

DOSKOK

...in ujel je vlak. Najmlajši in najmanj opazen iz ugledne družine audijev 80 je tudi zraven. Ni smetana na jagodi, to je namreč RS 2, ima pa predznak, ki deluje kot magnet: najnižjo ceno.



V opremo audija 80 1.6, ki se trenutno dobi na našem trgu, spadajo servovolan, osrednja ključavnica, ABS, po tretjini deljiva zadnja klop, nastavev prednjih sedežev po višini ter od znotraj ročno nastavljivi zunanji ogledali. Na zastopstvu so nam povedali, da je to "deželna" in ne serijska oprema (upamo, da ne gre za manj posrečen prevod kake nemške besede). Oprema testnega audija 80 je bila torej zadovoljiva, saj se ni treba odpovedati nobeni stvari, ki bi bistveno zmanjšala varnost vožnje. Manjkajo le zračni blazini in proconten.

V primeru, da nikakor ne

Armaturni plošči ni kaj očitati (nima namreč dodatnih merilnikov v sredinski konzoli)

Normalno rezervno kolo v povprečno velikem in dobro obdelanem prtljajniku

morete brez električnega dviga šip, si jih seveda, poleg ducata drugih stvari, lahko naročite za doplačilo. Ali pa si zamislite, da se po nesreči znajdete z vozilom v plitvejšem jezercu. Tam boste šipo zagotovo prej odprli s klasič-



nim mehanizmom kot pa s pomočjo elektrike.

Bistvo tega avtomobila je nedvomno motor. S svojo prostornino 1,6 litra se postavlja po robu davkarijam po vsej Evropi, cenovno pa hoče biti z njim avto bolj

dostopen kupcem z nekaj manjšo kupno močjo.

Poznavalca in ljubitelja koncerna, od koder prihaja audi, pa ta motor po prostornini spominja na "izhodiščni" motor oziroma vsaj na blok motorja 827, ki je pred približno dvajsetimi leti zmožel, glede na enojni ali dvojni uplinjač, 75 ali 85 KM, ob vbrizgu goriva pa 110 KM. Kasneje so mu povečali prostornino na 1,8 in na 2,0 litra, pred slabimi desetimi leti pa so ga začeli po želji serijsko opremljati s 16-ventilskimi glavami, ki so jih zasnovali in razvili v delavnici Öttinger (ta je pred kratkim zaprla vrata).



Ob dveh ventilih na valj zmore ta prečno nameščeni štirivaljnik 74 kW (100 KM). Litrska moč 46,4 kW (62,6 KM) sicer ne govori "o navitosti" stroja, je pa cena te moči, predvsem tudi zaradi menjalnika, razmeroma visokih 6000 vrtljajev v minuti, ki jih dosega.

Največji navor 130 Nm doseže pri 3200 vrtljajih, kar pa ob veselju do vrtljajev ni pretirana številka. Motor premore tudi večtočkovni vbrizg goriva, ki ga tekmeč iz lastne hiše, dvolitrski štirivaljnik z močjo 66 kW (90 KM), nima. Dodan mu je tudi nekoliko daljše izračunan menjalnik, ki na ta način pomaga mo-

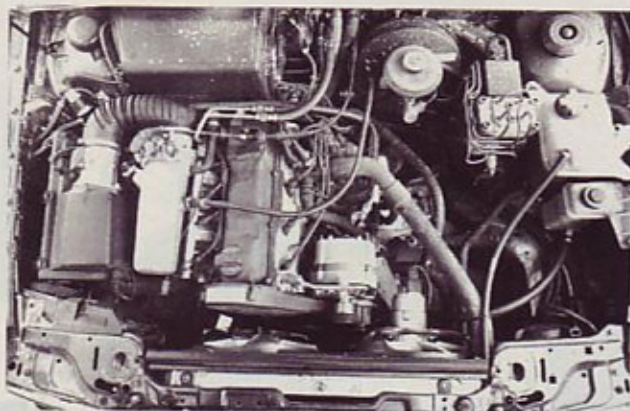
torju pri delu s spoštljivimi 1230 kilogrami teže vozila. V primeru, da je vozilo srednje ali polno obremenjeno, pa lahko računate pri tem motorju le na zelo povprečne zmogljivosti.

Zaradi zvoka, ki ga oddaja motor pri srednjih vrtljajih, se včasih zazdi, kot da bi vsak valj imel več kot dva ventila, pri visokih vrtljajih pa postane nekoliko preglasen, glede na uglašenost audija 80. Po hrupu je pravo nasprotje motorju 2.6 E. Hladen rad vžiga, odlikuje ga dokaj miren tek, ob zagonu toplejšega motorja pa zahteva nekaj potrpljenja. Po tovarniških podatkih o zmogljivostih pri pospeških in končni hitrosti prekaša prej omenjeni dvolitrski štirikavni, ni pa tako pri prožnosti. Veselje do vrt-

Bistvo tega avtomobila je nedvomno motor

enja pomeni pri tem motorju tudi veselje do nekoliko pretirane porabe goriva v visokih vrtljajih. Ta lahko na ta način zraste tudi čez 12 litrov na 100 km. Rdeče polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6400, prekinjevalnik pa se vklopi pri 6700. Ob iskanju ustreznega kompromisa med zadovoljivimi časovnimi povprečji vožnje in porabo goriva pa se brez težav pride tudi do dovolj ugodnih števil. Varčnejš pa ta audi vseeno ni.

Prestavna ročica, ki je bila pri testnem avtomobilu elegantno odeta v usnje, vas bo navduševala s svojo natančnostjo. Stikala na armaturni plošči in v obvolanski ročici so prav tam, kjer jih pričakujete, merilniki so pregledni, dobro zasenčeni in ponoči ustrezno osvetljeni. Volan s štirimi prečkami spada med lepše, predvsem pa je, kar je bistveno, ustrezno debel in pravilno nameščen (ni nastavljen po višini). Zelo priročen je tudi mehanizem za nastavljanje zunanjih ogledal, saj se ga v hipu privadite, pa še bolj munden je videti kot ročica, ki štrli v notranjost.



Zelo zaposlen 1,6-litrski motor v nosu vozila

Svojevrsten ročni mehanizem za nastavljanje vzvratnih ogledal v vratih zagotavlja natančno nastavljanje



Sedeži v tem audiju so primerno trdi, premorejo zadovoljiv pomik in namestitvev, prilagojeno vsem vrstam voznikov, voznik pa je navdušen tudi nad zelo kakovostno oporo za levo nogo.

Podvozje tega audija ponuja glede na motorne zmogljivosti precej rezerv, tako da je vožnja v vseh po-

gledih zanesljiva in varna. To odlično podvozje daje prepričljivo stabilnost audija 80, s tem, zaradi tega pa se ne odpovedujete udobnosti vožnje. Pri ostreje voženih krajših in daljših ovinkih zahteva ta audi le nekoliko dodajanja volana, za odnašanje zadka pa se je treba včasih prav potruditi. Če vas

to seveda zabava. Pri tem je vseeno, ali je vozilo obremenjeno ali ne.

Dober vtis o vodljivosti tega vozila dopolnjujejo tudi natančen servovoln in zavore. Te so štirikrat kolutne, spredaj prisilno hlajene, v kombinaciji z zadnjo generacijo Boschevega ABS pa zaokrožujejo dober vtis, ki ga zapusti ta audi. Vozilo odlikuje tudi izredno natančna in kakovostna izdelava, ki se lahko meri z "zvezdami", pri tem pa ne upoštevam levega brisalnika, ki je ob svojem delovanju zadrževal v tesnilo šipe. Je bil pač malomarno naravnat.

Audi 80 je odlično vozilo; ali vam je všeč z 1,6-litrskim motorjem - kot na našem testu - ali ne, se morate odločiti sami. Če se boste odločili drugače, boste v bencinski smeri doplačali 9,8 odstotka več za dvolitrski motor z večtočkovnim vbrizgom goriva in 85 kW (s 66 kW pri nas ni na voljo v limuzinski različici) ali pa, če želite zelo varčevati, 12,7 odstotka več za motor TDI.

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81 x 77,4 mm - gibna prostornina 1595 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 74 kW (100 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,5 m/s - specifična moč 46,4 kW (62,6 KM)/liter - največji navor 130 Nm pri 3200/min - ročni gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - večtočkovno elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motoric) - vodno hlajenje 6,5 litra - motorno olje 3 litre - akumulator 40 Ah - alternator 70 A - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,778; II. 2,176; III. 1,429; IV. 1,029; V. 0,789; vzvratna 3,444; diferencial 4,875; - platišča: 6x15 - gume: 195/65 R15 (michelin MX1) - katalni obseg 1,924 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 30,2 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltega (vzvojnja) prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolturne na vsa štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska točna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 3,1 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4482 mm - širina 1695 mm - višina 1406 mm - medosna razdalja 2612 mm - kolatek spredaj 1448 mm, zadaj 1471 mm - rajdni krog 11,2 m - Cx=0,33 - notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1700 mm - širina (kolotal) spredaj 1370 mm, zadaj 1360 mm - višina nad sedežem spredaj 895-940 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 1110-910 mm, zadnja klopa 830-620 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljajnik (normno) 430/712 l - posoda za gorivo 66 l

Teža: prazno vozilo 1230 kg - dovoljena skupna teža 1690 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1450 kg, brez zavore 640 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,4 s - poraba goriva (ECE): 6,7/8,5/10,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

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

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,5 s
0 - 80 km/h	9,0 s
0 - 100 km/h	13,3 s
0 - 120 km/h	19,7 s
0 - 140 km/h	28,5 s
1000 m z mesta	34,9 s (148 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	36,1 s (149 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	42,0 s (134 km/h)

Zavorna pot:

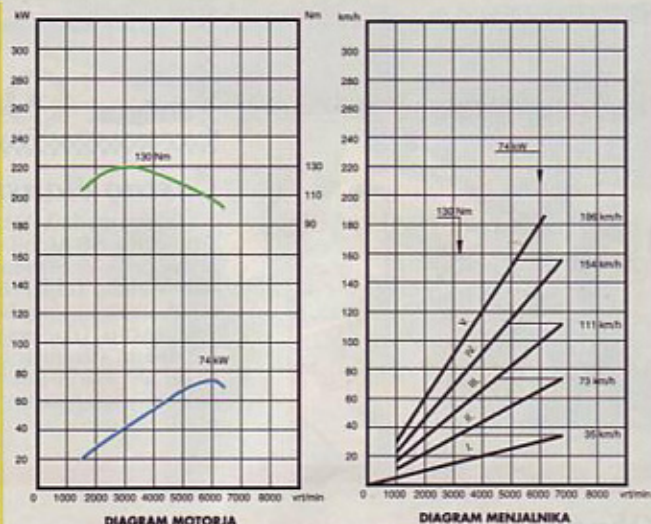
od 150 km/h	92,6 m
od 100 km/h	40,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	39,6 km/h
60	59,0 km/h
80	78,7 km/h
100	99,1 km/h
120	119,0 km/h
140	137,3 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
11,2 l na 100 km



Hvalimo

- končna obdelava
- lega na cesti
- menjalnik
- zavore
- sedeži
- udobje vožnje

Grajam

- poraba goriva
- prožnost
- slabe vozne lastnosti pri obremenjenem vozilu
- relativno visoka cena

Cena DEM 38.378
(Porsche Inter Auto d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Audi 80 je kakovostno izdelano vozilo, ki ga čas še ni uspel povoziti. Motorna različica 1.6 ponuja še določene cenovne prednosti; zaradi teh se morate odreči visokim motornim zmogljivostim in zadovoljiti z nekaj manj opreme, ostane pa vam še zmeraj zelo dober avto.