

Vozili smo v Nürnbergu: AUDI AVANT AUDI CABRIO



Nikakršnega dvoma ni: Audi niti za hip ne odneha. Ravno so pred kupce pripeljali prenovljeni in z avantom dopolnjeni S2 (Vozili smo, AM, 24/1992), že sta tu avant S4 4.2 in cabriolet 2.8E. Audi-jev »Vorsprung durch Technik« (napredek s pomočjo tehnike) se zdaj glasi: športno udobje, vrhunske zmogljivosti.

GIBANJE PROSTO

Pa tudi: prostornost, sproščenost, več zraka! Najnovejši premieri sta vnovičen dokaz za to. In nista za vsakogar: samo za tiste, ki zelo dobro vedo, kaj hočejo. In zmorejo tudi kupiti.

Avant z V8

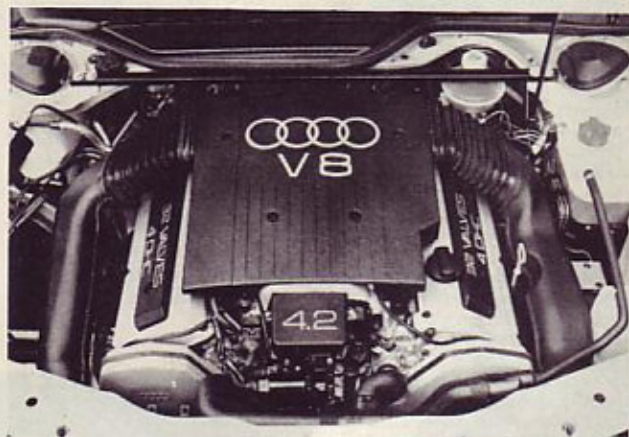
To je pravi avtomobil, verjetno najboljši te vrste – ta hip in na tem svetu. Namenjen je zgolj ekskluzivnim kupcem: v Nemčiji za ekskluzivnih 96.000 DEM.

Avant je pri Audiju kombi; S4 pomeni športnost Audijevega zgornjega razreda. 4.2 je v tem primeru (Audi-jev) motor. Meine Damen und Herren, kaj sploh še hočete? Kombinacija meji na perfekcijo. Praksa to nazorno dokazuje. Avantova najvidnejša lastnost je oblikovna skladnost: od dokaj topega nosu do rahlo poševnega zadka; vključno barvno enovitost, lahka platišča in premišljeno odmerjeno motno črnino. Notranjost je – po videzu in eleganci – natanko toliko daleč od navadnih kombijev, kot je Mars oddaljen od Zemlje. Vo-

lanski obroč je za vzor. Belina merilnikov sodi k modrokrvnosti vozila. Karbonske obloge gredo v korak s časom. Satenski sedeži po dirkaško oprijemajo. Obdelava dohiteva (prehiteva?) mercedese. Mikrofilter skrbi za zdravje. Serijski pa so še žlahtne preproge (tudi v prtljažniku), asimetrično deljiva zadnja klopa, roleta nad prtljažnim prostorom, elektrika za

ključavnice, šipe in ogledala, bočne ojačitve in procon-ten za varnost, kontrolna plošča, potovalni računalnik, usnje na pravih mestih in občutek, da bolj vsestranskega avtomobila skorajda ni moč narediti. Tudi (ali predvsem) glede prostornosti. In tudi (ali predvsem) glede vsega drugega.

Motor je aluminijasti osemvaljnik V-oblike, s štirimi od-



Avant S4 4.2: V8, 4,2 litra, 32V



**S4 4.2
LET 2.8E**

RNINE



Cabriolet 2.8E: limuzina brez strehe

mičnimi gredmi v glavah, z 32 ventili in z 206 kW, oziroma 280 KM pri 5800 vrtljajih v minuti. Prečnotočni glavi polni Bochev motronic, uravnavana katalizatorja v izpuhu sta dva, v območju med 1000 in 6000 vrtljaji v minuti pa je na voljo vsaj 300 Nm navora, ki sčasoma naraste na 350 Nm hkrati in končno pa na 400 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti. Menjalnik je šeststopenjski, šesta prestava služi tudi največji hitrosti, in pogon je, jasno, »quattro«: stalni štirikolesni, s torsenom na sredi in s sproti vključljivo zaporo zadnjega diferenciala.

