

Ko smo, septembra leta, krstili novi audi 80, so možje iz Ingolstadta naredile audi 90 za decembra istega leta. Pa je lanski december postal najprej letošnji marec ter nazadnje pravkar minuli maj. In zakaj zamuda? Zoper pljuvanje v lastno skledo. Kajti ta čas so nadobili in prodali že več kot 100.000 audijev 90.

Po obliku in merah sta audija 80 in 90 povsem enaka avtomobil. Torej sta – praviloma – všeč istim kupcem. Praviloma, pravim, kajti med njima je vseeno precejšnja razlika. Audi 90 je po opremi temeljitejši, za oči imenitnejši in po srcu prepričljivejši. Seveda je zato tudi dražji.

Od audija 80 ga je navzen mogoče ločiti po spojlerjih pod odbijačem, ki sta enake barve kot ostala karoserija, po rahlo spremenjeni maski pred motorjem, po ozkih in z utripalkama povsem združenih žarometih, po kromastih obrobeh odbijačev in plastičnih letev na bokih, po razkošnejših zadnjih lučeh (podobnih kot pri audi 200) ter po štirih Audijevih krogih na zadku. Če je audi 90 obenem tudi quattro, piše to na nosu, na zadku, na dveh bočnih in na zadnji šipi ter pred sovozniškim sedežem. Sicer pa je tudi notranjost v celiem povsem takšna kot pri »osemdesetici«. To pomeni zelo ugoden voznikov delovni prostor s pregledno in dobro zasenčeno armaturno ploščo, z dolgima pomikoma prednjih sedežev in s pripravno odmerjenimi razdaljami med volanskim obročem, pedali in prestavno ročico. Pa tudi: za oči kratko, v resnicu pa udobno zadnjo klop z veliko prostora za kolena pred njo, optično majhen, v resnicu pa povprečno velik (glede na ta avtomobilski razred) prtljažni prostor in možnost doplačila za »prehod« iz prtljažnika v zadnji del potniškega prostora – zaradi vreče za smuči. Zaradi te luknje v naslonjalu morajo pri različici quattro poskrbeti za posebno prirejeno obliko pokončno nameščene posode za gorivo.

Da je audi 90 prestižnejši od audija 80, dokazuje s serijsko vgrajeno opremo: osrednja ključavnica za vrata prtljažni pokrov, halogenska žarometa z dvojnim elipsoidnim sistemom, po višini nastavljiv voznikov sedež, servovojačevalnik volana (pri močnejši motorni ponudbi),



Audi 90

## Večja številka

**Ob boku audija 80: več prestiža, petvaljni motorji**

električno nastavljivo in ogrevano zunanje ogledalo, po višini nastavljiva prednja varnostna pasova, dvoglasna troblja, merilnik vrtljajev, temeljite obloge

in preproge, digitalna ura in tako dalje.

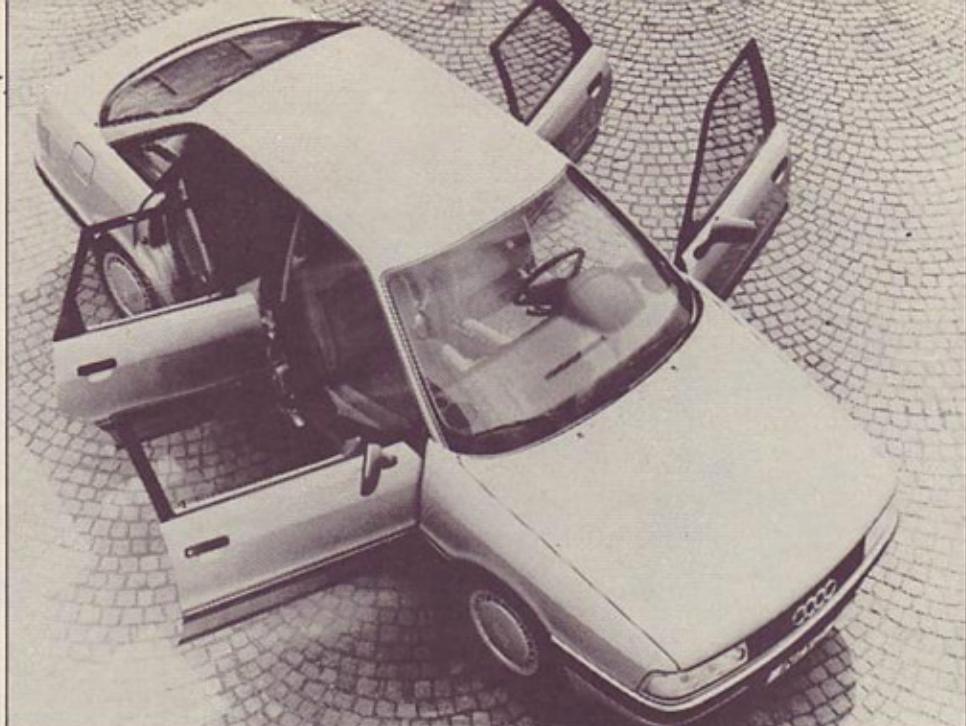
Za dodatno doplačilo je na voljo »športni paket« opreme, kar pomeni športna prednja sedeža,

