

OD



TOD DO VEČNOSTI

Porsche ima 911, model, ki postaja nesmrten.

Z zastarelo obliko, ki se noče postarati.

Z okorelo notranjostjo, ki bo vedno moderna.

Z zmogljivostnimi krivuljami, ki so vse bolj strme. In s ceno, ki zori hkrati z vozilom.

Tudi Audi ima takšen avtomobil: quattro 20 V!

Pravijo mu tudi »pra-quattro« in snemajo klobuke, kadar ga vidijo. Med letošnjim avtomobilskim salonom v Ženevi je ta kupe slavil svojo desetletnico in ostal na častnem mestu. Nekoč je bil znanilec modernega štirikolesnega pogona. Imel je turbinski polnilnik, še preden je ta naprava zlezla pod kožo bolidom formule 1. Bil je eden izmed prvih avtomobilov s tovarniško izbočenimi blatniki. In bil je rallyjevski dirkalnik najboljšega kova, z znamenitimi vozniki imeni za volanom. Zdaj stoji na tronu in stane 95.000 zahodnonemških mark. Tron je čvrst, nič se ne maje: še vedno naredijo in prodajo po tri ali štiri takšne avtomobile na dan.

Audi quattro je legenda in legendam ni do tega, da bi se spreminjale. Leta 1987 so mu vgradili 2,2-litrski motor, lani pa še štiriventilsko tehniko zanj. Vmes je — tako kot vsi Audijevi quattro — dobil na novo obdelano štirikolesno pogonsko mehaniko s sredinskim diferencialom torsen.

Drugega nič! Ostala je karoserija s topim nosom, s štirimi oglatimi žarometi, z ravnimi zgornjimi obrobami blatnikov,

z zelo položnima prednjo in zadnjo šipo, z že skoraj neskladno ozko streho nad nagnjenimi bočnimi okni, z zajetnima zadnjima strešnima opornikoma in strmo odsekanim zadkom, ki je obrobjen z velikim spojlerjem. Vse skupaj je kupejevska izpeljanka tedanjega audija 80, ampak po starem in dobrem receptu: s širokimi bočnimi vrati ter s skoraj limuzinsko notranjostjo. To pomeni, da je v quattro dovolj prostora za sproščeno sedenje štirih odraslih ljudi. Temu primerna sta dobro oprijemajoča in daleč nazaj pomična prednja sedeža (voznikov je nastavljal tudi po višini) in posamični vboklini zadnje klopi. Tako je športno utesnjen samo prtljažnik: s skopim izrezom pod teleskopsko podprtim pokrovom (sprožilo zanj je že vseh deset let v okviru voznikovih vrat) ter z neravnim podom, ob zasilno ozkem rezervnem kolesu.

Ampak na sedežih je lahko usnje, če kupej doplača, k redkim doplačilom pa sodi tudi klimatska naprava. Vse drugo je serijsko: dirkaško majhen in z usnjem tapaciran volanski obroč je stanjšan in odebeljen natanko tam, kjer mora biti roki na njem; v usnje zavita je tudi kratka in zelo »hitra« prestavna ročica; počutjeboljšujejo luksuzne preproge; elektrika pa streže osrednji ključavnic, šipam v vratih ter zunanjsima ogledaloma, z gretjem vred. Zadnja šipa ima svoj brisalnik, ampak vidljivost skoznjo je kljub temu milimetrsko odmerjena. In armaturna plošča je digitalna: torej pretirano migetajoča pred očmi, pa še s precej zamotanim izbiranjem posamičnih »programov«. Ponuja pa vse, kar je za vožnjo pomembno. Quattrovska klasična je pri tem

le shema prenosa moči, s stikalom za zaporo zadnjega diferenciala. Javno: sedi se v tem avtu zelo blizu tal, a — za volanom — v ergonomično brezhibni telesni drži, s čvrstim oprijemom, tudi na divjaško voženih ovinkih. In navkljub prostornosti: sedenje zadaj je bolj možnost kot pa želja ali celo užitek. Kupeji so bolj ali manj dvosedežniki, celo takrat, ko notranje mere pričajo drugače. Ne nazadnje tudi zaradi tesnobe, ki utegne zajeti človeško dušo tam zadaj, če je voznik bolj nagel vrste.

In naglost se temu audiju zelo dobro poda: ne le zaradi skladno širokih in nizkih gum, pa zaradi bližine vozila tlem pod njim ali zaradi biserno bele barve (testni avto), ampak predvsem zaradi motorja v nosu ter zaradi 162 kW oziroma 220 KM, ki jih ta motor zmore. Njegove lastnosti

in zmogljivosti so natanko takšne kot pri limuzini audi 200 quattro 20 V (Test — Am, 26/1989): pet valjev, 2226 kubikov, 2 odmični gredi v lahki glavi, po štirje ventili za vsak valj, turbinski polnilnik na izpušne pline (z vodnim hlajenjem, elektronskim nadzorom polnilnega tlaka ter s hladilnikom polnilnega zraka), Boschev motronic 2,3 za vbrizgavanje goriva in vžig, 2 tipali zoper klenkanje, 2 uravnavana katalizatorja v dvojni izpušni cevi ter že omenjena največja moč pri 5900 vrtljajih v minuti ter spoštovanja vreden največji navor 309 Nm pri samo 1950 vrtljajih v minuti. Motor sam po sebi je star hišni izdelek, slaven še iz rallyjevskih časov, a za najnovejše »civilne« nastope dovolj skrbno opremljen in moderniziran, da ga je moč uvrščati med najuglednejše agregate te vrste nasplo.



Tehnični podatki

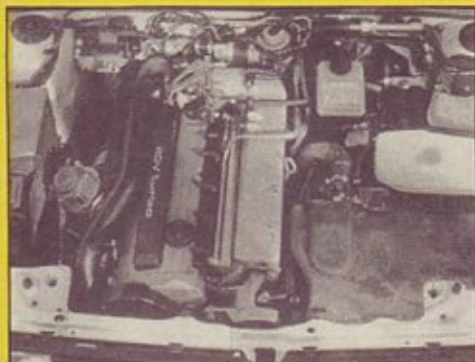
Motor: petvaljni — štirilaktni — vrstni — nameščen spredaj vzdolžno — vrtna in gib 81,0 x 86,4 mm — gibna prostornina 2226 kubikov — kompresija 9,3:1 — največja moč 162 kW (220 KM) pri 5900/min — največji navor 309 Nm pri 1950/min — ročična gred v 6 ležajih — 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen, veriga) — glava iz lahke kovine — po 4 ventili za vsak valj — elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic 2,3) — 2 tipali zoper klenkanje — turbinski polnilnik na izpušne pline (z vodnim hlajenjem), hladilnik polnilnega zraka — vodno hlajenje — okumulator 12 V, 65 Ah — alternator 1260 W — 2 uravnavana katalizatorja izpušnih plinov

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa — enakolturna suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: I. 3,600; II. 2,125; III. 1,350; IV. 0,967; V. 0,778; vzvratna 3,500; diferencial 3,889 — sredinski diferencial torsen s samodejno zaporo, zadnji diferencial z ročno vključljivo zaporo — platišča 8J x 15 — gume 215/50 VR 15 (pirelli P700)

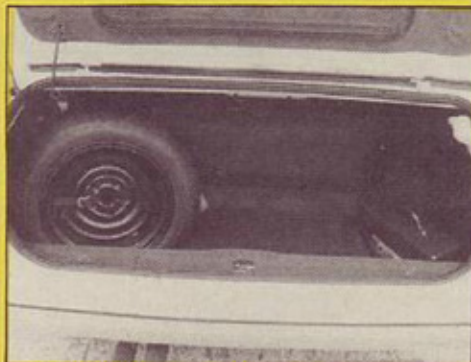
Voz in obese: kupe za 5 oseb — 2 vrata — samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirom — vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator — dvakratne zavore, štirikrat kolutne (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) — volan z zobata letvija, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,404 m — širina 1,723 m — višina 1,344 m — medosna razdalja 2,524 m — kolotek spredaj 1,461 m, zadaj 1,494 m — rajdni krog 11,1 m — teža praznega vozila 1380 kg — dovoljena skupna teža 1840 kg — dovoljena teža priklopa z zavora 1500 kg, brez zavore 600 kg — prtljažnik (normna) 330 litrov — posoda za gorivo 90 litrov

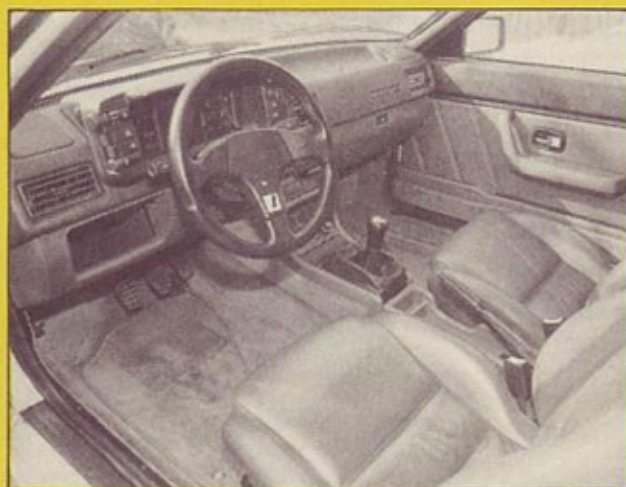
Zmogljivosti (Ilovama): največja hitrost 230 km na uro — pospešek 0–100 km na uro: 6,3 s — poraba goriva (ECE): 7,8/9,9/14,5 litra neosvinčenega bencina na 100 km



