

Audi coupe

ZAOKROŽENA PONUDBA

Kupe na osnovi audija 80/90: s petvaljnimi motorji ter s prednjm pogonom ali kot quattro

Jeseni leta 1969 so v Ingolstadt pripeljali pred kupce prve kupe – audi 100 coupe S: na osnovi limuzinskega audija 100, toda s povešenim zadkom, dvema vrati, pa z 1,9-litrskim štirivaljnikom in 115 KM.

Leta 1980 je prišel na svet kupe s tovarniško oznako B2: kot quattro s petvaljnim turbo-motorjem ter 200 KM, pozneje tudi kot (skrajšani) sport quattro (več kot 300 KM), vmes pa še kot čisto običajen avtomobil, s samo prednjim pogonom in takrat aktualno motorno ponudbo.

Konec zgodovine! Na vrsti je



Pred prestavno ročico: merilniki voltaže, oljnega tlaka in oljne temperature

Zadnja vrata so (s šipo vred) hkrati tudi prtljažni pokrov, polica pod njimi ni obešena, ampak samostojno dvizna

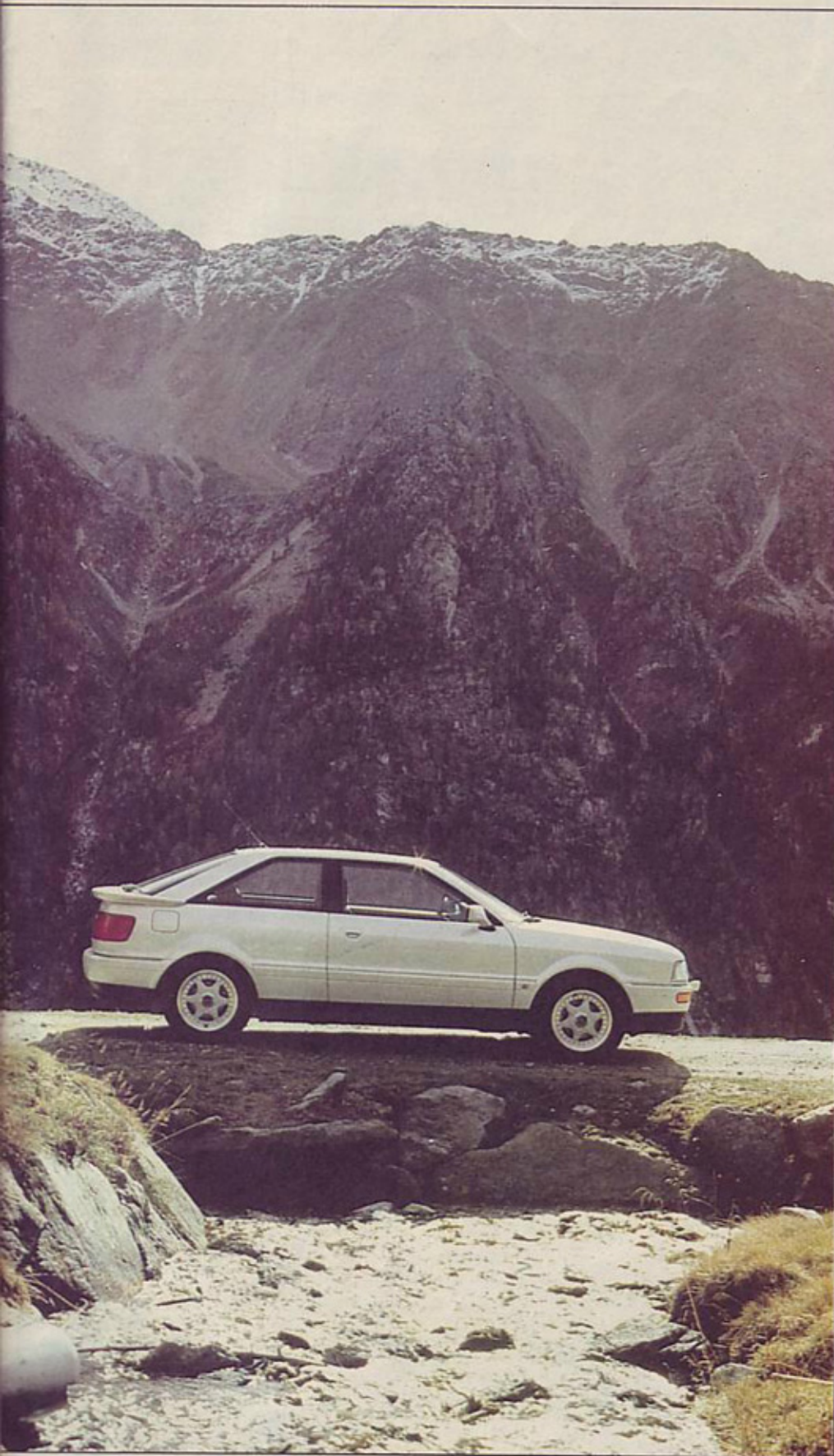


povsem nov in zelo svež kupe: izdelan na osnovi audija 80/90 ter pričakovan, skorajda napovedan, že od rojstnih dni teh dveh najmanjših audijevih limuzin dalje.

Nos novinca je natanko takšen kot pri že znani limuzini. Toda na vsakem boku so le po ena vrata, streha je krajša in zadnja šipa je skupaj z vrati, v katera so jo vtisnili, kupejevsko položna. Celoten zadatek je lično zaokrožen, z lopatim spojlerjem ter velikimi lučmi vred. Zgornji rob luči je hkrati spodnji rob vrat: to pomeni, da je prtljago potrebno privzdigniti, preden jo spustite v prtljažnik. Je pa prtljažnik pod polico, ki se dvigne samostojno in vzporedno z dvema teleskopskima opornikoma podprtimi vrati zelo lično obdelan, resda malce zožan (na račun ob levo stranico postavljenega rezervnega kolesa), ampak prilagodljiv velik, kar je zadnja klop po tretjini zložljiva.

Šipi v obeh bočnih vratih sta športno neobrobjeni, elegantno športna pa je tudi notranjost novega kupeja: z zelo dobrima prednjima sedežema, ki sta izdelana iz dveh različno trdih materialov (mehkejšega za sedalno in naslonsko površino ter tršega za stranske obrobe, ki zadržuje telesi na ovinkih); z že iz limuzine zna-





no ter pri najdražji različici z žlahtnim lesom oplemenitenno armaturno ploščo, ki je zdaj bogatejša še za tri dodatne merilnike, vsajane v sredinsko konzolo; z zadnjo klopjo, načelno oblikovano v dva ločena sedežna prostora, ampak še vedno dovolj naklonjeno tudi tretjemu potniku, na sredini; ter za audijem značilno temeljito obdelano ter v cellem mehko oblažinjeno notranjostjo.

Ugododna notranja dolžina (od pedala za plin do zadnjega naslonjala), ki znaša 1,89 metra omogoča tudi dovolj prostora za noge, najsi bo na prednjih sedežih ali na zadnji klopi. K udobju pa prispevajo še: po višini nastavljiv voznikov sedež (ki omogoča v isti sapi tudi voznikovo dobro sedenje »po meri«) ter vrata, ki so široka in se tudi na široko odpirajo, pa je dostop k zadnji klopi in mimo zganjenih prednjih sedežev prostorsko dovolj radodaren.

Zgornji prijemališči prednjih varnostnih pasov ponujata pet nastavitvenih točk, notranjost pa je v serijski izvedbi odeta v flanelasto tkanino, za doplačilo pa v usnje ali v velur. K serijski opremlitvi sodijo še: servo-ojačevalnik volana, prednji in zadnja meglenka, profilasti bočni obrobi, električno vodeni ter ogrevani zunanji ogledali, radiokastnik s šestimi zvočniki, antena z ojačevalnikom na strehi in gretje, speljano tudi k zadnji klopi.

Audi coupe je na voljo v treh različicah, toda vselej s petvaljnim motorjem v nosu. Osnovna ponudba pomeni za znani 2,3-litrski motor s 100 kW oziroma 136 KM ter s pogonom na samo prednji kolesi; druga možnost je enak motor v različici quattro (stalni pogon na vsa štiri kolesa); tretja možnost pa je prav tako 2,3-litrski petvaljnik v kombinaciji s stalnim štirikolesnim pogonom, le da se motor, ki so ga presadili iz audija 90 quattro 20 V, ponaša s po štiri ventili za vsak valj ter z največjo močjo 125 kW oziroma 170 KM. Vsi trije motorji so serijsko opremljeni z uravnanimi katalizatorji izpušnih plinov, torej zahtevajo neosvinčeni bencin.

Zasnova quattro pomeni v obeh primerih drugo, torej najmodernejšo generacijo te





ga stalnega štirikolesnega pogona: s samozapornim diferencialom torsen, z načelno razdelitvijo motorne moči na obe premi v razmerju 50:50, s sproti in okoliščinam primer-

nim prilagajanjem te razdelitve od razmerja 75:25 do razmerja 25:75.

Dobrim pogonskim zmogljivostim in športnim željam so prilagodili tudi podvozje: ka-

roserija je za 15 milimetrov bliže tlem kot pri limuzini, trše vzmetenje, stabilizatorja ter plinski blažilniki pa so naravnani na še udobno, a kljub temu prepričljivo športno vož-

njo; tudi na račun modificirane zadnje preme s kolotekom 1,437 metra. Nagibanje karoserije je pri kupeju opazno manjše kot pri limuzini, bistvenih razlik v legi vozil pa, ni, saj sta zasnovi podvozij kljub vsemu skoraj povsem enaki. Pri kupeju so ugoden količnik zračnega upora (Cw-0,32) dosegli tudi s pomočjo aerodinamični naklonjenih lahkih, šest-colskih platišč, ki so pri vseh treh različicah obute v gume 205/60 VR 15.

Ob samo prednjem pogonu je dvokrožni zavorni sistem diagonalno razdvojen, pri obeh quattrih pa sta kroga ločena med prednji in zadnji kolesi. Zavore so vsakič štirikrat kolutne, spredaj posebej hlajene, servoočajane in opremljene z omejevalnikom moči na zadnji kolesi; če je kupe quattro, je dodatek ABS vštet k osnovni ceni.

Med doplačila pa sodijo: varnostni sistem procon-ten, električno pomična streha, električno vodeni okni v vratih, osrednja ključavnica, tempomat, klimatska naprava, potovalni računalnik, testna plošča, športni sedeži in zadnji ležalnik.

Audi coupe je – upošteva vse tri različice hkrati – uspešna mešanica družinskega, športnega in hkrati ekskluzivnega avtomobila. Družinskega – zaradi prostornosti; športnega – zaradi zmogljivosti in ekskluzivnega – zaradi videza, opreme in natančne izdelave.

In tako je s tem kupejem ponudba najmanjših audijev zelo spretno zaokrožena.

MARTIN ČESENJ

Tehnični podatki

Audi	coupe 2,3 E	coupe quattro	coupe quattro 20 V
motor (zasnova)	5-valjni, vrstni	5-valjni, vrstni	5-valjni, vrstni
vertina in gib (mm)	82,5×86,4	82,5×86,4	82,5×86,4
gibna prostornina (kubiki)	2309	2309	2309
kompresija	10,0:1	10,0:1	10,3:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	100/136 pri 5700	100/136 pri 5700	125/170 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	190 pri 4500	190 pri 4500	220 pri 4500
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zobati jermen)	1, v glavi (zobati jermen)	2, v glavi (zobati jermen)
število ventilov za valj	2	2	4
polnjenje z gorivom, vžig	mehansko-elektron. vbrizgavanje, elektron. vžig, uravnnavani katalizator		elektron. vbrizg. in vžig, uravnnavani katalizator
hlajenje	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5, prednji pogon	5, stalni pogon na vsa štiri kolesa	
prednja prema	vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator		
zadnja prema	vzvojna prema, Panhardov drog, vijajčne vzmeti	vzmetni nogi, prečna vodila	
zavore spredaj	dvokrožne, kolutne (hlajene), servo ABS		
zavore zadaj	dvokrožne, kolutne servo, ABS, omejeval. moči		
volan	zobata letev, servo		
platišča	6J×15	6J×15	6J×15
gume	205/60 VR 15	205/60 VR 15	215/60 VR 15
teža praznega vozila (kg)	1170	1280	1320
dovoljena skupna teža (kg)	1630	1740	1780
medosna razdalja (m)	2,556	2,549	2,549
dolžina×širina×višina (m)	4,366×1,716×1,368 (quattro : 1,365)		
prtijažnik (litri)	300/960	247/927	
posoda za gorivo (litri)	70	70	70
največja hitrost (km/h)	206	206	220
pospešek 0–100 km/h (s)	9,2	9,2	8,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,3/8,3/11,8	6,7/8,8/12,6	7,6/9,2/13,7
vrsta goriva	neosvinčeni super bencin		