



voziči smo

TRŽIŠTE IN FOTO - TOM PLETERSKI

# AUDI 80 GT

Škoda, da je vse več omejitvev



K športni sliki sodi poleg lujknjastega volana in velikega merilnika vrtljajev tudi konzola pod armaturno ploščo, ki pa iz tovarne pride bolj revna. Na njej jo le ura, pa le za doplačilo. — „GT“ pomeni tudi črn zadek in „spoilerja“ pod nosom.



„Veselite se vožnje je v novejši avtomobilistični zgodovini izum bavarskega BMW, ki si je pred desetimi leti moral rešavati življenje. Uporabna naloga se je takrat glasila: narediti navadno limuzino s športnimi lastnostmi in zmogljivostmi, ki so sicer bolj ali manj rezervirane samo izrazito športnim kupejem in kabrioletom. Nalogo so takrat inženirji opravili z odliko, rešili tovarno grozečega propada, drugim pa dali posnemanja vreden zgled.

Tovarna Audi je le 80 kilometrov daleč od BMW in „inkubacijska doba“ je bila kratka. Za leta 1966 je audi, model „super 90“, zastripal svoje privržence z 90 konji v stari karoseriji, ki je pred tem pripadala že dvotaktnemu DKW 102. Toda tudi podvozje in oprema sta takrat zamejala športno sliko in uspeh „super 90“ je bil s 50 000 primerki v petih letih razmeroma pičel.

Z audijem 80 je dobila tovarna veliko boljšega konja; z lahkotno, zašiljeno karoserijo in zelo dobrim podvozjem je veliko primernejši za športne injekcije.

Za popadljivost, ki jo obeta primerne samovlečen napis „GT“, na zadku sicer le malenkostno spremenjenega oblička, je bil potreben večji motor. 1471-kubični motor se je namreč s 85 KM v audiju 80 GL že napolnil blizu meje, ki je še primerna za civilno rabo. Le-ta se namreč otepa motorjev z kaj prida več kot 60 konjev v litru gibne prostornine. Tako je tovarna za tri milimetre povečala luknje v bloku in dobila za dobrih 100 kubikov večjo prostornino, ne da bi se lotila še ročične gredi in giba batov, ki je ostal nespremenjen. Sto kubikov samo po sebi seveda še ne prinese toliko prirastka moči, da bi se „GT“ lahko zanesljivo kosal z „GL“, ki je s 85 KM že kar krepak. Pomagala je že znana fizioterapija: odmična gred z večjimi koti odpiranja, bolj radodaren uplinjač in večji sesalni in izpušni kanali, za las večja kompresija in večji izpušni lonec. Več moči tudi toplotno bolj obremenjuje motor, zato je tovarna povečala hladilni sistem, v aluminijskem razrednem karterju pa je kak liter več olja.

Eno z drugim — 880 kilogramov težko kočijo vleče 100 konjev, 15 več kot v audiju 80 GL. Tako vsaj pravijo tovarniški podatki. Manj je razliko čutiti za volanom, ko gre za pospeške in največjo hitrost. Po glem občutku in po merilniku hitrosti sodeč je „GT“ komaj kaj bolj poskočen od „GL“, ki smo ga testirali lansko poletje. Za mal preskusno vožnjo ni bilo prave priložnosti, da bi z natančnimi meritvami potrdili prave vtise. Po drugi strani je pa „80 GT“ nenavadno prožnejši

„80 GL“. Čeprav za temu nismo očitali premajhne prožnosti. Sicer pa o tem pričajo tudi podatki o največjem navoru: medtem ko je pri „GL“ 12,3 kpm pri 4000 vrtljajih v minuti, ga „GT“ s 13,4 kpm pri enakem številu vrtljajev krepko prekaša, pa se krivulja navora je v zelo širokem območju skoraj ravna, in presega 13 kpm med 2600 in 5000 vrtljajih v minuti.

No, to za tiste, ki jih zanimajo krivulje, po domače pa takole: ko sem v četrti prestavi pri 40 km na uro do konca pohodil plin je motor že po nekaj trenutkih poskočil tako, kot bi ga pretaknil v tretjo. Motor prav nič ne silil h pogostemu pretikanju, kar je za športnika nenavadno.

Prožni motor je tovarni dovolil tudi podaljšanje tretje in četrte prestave. Pri 6750 vrtljajih v minuti, kolikor audiju 80 GT dovolj tovarna, v tretji prestavi merilnik hitrosti zleze na 140, kar je okoli 130 resničnih kilometrov na uro. Daljša četrta pa prihrani tudi nekaj goriva. O kakšnih številkah seveda po kratkem preskusu ne bomo govorili; navedemo le lahko, da sta tovarniška podatka o normni porabi za

tako tako njegovo sorodstvo odlično drži smer, na ovinkih pa je za avto s prednjim pogonom izjemno okreten.

Zboljšave že sicer dobre lege na cesti seveda niso čisto zastoj. V primerjavi s sorodstvom je vzmetenje nekoliko manj udobno, zlasti na kratkih grbah cestišča, širše gume pa voznik čuti tudi v volanu. Pri prav majhnih hitrostih in zlasti na parkirnih prostorih to lahko moti, med vožnjo pa ne. Voznik ima v rokah dober stik s cesto pa tudi občutek, da je pod pločevino nekaj več. Navsezadnje je audi 80 GT športna limuzina, kateri se poča, da je nekoliko bolj robata, pa naj se to pozna pri vzmeteh, volanu ali pa prijetnem rohnjenju motorja, ki je tudi nekoliko glasnejši in nemirnejši od svojega slabotnejšega sorodstva.

Slej ko prej je vožnja z audijem 80 GT, zlasti na ovinkastih cestah, v precejšnji meri lahko tudi zabava in ne le premikanje iz krova v kraj.

Na zunanjo najposkočnejši audi 80 kaže veselje s črnimi črtami na bokih, športno oblikovanimi platišči, črno barvanim zadkom in z malima zračnima stabilizatorje-

dotodni nosilnikom med sedeži. Na njem je namreč samo natančno kvadrana ura, ki za silo krasi prazna prostora, namenjena dodatnim instrumentom (npr. merilniku pritiska olja in voltmetru). Za zapolnitve teh praznih mest pa mora lastnik posebej seči v žep, tako kot seveda za radio, ki ima tudi prostor na nosilniku.

Ni kaj reči, krasen avto. Ima p smolo, da prihaja v bolj neorodnem trenutku. Pa, ne mislin govoriti o porabi goriva, ki ne more biti kaj prida večja od porabe ostalih audijev z oznako „80“. Audi 80 GT so naredili, še predno so v svetu zaradi nafne krize omejili hitrost celo na avtomobilskih cestah, da ne omenjamo, da vsaj ta čas bolj malo govorijo o športni vožnji. In povrh ima audi 80 GT, ki bo pri nas stal preračunano dobrih 110 000 dinarjev v lastni hiši hudega tekmeča, ki zmore sicer „samo“ 85 KM in je približno enake zmogljivosti, stane pa s carino in davki 94 000 dinarjev. Za debel podrgur milijon pa bi človek v teh časih zatajil še kaj drugega kot 15 konj in nekaj bojnih barv.



80 GT in za 80 GL enaka 8,6 litra na 100 km po DIN. Audi 80 GL na našem testu ni bil pretirano žejan, porabil je po približno 10,2 litra na 100 km, medtem ko lahko modelu „80 GT“ samo preokujemo za kakega pol litra večjo poprečno žejo.

Prav velikih težav s prilagajanjem podvozja močnejšemu motorju si v tovarni niso nakopali na glavo. Audi 80 se že v navadni obliki več kot spodobno drži ceste, da pa bi se je v najbolj športni izvedbi držal še bolj, so mu nekoliko zdebili stabilizator na zadnji strani in mu natakli široke pasaste gume 175/70 SR 13 na 5-colskih kolesih.

Audi 80 GT je v ovinkih zelo nevtralen, šele na meji nos vsiljivo pokaže zahtevo po dodajanju volana. Na ravnem „GT“

ma (spoilerjima) pod nosom vozila, namenjena boljši stabilnosti in aerodinamiki pri velikih hitrostih. Pozornejši oko opazi še črno obarvane brisalnice in zunanje vzvratno ogledalo. Poleg tega tovarna izdeluje audi 80 GT samo z dvomi vrati in samo v rumeni barvi, ki so ji dali tudi samovlečen ime z rahlim priokusom športna „monzarumena“.

Za „GT“ so poskrbeli tudi v notranjosti, kjer prevladuje črna barva. Športno atmosfero ustvarjajo športni obroči volana, velik merilnik vrtljajev in prednji sedeži z naslonjalom za glavo. Čeprav sedeži niso kdo ve kako športnih oblik, se telesa dobro oprimejo. Tkanina na sedežih je črno-belo karista; temu pravimo ponavadi „pepita“, v tovarni pa po novem — „rallykaro“.

Manj je bila tovarna radodarna z

## TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiristiki — vrtni — nameščen gred prednje pismo — vrtna in gjo 79,5 x 80 mm — gjo prostornina 1588 kubikov — kompresija 8,7 : 1 — največja moč 106 KM (DIN) pri 6000 vrtljajih v minuti — največji navor 13,4 kpm (DIN) pri 4000 vrtljajih v minuti — ročična gred v 5. ležajih — odmična gred v glavi (zobati jermeni) — registarski uplinjač alex 35/4C DDTA — odmična hlajenje s diploko in termostatom. Prensni meči: pogon na prednji kolesi — enokolna suha sklopka — štiristopenjski amonizirani menalnik — platišča 5 J x 13, jeklna prešana — gume 175/70SR 13

Voz in obara: limuzina za 4-5 oseb — dvoje vret — samonosa karoserija — prednji kolesi na posameznih osovah, prečna vodja, vzmetne noge, stabilizator — zadnji loga pisma na vzdolžnih vozilih, vzmetne noge, Panhardov drog, stabilizator — spredja klobuka, zidki, bobnaste zavore, servovožnjavnik, dvokolni sistem — volan na zobati telov. Mere in teže: dolžina 4,20 m — širina 1,60 m — višina 1,36 m — modona razdalja 2,47 m — kolovozni središča 1,26 m, zadaj, 1,335 m — teža praznega vozila 855 kg — dovoljena obteža 425 kg — prijazna 520 liter (tovarna). Zmogljivost: največja hitrost 175 km/h (tovarna) — pospešek z mesta na 100 km/h v 12,2 sek. (tovarna) — normna poraba (DIN) 8,6 litra na 100 km (tovarna).