v usnje odeti volanski obroč in prestavno ročico, merilnike volataga, oljnega tlaka in oljne temperature na sredinski konzoli ter spoiler na zadnjem pokrovu. Je pa – izbirčnežem – na voljo tudi vsa ostala doplačilna oprema, ki je pri Audijih v navadi.

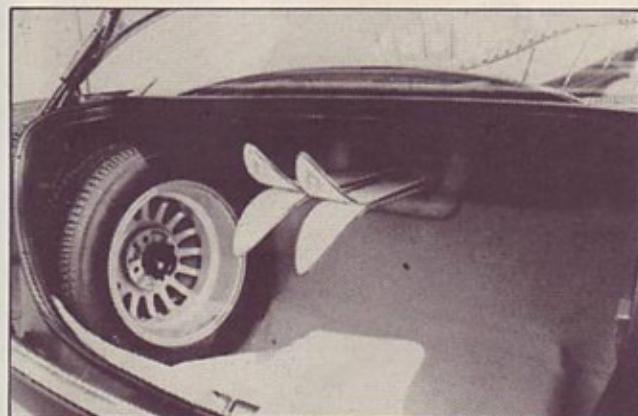
Večji številčni oznaki po volji sta tudi večja motorja v nosu audija 90. Za osnovni pogonski agregat velja petvaljni dvolitrski motor, ki zmore 85 kW oziroma 115 KM pri 5400 vrtljajih v minutu, kar zadošča za pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 9,8 sekunde in za največjo hi-



trost 196 kilometrov na uro. Druga možnost (označena s številko 2,3 E na zadku takšne različice) je 2,3-litrski petvaljnik, ki zmore 100 kW oziroma 136 KM pri 5700 vrtljajih v minutih, pospešek 0–100 km na uro v 8,9 sekunde in največjo hitrost 206 kilometrov na uro. Oba motorja sta nameščena vzdolžno nad prednjim premom, opremljena z mehansko-elektronskim vbrizgavanjem goriva, samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu, elektronskim vžigom in preprečevanjem klenkanja (za vsak valj posebej). S petstopenjskima menjalnikoma vred sta spet razmeroma mehko vpeta v vozilo, vse ostale konstrukcijske lastnosti teh petvaljnikov pa poznamo že od prej: da imata odmični gredi v lahki glavi in z zobatima jermenoma za pogon, pa tudi, da sta razmeroma prožna in ob priganjanju v naj-



Karoserija: kot pri audijsu 80



Dodatna možnost: prevoz smuči

višje vrtljaje za spoznanje preglasna.

Šibkejši, torej dvolitrski motor je na voljo le v audijsih 90 s samo

prednjim pogonom. Močnejši, 2,3-litrski je na voljo ob obeh možnostih: ob samo prednjem pogonu, ali ob pogonu na vsa

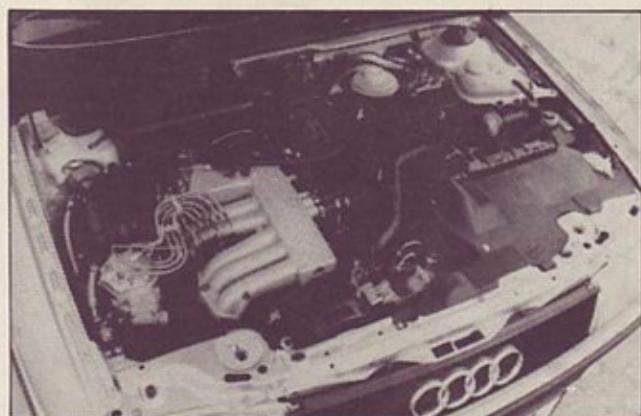
štiri kolesa (različica quattro). Tako kot pri audijsu 80 so tudi pri audijsu 90 štirikolesni pogon implementirili s Torsenovim vmesnim diferencialom, zadnji premi pa namenili po potrebi vključljivo diferencialno zaporo. Zavore so, ne glede na različico, štirikrat kolutne, servo in z omejevalnikom moči na zadnji kolesi, pri quattro pa sta prednja koluta dodatno hlajena, zavorni sistem pa je opremljen z dodatkom ABS.

Samo dvema motorjem, ki so ju ponudili ob uradnem krstu tega audijsa, pa motorna paleta še ni v celoti izvrpana. K štirikolesnemu pogonu audijsa 90 bodo kmalu pritaknili tudi dvolitrski petvaljnik s po štirimi ventilimi za vsak valj, ki bo zmogel 118 kW (160 KM) pri 6200 vrtljajih v minutih (0–100 km na uro: 8,6 sekunde, največja hitrost 215 km na uro), za samo dvokolesni pogon pa bo na voljo tudi edini štirivaljnik v tej Audijski vrsti:

1,6-litrski turbodizel, pri katerem imajo zdaj še nekaj težav s črpalko za gorivo, kar je vzrok za turbodizelsko zamudo pri »manjših« audijsih 80.

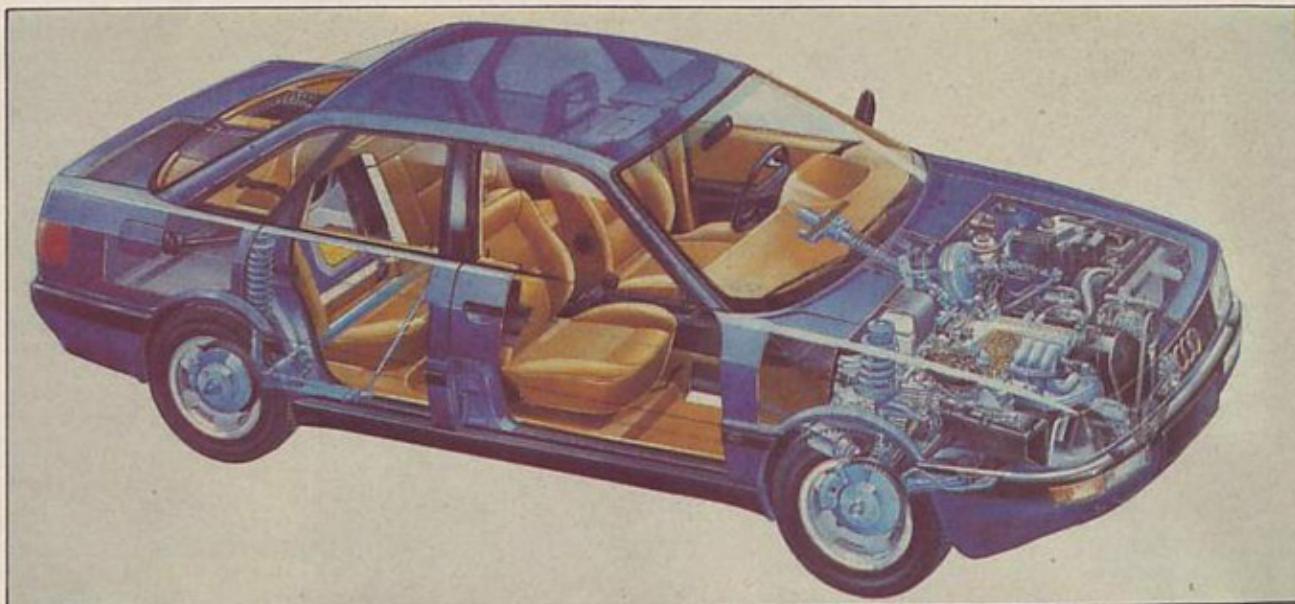
Podvozje audijs 90 je po zasnovi natanko takšno kot pri audijsu 80, torej z zadnjo vzvojno nihajno premem in Panhardovim drogom, ko gre za prednji pogon in s štirimi posamičnimi obesami, ko gre za quattro.

Obakrat so se tehniki lotili le izrazitih fines, v prid udobju in še pristnješemu stiku med kolesi in voziščem. Se pa podobno kot v že od lanskega septembra znanih audijsih počuti tudi voznik: audi 90 je zlahka kos skoraj neslišnemu rezanju zraka, bočnemu vetrju in ravni smeri nasipoh, na ovinkih pa zahteva raz-



V nosu: pet valjev, vbrizgavanje goriva





## Tehnični podatki

Različica	audi 90	audi 90-2.3E	audi 90 quattro
motor	petvaljni, vrstni	petvaljni, vrstni	pletvaljni, vrstni
gibna prostornina (kubiki)	1994	2309	2309
vrtina in gib (mm)	81,0×77,4	82,5×86,4	82,5×86,4
največja moč kW (KM) pri 1/min	85 (115) pri 5400	100 (136) pri 5700	100 (136) pri 5700
kompresija	10,0 : 1	10,0 : 1	10,0
največji navor (Nm pri 1/min)	172 pri 4000	190 pri 4500	190 pri 4500
odmična gred (pogon)	v glavi (zobati jermen)	v glavi (zobati jermen)	v glavi (zobati jermen)
polnjenje z gorivom	mehansko-elektron. vbrizgavanje	mehansko-elektron. vbrizgavanje	mehansko-elektron. vbrizgavanje
menjalnik (število prestav)	5	5	5 (pogon na vsa štiri kolesa, torsen)
prednja prema	vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator		
zadnja prema	vzvojna nihajna prema, Panhardov drog, vijačne vzmeti		vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator
zavore spredaj	kolutne	kolutne	kolutne, hlajene, ABS
zavore zadaj	kolutne	kolutne	kolutne, ABS
platišča	5 1/2 J × 14	5 1/2 J × 14	5 1/2 J × 14
gume	195/60 HR 14	195/60 VR 14	195/60 VR 14
teža praznega vozila (kg)	1110	1110	1220
dovoljena skupna teža (kg)	1570	1570	1680
medosna razdalja (m)	2,546	2,546	2,537
dolžina × širina × višina (m)	4,393×1,695×1,397	4,393×1,695×1,397	4,393×1,695×1,397
0–100 km na uro (s)	9,8	8,9	8,9
največja hitrost (km na uro)	196	206	206
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,1/7,8/10,9	6,3/8,3/11,1	6,7/8,8/11,9

meroma odločno dodajanje volana, ob zlahka nadzirajočih reakcijah zadka na odvzemanje plina ali kratkotrajno zaviranje. Znatno suvernejši, tudi na račun močnejšega motorja, je audi 90 quattro, za katerega najpomembnejše lastnosti že tako in tako dolgo vemo.

In, če se vrнем h karoseriji: tudi pri audiju 90 je v celoti vroča cinkana, kar je odlična preventiva zoper rjavenje; pa obenem tudi dodatno zagotovilo, da se je s tem avtomobilom mogoče dlje časa voziti.

●

Seveda večja številka na zadku novega audija ne pomeni večjega avtomobila, ampak več avtomobila za več denarja. Pa je tako audi 90 vnovič zelo dobro zapolnil vrzel med audi-jema 80 in 100.

MARTIN ČESENJ



še vedno najboljša ta hip