

DODATNA MOŽNOST

Model V8 je Audijeva visoka družba: odgovor na podobno prestižne mercedese in beamveje; odlična kombinacija limuzinskega udobja, visokozmogljivega motorja in štirikolesnega pogona; in po novem tudi dvojna možnost – s samodejnim in običajnim menjalnikom.

Doslej in že od svojega rojstva sem (Vozili smo – Am, 20/1988) je bil audi V8 na voljo samo s štiristopenjskim elektrohidravličnim samodejnim menjalnikom

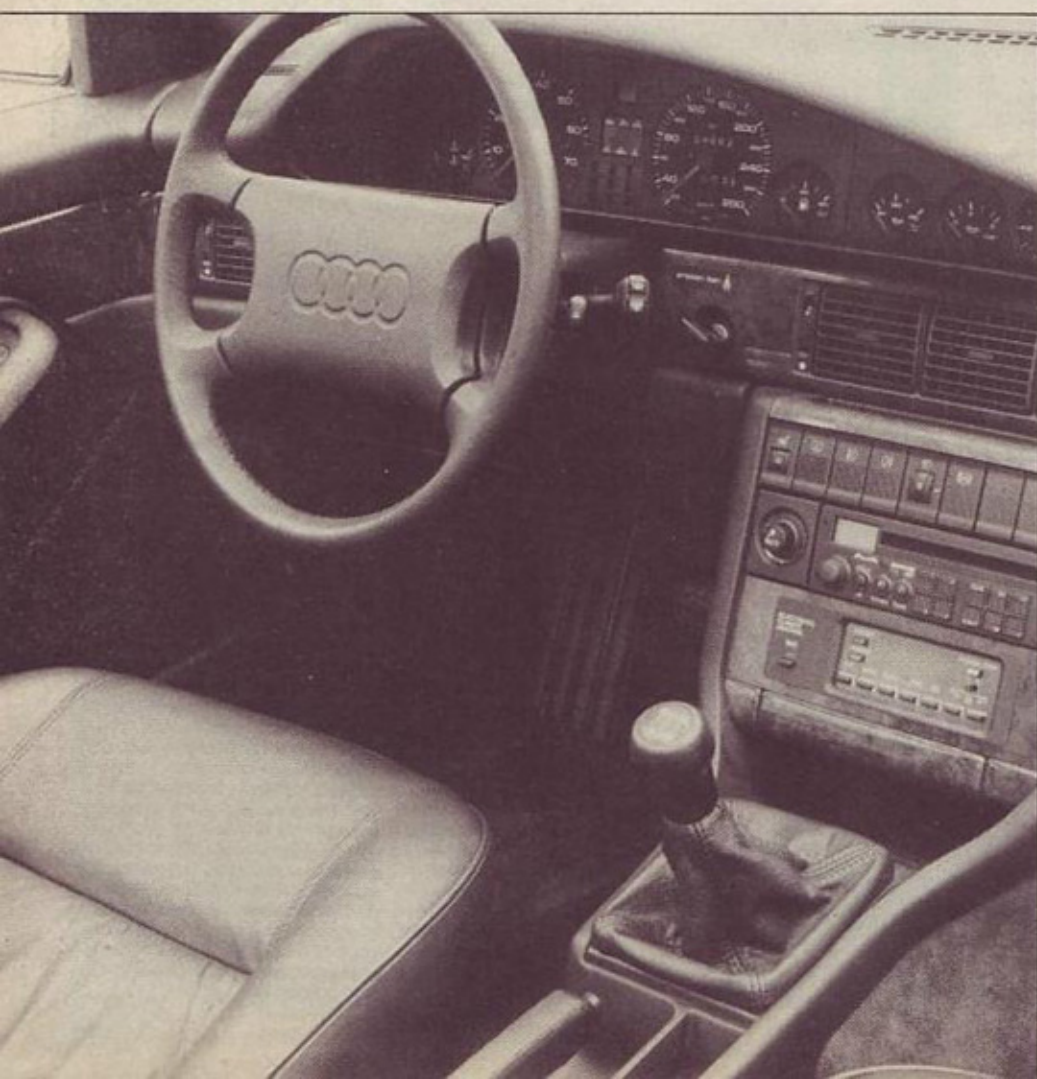
znamke ZF. Elektronika v njem omogoča sprotno voznikovo izbiro programov S (športna vožnja), E (varčna vožnja) in M (ročno pretikanje, seveda brez pedala sklopke) in se odlično »ujema« z elektroniko, ki skrbi (s pomočjo veččlanelne sklopke v sredinskem diferencialu) za najugodnejšo delitev motornega navora med obe pogonski premi.

Pri tem ne gre prezreti diferenciala torses med zadnjima kolesoma in zmožnosti celotne pogonske zasnove, da ni v napoto zavornemu dodatku ABS. Vse, všteti celotno vozilo z motornimi zmogljivostmi vred, je tako skrbno dognano, da meji na popolnost. V poldrugem letu so prodali le nekaj manj kot 10.000 takšnih audijev V8.

Vseeno pa je bilo mogoče že lansko jesen, na frankfurtskem avtomobilskem salonu, zaznati namig, ki se je zdaj uresničil.

Kdor hoče, si odslej lahko kupi tudi V8 z običajnim petstopenjskim menjalnikom ter s sredinskim diferencialom torses tik ob njem. To sta hkrati tudi edini razliki – v primerjavi z že od prej znano različico tega audija.

S petstopenjskim »ročnim« menjalnikom želi tovarna ustreči približno petini kupcev, ki jih takšen menjalnik v audiju V8 (po oceni tovarne) zanima. Gre predvsem za ljudi, ki se tudi v tako limuzinskem okolju nočejo odreči športnejši vožnji ter uresničevanju svojih trenutnih želja po sprotnem pretikanju. Da bi se



Tehnični podatki

Motor: osemvaljni – V 90° – gibna prostornina 3562 kubikov – največja moč 184 kW (250 KM) pri 5800/min – največji navor 340 Nm pri 4000/min – po 4 ventili za vsak valj – elektronska vžigavanje goriva in vžig (bosch motoric)

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolturna 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 torses, zadnji diferencial torses – gume 215/60 ZR 15

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



ognili zapletom z zatesnitvijo, so elektronsko vodeno večlamelno diferencialno zaporo (sredinski diferencial) pri tej različici nadomestili z diferencialom torsen. Ta je namreč zadovoljen z enakim oljem kot petstopenjski menjalnik, lamelna sklopka pa zahteva enako olje kot samodejni menjalniki. Povrh tega pa zna biti diferencial torsen tudi športno bliskovitejši, ko gre za njegovo diferencialno-zaporno dejavnost. Običajna razdelitev motornega navora med obe premi streže sicer z razmerjem 50 : 50, sredinski torsen pa omogoča prilagajanje do razmerij 75:25, oziroma 25:75. Podobno ugodje ponuja tudi torsen z nadnje preme,

s prilagajanjem med razmerjema 80:20 in 20:80. Spremenjenost prenosa moči ni vplivala na težo audija V8 (obe različici tehtata po 1710 kilogramov »prazne« teže, največja dovoljena skupna teža znaša obakrat 2310 kg), je pa opazno izboljšala končne zmogljivosti: pri pospeševanju z mesta do hitrosti 100 km na uro je V8 z »ročnim« menjalnikom za 1,6 sekunde poskočnejši, pri največji hitrosti pa za 9 kilometrov hitrejši od svojega »samodejnega« brata. Razliki smo obakrat izračunali na osnovi tovarniško obljubljenih zmogljivosti, tiste, ki veljajo za novo različico, pa smo zapisali tudi k tehničnim podatkom vozila. Pri tem sta

normni porabi goriva precj podobni.

Tudi motor se odziva obakrat enako kultivirano. Petstopenjski »ročni« menjalnik je s posamičnimi prestavnimi razmerji (predvsem pa z rahlo podaljšano četrto in precej podaljšano peto prestavo) spretno prilagojen velikim zmogljivostim tega 32-ventilskega motorja iz lahke kovine ter s po dvema odmičnima gredema v njegovih glavah. In čeprav streže ta motor z izredno prepričljivo prožnostjo, se zna odzvati tudi zahtevnemu vozniku: z vrtljaji, ki na merilniku presežejo številko 6000, pri čemer udobe v avtu ni niti malo prizadeto.

Audi V8 ostaja audi V8. Najsi bo s samodejnim ali z navadnim menjalnikom: cena je obakrat ista. Skoraj okroglih 100.000 mark! Ročno delo ni podcenjevano, pa tudi posebej nagrajeno ne. Gre le še za različne želje po (različnih) užutkih.

Martin Česenj