



Audi 90 quattro

V tovarni, kjer velja načelo »Napredek s pomočjo tehnike«, logika nikoli ne zataji. Torej je logično, da je audi 90 po karoserijskih obliki in merah sicer enak, po motorjih, zmogljivostih in po opremljenosti pa prestižnejši od audija 80. Obenem je logično, da je audi 90 vezni člen k večjemu audiju 100. Prav tako logično pa je tudi to, da je različica quattro vrhunski model vsake Audijske avtomobilske vrste.

Torej audi 90 quattro!

Audija 80 in 90 sta navzven skorajda dvojčka. Imenitnejši je audi 90 le zaradi spremenjene maske in nosu, zaradi širših žarometov ter večjih zadnjih luči, zaradi ozkih meglenk in prednjih utripalk, vtisnjenih v prednji odbijač, zaradi spojlerjev pod odbijačema, ki sta enaka barve kot celotna karoserija, ter zaradi diskretne kromaste obrobe obeh odbijačev ter plastičnih letev na bokih. Enaka oblika in enake zunanje mere pomenijo tudi enako odmerjeno notranjost, razlika v korist audija 90 pa je v zalogi serijsko vštete opreme: od električno vodenih šip v vratih in zunanjih ogledal (ta so tudi ogrevana) do osrednje ključavnice, dvoglasne troblje, po višini nastavljivega voznikovega sedeža in podobnih ugodnosti.

Testni audi 90 je bil quattro in to je bilo moč takoj opaziti tudi znotraj njega: zaradi sheme s kontrolno lučko in stikala, s katerim

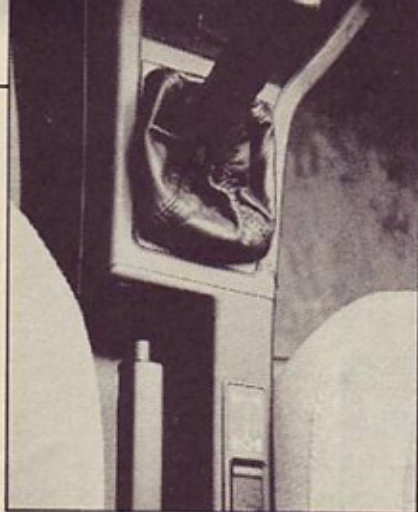
## VEZNI ČLEN

Pet valjev, 136 KM in štirikolesni pogon

voznik ukazuje zapori zadnjega diferenciala. To namreč sodi k poglavju o pogonu na vsa štiri kolesa. Če gre za quattro, piše to na pokrovu predala pred sovoznikovim sedežem, pa na nosu in na zadku avta ter na zadnji in na obeh zadnjih bočnih šipah.

A je sicer – gledano z voznikovega sedeža – vse tako kot v audiju 80: prijetno debel in majhen volanski obroč s štirimi prečkami iz zajetnega sredinskega dela,

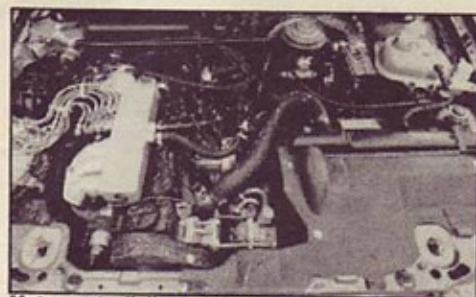




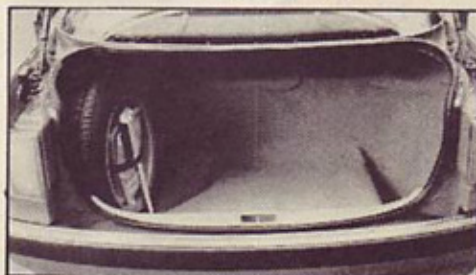
Za voznikovo desnico: usnje na prestavni ročici, stikalo diferencialne zapore in ročna zavora



Notranjost: načelno kot v audiju 80



Motor: petvaljnik z vzbizgavanjem goriva



Prtljažnik: z vrečo za smuči in normalnim rezervnim kolesom



Za voznikovo levico: stikala na ročaju vrat (za šipe in ogledala)



kratka in natančna prestavna ročica (ne gre prezreti: obroč in ročica sta pri quattro odeta v usnje), pregledna in odlično zasenčena armaturna plošča, enako pregledno razvrščena stikala nad sredinsko konzolo in najpotrebnejše ročice ob volanskem obroču. Električni za šipe in ogledala ukazujejo lična stikala, vtisnjena v ročaje vrat, vse skupaj pa je tudi pri audiju 90 izdelano z veliko mere za natančnost ter za skladnost materialov in barv.

Logično dosledni so Audijevi snovalci tudi pri motoriziranju svojih vozil. Če piše na avtu, da je audi 80, pomeni to v isti sapi tudi štirivaljni motor v nosu, ne glede na njegovo gibno prostornino. In če piše, da je audi 90, je motor obvezno petvaljni. Audi 90 quattro poganja močnejši od obeh možnih petvaljnikov, torej 2309 kubični motor s kompresijo 10:1, z največjo močjo 100 kW oziroma 136 KM pri 5700 vrtljajih v minuti ter z največjim navorom 190 Nm pri 4500 vrtljajih v minuti. To je že od prej znani Audi je motor z lahko glavo in z odmično gredjo v njej ter s šestkrat vlečajeno ročično gredjo. Znana je tudi njegova hrupnost, predvsem v višjem delovnem območju in nasploh lastnost, da je ob petih valjih po tej plati bliže štirivaljnim kot pa šestvaljnim motorjem. Je pa ta agregat brezhiben, ko gre za vžiganje, za odzivanje na voznikove ukaze in dovolj prepričljivo tudi pri prožnosti. Značilno audi jevske je tudi tokat obešenje motorja za njegov prostor v avtu: nihanje z menjalnikom vred je ob ostrih pospeških in pojemkih sicer manjše kot v audiju 80, a še vedno preveč vpadljivo.

Uradna oznaka pravkar omenjenega motorja je 2,3 E, kar pomeni mehansko-elektronsko vzbizgavanje goriva, elektronski vžig pa tudi elektronski nadzor zapiranja dotoka goriva ob odvzetem plinu in klenkanja (glede na kakovost) goriva za vsak valj posebej.

Testni avtomobil je bil opremljen z uravnavanim katalizatorjem izpušnih plinov (torej s sondo lambda), pri čemer je motor najšrečnejši z neosvinčenim bencinom super, v sili in s pomočjo naprave zoper klenkanje pa je moč uporabiti tudi navaden bencin brez svinca.

Motorna moč je pri Audi jevih quattroh v.dno speljana k vsem štirim kolesom. Tako kot pri novem audiju 80 so tudi pri audiju 90 quattro klasični kegljasti sredinski (bolje rečeno: vmesni) diferencial zamenjali s torsenom. Bistvo tega veznega člana so trije pari polžastih zobnikov, ki se vrstijo med vzdolžnima gredama in »košem« ki jih obdaja, kar omogoča brezstopenjsko razdeljevanje motorne moči k prednji in zadnji premi. Ob čvrstem stiku vseh štirih koles s tlemi je motorna moč razdeljena v razmerju 50 odstotkov k prednji-





ma in 50 odstotkov k zadnjima kolesoma. Mejne zmogljivosti torse na pa segajo od razmerja 25 (spredaj) : 75 (zadaj) do razmerja 75 (spredaj) : 25 (zadaj). To pomeni, da dobi kolesni par z zanesljivejšim talnim oprijemom samodejno več pogonske moči. In zato zna biti quattro močno neodvisen od vrste in stanja vozišča pod njim.

Ampak, kar je tudi 90 quattro predvsem limuzina in ne terenec, je petstopenjski menjalnik izračunan po volji udobne in ne pretirano upravljive vožnje. Četrta prestava je skorajda direktna, peta pa za motor in gorivo zelo prizanašujoča in, ker ima podobne lastnosti menjalnik v celem, vtis o prožnosti motorja na ta račun malce slahnji.

Med našimi meritami – z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva, pa na suhih asfaltnih tleh – smo pospeševali z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,2 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 12,2 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 16,9 sekunde. Pri tem smo pretikali na spodnji meji rdečega polja, ki se na merilniku vrtljajev začne pri številki 6400. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 205 kilometrov na uro, povprečna pora-

## Tehnični podatki

**Motor:** petvaljni – štiritaltni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 82,5 x 86,4 mm – gibna prostornina 2309 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 1000 kW (136 KM) pri 5700/min – največji navor 190 Nm pri 4500/min – ročična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – mehansko/elektronsko vbrizgavanje goriva, s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1260 W – elektronski vžig – izpušni sistem z uravnavanim katalizatorjem

**Prenos moči:** motor spredaj 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, 0,943; V, 0,769; vzvratna 3,500; diferencial 4,111 – Torsenov vmesni diferencial – ročno vključljiva zapora zadnjega diferenciala – platišča 5 1/2J x 14 – gume 195/60 VR14 (good year)

**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 1,397 m – medosna razdalja 2,537 m – kolotek spredaj 1,411 m, zadaj 1,426 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1220 kg – dovoljena skupna teža 1680 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 640 kg – prtljažnik (normno) 313 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 206 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,9 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,8/11,9 neosvinčenega bencina super (ali normal) na 100 km

ba med celotnim testom pa 10,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 kilometrov.