Motor: 2,2 litra, 20 ventilov, turbo, 220 KM



Prtljažnik: 330 litrov, zasilno rezervno kolo



*Notranjost:
Audijsva »klasika« in usnje*

Dolgi gibi batov niso v napoto: motor vztrepeta le ob zasuku ključa, nato pa gladko in kultivirano steče ter se povsem brez oklevanja zavrti tudi do 7000 vrtljajev v minuti, če voznik tako hoče. Zvok je športno zdrav, krivulja moči strma, krivulja navora pa se sprva naglo vzpenja, od 2000 vrtljajev v minuti dalje pa je skorajda ravna in šele na koncu rahlo omahuje. Značilnega predaha, s katerim streže večina turbo-motorjev, ni. Štiriventilski preprih v valjih in turbinski polnilnik dobro sodelujeta in se s ta-

ko pridobljenimi skupnimi moči lahko kosata z lastnostmi žilavih, športnih, a neturbinskih motorjev. To pa pomeni sprotne odzive na voznikove zahteve s plinom, ne da bi voznika to »dirkaško« obremenjevalo. Ravnanje s pedali, prestavno ročico in volanom je navkljub dirkaški preteklosti skorajda povsem limuzinsko; in obenem tudi dovolj uglasjeno, da je dodatna vaja praktično povsem odveč.

Naše meritve smo opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva. Testni avtomobil je pospeševal z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,4 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 4,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 6,5 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 9,3 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 13,4 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 17,3 sekunde, do hitrosti 180 km na uro v 26,0 sekunde in do hitrosti 200 km na uro v 35,1 sekunde. Med pospeševanjem smo pretikali pri 6800 vrtljajih v minuti, kar je v posamičnih prestavah pomenilo naslednje največje hitrosti: 52, 88, 138 in 192 kilometrov na uro. Testni avtomobil je dosegel največjo hi-



trost 237 kilometrov na uro, pri čemer je digitalni merilnik postregel s številko 255 kilometrov na uro. Pri tem je bila povprečna poraba goriva med celotno preskušnjo, upoštevaje zahtevnost voznika, razmeroma skromna: 14,4 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. A za več kot za poldrugi liter ta žeja tudi ob izraziti voznikovi zmernosti ne zmore upasti.

Štirikolesni pogon je stalen, z običajno odelitvijo motornega navora med obe pogonski premi v razmerju 50:50 ter z možnostjo sprotnega prilagajanja do največ 75 odstotkov na obe strani. To možnost ponuja razdelilni diferencial torsen, vozniku pa ostaja še zapora zadnjega diferenciala, uporabna pri manjših hitrostih in v izrazito poslabšanih voznih okoliščinah. Toda, upoštevaje široke in poletno profilirane gume, v kakršne je bil obut testni avtomobil, tudi takšen quattro ni vsemzmoqljiv. Ko smo se znašli na sveže zasneženih in ledenih tleh, je zmoql premagati hribovsko strmino šele s tujo vlečno pomočjo. To je jasno: kadar drsi, drsi vsem štirim kolesom hkrati.

Pa pride združeno delo odličnega motorja, športno kratkega petstopenjskega menjalnika in temeljitega štirikolesnega pogona do popolne veljave šele na samo mokri ali le rahlo spolzki, še bolj pa na temeljito prijemajoči podlagi. Audi quattro 20 V zmore na ovinkih skoraj neverjetne hitrosti in skoraj popolno nevtralnost. Dovolj trdo vzmetenje in blaženje koles (ta so spredaj in zadaj enako obešena, z vzmetnimi nogami in trikotnimi prečnimi vodili), je naravnano na nekaj grobosti, če je cesta kratko valovita, a na brezhibno in udobno čvrstost na daljših cestnih valovih. Tako je ta audi do skrajnosti dolgo in varno pri tleh. Hitrostna pretiravanja ga utegnejo spraviti le v enakomerna bočna drsenja, ki pa so tudi pri hitrostih nad 200 kilometrov na uro dovolj natančna, da jih je mogoče varno nadzirati.

Pri tem je v veliko pomoč volan s servoojačevalnikom, a tudi s samo 3,3 zavrtljaja, kar pomeni, da je stik med voznikom in cestiščem ves čas pristen.

Če upoštevam še štiri kolutne



in spredaj posebej hlajene zavore z ABS, je seštevek pod črto vseh teh zmogljivosti in lastnosti nesporen: voziti audi quattro 20

V pomeni živeti s hitrostmi, ki jih ta avtomobil zmore. Kdor tega noče ali ne zna, naj se ozre za drugačnim vozilom.

Audi quattro 20 V namreč ni navaden avtomobil. To je Audijeva zgodovina in Audijev napredek hkrati. Je nekaj, kar je že bilo, kar je, in kar še dolgo časa bo. Zato zahteva znanje in spoštljivost tistega, ki ga hoče voziti.

To je pač eden izmed tistih redkih avtomobilov na svetu, ki utegnejo ostati večni.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*

