



Audi 80 1,8 E

## Možnost št. 4

Vbrizganje goriva za 112 KM

Na mizi pred gospodom Waltherjem, Audijevim šefom za testna vozila, se šopirita dva računalnika. A smo morali zadnjič, namesto dogovorjenega audija quattru prevzeti manj ugleden in le dvokolesno gnani audi 80 1,8 E. Elektronski možgani v ličnih škafah pomote še opazili niso, ročni zapiski v scefiranem bloku pa je niso mogli zatajiti. Dokazek več za trditev, da tudi ob napredku s pomočjo tehnike brez papirja in čisto navadnega svinčnika v roki ne gre!

Ker je audi 80 še zelo svež in med kupci zavidljivo iskan avtomobil, napake pri izboru testne različice sploh ne bi omenjali – če ne bi 1,8-litrski primerki testirali le nekaj tednov prej. Povsem enaka pa preskušana avtomobila seveda nista bila. V letošnji 1. številki revije smo pisali o različici 1,8 S, kar pomeni dvojni padotočni uplinjač ob motorju ter največjo moč 65 kW (88 KM) pri 5200 vrtljajih v minuti,

upoštevaje tudi neuravnavan katalizator v izpušnem sistemu.

Tokrat pa je govora o različici z enako velikim motorjem, a z mehanskim vbrizgavanjem goriva vanj. Razen tega je bil testni avtomobil brez katalizatorske tehnike, torej namenjen uporabi osvinčenega bencina super.

Drugih, očitnejših razlik pa med posamičnimi audiji 80 ni. Za vse velja, da so zanje »posneli« prikupno, predvsem pa zelo aerodinamično karoserijo zdaj že zdavnaj muzejskega avtomobila NSU Ro 80, seveda po obliki močno prilagojeno sodobnemu času, a kljub temu s potezami, ki ne morejo povsem prikriti tega znamenitega, čeprav v njegovi dobi slabo upoštevanega avtomobila.

Audi 80 je ne glede na motor v nosu in ne glede na pogonsko zasnovu (s prednjim ali s štirikolesnim pogonom) ena od ta hip najpriljubnejših limuzin srednjega razreda. Kupce navdušuje s solidnostjo, z obliko, ki bo znala kljubovati času, s štirimi vrati, z zavidljivo izdatno notranjo dolžino in, v zvezi s tem, z odličnim prostorskim počutjem za štiri ali pet ljudi. Nekaj že od prej znanih, modernih audijskih lastnosti je podedoval tudi ta avtomobil: na primer velika, sicer zatemnjena, a še vedno močno notranjost ogrevajoča stekla; pa davek na priseženo aerodinamiko, ki ga potniki plačujejo z mokrimi komolci, če le za hip in v dežju odprejo okna ali vrata (streha je namreč neobrobljena pa voda teče z nje); pa malce slabšo vidljivost nazaj – ne le zaradi kli-

naste oblike in s tem privzdignjenega zadka, tudi zaradi hitro umazanih bočnih šip, skozi katera je potem težko videti v zunanja ogledala; pa mehko obešena motor in menjalnik, ki od voznika zahtevata, da se posebej privadi opletajoče, čeprav zaradi tega prav nič





manj natančne prestavne ročice. In tako dalje.

Ker je novi audi 80 (premera: september 1986) krajši od svojega predhodnika, ima pa v isti sapi večjo medosno razdaljo in širša koloteka, in ker so vsem različicam po vrsti namenili nove, krajše menjalnice, je razporeditev teže znotraj vozila ugodnejša. Motor ne štrli več tako zelo daleč v nos, je pa še zmeraj vzdolžno nameščen, tako da svojega kilogramskega deleža, ko gre za siljenje avtomobilskega nosu naravnost iz ovinka, ne more povsem zatajiti.

Nove mere med kolesi so novemu audiju zapisali predvsem na račun razkošnih pomikov pri prednjih sedežih in zaresnega razkošja (posebej v tem avtomobilskem razredu) ko gre za prostor na zadnji klopi. Optično malce bolj utesnjen je prtljažnik, pa ne zaradi majhne litraže v celem, ampak zaradi malce nepravilne oblike njegovih sten in »vsiljenega« rezervnega kolesa ob levo stran, če se voznik odreče tovarniško vstavljenemu zasilnemu rezervnemu kolesu v dnu prtljažnika. Ampak enako temeljit kot cel avtomobil je tudi njegov zadnji del, pri čemer imam v mislih trapezasto dvizen prtljažni pokrov in obdelavo prtljažnika, tako kot avtomobila v celoti.

Temeljnost so temu avtu všili pod kožo. Na primer v koptitu. Voznikov sedež je mogoče nastaviti tudi po višini, volanski obroč je že sam po sebi



spretno nameščen, pravšnje pa so tudi razdalje med njim, pedali in prestavno ročico. Armaturna plošča, pa tudi njeno nadaljevanje pred desnega sovoznika, je oblikovana v zavihhek, ki zaleže proti sončnim žarkom na spodnje dele telesa, s tem pa je tudi temeljito zasenčena, kar prispeva k dobri preglednosti. Pred voznikom so merilniki motornih vrtljajev, hitrosti vozila (z dvema števcema), temperature hladilne tekočine in goriva, celotno voznikovo okolje, všteti spretna stilistična spoja med prednjim delom potniškega prostora in prednjimi vrati, pa zbuja občutek sedenja v dosti dražjem in uglednejšem avtu kot hoče biti audi 80. Zamotano opravilo je pravzaprav le nastavljanje zunanjih ogledal

– s pomočjo nenatačnih vrtljivih gumbov na vratih. In splošno voznikovo počutje utegnejo zmotiti le še tresljaji na volanskem obroču, kamor se preselijo s koles na kratko zgubanih tleh.

Motor v nosu je torej že znani Volkswagnov, oziroma Audijev štirivaljni agregat z lahko glavo ter odmično gredjo v njej, pa z zobatim jermenom i mehanskim vbrizgavanjem goriva – ko gre za različico 1,8 E. Poleg elektronskega vžiga se odlikuje tudi s prilagojevalnikom dotoka goriva ob odvzetem plinu. Kombinacija ugodnega motornega navora in prestav v menjalniku jamči za varčnost, če hoče biti voznik zmeren, zahteva pa nekaj več vrtljajev (rdeče prepo-

vedano območje na merilniku se začne pri številki 6400) ko gre za ostre, na primer prehitelvalne pospeške. Eno z drugim: audi 80 1,8 E je visoko kultiviran avtomobil, če je takšen tudi voznik v njem, zna pa biti tudi dirkaško oster, če je voznik bolj robatega značaja.

Med našimi meritvami smo ga gnali s polno sapo, torej do vrha še dovoljenih vrtljajev in pospeševali z mesta do hitrosti 80 km na uro v 6,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,4







sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,2 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 18,6 sekunde. Povprečje največjih doseženih hitrosti (glede na voziče in veter) je znašalo 197 kilometrov na uro, povprečna poraba celotne preskušnje pa 9,3 litra goriva za vsakih 100 prevoženih kilometrov. To je manj kot smo izmerili pri različici 1,8 S, vendar velja upoštevati, da smo prvi audi 80 preskušali sredi zelo mrzle zime, čeprav smo »testne« slike zanj takrat posneli na sončni morski obali.

Smo pa tudi tokrat prepričljivo ugotovili: da je nagibanje vozila med zelo ostrim vijuganjem samo optična prevara, ki ne vpliva na v celem dobro lego, dokler ovinek ni preoster ali prespolzek. V takšnih primerih mora voznik upoštevati prednji pogon in težo v nosu ter si pomagati z odličnim dodajanjem volana ali pa s spretnim odzemanjem plina, oziroma s kratkimi zaviranjem. Zavore pri 1,8 E so temeljitejše kot pri 1,8 S, saj so štirikrat kolturne in spredaj posebej



hlajene. Tako je zamera (od 1,8 S), da se prehitro pregrevajo, tokrat odpadla. Ostaja pa tista, da je temperaturni kazalec na armaturni plošči, večidel vožnje razmeroma visoko, velikokrat čez črto za 90 stopinj. A ni strahu: takšen, pravi jo v tovarni, je temperaturni režim tega, oziroma večine







## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtna in gib 81,0 86,4 mm – gibna prostornina 1781 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 82 kW (112 KM) pri 5800/min – največji navor 160 Nm pri 3400/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch KA-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 220 A – alternator 910 W – elektronski vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik,

prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,105; III. 1,300; IV. 0,943; V. 0,789; vzvratna 3,500; diferencial 4,111 – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 175/70 R 14 H (dunlop)

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzvojnja nihanja prema, vijajne vzmeti, Panhardov drog – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolutne, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z

zobato letvijo, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, servo

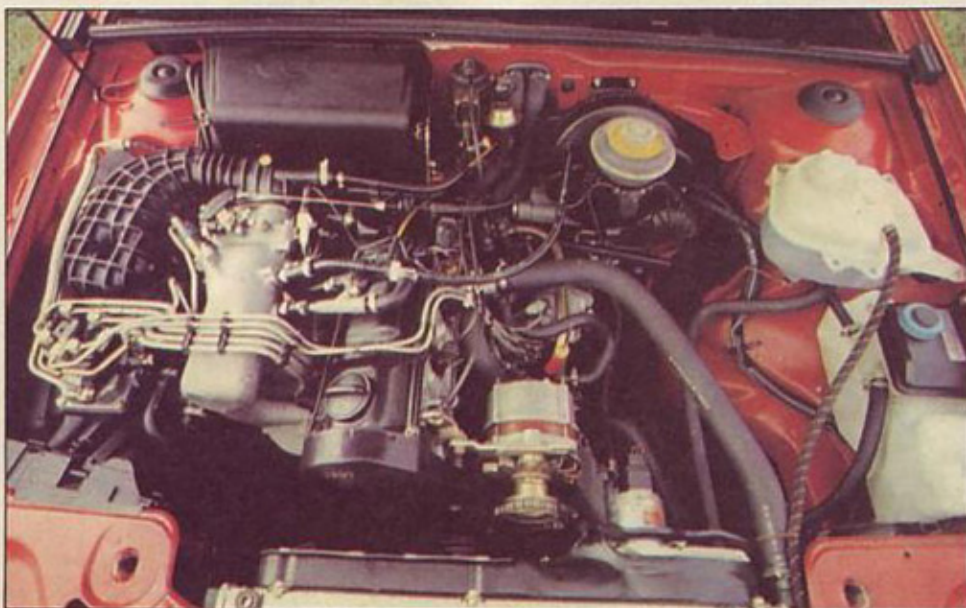
**Mere in teže:** dolžina 4,393 m – širina 1,695 m – višina 1,397 m – medosna razdalja 2,546 m – kolotek spredaj 1,411 m, zadaj 1,431 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 1050 kg – dovoljena skupna teža 1510 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 600 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtijažnik (normno) 401 liter – posodo za gorivo 68 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 194 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,6 s – poraba goriva (ECE): 5,4/6,9/10,5 litra bencina super na 100 km

Audijevih motorjev, pa se zavoljo tega ni vredno razburjati. Je vse v redu!

Seveda tudi tokrat omenim temeljito obuta 14-colska kolesa, natančen volan s servo-ojačevalno napravo in vse tiste dodatke, ki so za vožnjo v različnih okoliščinah nujni ter pri audiju 80 zelo temeljiti: na primer brisalnice in žaromete.

**Audi 80 1,8 E je – upošteva motorne moči in pogone ter gledano od spodaj navgor v celotni paleti te Audijeve vrste – možnost številka 4. Vbrizgavanje goriva mu zagotavlja dovolj prepričljive moči in končne zmogljivosti, zasnova sama po sebi, skupaj s celotno temeljitostjo, pa veliko privlačnost med tekmeči tega avtomobilskega razreda. Ampak kot rečeno: če ravno takšen komu ni všeč, ima ob enakih karoserijah še natanko trinajst ostalih možnosti. Samo izbrati je potrebno znati.**



MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL