

vozili
smo

AUDI 100 COUPÉ S

Tom
Pleterski

To bi bilo nekaj za moža!

Pri evropskih podanih Forda in General Motorsa smo se pred leti navadili na „hitro in poceni“ potomstvo karoserij. Nekaj bolj ali manj preprostih potez, ki od stilistov komajda zahtevajo kakšno nadpovprečno brihtnost, od orodjarjev pa nekaj nadur pri izdelovanju kalupov za stiskanje pločevine — pa je program tovarne razširjen še na kupe! Tak surogat je — tako lahko preberemo v propekth — namenjen kupcu s posebnimi zahtevami. Resnica pa je bila v večini primerov le ta, da je kupec odšel nekaj dodatnih bankovcev, ne da bi dobil kaj prida več kot v „hitri zadek“ potlačen zadnji, gornji del karoserije in po možnosti nekaj manj zraka in prostora na zadnjih sedežih. Taki „športniki po sili“ so se pa kupcem kar kmalu priskutili in celo Opel in Ford, ki sta jih prinesla na ta svet, sta začela spreminjati limuzine v kupeje bolj dosledno, bolj pošteno.

Nič čudnega torej, da je Auto Union za svoj kupe limuzine prevzel samo ime in nos vozila tja do vetrne šipe. Tudi dvojina žarometa (kot jih ima audi 100 za ameriški trg) in drugačen odbijač poskrbita za vidno razliko. Podatek, da sta od prototipa do serijske proizvodnje minili dve leti, zgovorno priča, da gre pri audi 100 coupe za povsem novo vozilo in da so od limuzine sposojeni samo tisti deli in tehniški prijem, ki so pač klasični.

Kot astronautska kabina

Tovarna je pri načrtovanju zavrgla celo možnost, da kupe ustvari na istem, spodnjem nosilnem delu karoserije, kakršnega ima limuzina. Karoserija kupeja je krajša za 23 cm, medosna razdalja pa za 11,5 cm. Tako je dobil vrhni model hiše Audi, ki je od limuzine tudi za 8 cm nižji, športne oblike, ki bi bile lahko doma tudi v Italiji.

Če kupe merimo z istim vatlom kot limuzino, pomeni to krajšanje tesno odmerjen prostor za kolena na zadnjih sedežih, kadar so prednji pomaknjeni povsem nazaj. Če pa na prostorno limuzino audi 100 pozabimo, lahko ugotovimo, da je kupe kljub temu športni štirisežnik in ne „2 + 2“, česar smo sicer vajeni pri tej vrsti avtomobilov. Tudi zato, ker prtjažnik ni veliko manjši od prtjažnika v limuzini z istim imenom.

Ob športnih, zunanjih oblikah tovarna ne izkiva nikakršnih graj pri notranji opremi. Velika, pregledna merilnika za hitrost in vrtljaje, ki se na armaturni plošči družita z merilnikom za gorivo in s termometrom, pa velika, osrednja konzola z uro, ampermetrom in drugimi „pritiklinami“ skrbijo za izgled astronautske kabine. Vanjo sodi tudi kratka, natančna in lahka prestavna ročica. Čar volana, ki sicer niti po velikosti niti po materialu ni športen, ker ni lesen ali usnjen, je v tem, da ga je moč izvleči ali potisniti navzdol. Voznik lahko poišče najbolj primeren položaj za vsi temi priročniki ročicami in ubogljivimi pedali. Siliko notranjosti dopolnjujejo lepo oblikovani in razkošno obloženi sedeži, ki dobro oprimejo telo in sedajo crkljajo. Pač pa je tovarna na zunanji strani avtomobila „pozabila“ na športna platišča in zadovoljila se je le z nadomestkom: z okrasnimi pokrovi.



Športne obline kupeja audi 100 S bi pripisali svinčniku Bertoneja, saj ne kaže svojega bavarskega porekla. Pa so ga vendarle oblikovali kar v Ingolstadt.



Videz ne vara

Čeprav bi kupe dobro tekel tudi s 100 KM 1760-kubičnega motorja v audi 100 LS, so mu namenili več moči. Ker je najmočnejši motor limuzine s svojo litrsko močjo (57 KM/liter) že zašel med športnike, motorju povečali gabe prostornino z večjo vrtino: 84 mm namesto 81,5 mm. Ne da bi spreminjali gib batov, so na ta način dobili samo 1871 kubikov. Tudi dva dvojina upljičja, večji ventili, ostrejša odmična gred in spreminjeni izpuh so pomagali k dodatnim 15 KM! Audi 100 coupe S torej ni športnik le na oko, ampak tudi zaradi vsega, kar zmore. Tistega jutra, ko sem se s kupejem podil po okolici Ingolstadta, je Donava nadihala pregoto meglo, zato moram podatke o največji hitrosti prepisati kar iz kataloga: 185 km na uro. Poskočnost sem lahko le približno izmeril — 10,4 sekunde je rabil za pospešek z mesta do 100 km na uro. Motor, ki mu je tovarna na merilniku vrtljajev dovolila 5900 vrtljajev v minuti, se lahko zavrti kar tja do 6500. Brez sunkov potegne v četrti prestavi s 40 km na uro, kljub temu, da so vrtljaji, kjer ima največji navor — 4000 na min — razmeroma visoko. Motor dovoljuje lenarjenje s prestavo ročico in omogoča lagodno vožnjo. Motor športno rohni kot se viden avtomobila spodobijo; dobra izolacija zvokov pa skrbi, da ni nadležno glasen niti takrat, ko je najbolj obremenjen.

Ferrari za vsakogar

Legla na costi in vtisi med vožnjo so pa poglavje zase. Kupe audi je namreč avto s pogonom na prednja kolesa. To vleklo pa med vožnjo občutite, če v hitrem, ostrem ovinku močno dodate plin; takrat pogonska kolesa začno spodsavati. Takrat tudi kupe pokaže lastnost avtomobilov s prednjim pogonom — spredaj silijo iz ovinka. Druga značilnost: prav tako lastnost tega pogona, zlasti če je medosna razdalja razmeroma kratka, je žal, tale: če v ovinku nenadoma odvezmete plin, spodne zadek in vozilo zanaša v ovinek. Oba znaka prednjega pogona opazimo le pri zelo ostri vožnji na ovinkih. Voznik, ki vnaprej ne ve, da ima opravka s spredaj gnanim avto-

blom, se tega šele pozno zave. Tovarna je namreč uspešno odpravila druge slabe strani prednjega pogona. Avto je za svojo velikost zelo okreten in ima razmeroma majhen rajdni krog. Volan je lahkoten in s 3,8 vrtljaji še zadovoljivo neposreden, čeprav nima servoojačevalnika. Zdi se tudi, da je imela tovarna pri kupeju več sreče z blažilnikom, ki skrbi za enakomerno vračanje volana v srednjo lego, kar pri limuzinah namreč ni povsem urejeno. Prištejmo še pohvalo za močne, zračno hlajene kolutne zavore, na prednjih kolesih in bobnaste na zadnjih, ki so hitremu vozilu povsem dorasle. Le pedal je kljub servo ojačevalniku nekoliko pretrd.

Podvozje, ki je po zasnovi povsem enako podvozju limuzine, je obuto v široke gume 65/70 HR 14 in trše vzmeteno, pri tem pa še vedno daleč od trdih podvozij pri podobnih športnih kupejih.

Ko pri „superaudiju“ seštejemo: športne zmogljivosti, bogato opremo, brezhibno končno izdelavo, velikodušno prostornost za dva

odrasla in dva otroka in še zadovoljivo za štiri odrasle, velik prtijažnik in dobro uspel kompromis med voznimi lastnostmi in udobjem vzmeti, pridemo do tistega, čemur v velikem svetu pravijo „gran turizmo“.



Za nameček še tole: Auto Union je tako kot pri audiju 100, tudi pri kupeju nastopil z razmeroma nizko ceno. Zato so Nemci avto, ki v Nemčiji stane z davki vred 14 400 mark (pri nas pa 11 000 mark in goro dinarjev) krstili z vzdevkom „ferrari za vsakogar“. Če se komu ob dejstvu, da je 14 400 mark 59 000 dinarjev, zdi tak vzdevek prenapet, naj se spomni na cene pravkar spet dražjih domačih avtomobilov! Če računamo s poprečnimi prejemki, je namreč kupe audi natanko toliko „ferrari za vsakogar“ kot naš – fičko. Sicer pa tule ne kaže spet razlagati, zakaj in komu so potrebne take visoke carine in prometni davki!

Tehnični podatki:

MOTOR: štirivaljni – štiriktaktni – vrstni – vrtina in gib 84 x 84,4 mm – gibna prostornina 1871 kubikov – kompresija 10,2 : 1 – največja moč 115 KM (DIN) pri 5500 vrt. v minuti – največji navor 16,2 kpm pri 4000 vrt. v minuti – ročična gred v petih ležajih – odmična gred pri strani (veriga) – dva padočna registerska uplinjača solex 32/35 TD10 – mehanična črpalka za gorivo – gorivo super – tlačno mazanje (filter v glavnem toku) – v motorju 4 litri olja – vodno hlajenje s črpalko in termostatom – v hladilniku 7,5 litra hladilne tekočine – akumulator 12 voltov, 45 amperskih ur – alternator 770 vatov.

PRENOS MOČI: enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmera: I. – 3,399 : 1, II. – 1,944 : 1, III. – 1,360 : 1, IV. – 0,966 : 1, vzvratna – 3,099 : 1 – prestavno razmerje v diferencialu 3,7 : 1 – prestavna ročica

med sedežema – pasaste gume 185/70 HR 14 – platišča 5 J – 14.

VOZ: kupe za 4 osebe – dvoje vrat – samonosna karoserija – prednja kolesa na posamičnih dvojnih prečnih obesah, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema na vzdolžnih vodilih, vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, Panhardov drog, prečni stabilizator v cavi toge preme – dvokrožne zavore s servoojačevalnikom, spredaj zračno hlajene kolutne, zadaj bobnaste – mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih – volan na zobato letev s progresivno prestavo – posoda za gorivo 58 litrov.

MERE IN TEŽE: dolžina 4398 mm – širina 1750 mm – višina 1344 mm – medosna razdalja 2560 mm – širina koloteka spredaj 1442 mm, zadaj 1440 mm – najmanjša višina od tal 195 mm – rajdni krog 11 m (3,8 zavrtljaja volana) – teža praznega vozila 1100 kg – največja dovoljena teža v celoti: 1450 kg.

Notranja oprema, je del tistega zaradi česar kupe audi 100 S zasluži vzdevek „gran turizmo“

