

Ko so pred dvema letoma predstavili na novo oblečene audije 80, so možje iz Ingolstadta razložili:

»Audi 80 ni BMW, da bi mu pristojala športno motna črna«, in so se v letih sliki odrekli različice 80 GTE.

Toda: 1,6-litrski motor z vbrzganjem goriva audiju pristaja in današnjemu času tudi. Torej so ta dober in zmogljiv štirivaljnik ovili z luksuzno karoserijo in ponudili kompromis: udobje limuzine s športnimi ambicijami. Takšen je torej audi 80 GLE.

Več udobja pomeni tudi možnost štirih vrat, ki prej, pri audiju 80 GTE, ni bila uresničljiva. Živahen motor v nosu pa jamči za športnost, ki ji je tovarna naklonjena že vrsto let, zadnje čase – z novim majhnim kupejem in z močnim 200 turbo – pa še posebej.

ZGORNJI SREDNJI RAZRED

Karoserijo nove –osemdesetletne– smo natanko opisali že v 20. številki letnika 1978, torej takoj po premiernih voznih. Kdor je prebral, že ve, da so audiji 80 v primerjavi s prejšnjim modelom zdaj daljši in širši, predvsem zaradi večje medosne razdalje in širših kolotokov. Torej karoserije ni bilo moč le »popravljati«, ampak so jo morali povsem na novo izračunati in izdelati. Pri tem so poskrbeli tudi za ugodnejšo aerodinamiko, kljub razmeroma oglatemu nosu vozila. In izšlo se je, da je audi 80 močno podoben večjemu audiju 100, in da ga v spodnji del srednjega avtomobilskega razreda vleče le še različica s precej šibkim 1,3-litrskim motorjem. Obenem so preuredili tudi notranjost, saj je začel zdaj več prostora za noge, pa tudi voznik in njegov desni sopotnik bi lahko zelo dobro sedela, če ne bi njihovi sedežev oblikovalca z »levo roko«. In tudi stikačom ob armaturni plošči, kamor so jih preselili od volanskega droga, da se zdaj premikajo krog vogalov, smo že enkrat očitali nepraktičnost. Slaba volja v zvezi z njimi še vedno velja!

Sedeva se je potrebno za lepše dela dve leti starega novica zahvaliti tudi stilistu Giorgetu Giugiaru iz Italije, ki je prispeval nekaj izkušenj in svetočnikov, pa je tako art v celoti prijeten in po obliki vabljiv. Enako spretno obdelana je armaturna plošča z merilnikom vrtljajev in z ekonometrom, ki se sproži odziva na podtlak v polnilni napravi in dá tako vsaj približno vedeti, ali je vožnja varčna ali ne.



Audi 80 GLE

Živahen prehitevalnik

Zaradi GL (oprema) in E (vbrzganje goriva) je ta avtomobil najdražji in najzmogljivejši audi 80 – Le z nakupom ne bo nič!

K serijski opremi audija 80 GLE sodijo poleg že običajnih naprav še obarvana stekla, halogenska žarometna, zunanje ogledalo z notranjim (ročnim) nastavljanjem, ura ter blago na sedežih, ki je barvno vsklajeno z ostalimi oblogami in z varnostnimi pasovi v avtu. Testni avtomobil je imel še bogate preproge, ročno pomikno streho, stereo-radio in vzglavničke tudi na zadnji klopi; jasno, za vse to je sicer potrebno doplačati.

Kljub premalo premišljenim prednjim sedežem voznik v tem avtomobilu dobro in sproščeno sedi, pa tudi s številnimi ročicami ob volanu se mu ni več potrebno

ubadati – kot včasih: prestavna ročica je lahkotna in ubogljiva ter ravno prav delač od rok. In obroč volana (s širokim sredinskim delom) je razmeroma velik, pač zato, da bi bil ob 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke lahkotnejši, a je v počasnih gneči še vedno okoren. Pohvaliti velja še brisalnice in napravo za zračenje in ogrevanje notranjosti, pa priločne predale, še posebej listega, ki je namejen samo servisni knjižici in ostalim avtomobilskim papirjem. Z merami radodarna so tudi vsa štiri vrata, pa prtljajnik, v katerem je rezervno kolo ob strani in je zato, pa tudi zaradi posode za go-

rivo, ki je za zadnjim naslonjalom, razmeroma kratek, a zelo globok. V njem je za približno 400 dm³ uporabno prostornine. Če ob tem upoštevamo, da so audi 80 gradili s pomočjo računalnikov in številnih preskusov, ni tvegano trditi, da je to varno zasnovan avtomobil. Močan motor pa k varnosti lahko še veliko prispeva.



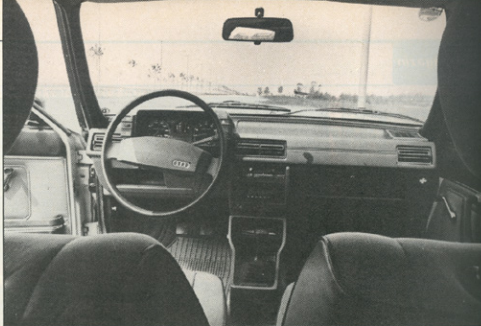


ODLOČEN, MALCE HRUPEN

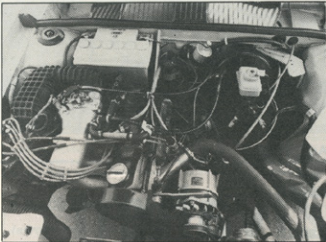
Audijev 1,6-litrski motor bi znal biti surovež, če ga ne bi ukrotili do te mere, da pristoja tudi limuzini, kakršna 80 GLE hoče biti. Sicer ga od GTE sem niso spreminjali in je prav tak kot v VW golfu GTI. Štirivajnik, ki je v audiju 80 nameščen po dolgem, pred prednjo premo, se brez sunkov odziva ukazom s pedala za plin, se pa tudi zelo rad zavrti. Opozorilo polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6500, toda tudi nadaljnjih 500 vrtljajev motor prenese brez upiranja. Seveda deluje pod takšnimi pogoji ekonomer z vsjo močjo pa tudi hrupa je za miroljubneže odločno odveč. Zmogliivosti, ki jih obeta tovarna, so približno točne, saj smo med našim preskusom izmerili največjo hitrost 181 km na uro in posešek z mesta do 100 km na uro v okroglih 11 sekundah. Oba rezultata sta za malenkost slabša kot nekaj pri audiju 80 GTE, toda računati morate dodatno težo novega vozila (na račun štirih vrat, bogatejše opreme in večje posode za gorivo). Ravno posoda za gorivo je prijetna plat tega vozila: z 68 litri bencina super se je moč pripeljati celo več kot 600 kilometrov daleč, kar je prijetno na dolgih potovanjih, pa tudi, če človek izračuna povprečno porabo. Namreč: Boschov K-jetrocnic je zadolžen za natančno (mehansko) doziranje goriva v valje in po porabi se audi 80 GLE lahko meri z mariskaterim manj zmogljivim osebnim avtomobilom. Med našim testom nismo nikoli presegle povprečja 14 litrov na 100 kilometrov, pa tudi nikoli ne pod 8 litrov na 100 kilometrov. Povprečje celotne preskušnje je dvojni vabiljivo: 10,8 litra na 100 kilometrov. Ob tem povemo, da s pedalom za plin in z vozilom naspih nismo bili niti malo nežni.

O voznih lastnostih tega audija ni nikakršnega dvoma: če si voznik zaželi, ga lahko ostro in odločno požene, pa tudi izmerjeni rezultati prožnosti v četrti prestavi so bili zadovoljivi (1000 m, 40 sekund). Seveda pa so prestavna razmerja in motor sam prilagojena pogostejšemu pretikanju, ki je športnim voznikom napisano na kožo. In kdor se znajde na avtomobilski cesti, bo prav tako zadovoljen: audi 80 GLE zmora dveleti s hitrostjo 180 kilometrov na uro tudi dalj časa, brez škode za motor.

Enako neproblematično je to vozilo, če gre za vjunganje po ostrih ovinkih. Razmeroma neposreden volan je takšni nalogi v cellem kos, seveda pa je potrebno predvideti malce spodnašanja nosu (zaradi teže v njem). Najprej zaleže zmerno dodajanje volana, če pa voznik nima občutka za pravnjo mero, ali če ga nenadoma izda strah pred hitrostjo in sunkovito zmanjša hitrost, bo spodenilo cel zadek. Takšnih reakcij so tisti, ki audije poznajo,



Notranjost audija 80 GLE je urejena, skrbno dodelana in naklonjena udobju



Vesele izpod prednjega pokrova: vjhrav, nezahteven in varčen motor z vzbizgavanjem goriva

že navajeni in tudi vedo, da se jih ni potrebno preveč bati. Toda: odkler so široke gume kos asfaltu, so dirkaške sposobnosti odveč in ker so pred dvema letoma vsem audijem 80 namenili tudi mehkejše in udobju bolj prilagojeno podvozje, celo stara mama dolgo časa ne bo povzdignila glasu, češ, kam pa dirviš, za vraga!

Audi 80 je pravcati družinski paket, njegova različica GLE pa je ob tem še prijeten kompromis med športno in udobno limuzino. To je dokaz več, da zaradi malce hitrosti ni treba seči po beemvajih in alfah, ampak da znajo tudi v ingolstadt marsikomu kvalitno ustreči. Nekaj malega sitnosti si drznem stresti le nad zavore, ki ravno pri največjih hitrostih svojim nalogam niso v celoti kos. Prvič sem to opazil na tuji avtomobilski cesti, kjer hitrostnih omejitev sploh ni, pa je bila mera na pedalu za plin zvrhano polna. Ki je bilo potrebno vozilo ustaviti, ni

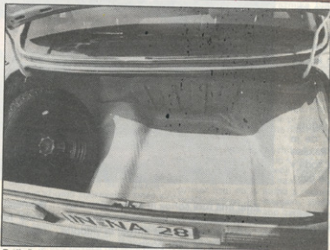




Šlo vse tako kot bi bilo treba. Že po nekaj sekundah se je zdelo, da so zavore pregrete in da so ustavljanju avtomobila kos le še v sunkih. Pri manjših hitrostih pa ta pomankljivost skorajda ni bila občutna.

Audi 80 GLE je za marsikatero ga kupca na svetu premalo ugoden avtomobil, saj je preveč konkurenjski, da bi se bilo z njim moč prestižno postavljati. Je pa, to morate vedeti, kot nalašč narejen za zdajšnje prometne razmere: dovolj majhen in okreten, dovolj živahen, da je po tej plati varen in dovolj natančno polnjen z gorivom, da ni pretirano razsipeen. Na jugoslovanskem trgu ima eno samo (težko razločljivo napako): preprosto ga ni moč kupiti! Zal

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL



Prijažnik: razmeroma kratek, toda dovolj globok in lično obdelan. Tudi dovolj velik!

Občutek višjega razreda kvartar le premalo skrbno zamljžena in prekratka prednja sedeža



Tehniški podatki

Motor: vrstni – štiritaljni – štiritaktni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtna in gib 79,5 x 80 mm – gibna prostornina 1588 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 81 kW (110 KM) pri 6100/min – največji navor 140 Nm (14 kpm) pri 5000/min – glavna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch K-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji koleci – enokolutna suha sklopka – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – platišča 5 J x 13 (jeklena, prešana) – gume 175/70 SR 13

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – prednji koleci na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, prečni stabilizator – zadaj toga prema, vzmetni nogi, Panhardov drog, vzdolžna vodila – dvokrojni zavorni sistem, spredaj kolturne, zadaj bobnaste zavore – omejevalnik moči zadaj – ročna zavora (mehanska) na zadnji koleci, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo

Mere in teže: dolžina 4,383 m – širina 1,682 m – višina 1,365 m – medosna razdalja 2,541 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,420 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 950 kg – dovoljena obtežba 460 kg – prijažnik 505 litrov (tovarna) – dovoljena teža priklolece brez zavore 510 kg, z zavoro 1100 kg – posoda za gorivo 88 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 182 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro; 10,2 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,6/12,3 litra na 100 km