

Audi 80 GL smo vozili le nekaj tednov po prekušanju audija 80 L. Zato se branim zamere, če bom zapisal kaj o tistem, kar smo o mladih audijskih pisali že v letošnji 13. številki, pa tudi, če vsega ne bom ponovil, kar smo povedali že prej.

Ampak, ker je redakcijski kolega tedaj zatrdiril, da je audi 80 L francoska glasba, zaigrana na nemški način, naj brž pripisem, kar velja za 80 GL: ... s poskočnostjo italijanskega temperamenita. Petinosemdesetglavna čreda konj je prav tako lahkonina in iskriva, kot konjenica Wilhelma Tellia, kakrino si je nekoč zamislil Rossini. Seveda, če ji prisluhnešmo z malce več domišljije tehničke vajenega učesa.

Ce je gospod Leiding, vrhovni šef koncerna VW – Audi, NSU zadajo leta prijaznejši z ingolstatiskim inženirji, to ni zgolj slučaj. Saj so mu pridelali „avto leta 1972“, ki gre povrh vsega še zelo dobro v denar. Umno izdelavo so poskrbeli za poceni proizvodnjo, kar je prepotrebним dobičkom v veliko korist; kupcem so pa hkrati ponudili sodoben, ne pretirano drag avto, dovolj nevsišljiv, pa v tolikih različicah, da zadovolji široko paletu okusov.

Prijeten, udoben

Audi 80 GL, do nedavnega najmočnejši med malimi avtmi – na frankfurtskem salonu ga je preko-

Oprema: testni avto je imel po-mično kovinsko streho, ki sodi h kopici opreme za doplačilo

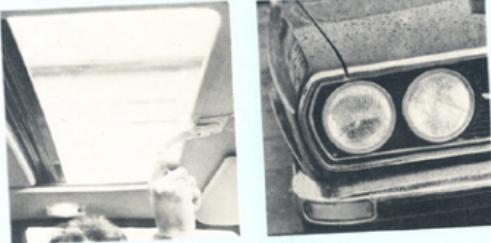
AUDI 80 GL

Vročekrvni in meščanski

Ko smo, testneža

že prvi dan preskušnje zapodili po vijugah goratega Vršiča, da bi v pičnih šestih urah videli Ljubljano, hribe, morje in spelj Ljubljano, je audi 80 GL odločno pokazal, kaj zmore:

je mestno oblečen pa vročekrvno nabrit.
Soglašam s tistimi, ki pravijo,
da je odličja dobil po pravici.



sil audi 80 GT s 1982 kubiki in 100 KM – je za oči prav takšen, kot 80 L s šibkejšim motorjem. Vgradili pa so mu dva para halogenskih žarometov in ga serijsko obuli v pasaste gume.

Zato naj spet povalim: umirjeno in privlačno obliko, radozoren, že kar bogat prostor za potnike in solidno končno obdelavo. Z njo so, pri vseh modelih 80 zapored, skregani le s prtičniki, k kaj jim gre graja na račun malomarnih tapet, nerodno nameščene rezervnega kolesa in slabo izkoriscenega prostora.

Strije potnikti se v audiju ne morejo pritoževati nad udobjem (zelo dobi sedeži, spredaj ležalniki, preproge in tapete), odlično zračenje, pregledni in priročni instrumenti so pa v veselje vozniku,

Računalniški sistem, ki so mu v tovarni poverili skrbki okrog dodatne opreme, ponuja kupcu cel spisek reči, ki si jih lahko zaželi – toda lo za doplačilo. Kljub temu pa bi si pr. 80 GL nekaj dodatkov zaželeli že v serijskem paketu: upornike za glavo, varnostne pasove, napravo za ogrevanje zadnje šipe, merilnik vrtljajev in morda jeklenje vložke v pas-stih gumah.

Varčen sprinter

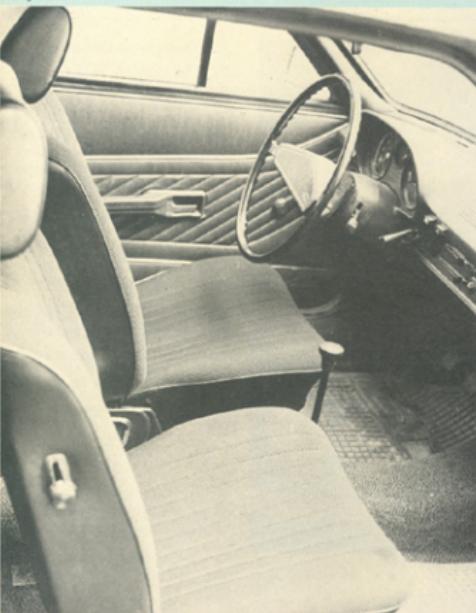
Značaj audija 80 GL je skrit pod prednjim pokrovom. Večji in močnejši motor je po sodobni

Ovojni žarometi: za razliko o šibkejših audijskih in za izdajo pomoč med nočno vožnjo



Motor: več kubikov, več konj, pa športne lastnosti

Notranjost: kljub manjšim zunanjim meram izdatnejša kot pri starejših audijsih 60



PRIMERJAJTE	audi 80 GL	audi 80 L	ford Mondeo 1600 XL	opel Ascona 16 S*	BMW 1600
gibra prostornina (kubiki)	1471	1297	1576	1506	1373
motor KM (DIN) pri vrt/min	95/5800	60/5000	72/5500	69/5200	85/5700
cena (devize + dinarji) 40 099.10 din	7250 DM + 37 708.20 din	6500 DM + —**	—**	7405 DM + 55 013.50 din	6000 DM + 55 015.90 din
približna vrednost v din (bez rep. in zdr. darška)	89 300.00 din	75 500.00 din	89 100.00 din	102 200.00 din	
največja hitrost (km/h)	160,0	147,0	148,0	160,1	165,0
porapeški 0—100 km/h	11,4	15,0	16,0	14,5	12,2

* meritva smo povzeli po zahodnemškej reviji »Auto Motor und Sport«

** zastopnik nima cene

konstrukciji enak motorjem v drugih, malih audijsih: odmična gred v glavi, ki jo tiho poganja zobatiči jermen, spredni ventili, petkrat vlezačeta glavna gred, ki jo kroti se osem protuteži, hladilni sistem s termostatom in električnim ventilatorjem in starinska avtomatika.

1471 kubikom gibne prostornine so dodali še soleoxov registrski uplinjač – in 85 KM (DIN), ki jih zmore motor pri 5800 vrtijah v minut, uvršča 80 GL med zivahne športne limuzime – ne po izgledu, temveč po brezhibnih in poskočnih ubogljivosti pedala za plin. Čeprav med meritvami motorja nismo siliči čez sporno mejo rdečega polja na merilniku vrtanjev (5800 vrt/min), se zlahka zavrti žež řevilko 7000, ne da bi pri tem pretirano zmerjal vozilka.

Čeprav dosega največji navoz 12,2 km/h leje pri 4000 vrtijah v minut, tega med vožnjo ni opaziti. Končno prozno vležejo tudi v nizkih območjih; zatoča moči za



gotavila vozniku suveren občutek v različnih cestnih prilikah.

Testni audi je pospeševal z mesta do 100 km na uro v 11,4 sekundah in drvel najhitrejši 169 km na uro. To so boljši rezultati od tistih, ki smo jih namerili v BMW 1602, kar postane posebej zanimivo, če primerjamo ceni obeh vozil (glej primerjalno tabelo). Kompresijsko razmerje 9,7 : 1 zavrhava super benzinc. Toda 80 GL je vseeno varčen avto: na testu je bil z 10,2 litra poprečne porabe na 100 km manj žezen od audija 80 L, ponaša se z enako majhno količino olja v motorju, z minimalno porabo olja in z dolgotrajnimi razmahi servisov in menjavami olja (na vsakih 15 000 km).

V menjalniku 80 GL so rahlo podališali četrto prestave, drugačen je tudi prenos v diferencialu. Tako sežejo vse štiri prestave (enako kot pri audi s 75 KM motorjem) više kot pri 80 L; sinhronizacija je odlična, prestava na ročica pa zelo enostavna.

Na ravnem varen, v ovinkih mojster

Audi 80 GL se izkaže v ovinkah, že kar zoprnih cestah, ki jih zmaguje z lehkotnostjo uglašenega podvozja. Voznik, ki drvi skozi ostre ovinke, mora volan dodajati, toda strah pred zahrbitnimi presenečenji je odveč. Ploskanje gre na račun negativnega polmera prednjih koles, še dovolj neposrednega in zelo lehkotnega volana ter odličnih dvokrožnih, diagonalno vezanih zavor.

Audi 80 GL ima za razliko od sibkijskih bratov servo zavorno napravo in omejevalnik zavorne moči — za mehko prijemanje in preprečevanje nevarnega blokiranja koles.

Ob podvozju pa še: dovolj mehko je, da služi udobju, pa vendar ne toliko, da bi se nad njim zmrdovali športniki. Audi se v ovinkah nagiba — a brez škode za hitro vožnjo.

Za nov audi 80 GL z dvojnimi vrati morate odšteti 7250 DM in 46 099,10 dinarjev, pa se repobrski in občinski davki. V celoti stane ta avto približno 13 500 dinarjev (vsa preračunano v dinarij) več kot audi 80 L. Pri tem ste z opremo približno na istem, pridobite pa močnejši in gibkejši motor. Tudi v podvozju ni razlik, kvalitetnejše so pa zavore. Potutje in udobje sta v obeh avtah enaka, toda komur je kaj da varčne vožnje, bo takoj pristel še dodatne stroške, vsaj za varnostne pasove in spornike za glavo. Torej: poleg drugih milijon dlapčila se bo obrestoval sistem, ki hlepri po močnem in živahnem motorju.

— v navidez pohtljivem, skoraj ikromnem avtu. Praznino v žepu si bo zapolnil pa s projektnim občutkom, ko ho pokali pod nos tudi bolj oglednim sportnim limuzinam. Svedca, če bomo ob vseh za uresničenih in tele napovedani hitrostnih omsegjav sploh še govorili o sportni vožnji.





TEHNIŠKI PODATKI

Motor:

stirvaljni, — štrittaktni — vrstni — nameščen pred prednjim prenom, nagnjen za 20° v desno — vrtimo v giba 7300 rev/min — gibkih prenosov: 1471 rev/min — kompresija 9,7 : 1 — največja moč 85 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih v minutah — literška moč 58 KM (DIN) na literi minuti — največja snov 12,3 kpm (DIN) pri 4000 vrtljajih v minutah — radična gred v 6 fazah — odmčna gred v 8 fazah — zgorajna gred v 10 fazah — sprednji ventil — registrski uplinjač solex 32 35 TDID s samodejnim čokom — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vložki filtračne sklopke s črtežom — obvezno uporabljati električni ventilator s termoelektrskim vključevanjem — svečina: žarnik W 225 T 2, beru 225 14 A, champion N 7 Y — akumulator 12 voltov, 45 amperskih ur — alternator 770 vatov

Prenos mehi:

motor spredu; pogonjava prednji kolens — enokolenna sunčna sklopka — vložki filtračne sklopke s črtežom — menjalnik — preostavača ročica med sedeži — zadnji razmerje 4,11 (0,37)

Kolesa:

plastična 4 12 J X 13 H 2-B, jeklenina prednja — gume 155 SR 13, prihisk spredu, in zadaj 1,7 atm

Vozilni sistem:

izvedba za 4-5 oseb — dvoja (ali trični) vrata — samonosna karoserija — posamično občlenjen prednji kolens, triciklična precna vodila, vzemne noge prečni stabilizator — zadaj toga prema, na vzdolnih vodilih, vzemne noge, Panhardov drog

Zavore:

čelninske (diagonala razdeljev, zavorni krogovi), sprednji kolens zavori bobinaste, zadno — omreževalnik, zavorni moč — mehanička ročna zavora na zadnjem kolens, ročica med sedeži

Volana:

zadnjem zavoru — prestava 20,2 : 1 — radijus krog 0,95 metra — maksimalna moč 9,3 metra (maks. pličenici) — 3 : 3 4 zavrtanja volana od ene do druge skrajne točke!

Oprema:

briskalnik z dvema hitrostima in odmerilnikom — električna naprava za pranje vetrovne stipe — ležajni sedeži — verzene luči za vzvratno vožnjo — vzvratno ogledalo dan-noč

Mere in teže:

dolžina 4,175 m — širina 1,600 m — višina 1362 m — razpon med vratoma 2,100 m — dolžina sprednjega vrtala, zadaj 1,335 m — razponjava rezalja 1,76 m — teža 0,142 t (obtežen) — prestostorna prtičljaka 520 litrov (uporabljena prestostorna 350 litrov) — teža praznega vozila 855 kg — ostetja 125 kg — dovoljena skupna teza 1280 kg — dovoljena obremenitev streha 20 kg — dovoljena teza priklopa (do 12 % vzpona) brez zavore 450 kg, z zavore 850 kg

Zdrževanje:

posode za gorivo 45 litrov — kateri (s filtrjem) 3,5 litra, rezervoar na 15.000 km — menjalnik — z diferencialom 2,0:1 — maksimalna hitrost 180 km/h — maksimalna podvzpona hladilni sistem (z greticami) 6,2 litra

Zmagljivosti:

leotrična hitrost v četrti prestavi pri 1000 vrtljajih na minutu 28,6 km/h — moč na tone preizvrga vozila (in vozniških 75 kg) 91,4 KM (DIN), teza na KM 100 km/h — moč na KM 100 km/h — dovoljena teza na KM 100 km/h — na KM 15 kg — pospešek z mestna do 100 km/h 12,4 sek (tovarna) — največja hitrost 179 km/h (tovarna) — norma poraba goriva po DIN: 8,6 l/100 km

1 — rož za dotok svežega in toplega zraka, 2 — stikalo žarometov in poslikanih luči, 4 — ročica utripalik, kratkih doljih žarometov, svetlobeno-signalna signala, stranski parkirni luči, 5 — merilnik hitrosti, števec kilometrov, 6 — merilnik vrtljajev, 7 — merilnik goriva in temperaturo hladilne takščine, signalne lučke utripalik, oljnega pritiska, dolgih žarometov in alternatorja, 8 — stikalo vžiga, klučujočnice volana, 9 — gumb za uravnavanje dotoka toplega zraka, 10 — stikalo naprave za ogrevanje zadnjih stiper, 11 — stikalo varnostnih utripalik, 12 — ročici za uravnavanje toplega in hladilnega zraka, 13 — vžigalnik, 14 — ročico briskalnika in naprave za pranje vetrovne stipe



NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevožil 8500 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo za gorivo.

Največja hitrost: 169,0 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritev)

Posebšči:

0—40 km na uro:	2,7 sek
0—60 km na uro:	4,6 sek
0—80 km na uro:	7,5 sek
0—100 km na uro:	11,4 sek
0—120 km na uro:	16,5 sek
0—140 km na uro:	27,6 sek

400 m brez zaleta: 16,5 sek (končna hitrost 120 km na uro)

1000 m brez zaleta: 33,2 sek (končna hitrost 147 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km/h v IV. prestavi: 36,8 sek (končna hitrost 147 km na uro)

Poraba goriva:

Po običajnih cestah: najmanj 8,0 litra super bencina na 100 km (zmersko, nikoli hitreje od 100 km na uro); največ 12,2 litra na 100 km (zelo ostra vožnja)

Naj avtomobilski cest: 9,2 litra na 100 km (poprečje 100 km na uro), oziroma 12,3 litra na 100 km (poprečje 150 km/h)

Po mestu: 8,5—11,1 litra na 100 km

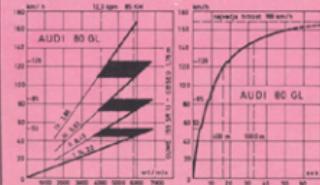
Poprečna poraba na testu: 10,2 litra na 100 km

Poraba olja: 0,1 l na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40 resnična hitrost	36 km/h
kazalec na 60, resnična hitrost	57 km/h
kazalec na 80 resnična hitrost	75 km/h
kazalec na 100 resnična hitrost	95 km/h
kazalec na 120 resnična hitrost	112 km/h
kazalec na 140 resnična hitrost	131 km/h

Med meritvami poseščkov smo se ravnali po oznakah na merilniku hitrosti. Motor smo prigajali do redčega polja, torej do 5800 vrtljajev v minutah. Ob teh vrtljajih so točka pretikanja pri resničnih hitrostih 50, 85 in 126 km na uro (ločimo na merilniku hitrosti približno: 57, 90 in 133 km na uro). Za občajno, tekočo vožnjo motorju ni treba več kot 5000 vrtljajev, zaloga rezervne moči je pa za skrajno silo. Prožnost v spodnjih območjih vozilnik Ishko spremno izkoristila v prid varčnosti, toda audi 80 GL tudi dolgo časa drui z največjo hitrostjo 169 km na uro (približno 6000 vrtljajev v minutah). Sodobno zasnovan motor si hvali prav toliko s poskočnostjo, kot s potprežljivostjo.



HVALIMO

Zelo dobra, varna lega na cesti

Sodoben, športno nabrit motor

Prostornost

Udobno vzmetenje, uglaseno podvozje

Natančen, lahketen volan

Dobra, zvočna izolacija

Redke menjave olja in servisni pregledi

Dobra, končna obdelava (ne velja za prtljažnik)

GRAJAMO

Malomarno obdelan, nefunkcionalen prtljažnik

Nerodno pritrjenja rezervna guma (maže prtljago)

Varnostni pasovi za doplačilo

Preozka vrata (velja za modele z dvojnimi vrati)

Cena: 7250 DM in 46 099,10 din

Osnova za rep, in obč. dakev: 63 368,30

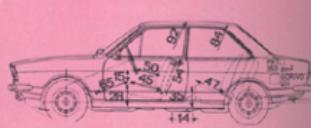
Zavarovanje: obvezno: 1113 din

kasko: brez franžice: 6995 din s franžico 4.000 din: 767 din

cestnina: 340 din

priljubljalec: AUDI NSU Auto Union AG, Ingolstadt, Zahodna Nemčija.

generalni zastopnik in prodajalec:
Autocommerce, Ljubljana, Trdinova 4.
Podružnice v republike sredističih.



NOTRANJE MERE (predni sedeži v zadnj. legi) v mm
širina pri komolicah sredje 137, zadaj 139; širina prednjega sedeža 50, zadnje klopi 28; notranja dolžina od armature ploče do zadnjega nastojanja 170; pomik prednjega sedeža 22; odprtine vrat /širina/ /širina/ 90/97; karistno prostornino prtljažnika (merjenko s kockami) 350 dm³