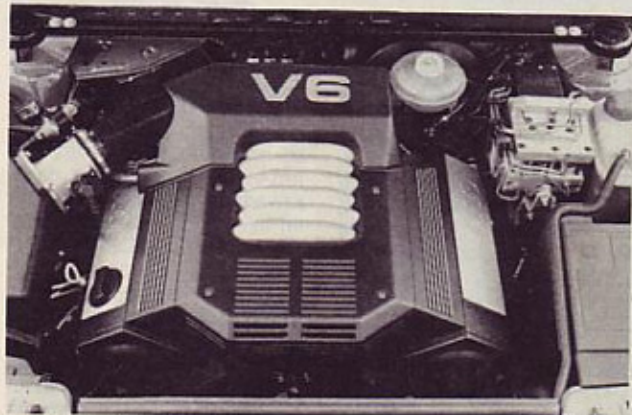
Štiri posamične obese, štiri kolutne zavore (spredaj z dvema paroma oblog za vsako kolo) in šestnajstocolske gume 225/

50 držijo 1730-kilogramski avtomobil na cesti. In ceste se drži kot klop: na ravnem in na ovinkih, na suhem in na spolzkem, med pospeševanjem in ob največjih hitrostih. Tovarna zagotavlja: pospešek 0-100 km na uro v 6,6 sekunde, največjo hitrost 247 kilometrov na uro. V prtljažniku je za 390 ali za 630 ali za 1310 litrov praznine. In prikolica sme biti težka skoraj dve toni.

Morate verjeti: boljše avtomobilske kombinacije ni!

Cabriolet z V6

December in severna Bavarska nista dobri znamenji za zlaganje strehe. Ampak, kdor hoče cabriolet prodajati spomla-



Cabriolet 2.8E: komfort V6

di, ta ga mora oznaniti pri minus osmih Celzijevih stopinjah. Ni pomoči! Nemci, pravi statistika, vozijo približno 600.000 kabrioletov. Zato so pri Audiju ponudili dodatno možnost: poleg že znanega cabrioleta 2.3E (5 valjev) še različico 2.8E z motorjem V6.

Slednjemu pravijo »komfortni motor«. Takšno laskavo očno si Audijev V6 tudi v resnici zasluži. Teče lahkotno in uglajeno, streže z ugodnim navo-rom, prizanaša s hrupom in omogoča nedoslednost pri pretikanju. Pravzaprav je bolj ustvarjen za limuzinsko okolje kot za kabriolet z vetrnjaškim značajem. Pa tudi ta značaj ni tako zelo vihrav, kot bi mogel biti, ali kot se komu zdi, da je. Audi cabriolet je karoserijsko čvrsto, po izdelavi izredno natančno, po oprepi pa zelo temeljito vozilo, ki mu zgolj zločljiva streha daje kabrioletski značaj. Vse drugo je tako kot pri limuzini istega Audijevega razreda. In serijsko je vse tisto, česar smo pri boljše opremljenih audijih že vajeni: od zavornega ABS, preko volansko-menjalniškega procon-ten, velikih in širokih (lahkih) platišč ter

v celoti pocinkane karoserije, do temeljite notranjosti, klene-ga udobja in drugih z zmogljivostmi celotnega vozila pove-zanih lastnosti.

Motor V6 z 2,8 litra gibne prostornine in z variabilnim sesalnim sistemom zmore največjo moč 128 kW (174 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti in največji navor 250 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. S petstopenjskim menjalnikom in prednjim pogonom je ta cabriolet torej hiter (217 km na uro), dovolj živahen (0-100 km/h: 9,8 s) in zelo uglajen avtomobil. Snemanje strehe z vso pripadajočo elektromehaniko vred je le njegov dodatni šarm, rezerviran za dosti toplejše dni. Celotna in tokrat krstno predstavljena kabriolet-ska različica 2.8E pa dokazuje Audijevo nepopustljivost tudi pri tem deležu avtomobilskega trga.

Audija avant S4 4.2 in cabriolet 2.8E sta torej dobesedno gibanje gibne prostornine. Seveda navzgor ter v motornih podobah V-oblike. In takšno gibanje zelo dobro kaže, kakšne so Audijeve tržne ambicije. Lahko verjamete: velike!

MARTIN ČESENJ

AUDI	AVANT S4 4.2	CABRIOLET 2.8E
motor (zasnova)	8-valjni, V90°	6-valjni, V90°
vrtna in gib (mm)	84,5 x 93,0	82,5 x 86,4
gibna prostornina (kubiki)	4172	2771
kompresija	10,6:1	10,3:1
največ. moč (kW/KM pri 1/min)	206/280 pri 5800	128/174 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	400 pri 4000	250 pri 3000
odmična gred	2x2, v glavah	2x1, v glavah
število ventilov za valj	4	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko vbrizg. in vžig	elektronsko vbrizg. in vžig
menjalnik (pogon)	6-stopenjski (quattro)	5-stopenjski (prednji)
prednja prema	vzm. nogi, preč. vod.	vzm. nogi, preč. vod.
zadnja prema	vij. vz., preč. vod.	polloga prema
zavore	kolutne, ABS	kolutne, ABS
volan	zobata letev	zobata letev
teža (praz. voz./skupna teža, kg)	1730/2280	1455/1855
medosna razdalja (mm)	2692	2556
dolžina x širina x višina (mm)	4790x1804x1422	4366x1716x1379
posoda za gorivo (l)	80	70
prtljažnik (normno, l)	390/630/1310	250
največja hitrost (km/h)	247	218
pospešek (0-100 km/h, s)	6,6	9,8
poraba goriva (ECE), l/100 km	9,3/11,3/18,9*	7,3/9,2/13,0*

* - neosvinčeni bencin super