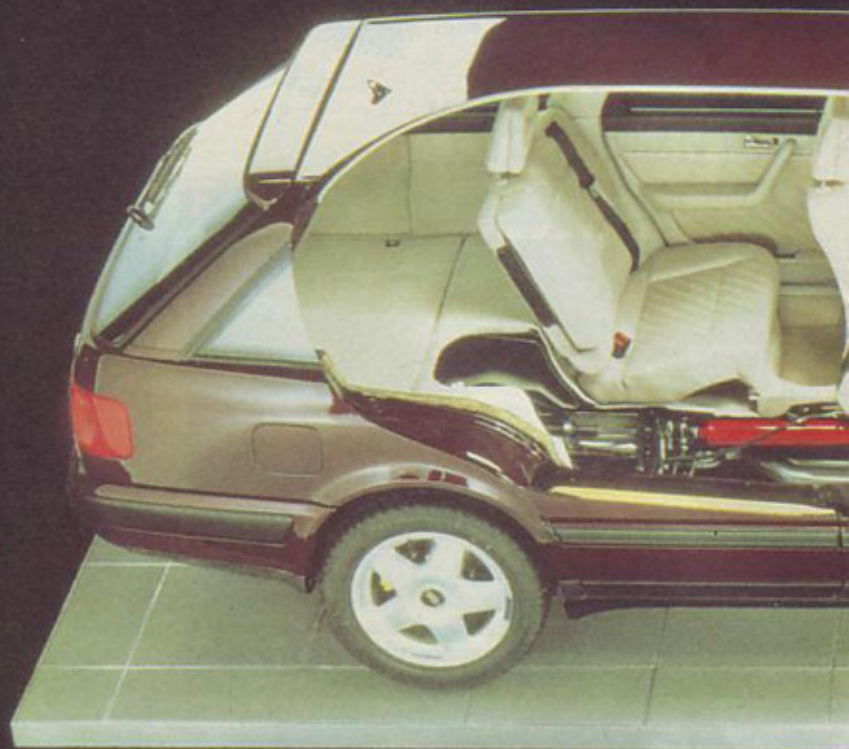


Vozili smo:

AUDI 100 AVANT

AVANT S4

Petina izmed tistih kupcev, ki izbirajo med audiji 100, se namesto za limuzino odloči za avant. In petina je v biznisu čisto zadosten razlog za dodatno pozornost. Zato so zdaj tem ljudem – le nekaj mesecev za novim audijem 100 – ponudili tudi novi avant.

