

Audi 80 L

# Večja številka

**Pri komur ne gre za moč motorja, je nakup audija 80 ali audija 100 le še vprašanje prestiža, tako blizu sta si!**

Štirje spleteni krogi ne pomenijo niti olimpijske niti sredozemske igre, temveč – Audi! In pri audijih se vnaprej ve: prednji pogon, moderna oblika, živahni motorji, ponudba za široko rabo. Tako običajna konfekcija kot kak opel ali ford audi le ni, da bi se zrinil med ekskluzivneže, pa jim (za zdaj) tudi še ne uspeva. A kupcev za audi 80 v minulih sedmih letih, odkar so prodali prvega, ni nikoli zmanjkalo!



**Cena: 11.200 DM in 209.018,45 dinarjev**  
Osnova za izračun rep. in obč. davka: 172.630,75 din  
**Zavarovanje:**  
obvezno: 1740 din  
kasko brez franšize: 26.678 din  
kasko s franšizo 15.000 din: 3211 din  
**Cestnina: 600 din**  
**Proizvajalec:** AUDI NSU Auto Union AG,  
8070 Ingolstadt, ZR Nemčija  
**Generalni zastopnik in prodajalec:** TAS, Sarajevo, p. p. 1  
**Opomba:** cena in stroški zavarovanja veljajo za audi 80 L – 60 KM (štiri vrata)

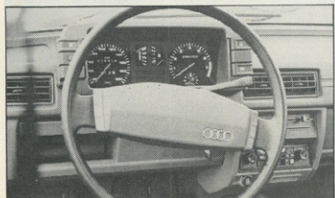
To je bila dobra potezal Z nekaj zamahi italijanskega stilista Giugiarina, sicer šefa pri Ital Designu, je audi 80 – mislim na tega, ki je nastal lansko jesen – prerasel samega sebe in se zapeljal v zgornji srednji razred. Ne le po videzu, tudi po prostornosti in počutju se je tako močno približal audiju 100, kar je bilo – ob novih merah in teži – vzrok za še eno spremembo na Audijevem tržišču: kupci, ki so dotlej najraje segali po različici z 1,3-litrskim motorjem, so bistro ugotovili, da se novincu bolje prilega močnejši, 1,6-litrski motor. Seveda velja ta ugotovitev predvsem za tiste kraje na svetu, kjer majčkena podražitev na račun močnejšega motorja ne povleče za seboj še cele vrste davkov. Pri nas sodi pa že audi 80L (1,3) med občutno draga vozilal

Karoserijo so snovali v vetrovniku in se hvali z ugodno aerodinamiko. Ljudem pa je tudi všeč, če ima avto velike gladke površine, ki so pri tem audiju le rahlo izbočene. V cellem je karoserija klinaste oblike, z razmeroma visokim in kratkim zadkom in z dolgim ploščatim nosom, ki sili tudi daleč čez prednjo premo.

Ko smo sredi leta 1977 testirali audi 80 L zdaj že minule generacije, smo grajali malomarno obdelan prtljažnik, kičasto in slabo zasenčeno armaturno ploščo, to, da ni bilo cigaretnega vžigalnika, glasen ventilator in visoko ceno. Od vsega tega ostane zdaj občitek le še za ceno, ki je medtem poskočila še dosti bolj kot naši preljubi osebni dohodki, ampak občitek zanjo bi bilo krivično naprtiti samo ingolstadski tovarni. Je pa ta tovarna odpravila ostale napake in poskrbela, da je audi 80L zdaj tudi v cellem zrel avtomobil. Namerili so mu povsem novo arma-

### ODPRAVLJENE NAPAKE

Audi 80 je zdaj za 15 centimetrov daljši in za 8 centimetrov širši kot prej. To mu omogočajo za 7 centimetrov daljša medosna razdalja in odločno širša koluteka. Večje mere občuti že tisti, ki avtomobil samo ogleduje, sploh pa tisti, ki sede vanj. Tudi širina in dolžina prostora za potnike (če za zdaj opreme niti ne omenjam) sili k uglednejšim avtomobilskim vrstam.