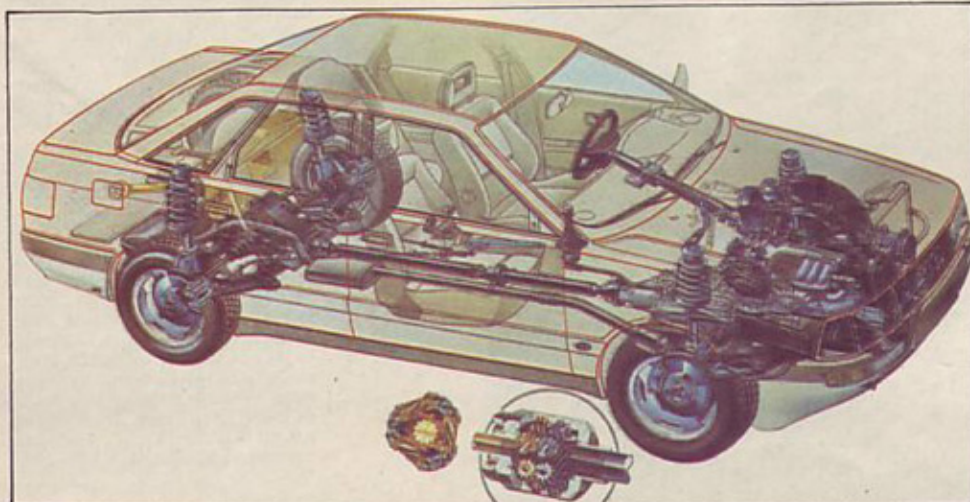
Zavoljo štirikolesnega pogona so vse štiri posamične obese enake: z vzmetnimi nogami in prečnimi trikotnimi vodili. In, da bi našli prostor za »smučarsko vrečo« v zadnjem naslonjalu so morali (glede na takšno pogonsko zasnov) posodo za gorivo posebej namestiti. »Quattro« pa pomeni v isti sapi tudi za (normno) 88 litrov manjšo prtljažniško prostornino. In še ena značilnost modernizirane zasnove »quattro«: zadnji diferencial je opremljen z zaporo, ki jo voznik sproži z desnicco in stikalom ob ročici za ročno zavoro. Toda ta zapora deluje le do hitrosti 25 kilometrov na uro (kadar je vključena, se zavorni dodatek ABS samodejno izključi), nad to hitrostjo vozila pa jo elektronika izklopi, ABS pa spet prevzame svojo vlogo. ABS je namreč pri audiju 90 quattro na spisku serijsko vgrajene opreme.

Štirikolesni pogon, pa čeprav pri temeljito zasnovanem quattro seveda ni čudež, ki bi premagoval fiziko. Je pa s tem avtom mogoče zelo zahtevno voziti ne glede na vrsto in kakovost ceste pod njim. Avtomobil je tudi na spolzki podlagi povsem nevtralen, vse do mejnih zmogljivosti, ko postane nos »težak« in zahteva dodajanje volana. Volan sam po sebi in s samo 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke je za takšne prilike dovolj »hiter«, žal pa tudi – navkljub servojačevalni napravi – razmeroma težaški. In, ker je vzmetenje naklonjeno predvsem požiranju kratkih in dolgih cestnih gub, zna biti, da se zdi športno nastrojuemu vozniku rahlo premehek. Ampak takšen voznik si v isti sapi zaželi tudi odličnejši motor, najsi bo glede pospeškov ali glede (končne) prožnosti. Vsem tem željam pa bo Audi prav kmalu ustregel: z dvoilitrskim petvaljnikom, ki bo imel v celem dvajset ventilov in bo znal biti dirkaško prepričljiv. Potem bo vožnja a la »quattro« še dosti odličnejša.

Ne gre pa – zdaj in pri tem audiju 90 quattro – prezreti: odličnih žarometov, odličnih brisalnikov, odličnih zavor in odličnega občutja za volanom.



Torej gre v celem za zelo dober avtomobil, ki je trden vezni člen na Audijevi avtomobilski lestvici od spodaj navzgor. Žal je vse te hvalevredne dosežke potrebno tudi plačati. V ZR Nemčiji stane audi 90 quattro okroglih 50000 DM in preračunavanje v dinarje, vključno z dajatvami, vam utegne močno načeti zdravje. Da je audi 90 quattro zdrav avtomobil, o tem pa ne more biti dvoma!



Quattro: stalni štirikolesni pogon z vmesnim diferencialom torsen

MARTIN ČESENJ  
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC