

Audijevi štirje krogi nosijo s seboj zajeten delež avtomobilske zgodovine. Vestno obrušeni in bleščeče kromirani so krasili že nos horcha 303, letnik 1926. Poganjal ga je prvi nemški osemvaljni motor: tritisočsto kubikov za šestdeset konjskih moči.

Tudi najnovejši audi poganja osemvaljni motor: tritisočpetstodvainšestdeset kubikov za dvestopetdeset konjskih moči. To je audi V8. Z njim so v Ingolstadtu pravkar zapeljali v visoko avtomobilsko družbo.

Poteza je bila pričakovana. Velik uspeh Beemvejeve serije »7« ter približno 215.000 prodanih audijev 200 quattro (ta model je doslej veljal za najprestižnejši izdelek te avtomobilske hiše) – ob že desetletja prisotnih mercedesih – je pomenilo nove možnosti v tem dobičkonosnem delu avtomobilskega tržišča. In Audi je izzzv sprejel.

Audi V8 ne taji svojega porekla. Čeprav je skoraj do zadnjega kančka na novo odmerjen in urezan, je na vso moč podoben že znanim audijem 100/200. Toda njegov nos je daljši, zadek je drugače ukrojen, prednji pokrov je po mercedesovski zarobljen in z maso vred upognjen do odbijača, oba odbijača sta spodaj obrobljena z zajetnejšimi zavihki, blatniki so rahlo izbuljeni, žarometi sta zajetnejša in zadaj so vse luči, z odbijnimi stekli vred, rdeče; na račun vtisnjenih barvnih filtrov pa zadnji utripalki vseeno svetita rumeno. Malenkostno daljša kot pri doslej največjih audijih je tudi medosna razdalja, odločneje razmak-

Audi V8

VISOKA DRUŽBA

Vštric z največjimi mercedesi in beemveji



Luksus: tudi za voznika

njena pa sta tudi oba para koles z lahkim plastičnim in nizkopresečnimi, izrazito širokimi gumami.

Novi audi je na pogled prepričljiva, prestižna in zaupanje vzbujajoča limuzina. Natanko takšen je vtis tudi potem ko ste že za volanom. Notranjost vozila je elegantna kombinacija usnja na sedežih (za-

želeli si je moč tudi blago, ampak zategadelj cena ni nič manjša, kajti tudi blago je, pravijo v tovarni, zdaleč najboljše možne vrste), na volanskem obroču in na prestavni ročici; visokokakovostnih plastičnih in tekstilnih oblog; ter do brezhibnosti zglaženega in lakiranega zlahtnega lesa. Prednja sedeža sta

temeljita in natančno nastavljiva. Zadnja klopa je za dve ali tri osebe, dolžinsko ne ravno najrazkošnejša, in z vrečo za smuči pod komolčnim opornikom. In za voznika je v tem avtu vse, kar je doslej že znanega za dobro vožnjo.

In prav to je tisto! Bistvo tega avta je pravzaprav skrito očem.

Na primer motor: po bežno pregledanih podatkih o njem bi človek sodil, da so ga zložili iz dveh pri Audiju, hočem reči pri Volkswagenu, že znanih motorjih V16. Gibi batov in vrtine valjev so enake. Tudi obe glavi sta od tam. Toda: novi motor je osemvaljni V-oblike, pri čemer sta polovici razmaknjeni za natančnih devetdeset stopinj. To pomeni vnovično konstrukcijsko delo od A do Z. In, kar je še pomembneje: nove tehnologije z novimi materiali. Blok je aluminijast, s 17-odstotnim dodatkom silicija. Aluminijasti in galvansko obdelani so tudi bati. Da bi bilo ob motorju čim manj cevi, so v ohišje vdelali oljni termostat, podnožje oljnega filtra, vodni termostat, vodno črpalko in večidel hladilnega kroga. S 40,95 centimetra in 28,1 kilograma je ta motorni blok najkrajši in najlažji svoje vrste.

Uglajenemu in predvsem zelo tihemu teku motorja so prilagojeni tudi vsi ostali poglavitni deli, vključno s petkrat vležajeno in povsem uravnoteženo ročično gredjo. Mazanje so izboljšali s štirimi dvojnimi šobami (s po eno za vsak par valjev), 9,5-litrska oljna kad je dvojna (zgornji del je aluminijast, spodnji pa pločevinast, da je lažje kos udarcem), dodali pa so nov izum: posebno satovje zoper zračne mehurčke v motornem olju. Dve šestnajstventilski motorni gla-

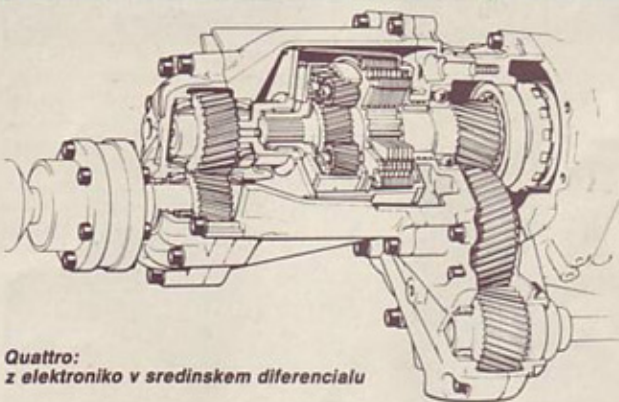


vi pomenita v celem dvaintrideset ventilov, torej po dva sesalna in po dva izpušna za vsak valj ter po dve odmični gredi v vsaki glavi. Glavi sta prečnotočni in tako kot blok – aluminijasti. Ročni gredi za krmiljenje izpušnih ventilov sta gnani z zobatim jermenom, ročni gredi za krmiljenje sesalnih ventilov pa sta s prejšnjima povezani s pomočjo verig. Na obe »izpušni« odmični gredi sta direktno vpeta tudi oba razdelilnika vžiga.

Vsi pomožni agregati (alternator, hidravlična črpalka, itd.) so nepomično pričvrščeni. Zobati ali klinasti jermeni, ki ji sučejo, so samodejno napenjajoči in izdelani tako, da so kos celotni življenjski dobi motorja.

Električnih kablov ni videti. Elektronska »centrala« torej Boschov motronic, ki je digitalna naprava za vžig in vbrizgavanje goriva, hkrati pa nadzira tudi morebitno klenkanje (in se samodejno prilagodi slabšemu gorivu), regulacijo lambda v obeh katalizatorjih, zapiranje dotoka goriva ob odvzetem plinu, prosti tek motorja, zvezo s samodejnim menjalnikom, samodijagnostiko in pomožni program v primeru okvare, je nameščena med oba magnetizirana pokrova motornih glav in pokrita s plastiko. Tako je ta motor ne le moderen zgled strojniške in elektronske tehnike, ampak tudi zelo čeden na pogled.

Njegova največja moč znaša že omenjenih 250 KM, oziroma 184 kW pri 5800 vrtljajih v minuti, največji navor pa 340 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti, pri čemer krivulja navora med 1000 in 6300 vrtljaji nikoli ne omahne pod 250 Nm. Oboje je jamstvo ne le za odločne zmogljivosti v višjem delovnem območju, ampak tudi za lahkotno



Quattro:
z elektronom v sredinskem diferencialu



Red: pod prednjim pokrovom

in uglajeno prožnost pri nižjih vrtljajih motorja.

Motor pogaja ves čas vsa štiri kolesa. Že znani hišni sistem »quattro« so za to priložnost izpolnili s sredinsko in elektronsko nadzirano diferencialno zaporo, ki je s pomočjo večlamelne sklopke sposobna razdeliti moč na obe premi od načelnega in osnovnega razmerja 50:50 do 100:0, oziroma do 0:100. Diferencial »torsen« so namenili zadnji premi, njegova za-

porna zmožnost (v razmerju od 80:20 do 20:80) ne pride do veljave le ob gnanih kolesih, kar pomeni, da v celotnem pogonskem sistemu ni prav nobene ovire za serijsko vgrajeni zavorni dodatek ABS (pri čemer so tipala zanj in za osrednjo diferencialno zaporo ista).

Poglavitna zveza med motorjem in kolesi pa je pri audiju V8 novi štiristopenjski elektrohidravlični samodejni menjalnik, elektronsko

povezan z motorjem. Ena od njegovih dobrih in sodobnih lastnosti je lamelna sklopka s premostitveno vlogo med tretjo in četrto prestavo (kar prispeva k učinkovitosti in nižji porabi goriva). Seveda pa je tudi ta avtomatika opremljena s stikalom za »kick-down« ob pedalu za plin, da voznik kadarkoli hoče, lahko pretakne navzdol. Prestavna ročica streže z za samodejne menjalnike že običajnimi pozicijami P-R-N-D-3-2-1, ob njej pa je dodatno stikalo s pozicijami S-E-M. S kot športnost pomeni program, ob katerem avtomatika pretika pri najvišjih motornih vrtljajih; E kot ekonomičnost pomeni samodejno pretikanje v zmernjših delovnih območjih motorja; M kot manualno (ta črka zasveti tudi na armaturni plošči) pa vozniku omogoča ročno pretikanje (jasno, brez pedala sklopke). Ne glede na to, katero od teh treh možnosti voznik med vožnjo izbere, se stikalo ob vsakičnem ugašanju motorja samo od sebe preklopi na »E«. Ga je pa moč zasukati, kadarkoli vas je med vožnjo volja.

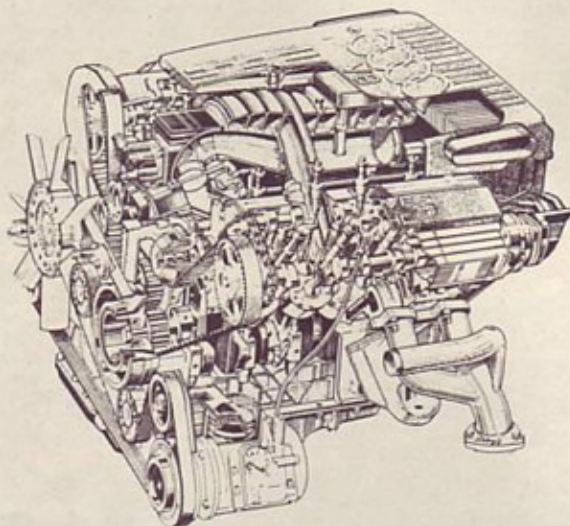
Enako temeljito kot vse pri novem audiju, je tudi njegovo podvozje: z vzmetnima nogama in prečnimi vodilji spredaj ter s trapezasto posamično optima in vijčno vzmetenima kolesoma zadaj. Zavore so kolutne ob vseh štirih kolesih in vsi koluti so notranje hlajeni, pri prednjih dveh pa so spet postregli z novo domislico: koluta nista več koluta ampak obroča, ki ju zavorne čeljusti oklepajo z notranje strani. Tako so pridobili prostor za povečanje premera teh dveh obrocev in v isti sapi za večjo površino, ki omogoča boljše hlajenje in večjo zavorno učinkovitost.

Če zdaj omenim še hidravlično vpeta motor in menjalnik v karoserijsko okolje, oziroma k prednjemu pomožnemu nosilnemu okvirju, je to šele začetek dolge vrste vsega, kar sodi k osnovni opremi audija V8. Poleg že omenjenih štirikolesnega pogona, elektronskega samodejnega menjalnika, ABS,

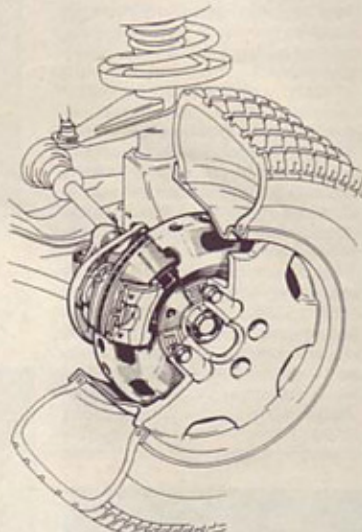




lahkih platišč, usnja (ali odličnega blaga) na sedežih, volanu in prestavni ročici, sodi v vsakega od teh audijev še vse tole: »procon-ten« (ki v primeru trčenja zategne prednja varnostna pasova in odmakne volanski obroč), halogenski meglenki, servojačevalnik volana, petnajst možnih karoserijskih barv s kovinskimi ali bisernimi otenki, klimatska naprava, zelene protitoplotne šipe, ogrevana prednja sedeža, stereo naprava z anteno v zadnji šipi in šestimi zvočniki, osrednja ključavnica (ogrevana v voznikovih vratih), električno pomične šipe v vratih (tudi s hitrim pomikom), električno nastavljivi in ogrevani zunanji ogledali, ogrevane brizgalke za prednjo šipo, električno nastavljivi svetlobni snopi žarometov, testna plošča za nadzor najpomembnejših naprav in tekočin v vozilu ter potovalni računalnik. Tako kot vse Audi je tudi ta v cellem vroče cinkana, tovarniško jamstvo proti prerjavenju pa velja za deset let. Servisne kontrole so potrebne le na vsakih 30 000 prevoženih kilometrov, že zdaj, pred prodajo, pa so na zahodnonemških tleh usposobili precejšnje



»Hi-tech«: 8 valjev, 4 odmične gredi, 32 ventilov, 250 KM



Izum: zavorne čeljusti z notranje plati

število delavnic in mehanikarskih ekip v njih.

Vrsta dodatne, doplačilne opreme je kratka: gume 225/50 VR 16

na platiščih 8Jx16, samodejno nastavljanje višine vozila od tal, električni pomik sedežev s spomnikom, športni sedeži, zračna blazi-

na v volanskem obroču, naprava za pranje žarometov in Siemensov avtomobilski telefon.

• • •

Da, audi V8 sodi v visoko družbo. O tem ni nikakršnega dvoma. Ne le zaradi vsega, pravkar zapisanega, tudi zaradi popolnosti, ki jo ponuja med vožnjo v cellem. S pospeški, s hitrostjo, z lego na cesti, z zaviranjem in z lahkim obvladovanjem tega 1700-kilogramskega vozila.

Z vsi serijsko opremo vred stane ta audi 96 800 zahodnonemških mark. Preračunavanje v dinarje in hkratio prištevanje vseh naših dajatev nima ta hip prav nikakršnega smisla. O tem audiju pišem tako kot sem ga vozil in doživel: kot o tehniški poslastici, kot o perfektnem izdelku visoke tehnike, kot o povsem svežem dosežku modernega časa.

Zal imamo Jugoslovani v tem istem času povsem drugačne skrbi: po čem je kruh na, primer! MARTIN CESEJN

Tehnični podatki

Motor: osemvaljni – štiritaktni – V 90° – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 81,0 x 86,4 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 – ročična gred v 5 težajih – po 2 odmični gredi v vsaki glavi (zobati jermen in veriga – po 4 ventilji za vsak valj) – blok in glava iz lahke kovine – elektronski vžig in vbrizgavanje goriva (bosch motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1540 W – 2 uravnava katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – samodejni štiristopenjski menjalnik (ročica na tleh, programi: S/E/M) – sredinska, elektronsko vodena diferencialna zapora in »tor-sen« diferencial zadaj – platišča 7 1/2J x 15 – gume 215/60 VR 15

Voz in obese: limuzina s 5 sedeži in 4 vrati – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijalni vzmeti, trikotna in enojna prečna vodila, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, servo, kolturne in posebje hlajene za vsa štiri kolesa, 2 omejevalnika moči, ABS, me-

hanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo

Mere in teže: dolžina 4,861 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 prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 680 kg – prtljažnik (normo) 570 litrov – posoda za gorivo 80 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 235 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,2 s – poraba goriva (ECE): 8,9/10,9/17,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.