

Test

AUDI 80 2.0 16V

Se spominjate prvega audija 80 iz sedemdesetih let? Tako soroden je bil passatu, da je imel celo povsem enaka vrata! Komaj kaj večji ali, bolje rečeno, daljši od stoenke je bil! Osnovni motor je bil 1,3-litrski z največjo močjo 55 KM, vrh motorne ponudbe pa je bil 1,6-litrski motor s 110 KM! Neverjetna moč.

Notranjost: samosvoja, a Audijeva!



ZLATA S



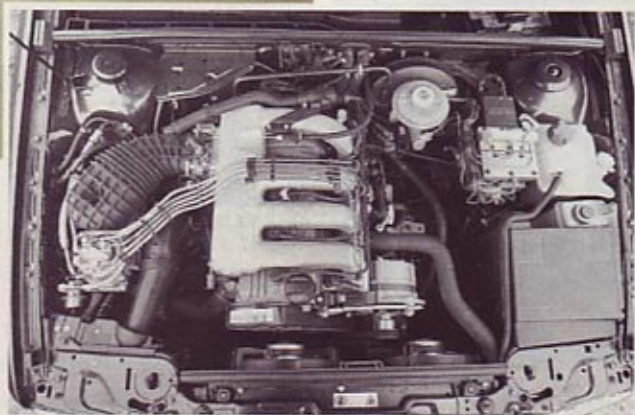
Kako pa je danes? Audi 80 je zrasel in odrasel. Skoraj trideset centimetrov je daljši in slabih štiristo kilogramov težji od svojega prednika; ponudba motorjev se od nedavnega, ko so jo spet razširili (navzdol!), začne tam, kjer se je nekoč končala: pri 1600 kubikih; in s volkswagni ga družijo le še štirivaljni motorji.

Štirivaljnik je bil tudi v testnem audiju. Tokrat gre za Volkswagnov motor z dvema litroma prostornine in šestnajstventilsko tehniko, ki poganja modela passat in corrado. Največja moč motorja je 101 kW (137 KM) pri 5800/min; to je največ, kar v audi 80 vgrajeni štirivaljniki trenutno zmorejo; in po moči stoji z ramo ob rami s še edinim petvaljnim, 2,3-litrskim motorjem. Če k seriji 80 štejemo tudi audi coupé ter S2, potem se testna osemdesetica po zmogljivostih uvršča približno v sredino ponudbe. Oznaka 16V na zadku torej v nasprotju z ustaljenim prepričanjem ne pomeni vrha, temveč sredino motornih zmogljivosti!

Veste, audi 80 s svojimi 1270 kilogrami ni športno lahek. Teža, moč motorja in menjalnik so zato med seboj usklajeni tako, da se da s tem audijem lagodno, pa tudi zmerno hitreje voziti. Vožnja v prvih treh prestavah je lahko tudi živahnejša, po zaslugi motorja, ki se z lahkoto zavrti do 7000 vrtljajev v minuti, ko elektronika prekine vžig. In čeprav motor doseže največji

Motor: razmeroma zmogljiv, Volkswagnov

REDINA





Odpiranje vrat: skoraj 90 stopinj, trde vzmeti



Napis: tokrat 16V ne obljublja dirkanja



Prtljažnik: povečljiv, a s prekratim pokrovom



Vidljivost: temeljita tudi po zaslugi (čistih) luči

navor 181 Nm šele pri razmeroma visokih 4500 vrtljajih, ga je povsem dovolj, da lahko večje hitrosti in hitrostna povprečja na avtomobilskih cestah nasploh dosežemo tudi v četrti in peti prestavi.

Potreba po priganjanju motorja za hitrejšo vožnjo prinaša dve slabosti. Pri višjih motornih vrtljajih je motorni trušč precej slišen tudi v potniški prostor, kar sicer ni v Audijevi navadi, in (testna) poraba bencina je s skoraj trinajstimi litri na 100 km razmeroma visoka. Ampak audi 80 je na voljo v toliko različicah, da med njimi brez težav najdemo tudi manj hrupno in varčnejšo. A nazadnje zna biti tudi tale audi, če seveda zmerno vozite, dovolj tih in varčen hkrati.

Da ima audi 80 zmogljivejše motorje, je jasno tudi med vožnjo. Vodenje skuša prepričati, da je le voznik tisti, ki vpliva na tirnico gibanja avtomobila, in da ni nobenega

Audi 80 s svojimi 1270 kilogrami ni športno lahek.

zunanjega dejavnika, ki bi smer lahko spremenil. Volan je skoraj dirkaško neposreden in podvozje je za ljubitelje francoskih avtomobilov pretrdo. Toda v ovinku se avtomobil ne nagiba in ubogljivo ohranja smer v krajših ali daljših, v ostrih ali blagih ovinkih. Čeprav motor žene prednji kolesi, se le redko pokaže potreba po dodajanju volana v ovinku, zadek pa odnese le v primeru, ko blokirate zadnji kolesi z ročno zavoro. Taka, skoraj nevtralna lega pa temperamentnejšega voznika nehoti sili k hitrejši vožnji, pri tem pa si voznik, prav tako nehoti, zaželi še močnejši motor.

Audi 80 pa tudi s Volkswagnovim motorjem ostaja

le audi z vseh treh perspektiv. Prvič: s povsem samosvojo, kompaktno obliko, kjer zstopajo visoki boki (ali nizke šipe ali pa kar oboje?), lahka platišča audijevske oblike in koleasa velikega premera nasploh, zmerno zaobljene karoserijske linije in štirje krogi v vrsti, od daleč vidni na nosu in nekoliko manjši na zadku. Drugič: z audiju lastno notranjostjo, pa naj bo to nerodno nameščeno stikalo za luči, le ena (in še ta preslabotna) luč za osvetlitev notranjosti, povsem iz vidnega polja nameščeni trije merilniki (temperatura in tlak olja, električna napetost), visoko nameščen, v usnje oblečen volanski obroč ali pa (predvsem dolžinsko) prostorna notranjost, dve zračni blazini, pregledna armaturna plošča z uporabnim potovalnim računalnikom, odlični (tudi šeststopenjsko ogrevani) sedeži ter šolsko natančen menjalnik. In tretjič: z natančno, kakovostno ter dosledno izdelavo in obdelavo karoserijskih spojev, oblažinega prostora in s posebno pozornostjo tudi do potniškega prostora.

Veste, Audi že dolgo ni več dvotaktni DKW; tudi ni ljudski volkswagen. Audi 80 je danes odrasla, kakovostna in prestižna limuzina srednjega razreda, ki si je podoba res zgradila s pomočjo Volkswagana, pa vendar je ta podoba povsem in samo njena. Evropska. Nemska!

Tekst: VINKO KERNC
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 82,5x92,5 mm - gibna prostornina 1984 kubikov - kompresija 10,8:1 - največja moč 101 kW (137 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,9 m/s - specifična moč 50,9 kW/liter (69,1 KM/liter) - največji navor 181 Nm pri 4500/min - ročajna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (bosch K-motronic) - vodno hlajenje 6,5 litrov - motorno olje 3 litre - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 90 A - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,105; III. 1,429; IV. 1,029; V. 0,838; vzvratno 3,500; diferencial 3,889 - platšča 7x1,5 - gume 195/65 R 15 H M+S (continental winter contact), kotalni obseg 1,99 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 36,6 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnimi okvirji - Cx = - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, prečne opore, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (notranje hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zabato levija, servo, varnostni sistem procar-ten, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4480 mm - širina 1695 mm - višina 1410 mm - medosna razdalja 2610 mm - kolotek spredaj 1450 mm, zadaj 1470 mm - rajčni krog 11,2 m - **notranje:** dolžina (od arma turne plošče do zadnjega naslonjala) 1630 mm - širina (kolokolj) spredaj 1370 mm, zadaj 1360 mm - višina (nad sedežem) spredaj 830-890 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 940-1150 mm, zadnja klopa 860-630 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 430/710 litrov - posoda za gorivo 66 litrov

Teže: prazno vozilo 1270 kg - dovoljena skupna teža 1730 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro kg, brez zavorę kg - dovoljena obtežba strehe kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 201 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,6 s - poraba goriva (ECE): 6,6/8,2/12,2 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

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

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,2 s
0 - 80 km/h	6,4 s
0 - 100 km/h	9,6 s
0 - 120 km/h	13,4 s
0 - 140 km/h	19,0 s
0 - 160 km/h	27,2 s

1000 m z mesta:
31,1 s (167 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	34,7 s (159 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	37,3 s (146 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	47,4 m
od 100 km/h	112,6 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec	na resnično
60	56,4 km/h
80	75,1 km/h
100	93,6 km/h
120	111,7 km/h

Poraba goriva

testno povprečje
12,6 litra/100 km

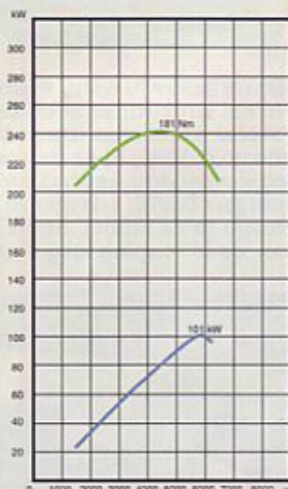


DIAGRAM MOTORJA

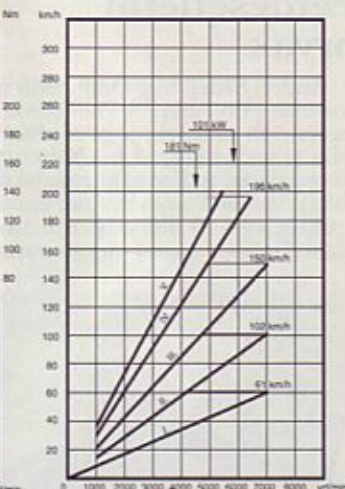


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- vodenje
- lega na cesti
- menjalnik
- počutje, oprema
- zavore

Grajamo

- namestitev treh merilnikov in stikala za luči
- visoko nameščen volanski obroč, nizek strop (sončna streha)
- pomanjkljiva osvetlitev notranjosti
- kratek pokrov prtljažnika
- trde vzmeti v vratih

Cena Zastopnik nima podatka!

Končna ocena

Audi 80 je še vedno ena najbolj kompaktnih in najbolj kakovostno izdelanih štirivratnih limuzin srednjega razreda. Oblikovno spada med bolj klasične izdelke, po vseh merilih varnosti, kakovosti in ergonomije pa prav v vrh avtomobilske industrije. Ljubiteljem štirih krogov v vrsti se tudi s tem, Volkswagnovim motorjem ne bo izneveril.