



test

Pavle Klinar

AUDI, AUDI 80

Ko so pred skoraj točno letom dni sodelavci avtomobilske strani »Dela« testirali enega prvih k nam uvoženih audijev, so zapisali:

»Audi ima nedvomno drugačno prihodnost kakor njegov neposredni prednik F102. Ne le zato, ker stoji danes za Auto Union njen novi lastnik Volkswagenwerk s finančnimi možnostmi, ki so za evropske razmere skoraj neomejene, ampak predvsem po svoji zaslugi: odlična karoserija in podvožje, bogata dota, ki jo je v novi zakon s VW prinesla Auto Union, novi štirikavni stroj iz konstrukcijskih pisarn Daimler Benza, ostanek iz nekajletne dobe, ko je Mercedes imel polovico delnic Auto Union, k temu pa še gosta mreža servisov in Volkswagrove že omenjene neomejene finančne možnosti — to so zagotovila za prihodnost, kakršnih ni imelo še nobeno povojno vozilo iz te hiše.«

Precejšnje znižanje cen audiju, ki ga je pred nekaj meseci objavila Auto Union, je prav gotovo eno izmed znamenj novih možnosti tovarne. In čeprav nam je zastopnik ene izmed konkurenčnih nemških tovarn nedavno mimogrede in zaupno namignil, da v skladiščih Auto Union čakajo veliki troji neprodanih audijev, je vendar audi poleg BMW in Mercedesov edini med zahodnonemškimi avtomobili, ki ga huda recesija zadnjih mesecev ni prizadela: v januarju 1967 so v ZR Nemčiji registrirali manj novih osebnih voz, kakor kdaj prej v zadnjih štirih letih — audijev pa so prodali za dobrih 17 odstotkov več.

Pri nas je imel že audijev prednik, DKW F102, zasuženo dobro ime. Zato ni čudno, da je tudi audi hitro postal znan. Le malokdo ve, da je audi latinska beseda,

ki, prevedena, pomeni »čuja«, »poslušaja«. Po nemško bi jo prevedli »börer«, »borche«. Ime audi je izmislil leta 1909 August Horch, ko je moral iz svojih tovarn in svojega imena ni smel več uporabljati za svoje proizvode, pozneje tudi pri nas znane osebne avtomobile. Leta 1932 sta se obe vozili, horch in audi, spet zmašli pod eno streho v integrirani Auto Union, ki so jo sestavili še DKW in wanderer.

Tako torej audi ni brez zgodovine, zlasti še, ker je nastal neposredno iz F102. Marsikdo si je želel v okretnem in udobnem F102 štirikavni motor. Z audijem se je to zgodilo — in treba je reči, da uspešno.

Novodobni stroj

Tudi ta štirikavni stroj ni brez zgodovine: skonstruirali so ga mercedesovski inženirji v tistih letih, ko je bil Daimler Benz polovični lastnik Auto Union. Prav zaradi tega motorja, katerega razvijanje seveda ni ostalo popolnoma prikrito javnosti, so se več let pojavljale govorice o novem »malem mercedesusu. Ali pri Daimlerju še mislijo na »mal« mercedesa ali ne, je v tej zvezi manj važno kot to, da so za audijev motor uporabili svoje dolgoletne izkušnje z Diesellovimi motorji za osebna vozila.

Vedoč, kako velik je krog kupecov, ki pri nakupu avtomobila gledajo predvsem na čim manjšo porabo goriva, so skonstruirali nekakšnega bencinskega sorodnika dieselow: visoko kompresijsko razmerje in posebno intenzivno pomešanje, »zvrtinčenjen« mešanje goriva in zraka je značilna lastnost dieselow. Visoka kompre-

sija (11,2) zahteva močnejše dimenzionirni ročni pogon, zlasti gred, mešanica zraka in goriva pa se intenzivno »zvrtinči« v posebej v ta namen polžasto oblikovanih sesalnih kanalih. Zaradi višje kompresije in višjega izgorevalnega pritiska je odstop tek izkoriščanja goriva ugodnejši, kar pomeni v preprostem jeziku, da dobi motor iz iste količine goriva več moči, ali narobe, da potrebuje za isto moč manj goriva.

Ob tem je treba omeniti, da nadaljnji razvoj tega motorja ni v povečanem številu vrtiljavov, ker učinkujejo polžasto zaviti sesalni kanali pri nekako več kot 5000 v/min zavrinalno. Saj se sicer konstruktorji motorjev trudijo, da bi bila pot vsesane mešanice zraka in goriva čim bolj osvobodjena vseh ovir. Zato so se tudi konstruktorji audijevnega motorja odpovedali zgoraj ležiči odmični gredi, ki je sicer znamenje visoko zmogljivih motorjev — saj pri tem številu vrtiljavov, ki tu še pride v poštev, ne bi prinesla nobene prednosti. Gre torej za motor, ki je namenjen predvsem vsakdanji uporabi, ker je varčen in vzdržljiv.

Varčen pri srednjih hitrostih

Praksa je pokazala, da je novi audijev motor najbolj varčen pri nižjem in srednjem številu vrtiljavov. Na avto cestni pri hitrosti okrog 100 kilometrov na uro (število približno 110) ne bo porabil več kot osem litrov in pi. Pri malo počasnejši vožnji še malo manj.

Pri višjih hitrostih pa se varčnost audijevnega motorja izgubi in poraba je približno enaka drugim motorjem s tako prostornino in močjo. Tako smo na primer

ugotovili, da steče pri 130 km/h (števec nakaž nad 140) skoki uplinjač še več kot 12 litrov na 100 kilometrov. Tudi pri forsirani vožnji po mestu in na krajše razdalje porab; sudi približno toliko.

Posebno omembo zasluži ta še dve lastnosti motorja: živahnost in elastičnost ter mirni, kultivirani tek.

Audijev motor zelo rad povzame plin in naglo povečuje število vrtljajev. Hkrati pa tudi pri niskih vrtljajih dela mirno in enakomerno. Če kdo hoče, ga lahko vozi v četrti prestavi tudi pri 40 km/h in še manj, ne da bi potem motor pri pospeševanju zastajal in ječjal. Seveda take vožnje ni priporočati razen pri ogretem stroju, na ravni gladki cesti in pri malo obremenjenem vozu.

Odlična lega na cesti

Audijevo podvozje je za nemške razmere v tem razredu edinstvena združitev dobre lege na cesti, stabilnosti, odličnega držanja smeri in udobja. Auto Union je še s F 102 posvela po mercedeseh princip mehkih vzmeti in trdih blažilcev — pri audiju so vzmetenje in blaženje morali prilagoditi večji teži pred prednjo osjo.

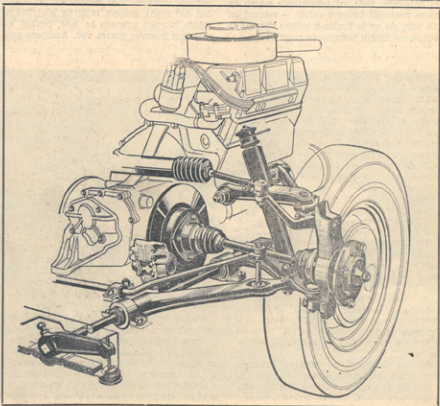
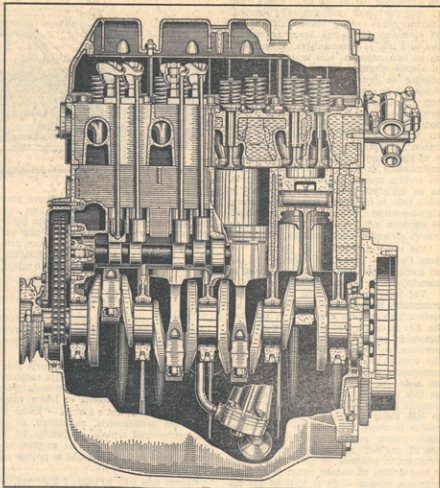
Simo dve negativni lastnosti smo mogli ugotoviti v audiju na cesti: če pri zelo nagli vožnji v ovinkih popustiš plin, mu zadnji konec začne siliti navzven (vendar ne naglo in nenadoma, ampak počasi, da je mogoče voz slahika uravnati) — pri vožnji navzdol na mokrem asfaltu ali mehkem pesku in podobnih gladkih ploskvah mu v ovinku začne zanašati navzven spodnji del. Zlasti slednje morajo vozniki audija (in skoraj vseh drugih vozil s pogonom na prednji kolesi) upoštevati, kadar vozijo navzdol po zaledenelih ali kako drugače nevarnih ovinkih.

Sicer pa ostanejo (razen pri popolnoma sponorele vožnji) vsa štiri kolesa (zadnji sta posamično obešeni) zmerom čvrsto na tleh. Zaradi prednjega pogona je sudi za bočni veter skoraj neobčutljiv. Njegova posebna odlika je popolnoma mirna smer tudi pri velikih hitrostih in na zelo slabem cestnišču. Kdor ima veselje z vojnjo, mu bo prav ta izredna stabilnost v smeri, ta mirni tek kakor po tirnicah, pri audiju v največji užitek. In: tako udobnega vzmetenja in blaženja pri Nemcih v tem razredu ne bo dobil z nobenim drugim vozilom.

Kritika notranjosti karoserije

Na zunanji ni audi nič kaj posebnega, vendar je tako prostoren, kot ne bi pričakovali na prvi pogled. Zelo prostoren priljasknik, dovolj prostora za potnike, sicer nemško trdi, vendar telesu prilagojeni sedeli, smotrna razporeditev stikal in pedalov, brez nepotrebnega ključa, solidna izdelava in čvrstost — to so odlike audijeve karoserije. Njena glavna značilnost je to, da daje več, kot kaže na zunanji — da ne reprezentira z nepotrebnim pločevinastim barokom. (Seveda, so ljudje, ki nočejo avta, da ima več kot kaže — ampak hočejo nasprotno: da avto več kaže, kot ima. Ti kupujejo avto po kromu in pločevini na metre in objokujejo dejstvo, da so ameriške križarke tako drage).

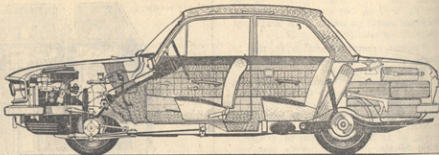
Kakor nam je audijeva karoserija v osnovi všeč zaradi smotrnosti in umirje-



ne znanosti, pa zasluži grafo zaradi manj ali bolj bistvenih podrobnosti v notranji opremi. Zakaj je audi ohranil grdo svetlečo ploščevino, ki jo ima okrog instrumentov že F102, je nerazumljivo. Motna črtna na tem mestu bi bila lepša in tudi ne bi slepila voznika. Kombinirani gumb za brisalce in umivanje stekel je neroden, dokler se ga človek ne privadi — pa še potem. Za ročno zavoro se je treba iztegniti precej naprej če si človek ne namesti sedišča tik za volanom, kar pa ni priporočljivo. Ura v desnem kombiniranem instrumentu je nepregledna; kadar sta kazalca v spodnji tretjini kroga, ju zakriva os za uravnavanje in ju sploh ni videti. Signalna trobilja zveni neugledno neblago, prečka na sprikljah, s katero jo sprožimo, je malo trdo in nerodno stikalo. Da so razne signalne lučke močne, je prav — ampak da je signalna lučka utripalk tako močna, da ponooč dejansko slepi voznika, ni dobro.

Vse to so malenkosti, ki jih bodo pri Auto Union — če ne bodo postali pod novo komando po volkswagenovski trmasti in nazadnjaški — zlahka popravili.

Več težav pa bodo imeli z naslednjim: sorazmerja med volanom in voznikovim sedešem niso urejena tako, kot bi bilo treba. Ker je ostalo med malo nagljenim volanom in površino sedala še zdaj malo prostora, so obod krmila spodaj sploščili. To voznika ne moti in pridobilo so kak centimeter. Vendar ne dovolj, da bi bil lahko sedež po globini dovolj dolg. Nižje ga tudi ne morejo postaviti, ker bi potlej voznika še bolj bolele noge, čeprav bi malo lažje zlezei za volan — skratka, težko rešljiv problem. V praksi je stvar videti taka: voznik mora desno nogo pozorno (če ni majhen in droban) stlačiti med krmilom in sedešem — bedri ne počivata v vsej dolžini na sedežu, razen če nogi popolnoma iztegne — če je višji od 180 cm in dolgonog, tudi pri iztegnjenih nogah ne more nasloniti beder v osetli — zatojere za ob tem, da se je malce s težavo spravil za volan, na dolgih vožnjah še noge boljjo.



Sveda bo kdo ugovarjal: audijevo podvozje je v primerjavi z drugimi tega razreda tako udobno, da se v tem avtu kljub nerешnemu problemu voznikovih nog vožnje — ampak ko obravnavamo določeno vozilo, moramo pač povedati vse o njem, ne o drugih.

Audi 80

Pri Autocommerceu smo dobili na razpolago tudi testni audi 80 z ingolštadsko registracijo.

V vsem enak razen v moči motorja nam je takoj vsilil ugotovitev, ki velja nasploh, ne le za ta primer: več moči zmerom prav pride. Z močnim strojem se lahko voziš prav tako počasi, kot s šibkim — kadar je treba, pri prehitovanju, na klancu, če te kak neprevidno zaplete v situacijo, ko je treba naglo stopiti na pedal za plin, takrat pa imaš rezervno moči, ki se pokaže za izredno koristno.

Čeprav ima audi 80 samo 8 konj več, je razlika občutna. Se živahnjeji se, elastičen nič manj, ampak rajši še bolj, trajne velike hitrosti prenese še lažje, porabi komaj kak kozarec goriva več. Audijevo pod-

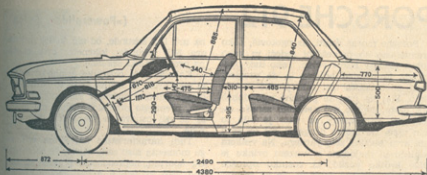
vozje prenese ta močnejši stroj zlahka in gotovo še kaj več. (O slednjem čez mesec in pol, ko dobimo za test audija super 90). Ker njegove prednosti popolnoma odtehtajo razliko v ceni, se nam zdi audi 80 vsekakor dober kup.

Z audijem 80 smo si privoščili poleg drugega snonostpa 300 kilometrov z nikdar manj kot 100 km/h, dobre tričetrt ure konstantno 150 km/h, mestoma še več. Motor ni bil v ničemer preobremenjen, porabil je medtem povprečno 11,751 l/100 kilometrov, pri vožnji s 150 km/h dobrih dvanaest in pol. Na hrniški letališki stezi smo mu z vetrov in hrbet namerili 164 km/h, pri čemer je bil števec še za centimeter čez zadnjo številko 170. Se pri tej hitrosti je tekel popolnoma ravno in mirno, motor je bil sicer precej glasen, vendar še ne prenapet.

Sveda pa višja končna hitrost ni bistvena prednost audija 80. Bolj važna je večja rezerva moči, ki je vozniku na razpolago, kadar jo potrebuje.

Če pravimo, da je audi 80 dober kup, velja to prav tako za audi 72. Po zadnjem znižanju cen pri Auto Union je postalo vozilo na našem tržišču, ki je že kar polno, vendar še zmerom nima urejenih sorazmernih cen, še bolj privlačno.

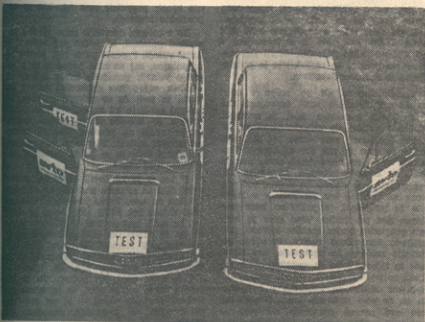




TEST: AUDI, AUDI 80

Videz	8	Oblike umirjene, brez modnih muh in brez nepotrebne navlake
Prostornost	8	V povprečju tega razreda
Upravljanje	8	Volan precej indirektn, ročica menjalnika teče dovolj mehko
Instrumenti	8	Brznomer rad pretrava, ura slabo pregledna, kontrolna luč utripalke premočne, sicer zdoestni
Vidljivost	9	Dobra na vse strani
Vzdrievanje	9	Zelo preprosto
Največja hitrost	10	V tem razredu med najboljšimi
Pospelki	10	V tem razredu med najboljšimi
Poraba goriva	8	Ekonomičen pri srednjih hitrostih, pri visokih ne več
Legla na cesti	9	Izredno drži smer, izredno leži v ovinku, na gladkih ovinkih pri voljni navzdol mu odnaša prednji del
Udeležje med vožnjo	9	Izredno dobro uglajeno vzmetenje in blaženje, sedeži nemško trdi, nima srednjih reš za presuševanje pri zaprtih ocnih
Motor	9	Zelo elastičen, živahen in vzdržljiv
Zavore	9	Zelo dobre v vseh pogledih

vse foto: Drago Kralj



MERITVE

(audi je imel ob testu prevoženih 6.000 kilometrov, audi 80 je imel 15.000 km)

Najvišja hitrost (zalet 3 km):
audi 145,3 km/h — audi 80 152,0 km/h

Kilometer brez zaleta:
audi 36,6 sek. — audi 80 34,9 sek.

Pospelki: 0–40 km/h
audi 3,1 sek. — audi 80 3,1 sek.

0–60 km/h
audi 5,7 sek. — audi 80 5,4 sek.

0–80 km/h
audi 8,7 sek. — audi 80 8,3 sek.

0–100 km/h
audi 14,0 sek. — audi 80 12,7 sek.

0–120 km/h
audi 22,2 sek. — audi 80 17,2 sek.

0–140 km/h
audi 38,2 sek. — audi 80 28,5 sek.

Poraba goriva:

audi — hitrost v četrti po števcu med 40 in 90 km/h, povprečna dejanska hitrost 48,0 km/h, z letedič startom, 6,5 l/100 kilometrov — s stoječim startom in pospeševanjem na 100 km/h, povprečna hitrost 64,5 km/h, 8,8 l/100 km — po avtocesti s povprečno 110 km/h, 9,1 l/100 km — po avtocesti s povprečno hitrostjo 130 km/h 11,2 l/100 km — forsirana vožnja po mestu 12,2 l/100 km.

audi 80 — poraba pri nizkih in srednjih hitrostih skoraj ista — po avtocesti s povprečno 140 km/h 12,3 — forsirana vožnja po mestu 12,5 l/100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

kazalec na 40, resničnih 36,7 km/h
kazalec na 60, resničnih 55,4 km/h
kazalec na 80, resničnih 75,0 km/h
kazalec na 100, resničnih 92,3 km/h
kazalec na 120, resničnih 112,5 km/h
kazalec na 140, resničnih 128,2 km/h

TEHNIČNI PODATKI

Motor in prenos moči: štirivaljni štiristekel vrstni, vrtna/dvig 80/84 mm, delovna prostornina 1605 ccm, kompresijsko razmerje 11,2:1, moč 73 DIN/KM pri 5000 v/min, maksimalni vrtilni moment (navor) 13 mkg pri 2000–3000 v/min, pet letalje na ročični gredi, stranska odmična gred, vodno hlajenje s črpalico in termostatom, olja 4 litre, vplinjaf 1 Solex 38, baterija 12 V 55 Ah, alternator na vrtilni tok 490 W, enoplošna suha sklopca, štiri sinhronizirane prestave, I, 3,40 — II, 1,944 — III, 1,32 — IV, 0,996 — R, 3,1, os 3,888, olja v menjalniku in diferencialu 2 litra, tank na gorivo sadaj 58 litrov.

Podvojeje: samonosa karoserija, spredaj posaznično oboeni kolesi, podolžni torzijski vzmeti, zadaj torzijska ročična os, predna vzmetna palica, spredaj in sadaj hidravlični teleskopski blaščici, spredaj plošne in sadaj bobnaste zavore, plastične 4,5 J–15, pnevmatike 6.45–13, pritisk 1,6/1,6.

Mere in teže: dolžina 4380, širina 1606, višina 1491 mm, notranja širina spredaj 1350, sadaj 1340 mm, najšnji krog 11,3 m, zavrtljaji volava štirje, teža s polnim tankom (štiri vrtni) 1018 kg, od teža na prednji osi 624, na zadnji 389 kg (51,6:38,4), dovoljca skupna teža 1430 kg, nosilnost 417 kg.

AUDI 80 vse isto, razen:

kompresijsko razmerje 11,6:1, moč 80 DIN/KM pri 5000 v/min, maks vrtilni moment (navor) 13,5 mkg pri 3000 v/min, vplinjaf 1 Solex 38.