



Audi coupe GT 5S

# Lepotec

**Po štirih letih: spet audi s športno silhueto – Prednost imajo prefinjeni značaji – Za dirke: quattro!**

Adijo, romantični časi! Tudi kupeji niso več tisto, kar so bili! Kar prebudite spomin: včasih so šli kupeji z roko v roki s kabrioleti, v njih se je tesno sedelo in glave, vsaj na zadnjih klopih, so butale ob stropce; motorji so rohneli glasneje kot v limuzinah in sedeži so bili tako zelo pri tleh, da so punce kazale kolena; kdor je vozil s komolcem čez okenski rob, je bil več vreden, in za tistega, ki je znal gume pripraviti k cviljenju, so govorili – ta pa zna!

Audi GT 5S je kupe, ampak tovarna je označila:

»Tudi milostljivim gospe m bo všeč!«

Zdaj si pa lahko mislite, kakšen avtomobil je to!

Torej, audi kupe! Lep in moderen! Bleščoč in vabljiv! Hiter in poskočen! Pa tudi: ugaljen

in udoben! Izpiljen in tih! Prostoren in nežen! Po duši je tudi ta audi skrbno premišljena limuzinica. Zaradi dvojnih vrat in hitrega zadka je pa kupe.

## CESTNA RAZLIČICA

Najprej je bil audi quattro: s pogonom na vsa štiri kolesa in s turbinskim polnilnikom na izpušne pline; rojen za zelo dobro lego na cesti in nabit z močjo; namenjen dirkačem in milijonarjem.

Potem so pri Volkswagnu – saj menda veste, da je Audi le Volkswagnov tozd – izračuna-

li, da si kar devet odstotkov njihovih kupcev želi kupeje. To je pomenilo še en hišni kupe – ob VW scirocco seveda. Pa so civilizirali quattro: po zmogljivosti in po oeni. Zdaj je, kar je: audi coupe GT 5S sicer ne nosi za audije značilne številčne oznake, a tudi ne skriva, da so ga zasnovali nad mehanizmi audija 80. Od tam so podvozje, prednja blatnika, motorni pokrov, pa tudi boka in posamični kosi notranje opreme ne skrivajo porekla. Povsem nov je pa zadek, s položno šipo in z gumastim repom. S tem zadkom so limuzino sprevrgli v športnika (voz-

niku pa otežili pogled nazaj). Prefinjena reč, vam pravim!

Seveda pa je vmes tudi nekaj trikov. Štiri oglate žaromete so si sposodili pri audiju 200, in reči je treba, da je zvijača uspela: kupe je zavoljo njih videti agresivnejši, predvsem pa nižji in širši. Pritoja mu tudi spojler, ki sega proti tlem in objema dodatne hladilne reže. Ker gre za poglavje »šport«, so vse obrobe, z odbijačema in zunanjim ogledalom vred, molno črne in plastične. Črni so tudi brisalniki in črna je obloga prtljažnega pokrova, ki koristi zoper dolgočasen videz. Svetlikajoče rdeč je pa pramen pod njo, ki skriva vgrajeno zadnjo meglenko in napis »coupe«.

Tezni avtomobil je bil v cellem kovinsko-srebrne barve, pa tudi sicer se ne gre bati, da bi naleteeli na grdo obarvan Audijev kupe. Torej so široka platišča iz lahke kovine in s širokimi nizkopresečnimi gumami le še pika na i uspelega designa.

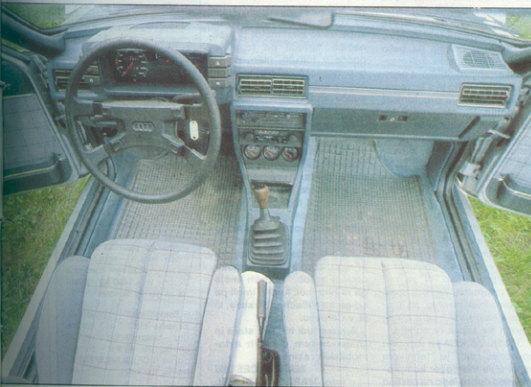
Zanimivo bi bilo vedeti, zakaj so se oblikovalci odrekli kombiljevski možnosti. Če bi se zadnji pokrov odpiral s šipo vred, bi bila zadnja klop lahko zložljiva, pa bi bilo ob vozniku in sopotniku v avtu moč tovoriti tudi kaj večjega. Tako pa se prtijažni pokrov odpira le do polovice in ponuja globok (ker je razverno kolo ob strani), a precej kratak nakladalni prostor. Milostljive gospe, strah je vseeno odveč: za dva kovčka in kozmetično škatlo je dovolj praznine!

