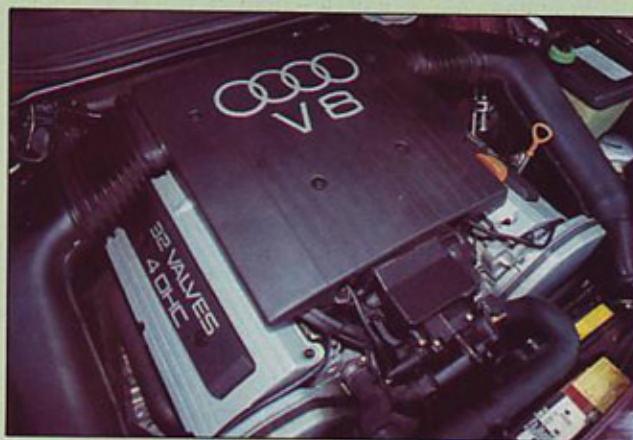


ŽLAHTNA



SORTA

Tehnični podatki

Motor: osemvaljni – štirikatni – V 90° – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 81,0x86,4 mm – gibna prostornina 3562 kubikov – kompresija 10,6:1 – največja moč 184 kW (250 KM) pri 5800/min – največji navor 340 Nm pri 4000/min – ročnična gred v 5 letjih – po 2 odmični gredi v vsaki glavi (zobati jermen/veriga) – po 4 ventili za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosh motronic M 2.4) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1540 W – uravnavani izpušni katalizator

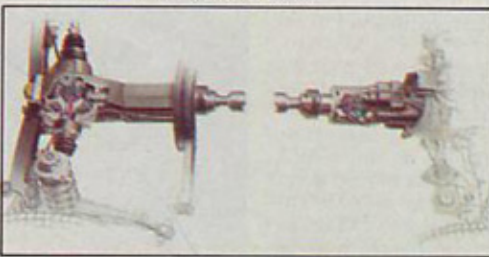
Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokoltna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,500; II. 1,889; III. 1,231; IV. 0,903; V. 0,730; vzvratna 3,455; diferencial 4,111 – sredinski diferencial torsen, zadnji diferencial torsen – delitev motornega navora v razmerju 50:50 – platišča 7 1/2 Jx15 – gume 215/60 ZR 15 (firestone)

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirom – vsa štiri kolesa na posamičnih obesih – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj trikotna prečna vodila (spodaj), enajna prečno vodilo (zgoraj), vijake vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, kolutne in posebej hlajene za vsa štiri kolesa, servo, 2 omejevalnika moči zadaj, ABS – volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,874 m – širina 1,814 m – višina 1,420 m – medosna razdalja 2,702 m – kolotek spredaj 1,514 m, zadaj 1,531 m – rajdni krog 11,5 m – teža praznega vozila 1710 kg – dovoljena skupna teža 2310 kg – dovoljena teža prikalice z zavora 1700 kg, brez zavore 680 kg – prtljažnik (normna) 570 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 244 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 7,6 s – poraba goriva (ECE): 8,7/10,5/17,5 litra neosvinčenega bencina na 100 km

Prenos moči: dvakrat diferencial torsen



*Pred poltretjim letom je dr. Ferdinand Piech, glavni šef Audiya, v svoji značilno togi drži in s premišljeno gladkim tekom besed nazdravil: »Čas za našo zamisel je dozorel. To, kar boste videli zdaj, bo nedvomno pretreslo visoki avtomobilski razred.«
Potem so sneli ponjavo in pod žarometi je stal audi V8.*

Že takrat ga je bilo samo z očmi silno težko ločiti od audijev 100 in 200, zdaj, ko ima novi audi 100 skoraj do pike enaka pokrov na nosu in masko na njegovem prednjem robu, pa sploh. Audi V8 takoj prepoznajo le dobri poznavalci avtomobilov: predvsem po izbočenih robovih na blatnikih ter zajetnejših kolesih pod njimi. Pa tudi po tem, da – niti na zadku – nima napis; samo štiri Audijsve kroge. Ta avtomobil prestižnosti ne »kupuje« z zunanji merami in lepotečnim bliščem, pač pa s spretno kombinacijo vsega, kar v resnici ponuja.

Karoserija na primer že dolgo časa ni več nova, je pa še vedno moderno skladna, razmeroma aerodinamična (Cw = 0,35), dovolj prostorna in hkrati ne prevelika za vsakdanjo uporabo. Notranjost je takšna, kot jo iz drugih večjih audijev poznamo že dolgo. Tokrat jo krasi precej skrbno lakiranega lesa, sedeži v testnem avtu so bili prevlečeni z usnjem in majhen volanski obroč je tudi pri V8 pretenak za pravnji oprijem. Pod asimetrično zaobljenim nadstreškom so vsi potrebni merilniki: za motorne vrtjaje, za hitrost vozila, za temperaturo hladilne tekočine, za gorivo, za temperaturo in tlak olja v motorju, pa še klasična ura in potovalni računalnik s stikalom v desni obvolanski ročici. Radijski sprejemnik in klimatska naprava sodita k serijski opremitvi; prav tako električni pogon šip v vratih ter obeh zunanjih ogledal, ogrevanje sedežev, brizgalki za čiščenje žarometov, meglenke, časovni prekinjevalnik za brizgalko prednje šipe, električno nastavljeni žarometi in (po že-

lji voznika izključljiv) zavorni ABS.

Predalov je tudi v tem avtu veliko, a so vsi po vrsti komaj še uporabni, ker so (pre)majhni. In sedežem je treba ukazovati z rokama in ročicami. Dovolj velik, predvsem pa natančno obdelan je tudi prtljažnik; vključno z globoko vdolbino, v kateri je prostor za običajno (ne zasilon!) rezervno kolo. In da ne bo nepotrebnih pomislekov: čeprav je audi V8 po obliki predstavnik že rahlo postaranege hišnega stila, je bil takrat, leta 1988, v celam na novo narejen avtomobil. S podaljšano medosno razdaljo, s širšima kolotekoma in s povsem novim motorjem vred.

Motor je tiste vrste, ki si zasluži čas za ogled. To je osemvaljni V-oblike z devetdesetstopenjskim kotom med obema vrstama valjev ter s širokim in markantnim plastičnim pokrovom nad njunim »naročjem«. To je z močjo nabit kvader iz lahke kovine, dolg 50,8 cm, širok 66,5 cm, visok 62,0 cm ter težak (s kompresorjem za klimatsko napravo vred) samo 215 kilogramov. Zmogljivostna podatka o njem zahtevata zaslužno spoštovanje: največja moč znaša 184 kW (250 KM) pri 5800 vrtljajih v minuti, največji navor pa 340 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti. V vsaki od obeh glav sta po dve odmični gredi in nad vsakim valjem so po štiri ventili. Motor je zvočno vse naokrog temeljito zatesnjen, proti potniškemu prostoru celo z dvojno izolirno steno.

Sprva je bil audi V8 na voljo le s samodejnim štiristopenjskim menjalnikom. Ker sodi k serijskim lastnostim tega vozila tudi stalni štirikolesni pogon quattro, so to avtomatiko z vdelano elektrohidravliko za izbiro različnih vozniških programov po voznikovi želji »združili« z večlamelno sklopko v sredinskem diferencialu in z elektroniko za najugodnejšo delitev motornega navora med obe pogonski premi.

Lani pa so – v nasprotju s prvotnimi nameni – ustregli tudi približni petini kupcev teh vozil, ki hoče klasičen menjalnik in klasično prestavno ročico zanj. Tako opremljen je bil tudi naš testni avtomobil: z običajnim petstopenjskim menjalnikom, presajenim iz audiya 200 in okrepljenim večjemu motorne navoru na ljubo. Sočasno so elektrinizirano večlamelno sklopko (ki ob avtomatski opravlja samodejno zaporno nalogo sredinskega diferenciala) zamenjali z diferencialom torsen. S tem so poenotili mazanje (enako olje za menjalnik in diferencial) in se ognili tveganju s tesnjenjem med tema dvema



sklopcoma. Hkrati pa je diferencial torsen, glede zapornosti, športno bliskovitejši in za ostre vožnje primernejši. Njegova običajna delitev motornega navora med obe premi poteka v razmerju 50:50, zmora pa se prilagajati tudi v razponu od 75:25 od 25:75. Še prilagodljivejši je diferencial torsen med samo zadnjima kolesoma: ta ponuja razpon od 80:20 do 20:80 in dodatno zagotavlja dober stik med kolesi in voziščem.

Seveda audi V8 v nobenem primeru ni lahek avtomobil: vse – od potniške opreme do temeljitega prenosa moči in čvrste karoserije – se seštevajo do končnih 1710 kilogramov »prazne« teže vozila, in to težo, dopolnjeno

s potniki ter njihovo prtljago, mora motor premikati, kot se najbolje da. To je med našimi meritvami, ko smo pretikali pri 7000 vrtljajih v minuti, pomenilo pospeške z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 5,3 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 7,5 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 10,9 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 15,2 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 20,5 sekunde, do hitrosti 180 km na uro v 38,0 sekunde in do hitrosti 200 km na uro v 38,3 sekunde. Največja hitrost, dosežena v peti prestavi pri 6250 vrtljajih v minuti, je bila 245 km na uro. Povprečje porabe ostro in pretežno na avtomobilskih cestah

Kokpit: merilniki, usnje in les





Prtljažnik: potovalni, z rezervnim kolesom v dnu



opravljenega testa je znašalo 16,9 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov. Poraba motornega olja pa je bila minimalna.

Motorju gre zameriti le rahlo stresanje v območju prostega teka in med 2000 ter 3000 vrtljaji v minuti, pri polnih vrtljajih pa tudi nekaj zdrave glasnosti. Sicer pa sta z menjalnikom ne le uglašena, ampak tudi dobro uglašena sklopa. Saj se morata le tako odločno zoperstavljati teži vozila z njegovo obtežbo vred.

Audi V8 je ustvarjen kot hitra in nasploh visoko zmogljiva potovalna limuzina brez izrazitih ambicij po ostrih in močno zaporednih kratkih vijuganjih. Če se to vseeno zgodi, z lego tega avto-



Električna centrala: desno, ob sovznikovih nogah

mobila ni težav. Zelo dolgo ostaja povsem nevtralen, in šele na zgornji meji začne siliti z nosom navzven. S spretnostjo odzemanja in sprotnega dodajaja volana, včasih pa tudi zavornega staccata, ga je vseeno moč hitro in varno voziti. Bolj zoprna je lastnost servoojačevalnika volana, ki med hitrimi vijuganji pretirano otrdi. Če drugega ne, postane voznikovo delo težavno, roke pa boleče; tudi zato, ker je volan za tako hitre manevre premajhen in pretenak. Vse drugo je brezhibno: od luči za dobro nočno vidljivost, do meglenk za pomoč v poslabšanem vremenu, pa do kolutnih zavor (z notranjimi čeljustmi ter zato s povečanimi zavornimi površinami), ki so ne le temeljito hlajene, ampak tudi nasploh izredno učinkovite. Motorna moč in prožnost se tako ves čas odlično prepletata z zaviralnimi zmogljivostmi in zanesljivo lego tega vozila na cesti; pa tudi s športnim udobjem, namenjenim predvsem udobnim potovanjem.



To pa pomeni, da je audi V8 do voznika in potnikov vzorno ustrezljiv avtomobil. Z zunanjim bliščem in vidnim prestižem resda ne dosega nekaterih (imenitnih) limuzin svojega razreda, ampak pravi ljubitelj dobre vožnje njegove zlahtnosti ne more prezreti. Saj: takšna avtomobilska sorta je še vedno izjemen primer.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*