*Armaturna plošča je dobro pregledna, modernege videza in temeljito zasenčena. Edino stikala zahtevajo vajo, preden se zadržijo prikladna*

turno ploščo z dobro zasenčenimi merilniki hitrosti, vrtljajev motorja ter goriva pa tudi z uro in ekonometrom, ki reagira na podtlak v uplinjaču in tako voznika vsaj približno obvešča o tem, kako glede na njegove zahteve do motorja narašča in upada poraba goriva. Zelo natančen instrument to ni, je pa vse bolj priljubljen tudi pri avtomobilih drugih znamk (ne le pri audijih in volkswagnih) in ravno pred tedni je z njim postregel tudi novi mercedes razreda S. S pomočjo ekonometra zna voznik ustrežnejše izbrati pravišno prestavo in če mu je kaj do lastnega žepa, tudi popustiti plin, kadar je to le mogoče.

Armaturni plošči, ki je moderno oglasta, so prilagodili tudi vse ostale podrobnosti pod prednjo šipo – od velikih rež za zrak ob straneh in na sredini do čokate sredinske konzole in pripravno majhnega ter pokončnega obroča volana z mesnatim osfednjim delom. Ročici ob volanu ukazujeta brisalnikom in utripalkam, za vse drugo pa so namenjena stikala na obeh straneh armaturne plošče, ki so sicer pravno blizu voznikovih prstov, a so od sile nerodna za preklapljanje. Pretikati jih je potrebno tako rekoč »okoli vogala« in prepričan sem, da jih je Giugiaro samo narisal, preskusil pa ne!

Toda zdaj so v avtu ne le vžigalnik, ampak tudi večji predal za rokavice in posebna



### Kaj pravi ona?

*Tale audi 80 ji je všeč že zaradi tega, ker je srebrne barve, z modrikasto notranjostjo; všeč ji je tudi zato, ker se ji zdi skrbno in temeljito izdelan; in predvsem zato, ker pravi, da ga je prijetno voziti. Ugaja ji moderna in bogata armaturna plošča, ugaja ji, da je rezervno kolo pri roki, če bi ga ravno potrebovala, in ugaja ji, da s tem avtomobilom zlahka parkira. Za pospeške pravi, da bi bili lahko boljši, ko pa se spomni, da je močnejši motor tudi požrešnejši, ji ta kar prija. Še najbolj navdušena je nad resnico, da se audi 80 na prvi pogled skorajda ne loči od audija 100; ta ji je pa všeč že odkar ve zanj!*

reža za avtomobilske papirje, predvsem za tiste, ki so namenjeni vzdrževanju vozila (tako imenovani V.A.G. sistem). Hvalnico zaslužijo še dobri sedeži, ki so povsem kos prijetnemu telesnemu in udobnemu počutju, in barvna skladnost, ki obsega prevleke na sedežih, preproge, pa tudi vse druge dele in obloge notranjosti.

Zaradi razmeroma visokih bokov se vozniku najprej zadi, da sedi prenizko. Pa so razdalje volan-pedala – prestavna ročica dobro ugašene in tudi čez vidljivost se ni moč pritoževati. Zunanje vzvratno ogledalo je nastavljivo z notranje plati, steklene površine pa so dovolj velike, da je moč dobro videti ne vse strani. Celo pri parkiranju v gneči!

Novincu tudi prtljažnika ne gre več zameriti. Prostor pod zadnjim pokrovom so odeli v lično plastiko, ki jo je moč zlahka čistiti, rezervno kolo je dobilo pripraven prostor ob strani, globina prtljažnika pa je v prid razmeroma veliki uporabni prostornini.

Eno z drugim; ob štirih vratih (kupec lahko izbere tudi samo dvojca) se štiri do pet potnikov ne more pritoževati; audi 80 ni le prijetna družinska limuzina, temveč tudi avtomobil, ki je kos daljšim potovanjem, ne da bi pri tem ne vem kako močno zmanjkovalo udobja. Seveda bosta samo dva potnika na zadnji klopi sedela dosti bolje kot trije.

### (ŽE SPET) POMOTA!

Vsakič, ko testiramo audi 80 s šibkejšim motorjem, se pripeti isto: tovarna nam pošlje različico z najmanj, torej s 55 konjskimi močmi, pri nas pa prodajajo tisto, ki ima 5KM več. Po pravici rečeno je razlika med obema motorjema malenkostna, v zasnovi je pa sploh ni.

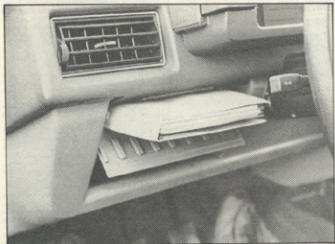
Do majčkenih razlik bi prišlo edinele tedaj, če bi oba audija 80 postavili vstric na startno črto in jima izmerili zmogljivosti, torej pospeške, prožnost in največjo hitrost. Sicer pa sta oba 1,3-litrska motorja preskušena izdelka Volkswagrovega koncerna in ju poznamo iz audija 50 ter VW passa-



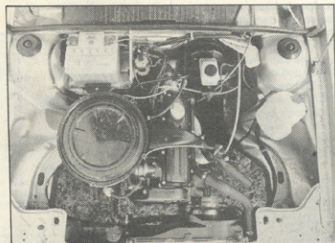


ta, pola in derbyja. Gre za motor s kratkim gibom, ki v polu in debiju na široko razdaja svojo moč, tule, ker je audi 80 pač težji, pa mu sapa narahlo pohaja. Zaljubljen je v visoke vrtljaje, ne pa tudi v ravno spodobno tišino. Hočem reči, da ga je ob visokih vrtljajih slišati močneje kot se audiju 80 poda.

Med meritvami na letalski progi audi 80 L ni v celem izpolnil tovarniških obljub. Resda je dosegel večjo hitrost (146 km na uro), pač pa je bil manj živahen pri pospeških. Razmeroma dolgih 18,4 sekunde z mesta do 100 kilometrov na uro ni za voznike, ki želijo, da jih moč motorja pritisne ob sedež. Je pa res, da se da tudi s tem avtomobilom oziroma s tem, razmeroma šibkim motorjem v poprečju voziti dovolj hitro – če človek ljubi pogosto pretikanje. Pretikanje je pa v audiju 80 prijetno opravilo: prvič zato, ker je prestavna ročica športno kratka in lahkotna, drugič pa zato, ker je menjalnik z motorjem spretno ugašen. Kdor pretika na zgornji dovoljeni meji (po merilniku vrtljajev pri številki 6500) bo tvegal malce več hrupa, pridobil bo pa na poskočnosti. In celo pri takšni vožnji audi 80 L ni požrešnež. Motor smo polnili z navadnim bencinom, tako kot je predvideno že v tovarni, in izmerili testno povprečje 10, 2 litra na 100 km. Vendar je poraba ob zmernej-



*Pripravljena redoljubnost: mapi s tovarniško knjižico in s papirji za redno servisno vzdrževanje so namenili poseben predal pod levim delom armaturne plošče*

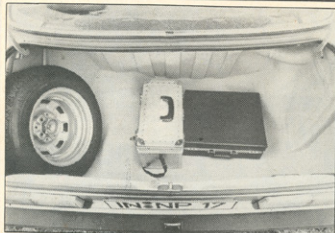


*Motor s 55 KM je najšibkejši, ki ga je moč dobiti v audiju 80. Namenjen je predvsem domačemu, zahodnonemškemu tržišču, pri nas pa je na voljo malce zmogljivejša različica z enako zasnovanim motorjem in s 60 KM*

ših vožnjah upadla tudi pod 8 litrov na 100 km, kar je za tako velik (pravzaprav težak) avtomobil ugoden rezultat.

#### RAVNOTEŽJE V »NOGAH«

Kadar gre za »konfekcijski« avtomobil, besede konfekcija ni potrebno razumeti v slabem smislu. Težavo povzročata pravzaprav inženirjem, ki so avtomobil zasnovali, saj je ena in ista karoserija z enim in istim podvozjem namenjena različno močnim motorjem, pri audijih 80 kar v razponu od 55 do 110 km. Torej je naloga zahtevna: podvozje mora biti kos udobju in športnosti, saj ga je pri posamičnih različicah moč prilagajati le še s skromnimi dodatki, ponavadi le s stabilizatorji. In pri audiju 80 je podvozje v celoti uspelo. Glede na prejšnje modele ga skorajda niso spreminjali, torej so ostale vzmetne noge ob vseh štirih kolesih, s prečnimi vodili spredaj ter s togo premo, vzdolžnimi vodili in s Panhardovim drogom zadaj. Drugačini teži ter večji medosni razdalji in kolotekoma so prilagodili le gibe vzmeti, ki so zdaj za 17 centimetrov daljši. To govori v prid udobnejši vožnji toda od prvih preizkusnih voženj (premiera, septembra lani) se spomnim, da je tudi najmočnejša različica audi 80 GLE povsem kos močnemu motorju in zahtevnemu vozniku.