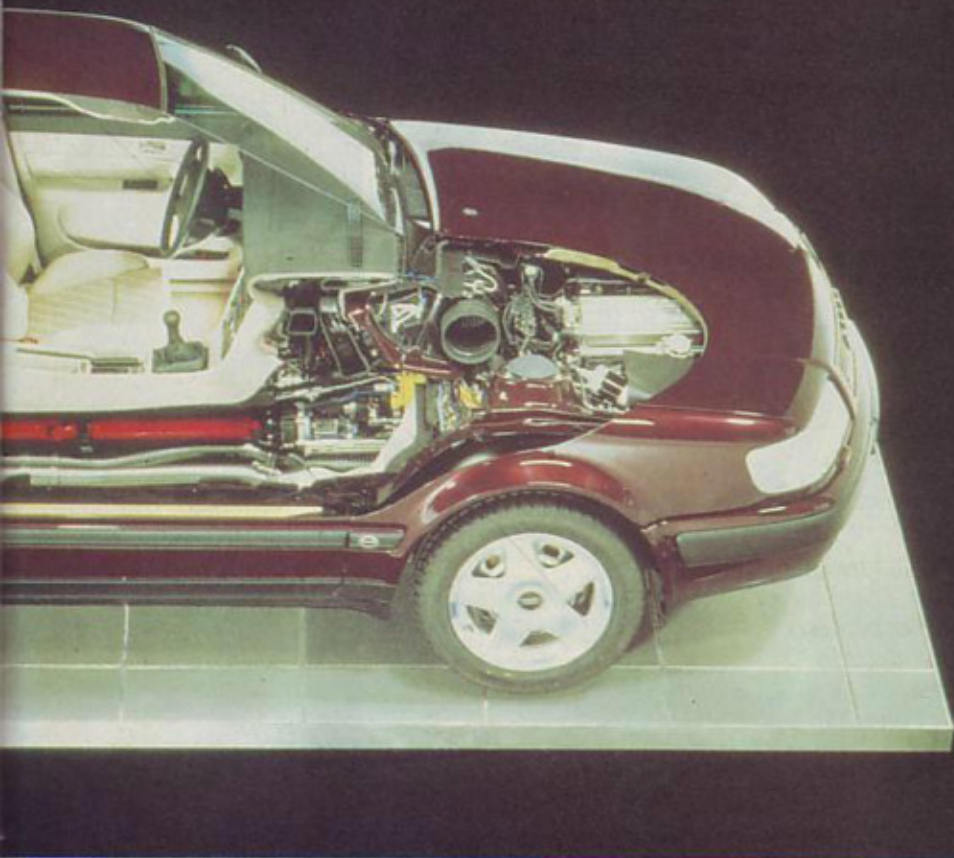


FORMA VIVA

Beseda »komfortliner« (po naše bi se reklo udobni potovalnik), s katero so novi audi avant oznanili v tekstu, ki ga tovarna namenja časnikarjem, pove vse: audi avant tudi z novo obliko ostaja več kot le kombijevski partner limuzine. Je pa – in to je povsem jasno – njeno logično nadaljevanje. Zato sta limuzina in avant po zunanjih merah (z izjemo milimetrskih odstopanj pri višini vozila) enaka. Enaka sta tudi njuna nosova in dvakrat enako so boki – seveda le do tam, kjer so streho, da bi jo prepognili v šipo pred klasičnim prtljažnikom, povlekli čez zadek vozila.

Novi avant je bolj kombijevski od starega. Streha je zdaj daljša, zadnja vrata pa so manj upognjena kot prej. Zadnje luči so limuzinske, šipa je ob zgodnjem robu dobila spojler v obliki nadstreška, vrata so podprta z dvema teleskopskima opornikoma, njihova odprtina pa sega skoraj povsem do zadnjega odbijača. K bočni ličnosti sega spretna prilagojenost kotov, pod katerimi so nagnjeni strešni oporniki. Od zadaj je avant lep pred-





vsem zaradi prestižne oblasti, zaradi katere takšna vozila niso videti okorna, gledano v celem pa je stilistom uspelo narediti skladen in za oči ne velik avtomobil.

Dolžina prtljažnega prostora znaša 1,08 metra, a jo je moč z deljivo zgibljivo (po tretjini) zadnjo klopjo podaljšati na 1,85 metra. Povsem zložena zadnja klop omogoči še dodatnih 22 vzdolžnih centimetrov, kar je v celem dovolj tudi za dvojno ležišče. Širina prtljažnika znaša 1,12 metra, osnovna višina pa 0,76 metra, kar pomeni v celem normalno prostornino od 380 do 1255 litrov. Prtljažnih zmogljivosti s tem še ni konec: dno je moč privzdigniti (ali povsem) odstraniti. Pod njim je približno 60-litrska in tako kot cel prtljažnik temeljito obložena: »kad« (60×95×10 cm), namenjena ploščatim predmetom. In šele pod njo je rezervno kolo. Prostorsko temeljito izkoriščene so tudi votle stranske stene zadnjega dela vozila. Tam je prostori za dodatno orodje in za škatlo s prvo pomočjo, pa tudi za morebitno telefonsko centralo ali za dodatni akumulator, če se lastnik odloči za doplačilno ogrevanje notranjosti, kadar vozilo miruje.

Naslonjalo zadnje klopi ima luknjo in vrečo za smuči, avant pa zna biti tudi zmogljiv vlačilec: teža za virane priklole sme znašati 1650

kilogramov (ob samo prednjem pogonu) oziroma 1990 kilogramov (različne quattro).

S samo prednjim pogonom je audi 100 avant na voljo ob dvolitrskem bencinskem štirivalniku (74 kW/101 KM), ob petvaljncem 2,4-litrskem dizlu (60 kW/82 KM) in ob 2,5-litrskem petvaljncem turbo dizlu z neposrednim vbrzganjem goriva (85 kW/115 KM). Izбира med samo prednjim ali stalnim štirikolesnim pogonom (quattro) pa je možna vrstic z naslednjimi motorji: s štirivaljncem 2.0 (85 kW/115 KM), s petvaljncem 2.3 E (98 kW/133 KM) in z 2,8-litrskim motorjem V6 (128 kW/174 KM)

Motorji so seveda natanko takšni kot pri audiju 100 limuzini, z njimi pa avant dosega največje hitrosti od 160 do 212 km na uro, ter pospeške z mesta do 100 km na uro v časih od 17,5 do 8,3 sekunde.

Vsem šestim motorjem strežejo petstopenjski menjalniki, le ob turbo-dizlu (TDI) je za doplačilo na voljo tudi šeststopenjski menjalnik, z varčevalno naravnano šesto prestavo.

Največjo hitrost doseže tako opremljen avant TDI v peti predstavi.

Z limuzine sta presajeni tudi podvozji (v dvojini ju omenjam za-

radi različno zasnovanih zadnjih prem, glede na samo prednji pogon, ali quattro). So pa predvsem zadnjo premo prilagodili novim obtežbam (dovoljena obtežba vozila znaša 550 kilogramov, vključno s 100-kilogramsko obremenitvijo strehe) kar pomeni novo uravnoteženje vzmetenja in blaženja, pa tudi možnost samodejnega nastavljanja višine zadnjega dela vozila od tal.

Dolg je tudi spisek avantove dodatne opreme, njeni najprikladnejši deli pa so: otroška klop v prtljažniku (za 2 potnika z največ po 1,35 metra telesne višine), ki jo je moč izvleči iz prej omenjenega plitkega prtljažnega prostora v dnu; predelna stana med potniškim prostorom in prtljažnikom, da je zadek moč naložiti do stropa; roleta med prtljažnim prostorom in prtljažna nosilca na strehi, namenjena posebnim prtljažnim sistemom za prevoz biciklov, jadrskih desk, čolnov in podobnih reči.

In zdaj še poslastica, predvsem za športne voznike: to ni več audi 100 avant, ampak audi avant S4. To oznanjajo napis s slednjo oznako, v žarometu vgrajeni meglenki, drugačne reže (za boljše hlajenje motorja) na nosu in razširjeni blatniki nad širšimi kolesi ter lahki platišči. V nosu je od prej znani 2,2-litrski, 20-ventilski petvaljnik s turbinskim polnilnikom



in hladilnikom polnilnega zraka zanj ter s 169 kW (230 KM) največje moči. To zadošča za največjo hitrost 235 km na uro in za pospešek 0–100 km na uro v 7,1 sekunde. Štirikolesni pogon je serijska značilnost tega avta, dodatna (prestižna in športna) oprema notranjosti prav tako. Za šeststopenjski menjalnik je tudi pri tem avtu treba doplačati, njegova prestavna razmerja pa so izračunana tako, da so tretja, četrta in peta prestava (pospeškom v prid) odločno krajše, šesta pa je namenjena doseganju največje hitrosti.

Oznaka S pomeni »Spitzentechnik« in »Spitzenausstattung«. To reje vrhunsko tehniko in vrhunsko opremo. Takšen avant S4 tudi v resnici je.

Voznja z novimi avantami ni bistveno drugačna kot z limuzinami, iz katerih ti udobni kombiji izhajajo. Saj gre le za formo vivo. Avantova oblika je plod njegove namembnosti. In ne nasprotno.

Martin Česenj