne nazadnje, dodatni merilniki za voltažo, oljni tlak in oljno temperatu-



Prtljažnik: majhen, a z vrečo za smuč!

ro, ki so jih stisnili v dno sredinske konzole (kjer jih je težko nadzirati, ker so daleč od oči), predvsem za športno oplemenitenje notranjosti avta.

Ostajajo pa – tako kot pri vseh quattrih tega modela – majhen

prtljažnik (in običajno razervno kolo v njem) sprožilo za zadnjo diferencialno zaporo na sredinskem grebenu in, to pa velja tudi za ostale audije 80 in 90 – odlično počutje voznika, ko sede na svoj prostor. Pa tudi sopotnikom se pri tem sploh ne godi slabo!

Tehnični podatki

Motor: petvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 82,5 x 86,4 mm – gibna prostornina 2309 kubikov – kompresija 10,3:1 – največja moč 125 kW (170 KM) pri 6000/min – največji navor 220 Nm pri 4500/min – ročična gred v 6 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen in veriga) – glava iz lahke litine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1260 W – elektronski vžig (s tipali zoper klenkanje) – izpušni sistem z uravnavanim katalizatorjem

Prenos moči: motor ospredja

poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,105; III. 1,300; IV. 0,888; V. 0,720; vzvratna 3,500; diferencial 4,111 – sredinski diferencial torsen (s samodejno zaporo), ročno vključljiva zapora zadnjega diferenciala – platišča 6J x 15 – gume 205/50 VR 15 (continental)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj in zadaj vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne ob vseh štirih kolesih, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS – mehanska ročna

zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,393 m – širina 1,695 m – višina 1,372 m – medosna razdalja 2,537 m – kolotek spredaj 1,427 m, zadaj 1,432 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1320 kg – dovoljena skupna teža 1780 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 640 kg – prtljažnik (normno) 320 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 218 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,4 s – poraba goriva (ECE): 7,3/8,9/13,7 litra neosvinčenega bencina suprr na 100 km

• • •

Audi 90 quattro 20 V stane na svojih rodnih zahodnonemških tleh skoraj okroglih 60.000 mark. Torej je črno na belem: da Audi-jeva napredna tehnika ni poceni. Črno na belem pa je tudi tole: da je (tudi) ta avtomobil temeljit tehniški primerek, ki zna biti elegantna športna limuzina, četudi ne tako surova in glasna kot nekateri drugi primerki podobne vrste. Pravzaprav je ta audi uspela mešanica dinamike in elegancje. In tako piše tudi v prospektu zanj.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ

