Test:
AUDI COUPE
QUATTRO

VITAMIN C

C – za coupe, vitamin – za dobro počutje!

Odkar so, pred natanko letom dni, predstavili audi coupe, so število njegovih različic povečali od tri na pet. Testni kupe so vzeli iz zlate sredine: saj ga ni poganjal niti razmeroma šibki štirivaljnik niti bahaški dvajsetventilnik, bil pa je quattro in povrh tega še »zlate« barve.

Seveda imate vso pravico, da vam zunanjost Audijevega coupeja ne ugaja, ampak prišepniti vam moram, da je večini ljudi všeč. Oblikovalcem se je z na oko previsokima bokoma in skoraj že neskladno nizkimi stranskimi okni posrečilo odmeriti dovolj elegance in šarma, da coupe ni več limuzina, čisto klasičen kupe pa prav tako ne. Pravzaprav je kombi kupe, saj ima vrata tudi na zadku, pod njimi pa zložljivo (in deljivo) zadnjo klop. Coupe je izpeljanka audija 80/90, pri čemer nosu sploh niso spreminjali: pokrov nad motorjem, maska, prednje luči in ostale nadrobnosti tam spredaj so natanko takšne kot pri najmanjših hišnih limuzinah in tudi mehanika, najsi gre za motorje ali za dvokolesni oziroma štirikolesni pogon, je presajena. Pa gre kljub temu, lepo

prosim, za novo zasnovan in na novo izdelan avtomobil. Bočna vrata so le dvoja, udobno široka in brez okenskih okvirov. Srednja strešna opornika sta zato skoraj kabrioletsko vitka. Pač pa se streha zadaj, z veliko zadnjo šipo vred, zelo zlagoma spušča – ob pomoči dveh zajetnih opornikov. Takšna oblikovna (in hkrati prostorska) rešitev je všeč pogledom od strani, voznikovim pogledom za vozilo pa ne: še posebej, ker so obli zadek obrobili z zajetnim in prav tako oblim spojlerjem, ki vidno polje skozi zadnje okno še dodatno privzdiguje od tal. Spojler sega na obeh straneh prav do vogalov zadnjih stranskih oken (ki so žal togo vpeta in jih ni mogoče odpirati), dviga pa se skupaj z zadnjimi vrati in v obliki koničastih štrlin na obeh njenih straneh. Vrata so dvakrat teleskopsko podprta, samosvoja pa je temeljito profilirana polica pod njimi, ki ni obešena, temveč je gibljivo vpeta tik za zadnje naslonjalo in to tako, da zmore ostajati v različno dvignjenih položajih, glede na sprotne želje po seganju v prtljažnik, pač. Osnovnega coupejevega prtljažnika je za normnih 227 litrov. Ampak v komolčnem oporniku zadnjega naslonjala je odprtina, namenjena dolgim in ozkim tovorom, na primer smučem, pa tudi naslonjalo oziroma zadnja klop v celem je delno ali povsem zložljiva, kar pomeni dokončnih in normnih 907 litrov prtljažne prostornine. Najslabša novica pri tem je ta, da sega izrez zadnjih vrat le do višine zgornjega roba obilnih zadnjih luči, kar pomeni vsakično dviganje prtljage in neudobno sklanjanje v zadek vozila. Oboje pod pogojem, da ste audi coupe kupili zaradi prtljažnika, ne pa zaradi ostalih čarov. Ti so večidel v prednjem delu potniškega prostora, kajti za zadnjo klop je potrebno vedeti: na njej je širine le za dva odrasla, kolenske dolžine pa za dva še ne povsem odrasla človeka. Dostop do nje gre na račun konvencionalno zgibljivih prednjih sedežev in stopanja čez razmeroma visoko obrobljena karoserijska pragova. In, ker je strop vozila z zadnjo šipo vred ustvarjen predvsem po merah od zunaj vidne skladnosti, je uporabnostno preblizu glav. Sedenju na zadnji klopi se pa človek najlaže odreče, če si kupi svoj coupe. Kajti lastniki sedijo ponavadi za volani.

Kokpit: prestižno športen, a z nekaterimi slabo vidnimi merilniki.

Voznikova vloga v tem kupeju zna biti prijetna: zaradi značilno audijevskega, kar pomeni redoljubnega, učinkovito razporejenega in skrbno izdelanega okolja, in zaradi številnih zavistnih pogledov mimoidočih in mimovozečih, ki vseh resnic o vašem sedenju v coupeju ne morejo vedeti. Na primer te, da je sedež sicer temeljito obdelan in tudi ob bokih tapeciran, da pa je po višini nastavljiv samo njegov zadnji del (prednji rob sedeža je le gibljivo vpet) zaradi česar si je zelo težko odmeriti pravšnjo višino sedenja – takšno, ki bi bila po meri tudi visoko odmerjenemu volanskemu obroču in takšno, zaradi katere ne bi dihali zraka tik pod stropom ali si lomili hrbtenice tik ob tleh. Hočem reči, da si je tako dobro zasnovan sedež (in to velja za oba prednja sedeža) zaslužil boljši dvižni mehanizem, že zaradi športno-kupejevske namestitve, če zaradi drugega ne.

Armaturna plošča je enaka kot v bolje motoriziranih limuzinah 80/90, obogatili so pa sredinsko konzolo: na njej so zdaj trije dodatni merilniki – za napetost akumulatorja, za temperaturo motornega olja in za njegov tlak – edina njihova napaka je v tem, da so jih vtisnili tik pred prestavno ročico in čisto na dno konzole, pa jih skorajda ni mogoče videti. Če pa se utegnete skloniti k njim, avto ponavadi stoji. Ampak s tem je vseh coupejevih slabosti konec.

Nad motorjem, na primer, se ni mogoče pritoževati. Poznamo ga iz drugih audijev, je pa petvaljni vrstni in vzdolžno nameščeni agregat, ki zmore ob 2,3 litra gibne prostornine in mehansko-elektronskem vbrizgavanju goriva največjo moč 100 kW oziroma 136 KM pri 5500 vrtljajih v minuti in največji navor 189 Nm pri 4000 vrtjajih v minuti. To ni motor takšne vrste, ki bi grmel od razdajanja moči, je pa uglajen in tudi dovolj zmogljiv izdelek za nadpovprečje tega športno-elegantnega razreda. Krivulja njegovega navora je še tolikanj grbasta, da velja opazovati merilnik vrtljajev in si pomagati z njim, a je obenem menjalnik tudi dovolj spretno prilagojen motornim okoliščinam, da je mogoče izbirati: med ostrim priganjanjem v visoke vrtljaje, ali pa med pretikanji v zmernejših delovnih območjih. V prvem primeru se bo odzval z malce glasovne robatosti in opaznimi tresljaji, v drugem pa z občutkom podhranjenosti, ki pa jo je moč zapisati tudi na račun celotnega

Motor: z uravnavanim katalizatorjem in zmogljivostno skladen z ugodno karoserijsko aerodinamiko (Cw=0,32).

Prtljažnik: z zajetnim rezervnim kolesom, s snemljivo polico in z zložljivo zadnjo klopjo.

prestavnega razmerja in ne ravno majhne teže tega vozila.

Težo dviga predvsem stalni štirikolesni pogon, torej že znani Audijev sistem quatrro, s sredinskim diferencialom torsen ter z zadnjim diferencialom, pri katerem je moč za majše hitrosti do 25 km na uro in otežene vozne pogoje uporabiti ročno-električni vklop zapore. Štirikolesni pogon streže po pravilu z razdelitvijo moči med prednji in zadnji kolesi v razmerju 50:50, prilagajanje voznim pogojem in zdrsavanjem posamičnih koles pa povečuje ta razpon od razmerja 75:25 do razmerja 25:75.

Seveda smo naše meritve testnega avtomobila opravili na povsem suhem asfaltu, z dvema osebama v avtu in s polno 70-litrsko posodo za gorivo. Audi coupe quattro je pospeševal z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,2 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,3 sekunde, do hitrosti 120 na uro v 13,3 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 19,2 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 27,4 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 45,7 sekunde. Največja hitrost je znašala 207 kilometrov na uro, povprečna poraba med celotnim testom pa 12,8 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Komur te številke tako ali drugače niso všeč, lahko seže po ostalih motornih možnostih, ki jih v Ingolstadtu namenjajo svojim coupejem: recimo 2,0-litrski štirivaljnik (113 KM) z manjšo žejo po gorivu, ali pa tehnično dognanejši 2,3-litrski petvaljnik (20 ventilov, 170 KM), z opazno boljšimi zmogljivostmi.

Pri tem sploh ni nujno, da je coupe tudi quattro, ampak testni coupe je – kot že rečeno – bil. To pa pomeni štiri posamično obešena kolesa, štiri vzmetne noge, štiri trikotna prečna vodila in dva stabilizatorja. Prednja in zadnja prema sta praktično enaki, le simetrično vgrajeni, so ju pa za uporabo v coupeju in v primerjavi z limuzinami na novo nastavili. Vzmeti so trše, blaženje je ostrejše, in karoserija je za dva centimetra bliže tlem kot pri limuzini 80/90. Lahka in aerodinamiki naklonjena platišča so petnajstcolska ter obuta v gume s presekom 60. Dobički vsega tega pa so tile; manjše nagibanje karoserije med vijuganji, večje hitrosti na ovinkih, ugodna vodljivost tudi med zelo ostro vožnjo (k temu prispeva tudi servoojačan volanski mehanizem s prijetno majhnim volanskim obročem ter s samo 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke) in opazno privzdignjene mejne zmogljivosti, ki so tudi posledica štirikolesnega pogonskega prenosa. Z drugimi besedami: audi coupe quattro je kupejevsko dinamičen avtomobil, ki karoserijsko eleganco dopolnjuje tudi z dobrimi voznimi sposobnostmi. To pa pomeni ugodno visoka hitrostna povprečja v praktično vsakršnih voznih okoliščinah.

Tehnični podatki

Motor: petvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 82,5×86,4 mm – gibna prostornina 2309 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 5500/min – največji navor 189 Nm pri 4000/min – ročična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – mehansko-elektronska naprava za vbrizgavanje goriva (bosch KE-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – akternator 1260 W – elektronski vžig – uravnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – pestopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,105; III. 1,429; IV. 1,029; V. 0,838; vzvratna 3,500; diferencial 4,111 – sredinski diferencial torsen, zadnji diferencial z vključljivo zaporo (stikalo na sredinskem grebenu) – platišča 6 J×15 – gume 205/60 VR 15

Voz in obese: kombi-kupe za 4 osebe – 3 vrata – samonosna karoserija s pomožnimi okvirji – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj in zadaj vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,366 m – širina 1,716 m – višina 1,365 m – medosna razdalja 2,549 m – kolotek spredaj 1,453 m, zadaj 1,437 m – rajdni krog 11,1 m – teža praznega vozila 1280 kg – dovoljena skupna teža 1740 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 640 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 227/907 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 206 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,2 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,8/12,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

Vrsta: kabrioletska, bez okenskega okvira.

• • •

Vitaminu C gre torej vnovič verjeti. C kot coupe je dober avtomobil in prepričljiv audi obenem: šarmanten, tehniško temeljit in natančno obdelan. Vitamin pa zboljšuje počutje tistega, ki si ga kupi: s prestižnostjo krepi samozavest in tudi nasploh ohranja zdravje. Saj je takšenle kupe čisto pravi športni nadomestek za cabrie s prepihom, ki so zdaj tako zelo v modi. Streha je pač streha, ne pozabite tega!

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