

Vozili smo:

AUDI 80 2.6 E in AUDI COUPÉ 2.6 E

PRILAGAJANJE

Vse štiri bodo naprodaj čez poldrugi mesec, z novo letnico (modela) 1993, a časnikarji smo jih vozili že zdaj: v neposredni bližini novega Münchenskega letališča, ki je – mimogrede rečeno – Audiju še posebej po volji; saj je bliže Ingolstadta, kot je bilo prejšnje.

Uradni Audijev tekst oznanja naslednje značilnosti novega motorja: ugodno visok navor pri 3500 vrtljajih v minuti, veliko moč, z njima v zvezi dobri požrnost in živahnost ter zgledno kultiviranost delovanja v celotnem območju.

Motor je nastal po že znani predlogi 2,8-litrskega šestvaljnika V-oblike in z 90-stopinjskim kotom med obema glavama. Oblike in kota niso spreminjali.

Gibna prostornina je upadla na račun 5,4 milimetra krajših batnih gibov. Bati so daljši in kompresija znaša 10,0:1 (2,8-V6: 10,3:1). Prilagodljivo dolgemu sesalnemu sistemu so se tokrat odrekli in ga nadomestili s tridelno sesalno cevjo stalne dolžine.

Izdelali so jo iz plastike in aluminijaste zlitine, kar je pomenilo – v primerjavi z 2,8-litrskim agregatom – štirikilogramski prihranek pri teži. Izjemno gladke notranje površine tega motornega dela pa jamčijo odlične pretočne rezultate.

Tudi novemu motorju streže elektronika za polnjenje z gorivom in vžig, deluje pa za vsak valj posebej, družno z nadzorom prostega teka, zapiranje dotoka goriva ob odvzetem plinu ter s po enim tipalom zoper klenkanje za vsako vrsto valjev. Tri vžigalne tuljave jamčijo stalno napetost tudi ob nizkih motornih vrtljajih, vse morebitne napake pa se zabeležijo v samodijagnostičnem delu elektronike in ostanejo v spominu, namenjenem pooblaščenim mehanikom.

Sistem za preprečevanje klenkanja motorja omogoča – poleg običajnega 95-oktanskega neosvinčenega bencina tudi uporabo 91-oktanskega neosvinčenega bencina, seveda ob rahlo zmanjšanih motornih zmogljivostih. Delovanje dveh ločenih izpušnih katalizatorjev nadzirata dve sondi lambda, ki sta posebej ogrevani, da je njuna učinkovitost takojšnja.

Krivulji moči in navora sta zares ugodni. Audi, najsi bo 80 ali coupé, s samo prednjim ali s štirikolesnim pogonom se na vse voznikove ukaze spontano odziva in se hvali predvsem z ugodno požrnostjo ter z mirnim motornim

vrzel je zapolnjena. Zevala je v audijih 80 in coupéju, in sicer med njunima 2,3-litrskim petvaljnikom ter 2,8-litrskim motorjem V6. Prav slednjemu so skrajšali gibe batov in nastal je nov šestvaljnik z enako zasnovno. Ker so z njim motorizirali tudi audija 80 quattro in coupé quattro, je Audijeva avtomobilska paleta na mah bogatejša za štiri različice.



tekem – ne da bi bilo potrebno često pretikati. Da bi ga razganjalo od moči, ni mogoče reči petstopenjski menjalnik je vsakič sproti prilagojen kultiviranosti vozila z vsem, kar k temu sodi. Ne nazadnje tudi z veliko vlečno močjo (prikolica z zavoro sme tehtati 1450 kilogramov, na 12-odstotnih vzpetinah). Kdor nerad pretika z roko, lahko doplača za štiristopenjsko elektronizirano avtomatiko v menjalniku, ki je dopolnjena s programoma »varčnost« in »šport« ter oplemenitena

s premostitvijo izbiralnika nad hitrostjo 50 kilometrov na uro, v tretji ter v celem v četrti prestavi.

Kratek motor z enojernim pogonom (možnih agregatov (alternator, servoojačevalnik volana, klimatski kompresor) omogoča vzdolžno vgradnjo v nos vozila in neza-

motano povezavo s štirikolesnim pogonom pri quattro. Hkrati ostaja dovolj prostora tudi za serijsko vgrajeni varnostni sistem »procon-ten«.

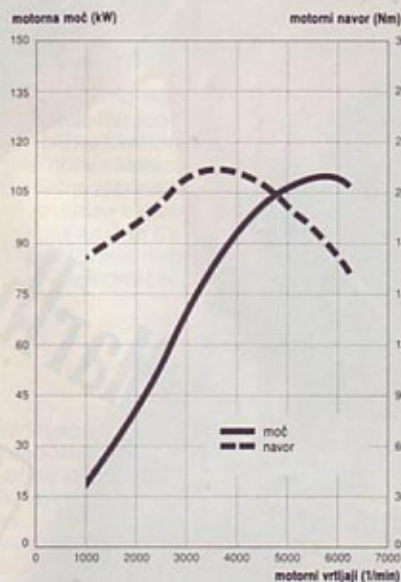
Nove 2,6-litrske različice so navzven enako opremljene kot že doslej znani audiji 80/coupé z motorji 2.8 E. To pomeni kombinirane žaromete, v prednje odbijače vtisnjene meglenke ter skladno s celotnimi karoserijami pobarvana zunanja ogledala in kljuke. K serijski opremlitvi novih



različic pa štejejo tudi petnajst-colska kolesa, osrednja ključavnica, električno pomična in ogrevana zunanja ogledala, zatemnjena stekla, po višini nastavljiv volnikov (coupé: tudi sopotnikov) sedež, deljiva zadnja klopa, rezervno kolo običajnih mer, na novo oblikovani volanski obroč s štirimi prečkami in mikrofilter v prežračevalnem sistemu.

Mehanike to pot niso spreminjali. Je tudi ni bilo potrebno. Najsi bo kot avtomobil s prednjim pogonom ali kot quattro je audi 80 oziroma audi coupé povsem kos tudi tokratnim motornim zmogljivostim ter vsem zahtevam v zvezi z njimi.

• • •



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V 90° – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 82,5 x 81,0 mm – gibna prostornina 2598 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 5750/min – največji navor 225 Nm pri 3500/min – robična gred v 4 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1260 W – 2 uravnavana izpušna katalizatorja

Zmogljivosti (tovarna):

audi 80 2.6 E: največja hitrost 212 km na uro – pospešek 0-100 km na uro 9,3 s – poraba goriva [ECE]: 6,7/8,6/12,3 litra na 100 km

audi 80 quattro 2.6 E: največja hitrost 210 km na uro – pospešek 0-100 km na uro 9,5 s – poraba goriva [ECE]: 7,9/9,8/13,3 litra na 100 km

audi coupé 2.6 E: največja hitrost 214 km na uro – pospešek 0-100 km na uro 9,3 s – poraba goriva [ECE]: 6,7/8,6/12,3 litra na 100 km

audi coupé quattro 2.6 E: največja hitrost 212 km na uro – pospešek 0-100 km na uro 9,5 s – poraba goriva [ECE]: 7,9/9,8/13,3 litra na 100 km

Nov motor pomeni le prilagajanje ponudbe v zvezi z že omenjeno zapolnitvijo vrzeli v tem delu Audijevega avtomobilskega programa. Na koncu je pač kupec tisti, ki izbere in reče: »Hočem audi 80, ali audi coupé z 2,6-litrskim motorjem V6.« In ga dobi.