Po novem prtljajniku ni več slabši del audija 80. Odeli so ga v črno plastiko, sodi med večje v tem razredu, pa tudi rezervno kolo je zdaj dosti bolj pri rokah

Glavna odlika audijevoga podvozja je negativni polmer vođenj, ki odločno prispeva k dobri smerni stabilnosti, nič manj uspešno pa niso zavore, ki so – vsaj pri audiju 80 L – povsem kos nalogam.

Audi 80 zna k ljubovati bočnemu vetru in je tudi na hitro voženih ovinkih dolgo časa zelo zanesljiv avtomobil. Na zgornji hitrostni meji mu začne prednji del siliti navzven, torej zahteva dodajanje volana, vendar ga je moč zlahka vrniti v ovinek: za kratek hip odzavzmete plin, da spodnese zadek, izravna volan in že ste v ravnini! Takšna lastnost seveda ni tipična audijeva, ampak smo je vajeni pri večini avtomobilov s prednjim pog-

nom. Res pa je, da je pri audiju 80 vozniku prizanešeno z napezanim. Lahkoten volan s skoraj 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke je resda potrebno hitro zasukati, vendar je avto tudi izredno ubogljiv. Nekakšna igračka, bi rekli! So pa pri vožnji, pa naj bo hitra ali manj zahtevna, pomembne še druge zahteve, ki jim audi 80 dobro streže: brisalnikovi veter zlepa ne privzdigne in žarometi so dovolj močni tudi ob zelo slabih vidljivostih.

Z drugimi besedami: audi 80 je spretno zasnovan, dobro opremljen in dovolj natančno izdelan avto, ki po melem že namiguje na prestiž, je pa še vedno v tolikšni meri poprečne, da mu lastna cena na zahodnih tržiščih ne zapira poti do kupcev. Pri nas se zatakne pa ravno pri ceni: 330 tisočakov, kolikor takšen audi (preračunano v dinarje) stane pri nas, je tudi za dober avto veliko. Da ne rečem – preveč!

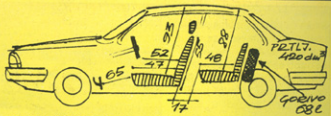
## Hvalimo

- skladna oblika
- prostorna notranjost in prtljajnik
- velika posoda za gorivo
- ugodna poraba goriva
- udobje, dobri sedeži
- pregledna armaturna plošča
- dovolj opreme

## Grajamo

- nepravilna stikala
- prešibak motor (za ta avto)
- hrup ob višjih vrtiljajih motorja
- cena

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL



NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legji v cm: širina pri kolokih opreduje 138, zadaj 137; širina prednjega sedeža 54, zadnje Mopci 130; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjaka pribli 170; pomik prednjega sedeža 13; uporabna prostorna prtljajnika 420 cm<sup>3</sup>.)

## Tehniški podatki

Motor: štirivaljni – štiristaktni – vinski – namelčen vodilno pred prednjo pramo – vrtilni in gib 75 x 72 mm – glava prostornina 1272 kubičkov – kompresja 8,2:1 – največja moč 55 KM (40 kW) pri 5800/min (audi: 60–80 KM, 90 KM (44 kW) pri 5800/min) – največji navor 6,8 KM (50 Nm) pri 3400/min (60 KM, 9,7 kNm oz. 95 Nm pri 2800/min) – ročni gred v 5 letjih – odmična gred v glavi (zastoji jermene, glava iz lahke litine – viseči ventil – paončasti uprližni solski, z avtomatskim čokom – mehanska žrpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s žrpalko, termostatom in električnim ventilatorjem – alternator 480 W – svečke bosch W 175 T 30, buer 175/14/3A, champion N 7 Y

Prenos moči: motor: spredaj poganja prednje kolesi – enokulnuta tihna sklopca – štiripinski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na levi – prestavna razmerna, 3,455; 1,944; 1,286; 0,969, svetovala 3,166 – diferencial s poslovnim ozoblenjem, prestava 4,444-1 (48/9)

Kolesa: prtljajna 5x13, jeklena, oprane – gumice 155 SR 13 (hulda) – pritisk opredeljen in zadaj 1,7 bara

Prezračevanje: limuzina za 4–5 oseb – štiri ali dvojni vira – samonapa kloracija – prednji kolesa na posamičnih obeh, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila (negativni polmer vzmeti, stabilizator – zadaj) – teža prema, vodilna vodila, vzmetni nogi, Parihardov drog

Zavore: spredaj kolčne, zadaj bobnaste – dvokrožni sistem – servo – mehanska ročica zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeloma

Volan: prenos z zobato letvijo – varnostni drog – prestava 20, 2:1 – 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke – radijski krog 10,4 m

Oprema: brisalnika z dvema hitrostima in smernim (preklopnim) tiskom – električna brizgalica za prednjo šipo – ogrevalna zadnja šipa – varnostne utrpalke – merilnik vrtiljev – ekonometer – izžana (prednja) sedeža – od znotraj nastavljivo zunanje vzmetno ogledalo – avtomatska varnostna pasova spredaj – stglativna na prednjih naslonjajih – luč za obratno vožnjo – bliskajoči signal – preproge – oblaženi volan – vžgalnik – ura

mere in teže: dolžina 4,363 m – širina 1,862 m – višina 1,365 m – medosna razdalja 2,541 m – kolokar spredaj 1,399 m, zadaj 1,420 m – najmanjša razdalja od tal 0,13 m – prostorna prtljajnika 505 litrov (lovarna) – teža praznega vozila 910 kg – dovoljena obtežila 480 kg – dovoljena skupna teža 1370 kg – dovoljena teža priklovice brez zavor 490 kg, z zavoro 850 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 68 litrov – karler (S filter), 3,5 litra, menjava na 7500 km – menjalnik z diferencialom 2,0 litra – brez mazak – hladni sistem iz glavnice 8 litrov

Zmogljivost: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 100/min 27,5 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 16,5 kg/KM (22,3 kg/kW), poč. vozilo 24,9 kg/KM (34,2 kg/kW) – največja hitrost: 145 km na uro (lovarna) – pospešek od 0 do 100 km na uro 17,5 s (lovarna) – norma porabe goriva: po DIN 8,9 litra navadnega bencina na 100 km

## Naše meritve

Testni avto je pred meritvami prevozil 10500 km; meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva

Največja hitrost: 146 km na uro (zavet 3 km)

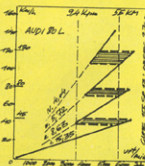
Posejki:

- 0 – 40 km na uro: 3,8 s
- 0 – 60 km na uro: 7,2 s
- 0 – 80 km na uro: 11,9 s
- 0 – 100 km na uro: 18,4 s
- 0 – 120 km na uro: 28,2 s
- 0 – 140 km na uro: 36,3 s

400 m brez zavete: 22,0 s (končna hitrost 106 km na uro) 1000 m brez zavete: 39,3 s (končna hitrost 125 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi 42,2 s (končna hitrost 120 km na uro)

Poraba goriva – povprečne na teatu: 10,2 (7,9 do 12,5) litra na 100 km. Poraba oblije minimalna. Nastančlost meniska hitrosti: kazalec na 60, resnična hitrost 55 km/h; kazalec na 80, resnična hitrost 75 km/h; kazalec na 100, resnična hitrost 85 km/h; kazalec na 120, resnična hitrost 114 km/h



Med meritvami zmogljivosti, predvsem pospeškov, smo prtljajki po ulazu z merilnika vrtiljev na njem se idele polji začne pri številki 6500, to pa pomeni v posamičnih prestavih naslednje resnične hitrosti: 45, 80 in 120 km na uro. V četrti prestavi je »konec veselja« pri hitrosti 146 km na uro, kar je tudi edini izjema »konec veselja« je boljše od štirinskilo obiljubljene. Omočje, v katerem audi 80 doseže največjo hitrost, je za motor povsem neverjetno, torej je takšna hitrost tudi dolgotrajna. Tati, ki jih audi 80 posebej zanima, pa naj se tolažijo z bistvo, da zmene avto avto v 60 km v motorju boljše pospeška in večje hitrost: Čeprav o mistrih razlikah ni moč govoriti!