



test

Pavle Klinar

# AUDI SUPER 90

Da bi audijevo podvozje slahka preneslo močnejši stroj in da bomo pisali o tem po testu audijske super 90 — smo rekli pred dvema mesecema, ko smo opisovali audijske 72 in 80.

Seveda pri tem nismo mislili na to, da je treba močnejši stroj vnositi, kajti motor audijske super 90 ni nič težji, ampak na vse drugo, kar prinese s seboj taka sprememba avtomobila v hitrejšega in ostrejšega.

Da je super 90 hiter in oster, o tem ni zamrč nobenega dvoma.

Med avtomobili, ki jih uvažajo k nam, nudi za isti denar tako hitrost in take pospeške le še BMW 1600, ki pa je manj prostoren; vsi drugi tako hitri in tako živi avtomobili so precej dražji.

Da poganja devetdeset konj tisoč kil težak avto — to je razmerje, ki je bilo še pred desetimi leti pridržano dragim športnim vozilom. Medtem se je v Evropi pojavil novi razred serijskih vozil za široko potrošnje: limuzine z močnimi motorji. Po ceni le malo nad običajnimi limuzinami srednjega razreda so to avtomobili, ki nudijo štirin do petim osebam običajno udobje srednjega razreda, vstevši z velikim prtljajnikom, torej tisto, česar športni dvosedci nimajo — hkrati pa so hitri nad 160 km/h in imajo prave športne pospeške. Alfa Romeo in BMW sta najbolj znana proizvajalca takih avtov, ki združu-

jejo družinsko udobje in športno naglo vožnjo.

Zdaj se je v ta razred povzpela še Audi Union s svojim super 90.

## Ne le hitrejši

Audi super 90 ni samo hitrejši od svojih bratov 72 in 80, ampak je tudi precej bolje in lepše opremljen. V tehničnem pogledu je treba omeniti predvsem dvokrožno in zavorni sistem in detajle na podvozju; prvo prinaša večjo varnost, pri tako hitrem avtu prav potrebno, drugo pa boljše krmilne lastnosti in še boljše ugašeno blaženje in vzmetenje. Pri opremi štejejo največ mnogo boljše prednji sedeži, širši kot odpiranja vrat, boljše greje, boljše notranja oprema tako po materialu kot po obliki.

Največjo razliko ko seveda prinese močnejši motor. Če že audijske 72 in 80 nikakor nista počaseta, je super 90 po storitvah na čelu srednjega razreda. Kot za alife in BMW velja tudi za super 90, da ga mora imeti v rokah prav dober voznik, če hoče do konca izkoristiti vse, kar tiči v njem. Seveda pa ni treba v takem avtomobilu venomer strmeti v brzino: ni visoka hitrost tisto, kar največ pomeni, čeprav je možno zaradi njegovih nad 160 km/h potovati dolge ure z npr. 130 in več km/h, ne da bi motor zaradi tega trpel, bil preglasen ali preveč potrošil. Pospeški so naj-

Cena: 6.350 DM + 14.695 Ndin  
(za carino in zvezni davek)  
6.700 DM + 16.768 Ndin  
(s štirimi vrati)

Zavarovalnina:  
jamstvo 215.- Ndin  
kasko 933.- Ndin  
Cestnina: 170.- Ndin

Prodajalec: »Autocommerce«, Ljubljana

večja odlika takih vozil: prehitvanje in dolgotrajna in težavna operacija, močni motor naglo potegne tudi po klanecu navzgor in, kadar je treba, iz goste ali celo nevarne situacije.

Ob tem pa je audi super 90 po značaju precej različen od beemjevov in alif.

## Tudi avto ima svoj karakter

Če človek primerja različne avtomobile, ne zadostujejo samo podatki v tabelah: poraba, hitrost, pospeški in te reči. Dva avta sta lahko v teh številkah popolnoma enaka, pa sta vendar zelo različnega značaja.

Tisti, ki se spoznajo na konje (žive, ne v avtomobilskih motorjih) vedo baje mnogo povedati o različnih značajih različnih živali. Če je to še razumljivo v živem svetu, je manj otipljivo v mrtvem svetu tehnike — pa vendar velja tudi zanj: ljubitelj dobrane zvočne reprodukcije dokazuje, da ima ta stereo naprava povsem drugačne značajne lastnosti kot ona na videz enaka, in človek s poslušom za avtomobile lahko opiše posamezen avto skoraj še z besedami, ki veljajo za živa bitja in ne za mrtvo kovino.

Audi super 90 je avto, ki spodbuja k nagli, vendar ne tvegani vožnji.

Lahko bi rekel, da je ob tem, ko nikakor ni počasen, v določenem smislu zmeren, preudaren.

Bemveji in alfe s svojo nevtralnega lego v ovinku, ko tudi pri zelo nagli vožnji ne silijo nazven ne s zadnjim, ne s prednjim delom spodbujajo k naglici. Super 90 pa zaradi izrazito obremenjenega nosu da voznika čutili, da gre razmeroma naglo v ovinek: v ostrih ovinkih je treba kar krepko priti za volan, voz je treba malo posiliti v zavoj. Na ta način audi 90 — isto velja seveda za 72 in 80 — voznika opozori še dolgo pred tem, preden prekorajši mejo, ki jo ima neke vsak avto. S tem ne trdimo, da se slabše drži ceste — nasprotno: zaradi izredne smerne stabilnosti je v ovinku popolnoma zanesljiv. Tudi prevozi ga prav tako naglo kot kak nevtralen avto, le da zahteva volan, čim hitrejša je vožnja, tem več moči in s tem voz sam opozarja voznika, naj ne pretirava ter naj moč motorja izkoristi do konca rajši tam, kjer lahko stori to brez tveganja.

Tisti torej, ki radi cvilijo z gumami po ostrih ovinkih, bi lahko počeli to v audiu še bolj varno kot v kakem drugem avtu in imeli pri tem še to prednost, da jih voz sam opozori na neprimernost takega početja.

### Bolj in manj pomembni vtisi

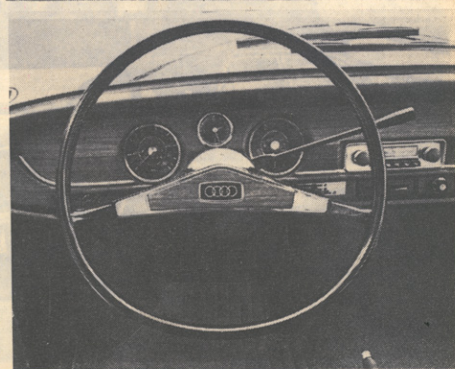
Čeprav je super 90 v mnogočem podoben audiju 72 ali 80 in smo o obeh že izčrpno pisali, ponovimo še nekaj starih in zapišimo nekaj novih vtisov o njem.

Legi na cesti je prav taka, kot pri audiju 72: kot je pisal zahodnonemški tester B. Busch »se drži ceste, da bolje ni mogoče«. Ali je že tako mehko audijevo vzmetenje s kakimi detajli še bolj uglaseno ali pa je to samo varljiv občutek, ne vem. Vožnja v super 90 se mi je zdela še udobnejša; velja pa opomniti, da pri petih ljudeh in polnem prtljajniku postane vzmetenje malo trše.

V izredno prostornem prtljajniku sta ob straneh praktična predala za drobno prtljago, orodje in podobno. Rezervno kolo na zadnji steni prtljajnika vzame malo prostora, zato pa povzročiti, da je treba pri defektu zložiti vso prtljago na tla, preden pride do njega.

Pri izvedbi s štirimi vrati so na zadnjih varnostne zaklopke za otroke: vključene povzročijo, da je mogoče odpreti vrata samo od zunaj. Vrata se širše odpirajo in vstop je udobnejši kot pri 72 in 80.

Prednji sedeži, pri 72 in 80 pretrdi in ne najboljše konstruirani, so zdaj odlični, ravno prav mehki in zelo dobro oblikovani, tudi po mnogih urah sedenja človek ni utrujen. Audi 90 ima serijsko ležalne se-





deže. Prevleka iz lepega žameta podobnega blaga je zdržljiva in malo občutljiva za umazanijo, tako da res ni potrebe po umetnem usnju.

Audijevega neokusnega svetlečega se okvirja okrog instrumentov super 90 nima, ura je postala pregledna, namesto nje je mogoče kupiti števec vrtljajev, žal majhen. Med instrumenti bi človek rad videl še dnevni števec kilometrov, med vzvodi in stikali pa boljše stikalo za brisalce. Gretje je še učinkovitejše, zračenje pa ni po zadnji modi: noben audi, tudi super 90 nima rež za odvajanje izrabljenega zraka s podpritiskom, kar imajo skoraj že vsi konkurenti.

Zaradi visokega dna pod prednjimi se-

deži je voznik stlačen med volan in sedež, sorazmerja med volanom in vozniškim sedežem niso najboljše. O tem smo pisali pri audiju 72 in 80. Dolgonogi vozniki morajo poriniti sedež močno nazaj, pa se jim še lahko zgodi, da s kolonom izklopijo za v levo vključeno utripalko in volan imajo v naročju.

Menjalnik teče gladko, zavore so odlične (ojačevalec zavorne moči, ki ga je kupiti za doplačilo, je gotovo koristen, nujno potreben pa ni), motor teče še tišje in še bolj mehko kot pri 72 in 80 ter po mirnem in tihem teku išče konkurencu že med šestvaljnimi. V porabi je za svojo storilnost prav zmeren: med testom ga seveda nismo božali, pa je porabil 10,8 litra na

100 kilometrov; več bo še težko kdo potrebil goriva. Seveda: 98 oktanov je (jugoslovanskih) za ta motor komaj dovolj, madžarskih 94 je že premalo in na to je treba misliti pravočasno.

Luči so za normalno vožnjo ustrezne, kdor mnogo vozi ponoči in rad hiti, pa bo storil dobro, če si kupi dodatna halogenska žarometna.

Kazalec za gorivo ni natančen: bil je še lep čas na ničli — v tanku pa še deset litrov goriva.

Karoserijska zbuja vtis solidne izdelave, motor pa kaže — tudi pri ostrem pospejevanju ni potrebnih več kot 5500 in pri 160 kilometrih na uro ima 5400 vrtljajev v minuti — na doigo življenjsko dobo.

## Dober kup

Tako lahko torej rečemo tudi za super 90, da je dober kup. Auto Union v svoji reklamni v tujini to tudi poudarja: kje še dobite za ta denar tako hiter in udoben avto, pravijo in imajo prav.

Če povzamemo: visoka hitrost in odlični pospeški ga uvrščajo med najhitrejša in najživahnejša vozila na naših cestah, zanesljiva lega na cesti to omogoča, edino pri vožnji navzdol po zelo gladkem cestišču je treba biti oprezen, da mu težkega nosu ne zanesse navzen. Vzmetenje je za njegovo nemško poreklo zelo udobno, vožnja zato prijetna. Oprema solidna in lepa, sčesa mu bodo morali v tovarni priskrbiti reže za prezračevanje pri zaprtih oknih in razrešiti, kar bo težavnejše, nesorazmerja med volanom in vozniškim sedežem. Mirni in tihi tek močnega motorja ter izredno stabilno držanje smeri tudi pri visokih hitrostih in na zelo slabi cesti sta mogoče njegovi najbolj privlačni lastnosti. In dejstvo, da tovarna izpopolnjuje audija v nekakega malega mercedesa, govori za njegovo dolgo življenje.







ve foto: Marjan Zepatič

## TEST: AUDI SUPER 90

Videz	8	Oblike umirjene, brez modnih muh
Upravljanje	8	V povprečju tega razreda
Prostornost	8	Volan precej indirokten
Instrumenti	8	Ne pretirano bogati, vendar zloestni in pregledni
Vidljivost	9	Dobra na vse strani
Vzdrževanje	9	Zelo preprosto
Največja hitrost	10	V tem razredu med najboljšimi
Pospeski	10	V tem razredu med najboljšimi
Poraba goriva	8	Razmeroma ekonomičen
Legla na cesti	9	Izredno drži smer, izredno leži v ovinku, na gladkih ovinkih pri vožnji navzdol mu odnaša prednji del
Motor	10	Zelo živahen, elastičen in vzdržljiv, tiho in mirno teče
Udobje med vožnjo	9	Izredno dobro ugašeno vzmetenje in blaženje, sedeži udobni, nima rež za preprečevanje
Zavore	9	Dobre v vseh pogledih, servo priporočljivo, vendar ne nujen

## MERITVE

Naše meritve: (naš avto je prevozil 2200 km)

Največja hitrost: 160,2 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zalet 3 km)

Kilometer brez zaleta: 34,2 sekunde — hitrost zadnjih 5 metrov: 139 km na uro

### Pospeski:

- ▽ 0—40: 2,8 sekunde
- ▽ 0—60: 5,2 sekunde
- ▽ 0—80: 8,0 sekunde
- ▽ 0—100: 12,2 sekunde
- ▽ 0—120: 19,0 sekunde

### Poraba goriva:

- ▽ na potovanju najmanj 9,2 litra na 100 kilometrov, največ 14,6 litra (pri polnem plinu)
- ▽ po mestu ca 11—12 litrov
- ▽ povprečna poraba med celotnim testom 10,18 litra na 100 km.

### Natančnost merila hitrosti:

- ▽ kazalec na 40, resničnih 36,0 km/h
- ▽ kazalec na 60, resničnih 57,6 km/h
- ▽ kazalec na 80, resničnih 75,3 km/h
- ▽ kazalec na 100, resničnih 96,8 km/h
- ▽ kazalec na 120, resničnih 112,5 km/h
- ▽ kazalec na 140, resničnih 133,3 km/h
- ▽ kazalec na 160, resničnih 152,5 km/h

## TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: štirilaktni — štirivaljni — vrstni — vrtna in gib: 81,5×84,4 mm — gibna prostornina 1760 ccm — kompresija 10,6:1 — največja moc 50 KM (DIN) pri 5200 vrtljajih v minuti — največji navor 15,9 kpm pri 3.000 vrtljajih v minuti — srednja hitrost bata pri 100 km/h v četrtri prestavi (3.550 vrtljajev v minuti) 10 metrov v sekundi — ročična gred v petih ledajih — stranska odmična gred — visoki ventili — vodno blaženje s črpalko in termostatom — vsebina hladilnika s greloom 7,5 litra — tlačno masanje — v karterju 4 litre olja — uplinalč Sollex padotični 32 — 32 DIDTA — akumulator 12 voltov, 55 amperiskih ur — trifazni generator 450 W.

PRENOS MOCI: motor spredaj, poganja prednji kolesi — enokolturna suha sklopka — menjalnik s štirimi prestavami, vse sinhronizirane: I: 3,83, II: 2,27, III: 1,485, IV: 1,084, vrzratna 4,03, os 3,888 — prestavna ročica ob volanu — olja v menjalniku in diferencialu 2 litra.

VOZ: limuzina za pet oseb — dvoja ali štiri vrata — samonosa karoserija — prednji kolesi posamično na trikotnih prečnih osovah, dve vzdolžni vzvojni vzmeti, stabilizator — zadaj vzvojni vzmeti s posevnim prečnim vodilom, prečni vzvojni stabilizator — spredaj in zadaj hidravtični teleskopski blazinci — spredaj kolturne, zadaj bobnaste zavore, dvovaljni zavorni sistem — ročna zavora mehanična na zadnji kolesi — platišča 4,1/2 × 13 — pnevmatike 6,45 × 13 (po delji pasaste 165 × 13) — pritisk spredaj in zadaj 1,7 al. pri polni obremenitvi spredaj in zadaj 1,9 atn.

MERE IN TEŽE: dolžina 4.380 m, širina 1.826 m, višina 1.461 m — notranja širina spredaj 1.350 m, zadaj 1.340 m — medosna razdalja 2.490 m — razdalja med kolesi spredaj 1.342 m, zadaj 1.326 m — rajdni krog 11,3 metra (od skrajne leve do skrajne desne štirje zavrtljaji volana) — teža praznega vozila (4 vrata, poln tank) 1013 kg (od tega prednja os 632 kg, zadnja 379 kg, razdelitev teže 62,3-37,7) — dovoljena skupna teža 1475 kg — dovoljena obremenitev 462 kg.