

Časi se spreminjajo – in motorji z njimi! Audi, ki je nekoč vztrajno prisegal na vrstne petvaljnikе, je zdaj enako trmast z osemvaljnimi in s šestvaljnimi motorji, upognjenimi v obliki črke V. V kot verbesern (izboljšati), ne V kot verderben (skvariti)!

Test: AUDI COUPÉ 2.6E

PSSSSST!





Tudi novi motorji »nosijo« pečat Ferdinanda Piécha, rahlo čudaškega genija, ki je položaj prvega Audijevega moža (po petnajstih letih) prav s 1. letošnjim januarjem zamenjal za celotni koncernski (Volkswagenov) prestol. Torej smemo tolikanj bolj pričakovati, da bo motorni »V« pri Audiju vsaj nekaj časa obveljal.

Zadnji izmed teh svežih izdelkov je – od lanskega poletja – motor 2.6 E. Šestvaljnik. Zelo podoben šestvaljnemu 2.8 E. Pa vendar drugačen. Dobiti ga je moč v audiju 100, v audiju 80 in v audiju coupéju. Slednjo možnost smo tudi preskusili.

Uradno so z 2,6-litrskim motorjem zapolnili vrzel med 2,3-litrskim petvaljnikom in 2,8-litrskim V6. Manj uradno je šestvaljnik 2.6 E ugodno cenejši od šestvaljnika 2.8 E. Zaradi skrajšanih batnih gibov, zaradi katerih je gibne prostornine za približno 0,2 litra manj? To ne, pač pa zaradi preprostejšega sesalnega sistema, ki ima pri 2,6 E stalno cevno dolžino 580 milimetrov, kar je približno sredina med dolžinskima številkami, s katerima streže dosti bolj zamotan variabilni sesalni sistem pri 2.8 E. Preprostejša je tudi elektronika za vbrizgavanje goriva in vžig (znamke Hella), ki se ravna zgolj po motor-

nih vrtljajih, sesalnem tlaku in temperaturi zraka.

Kompresija manjšega šestvaljnika je nekaj manjša kot pri večjem, več plastike in aluminijaste zlitine krmili motorno težo k ugodnejšim številkam, izjemno natančna obdelava notranjih površin pa ga uvršča med strojniške bisere. Glavi sta iz lahke kovine, v vsaki je po ena odmična gred in vsaka streže s po dvema ventiloma nad vsakim valjem. Nič zelo revolucionarnega torej, ampak motor je v isti sapi tudi dovolj kratek, da vzdolžna namestitvev v avtomobilskem nosu ni vprašanje, in tako zelo uglajen, da velja o tem posebej govoriti. Pa ne zgolj zaradi dveh izpušnih katalizatorjev.

Psssssst! To je predvsem izjemno tih motor. Ko vžge, boste morali ugasniti radio, utišati sopoltnike in za prst odpreti okno. Šele potem boste slišali, da teče. Tudi videti je to včasih težko: zasuk vžigalnega ključa sicer takojci zgane ošiljen kazalec na merilniku vrtljajev, ampak ta že hip pozneje obtiči pri številki 800 – kot bi bil pribit. Prosti tek je pri audijih že dolga leta brezhiben! Pritisnite na plin! Motor se oglasi bolj s šumom kot s truščem. Zdaleč najglasnejša je dvojna izpušna cev, ampak njen zamolkel zvok (ki med vožnjo tako in tako



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V 90° – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 82,5 x 81 mm – gibna prostornina 2598 kubikov – kompresija 10,0 : 1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 5750/min – srednja hitrost bata pri največji moči 15,5 m/s – specifična moč 42,3 kW (57,7 KM)/liter – največji navor 225 Nm pri 3500/min – ročni gred v 4 ležajih – 1 odmična gred za vsako vrsto valjev (zobati jermen) – 2 ventila za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (hello) – vodno hlajenje, 11,0 litra – motorno olje 5,0 litra – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 1260 W – 2 uravnavana izpušna katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolnuta suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I, 3,545; II, 1,857; III, 1,300; IV, 1,029; V, 0,838; vzvratna 3,500; diferencial 3,889 – ploščica 71 x 15 – gume 205/60 VR 15 (dunlop), katalni obseg 1,90 m – hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 35,0 km/h

Voz in obese: kombi-kupe – 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – $C_{wv} = 0,32$ – prednji kolesi na posamičnih obesih, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga (vzvojnja) prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokračne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska točna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobati levijo, servo, 3,1 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke, procon-ten

Mere, zunanje: dolžina 4366 mm – širina 1716 mm – višina 1379 mm – medosna razdalja 2556 mm – kolatek spredaj 1446 mm, zadaj 1447 mm – rajni krog 11,0 m – najmanjša razdalja od tal 103 mm – **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslanjala) 1520 mm – širina (komoči) spredaj 1350 mm, zadaj 1310 mm – višina (nad sedežem) spredaj 920 mm, zadaj 880 mm – vzdolžnica (prednji sedež) 900 – 1100 mm, zadnja klop 840 – 640 mm – premer volanskega obroča 375 mm – prtljajnik (norma) 296/596/977 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Teže: prazno vozilo 1305 kg – dovoljena skupna teža 1735 kg – dovoljena teža prikolice z zavora 1500 kg, brez zavore 640 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 214 km/h – pospešek 0–100 km/h: 9,3 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,6/12,3 litra neosvinčene bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
215 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 – 60 km/h	4,4 s
0 – 80 km/h	6,6 s
0 – 100 km/h	9,7 s
0 – 120 km/h	13,9 s
0 – 140 km/h	18,8 s
0 – 160 km/h	26,6 s
0 – 180 km/h	39,4 s

1000 m z mesta:
31,2 s (169 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV):
33,1 s (164 km/h)
1000 m od 40 km/h (V):
36,2 s (155 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h 88,2 m
od 100 km/h 40,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično
60	54,0
80	73,4
100	95,7
120	114,0

Poraba goriva:

testno povprečje:
13,6 litra/100 km

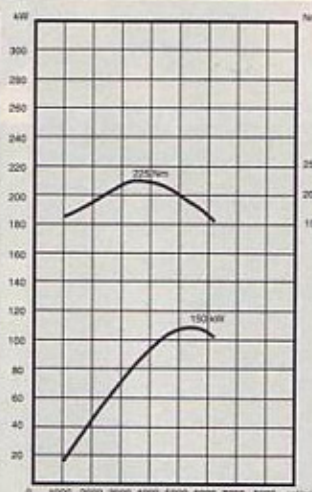


DIAGRAM MOTORJA

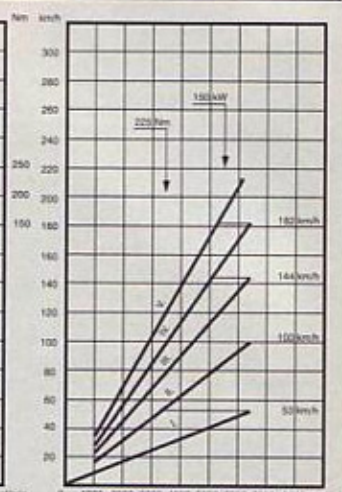


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor (uglajenost in zvok)
- menjalnik (prilagojenost motorju)
- zavore
- polusnje na prednjih sedežih
- zmogljivosti v celem
- zračna vreča

Grajamo

- nenastavljiv volanski obroč
- zasilno udobje v zadku
- vidljivost nazaj
- težka zadnja vrata

Cena

DEM 42.640,00 + 52,6 odstotkov tolaarskih dajatev (AC UNION, Ljubljana)

Končna ocena

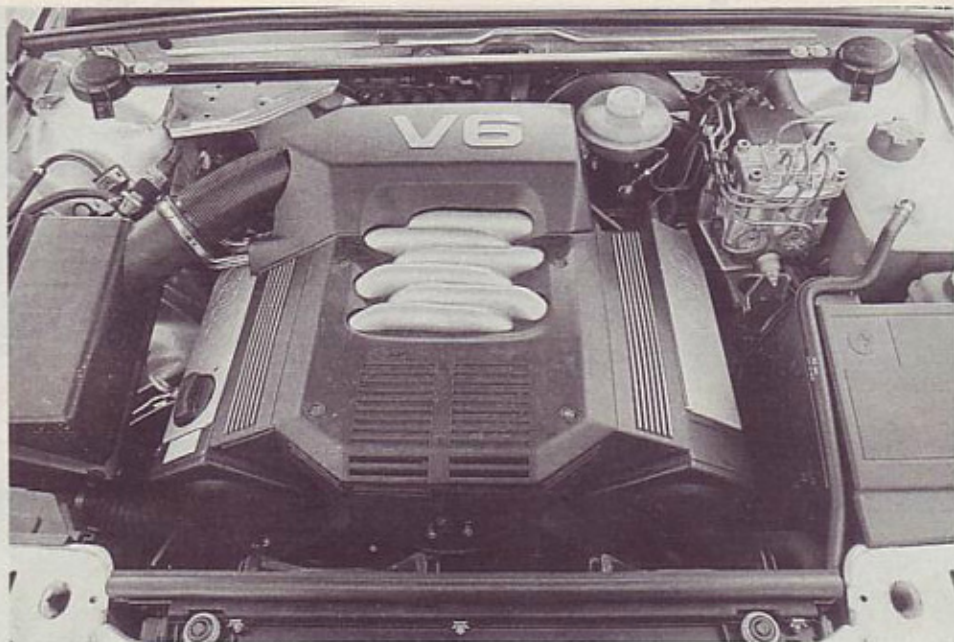
Audi coupé 2.6 E sodi med tiste elegantne kupeje, ki se bolj kot s športnostjo, spogledujejo s svojim limuzinskim izvorom. Zato pri njem prednjačijo uglajenost, udobje (predvsem na prednjih sedežih) in zelo fina končna obdelava. Kdor išče surovo športnost in vrhunske motorne zmogljivosti, se bo moral ozreti za drugačnim avtomobilom.

ostaja za avtom) ušesom kvečjemu prija. Vožnja je povsem podoben užitek: motor se z lahko odziva dodajanju plina, povsem brez tresljajev dosega najvišje območje (prepovedano rdeče polje na merilniku se začne pri 6400, do te meje smo ga gnali tudi med našimi meritvami), in se vrtil s tolikšno lahkoto kot da bi bati v njem lebdele v zraku, ne pa tolkli gor in dol v valjih. Če znate pri tem izkoristiti ugoden navor in prožnost v zvezi z njim, vam batnih hitrosti 15,5 metra na sekundo sploh ni treba dosegati. Pretaknete lahko že dosti pod območjem največje moči in se tako do konca spoprijateljite z enim najtišjih in najbolj uglasjenih kupejev, kar jih je.

Petstopenjski menjalnik, ki ni več audijevsko mehko vpet in opletajoč, s prestavnimi razmerji odlično sledi rahlo izbočeni in strmi krivulji moči ter skoraj simetrični grbi, ki jo na obeh straneh številka 3500 (na

Ko motor vžge, boste morali ugasniti radio, utišati sopotnike in za prst odpreti okno. Šele potem boste slišali da teče.

Notranjost: »limuzina« za dve odrasli osebi in tri otroke



Motor: mir in tišina zoper petvaljnike

diagramu) riše navor. Če razumete, kaj hočem reči, potem tudi veste, da je s takšnim menjalnikom užitek delati. Omogoča vse hkrati: tekočo vožnjo brez motornega naprezanja, odločnost, če je prehitavanje tvegano, dobre pospeške, če gre za meritve pri AVTO MAGAZINU, in največjo hitrost v peti prestavi, pri 6200 vrtljajih v minuti, kar je dovolj udobna številka, pa naj gre za dolgo-

trajnost drvenja, ali pa za porabo goriva pri tem.

No, ker kupeja človek ne vozi zaradi varčnosti, temveč zato, ker so kupeji že po osnovi namenjeni odločnejšim vožnjam, je testno povprečje znašalo 13,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Ogromno za tiste, ki imajo sicer v garaži audi 80 1,9 TDI, in še dovolj znosno za tiste, ki jim hitrosti izpod 180 kilometrov na uro prav nič ne pomenijo.

Pri tem velja upoštevati, da ta coupé (ki je za 12 centimetrov krajši od limuzinskega audija 80) s 1305 kilogrami prazne teže sploh ni lahek avto. Pa ga pri hitrem premikanju, tudi na ovinkih in med drugimi zahtevnimi manevri, to prav nič ne moti.

Ne le motor, tudi cel coupé 2.6 E je zelo olikan avtomobil. K njegovi opremini sodijo blago in plišaste preproge, elektrifikacija šip in ogledal, daljinsko vodljiva alarmna naprava, varnostni procon-ten, zavorni ABS



Lahko platišče: 7J x 15, z vijaki



Alarmno sprožilo: v (obeh) strešnih opornikih



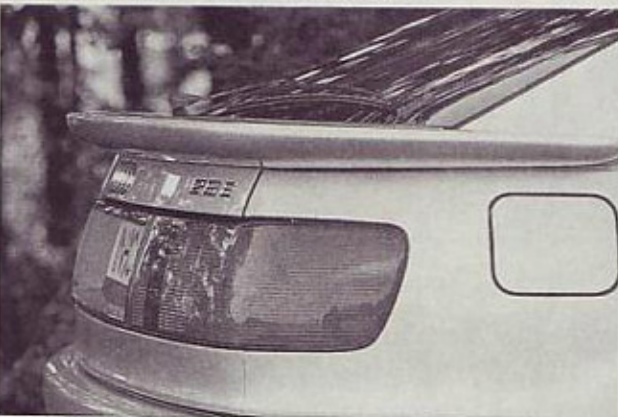
pa tudi zračna vreča pred voznikom. Merilniki oljne temperature in tlaka ter voltaže so sicer (pri Audijskih kupejih je to zdaj že dolgoletna napaka) zoprno daleč od oči, saj so nameščeni pred vzhodno prestavne ročice, vse drugo tam okoli pa je zelo imenitno: predvsem zaradi žlahtnih oblog, dobrih prednjih sedežev in usnja, kjer je rokama najbolj po volji.

Zoprna postanejo (na tesnih parkiriščih) široka bočna vrata, ki so takšna pač zaradi lažjega dostopa k zadnji klopi, jih je pa zato le malokdaj mogoče dovolj na široko odpreti. In navsezadnje, zaradi vrat samih bo tam zadaj le redkokdo zares zadovoljen. Audi coupé je sicer pet-sedežnik, ampak to verjamejo le tisti, ki na njegovi zadnji klopi še niso sedeli. Je pa ta klop zložljiva (delno in v celoti), kar pomeni da je prtljažnik moč povečati v dveh nadaljevanjih. Za povrh je še »luknja za smučič«, za jezo pa so štiri stvari hkrati: visok zadnji rob prtljažnega prostora, orjaška polica, ki je z zadnjimi vrati vred pretežka za nežne (na primer damske) roke in ob levo steno postavljeno rezervno kolo, ki odzira nenavadno veliko nakladalne prostornine. Seveda se kupeji ne kupujejo zaradi velikih prtljažnikov in bog se usmili nežne damske roke, če nima

ob boku krepkega kavalirja. Tako se tudi po manj žlahtni plati tega kupeja vse – samo od sebe – uredi.



Prtljažnik: ozek, luksuzno obdelan in povečljiv



Zadek: obel in obrobljen

Zato se vrnimo k udobju. Spontanost pospeševanja je očitna, uglašenost vzmetenja prav tako, komur je prednji pogon premalo, lahko kupi quattro, in zavore so med našim testom dokazale, da se je nanje moč povsem zanesti. Vidljivost nazaj je zaradi kupejske oblike in repa pod zadnjo šipo malce skopa. Prednja brisalnika velikim hitrostim nista najbolje kos, volanski obroč (žal) ni nastavljen in morebitni tretji potnik na zadnji klopi je, jasno, brez vzglavnika.

Enobarvnost vozila z ogledali vred, motna črnina »pod krilom« in vijačena lahka platišča pa podoba zaokrožijo v ličen Audijski izdelek, ki ima na videz rahlo previsoke boke, v celem pa bleščečo končno obdelavo. In to je o tem kupeju vse!

• • •

Dodam le še pritajen namig: šestvaljnik 2.6 E ni zgolj mašilo sredi Audijske motorne palete. Z njim so se namenili petvaljne vrstne bencinske motorje povsem odpisati. Toda, psssssst! To je pa še povsem neuradna informacija!

MARTIN ČESENJ

Foto: SRDAN ŽIVULOVIĆ