Notranjost je ugledna. To je kupe za štiri osebe, zato je zadnja klop z naslonjalom – po izrezih in vdolbinah – namenjena le dvema. Hvale in občudovanja vredna pa sta prednja sedeža: zavoljo dolgih sedežnih površin, zavoljo pripravnih zglavnikov, zavoljo bočnih odebelin, da sta telesi oprijeti, pa tudi zato, ker ju je moč odriniti dovolj daleč nazaj in si voznik lahko naravna tudi pravšnjo višino. Lepo promsim: takšnale kupejevska zasnova ima tudi svojo prednost in ta, da je v tem avtu zares veliko prostora, zanesljivo ni malenkostna. Na prestižnost pa namigujejo razkošne pre-

proge ter enoten vzorec za sežežne prevleke in tapete na vratih.

Pedala so odlično nameščena, prestavna ročica je natančna in dirkaško kratka, volanski obroč je pa na štiri prečke in s štirimi ločenimi gumbi za trebajo, da so vedno blizu rok. Armaturna plošča je – z nerodnimi vokalnimi stikali vred – od audija 80. Večja merilnika strežeta vrtljajem motorja in hitrosti vozila, manjše tri (za voltažo ter pritisk in temperaturo motornege olja) pa so namestili na sredinsko konzolo, po že malce ostarelem načinu – zdaj jih vidiš, zdaj jih ne vidiš – saj so precej proč od običajnega voznikovega pogleda.

Audi coupe je navkljub kupcem, na katere cilja, varčevalno opremljen. To potrjuje pretikalna shema na prestavni ročici, ki namesto pete prestave oznanja E – kot ekonomično prestavo, dodali so pa še ekonometer, katerega kazalec sledi podtlaku v sesalni cevi uplinjača, in prižigajočo se puščico, ki ukazuje, kdaj je pametno pretakniti v višjo prestavo. Resda sem se z vso to opremo seznanil že prej, tudi v



audiju 100 GL 5, ki smo ga vozili za lansko 22. številko Avto-magazina, res pa je tudi, da bom ob prvi primernejši priložnosti zaprosil za tovarniško razlago, kajti ekonometer in ukazovalna lučka sta dostikrat v tolikšnem neskladju, da se tedaj zdi še najpametneje ugasniti motor in odpešati do cilja. Seveda, če ste varčevalec zagrizene sorte!

#### RAZUMNI PETVALJNIK

Tudi motor, dvolitrski petvaljnič z registrskim uplinjačem, smo spoznali že v audiju 100 GL 5. Za kupe so mu povišali vrtljaje, da zmore okroglih 15 KM več, vendar to ne pomeni, da ne sodi več k razumnemu tovarniškemu predvidevanju, da je bodočnost motorjev v manjših glibnih prostorninah in uglajenem delo-





## Tehnični podatki

**Motor:** petvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 79,5 x 77,4 mm – gibna prostornina 1921 kubikov – kompresija 10:1 – največja moč 85 kW (115 KM) pri 5900/min – največji navor 154 Nm (112 kpm) pri 3700/min – ročilna gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – padočni registrski uplinjač – mehanska črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 770 W – brezkontaktni tranzistorjski vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolezi – enokolturna suha sklopka – petastopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 6R x 14, gume 185/60 HR 14 (fulda)

**Voz in obesa:** kupe – dvoje vrat – štiri sedeži – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – prednji kolezi na posamičnih obesah (negativni polmer vođenja), vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator – zadaj toča prema, vzmetne noge, vzdolžna vodila, vzvojnja opora, Panhardov drog – dvokrožne zavora, servo, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolezi, ročica med sedežema – volan z zobato levitvijo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,349 m – širina 1,682 m – višina 1,350 m – medosna razdalja 2,542 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,420 m – najmanjša razdalja od tal 0,12 m – rajdni krog 10,4 m – prostornina prtljavnika 495 litrov (tovarna) – uporabna prostornina prtljavnika 375 dm<sup>3</sup> (naša meritev) – teža praznega vozila 1020 kg – dovoljena skupna teža 1480 kg – posoda za gorivo 68 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 183 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 10,3 s – poraba goriva (ECE): 6,5/8,5/12,5 litra na 100 km

vanju. Pet valjev je uglajenosti zagotovo po volji, še posebej, če upoštevamo moderno za snovo, s šestkrat vlečajeno ročilno gredjo, z odmično gredjo v glavi in z glavo iz lahke kovine. Da z Audijevimi petvaljniki ni težav, že nekaj časa vemo, da pa ta, ki poganja zmeroma lahek kupe, omogoča tudi dobre zmogljivosti, smo preverili na lastne oči. Največja hitrost, ki smo jo izmerili, je bila le za kilometer na uro slabša od tovarniško objavljenih 183 kilometrov na uro, pa še za to krivimo veter, ki je tisti dan neusmiljeno pestil našo-merilno progo.

Dovolj prepričljivi so tudi pospeški: audi coupe zmore ob ostrem pospeševanju hitrost 80 km na uro po 7,2 sekunde, 100 km na uro po 10,5 sekunde in 120 km na uro po 15,1 sekunde. Seveda je treba vedeti, da pri tem peta, torej varčevalna prestava in v nikarkršno pomoč in da je tudi za največjo hitrost potrebno vztrajanje v četrti prestavi. Pač pa prestava E omili porabo goriva in prizanaša motorju, ko gre za dolgotrajno drvenje po avtomobilskih cestah. Po približno 7000 prevoženih kilometrih smo izračunali testno povprečje 11,5 litra goriva super na 100 kilometrov, kar je ob upoštevanju naše stare navade, da vozimo s polnim plinom, kjerkoli je mogoče, in ob športnih ambicijah tega vozila, dovolj zmeren rezultat.

Na račun petih valjev je motor dovolj dobro kos tudi prožnosti, pa je rdeče polje, ki se na merilniku vrtljajev začenja pri številki 6500, bolj informativnega značaja. Čeprav bi se motor z veseljem vrtel tudi nad tem območjem, je prilagajanje med vsakdanji vožnjami, pa čeprav z neprikritimi želijami po uglednih hitrostnih povprečjih, večidel odveč.

Navsezadnje je dobro vedeti tudi to, da audi coupe noče biti cestni dirkalnik, saj temu namenu preveč dobro streže njegov večvredni brat quattro (ki ravnako prihaja na našo preskušnjo), ampak želi navdušiti z vabljivo obliko, z nemiško natančnostjo in s šarmom, ki ga omogočata prostornost in udobje. Po želji kupca tovarna olajša življenje še s servojačevalnikom volana, brizgalkami za žaromete, klimatsko napravo, megljenkami, električno vodenimi šipami v vratih, pa še s celo vrsto prijetnih drobnarij, med drugim tudi s smelimi dvizno streho. Ta sicer sodi med posebnosti, saj jo je moč z nekaj gibi stakniti iz običajnega ležišča in jo spraviti v posebej odreden prostor v prtljavniku, ni pa niti malo pripravna, če vas sredi poti preseneti nevihta, pa imate še nekaj minut dela z njo, preden ste znova na suhem.

Udobju v prid je pri tem avtu podvozje, saj je tehnikom uspel ugodno dober kompromis med dobro lego na cesti in

pridušenimi sunki, ki bi utegnili skaliti voznikovo (ali voznično) počutje. Seveda se ta kupe obnaša na moč podobno ostalim audijem, torej je potrebno za hitro ovinkarjenje volan rahlo dodajati, če pa nos pregrobo sila iz ovinka, pa volan – s plinom vred – malce in na hitrico odvzeti. Široke gume so legi na suhi cesti samo v prid, če je pa voznišče spolzko, to je pametno vedeti že prej. Tako je edina napaka, pa še ta je zgolj napakica, ta, da se vozilo, če ga vzamem kot kupe, za to zvrst malce preveč nagiba, seveda pa tega ne počne v tolikšni meri, da bi bilo neznosno. Torej je audi coupe tudi kot potovalnik kos kupčevim željam.



Alli vam je morebiti tako všeč, da bi ga radi kupili? Želja ni neuresničljiva, čeprav bi ga morali posebej naročiti (najbolje kar neposredno pri sarajevskem TAS), pa bi ob tem zvedeli tudi ceno. V običajnih cenikih ga ni, da sidi med dražja vozila, pa ni težko ugantiti. Nam se je med testom primerilo tudi nekaj zaprpnega: zdobil se je homokinetični zglob. Tostran meje ga ni bilo moč kupiti, imeli pa so ga na Villacher Strasse, ki je v Celovcu.

Ampak tudi to je že stara in znana pesem o naših avtomobilskih razmerah!

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL