

LETNIK 1977

Nova kozmetika za novo sezono – Motor in podvozje sta še zmeraj tako dobra, da ju ni bilo treba spreminjati

Za audi 80 vemo od leta 1972. Že v prvi savi je navdušil kritike in si prislužil lovoriko »avtomobil leta«, testniki pa so zapisali: to je francoska



glasba pod nemško taktirko. Leta 1973 smo tudi pri »Avtu« testirali audi 80 L in mu zapeli hvalo.

Toda potem se je rodil novi audi 100 in audi 80 je postal grški bratec. Zato so mu za letošnje sezono zgledili gube štirih let.

podoben audiju 100, pa naj ga gledamo s katerekoli strani.

To ni nič slabega in tudi ingolstadtška tovarna te podobnosti noče zatajiti. Saj je bil že prvi audi 80 – pred leti – zelo podoben takratnemu modelu 100. Kupcem manjših avtomobilov je to všeč, saj se tako počutijo manj zapostavljene v primerjavi s tistimi, ki lahko sežejo po večjem in dražjem vozilu.

Audi 80 ima torej nov obraz: nos je manj koničast, oglata žarometna sta spojena z velikima utripalkama, motno črna maska je širša. Odbijača sta širša in obložena z gumo, gumasti sta tudi letvi na bokih.

Luči na zadku so večje, brisalnika sta motno črna, prav takšno pa je tudi zunanje vzvratno ogledalo, ki ga je moč s preprostim a pripravnim vzvodom nastavljati od znotraj.

Na novo oblikovani in prevlečeni s sintetično tkanino so tudi sedeži – prednja z brestopenjsko nastavljivima naslonjaloma, lepše in s prikladnejšimi naslonjalci za roke pa so še notranje obloge vrat.

ZA ZAČETEK: POMOTA

Za test audija 80 smo se s tovarno domenili dva meseca vnaprej. Vseeno so nekaj spre-

gledali: da je motor s 55 KM le za domače, zahodnonemško tržišče in da ima najšibkejši audi 80, ki je naprodaj v Jugoslaviji, 5 KM več. Toda tudi v testnem oddelku tako velike tovarne nimajo avtomobilov na pretek in odpeljali smo tistega, ki nas je čakal. Saj razlika vseeno ni pretirana: k 60 KM v motorju sodijo za drobec boljše zmogljivosti, drugega nič. Upoštevajte torej, da smo k našim meritvam zapisali rezultate šibkejših različic, k cenam in datjavam pa številke, ki veljajo za audi 80 L s 60 KM v motorju.

Oznaka L pomeni poleg osnovne izvedbe prvo stopnico na lestevici dodatne opreme.

Zdaj je tako kot pri Citroenih GS in CX: na daleč ju skoraj ni moč ločiti. Z novim videzom je audi 80 – seveda brez upoštevanja razlik v merah – zelo

AUDI 80 L

Ostanejo še: S, LS, GLS in GTE. Posamezni paketi pomenijo različno velike oziroma močne motorje (na samem vrhu je GTE s 110 KM) in različne zalogaje opreme, ki je sicer za doplačilo. Audi 80 L, ki ga prodaja ljubljanski Autocomerco, ima od najzanimivejših kosov opreme vse te v osnovno ceno: brisalnika z dvema hitrostima in prekinjevalnikom (timer), električno napravo za pranje prednje šipe, zunanje ogledalo z vzvodom za nastavljanje, ogrevano zadnjo šipo, luči za vzvratno vožnjo, varnostne utripalke in avtomatska varnostna pasova ob prednjih sedežih. Testni avto je imel še meritve vrtljajev, opornika za glavi na prednjih nastonjalih in avtomatska varnostna pasova ob zadnji klopi. Pogrešali pa smo cigaretni vžigalnik in – to sodi k razvadi – vgrajeno uro.

Cena: 9892 DM in 99.428,00 din

Osnova za izračun rep. in obč. davka: 104.088,70 din

Zavarovanje: obvezno: 1171 din kasko brez franšize: 14.951 din

kasko s franšizo 4000 din: 2156 din

Cestnina: 600 din
Proizvajalec: AUDI
NSU Auto Union AG,
8070 Ingolstadt, ZR
Nemčija

Generalni zastopnik in prodajalec: Autocomerco, Ljubljana, Trdinova 4; podružnice v republikah središčih, Novem Sadu, Splitu, Reki, Murski Soboti in Kopru

Opomba: cena in stroški zavarovanja veljajo za audi 80 L – 60 KM (s štiri vrati)



Vse skupaj pomeni: pri audi-ju dobiš toliko, kolikor si pripravljen plačati. Nihče pa ne more reči, da je ponudba opreme preskopa. Že audi 80 L je – brez doplačila – za svoj razred nadpovprečno radodaren.

VRTAVKA POD PREDNJIM POKROVOM

Med motorjema s 55 KM in 60 KM ni – razen pri moči, navoru in zmogljivostih – nikakršnih razlik. Zato govorim kot o enem: to je audijevsko zasnovan 1300 kubični štiri-valjnik, ki se silno rad vrta. Neposredno krmiljenje ventilov

spominja na vrtakove: celo nad 7000 vrtljaji v minuti ostane v ritmu. Sicer pa je opozorilno črtkano območje na merilniku vrtljajev zarisano med številka 6300 in 6700, kjer se začne prepovedano rdeče polje. Tudi menjalnik je prilagojen tako, da se motor le redkokdaj znajde v previsokem območju. V četrti prestavi in pri največji hitrosti obliči kazalec pri nenevarni številki 5500, torej v območju največje moči motorja.

Po izkušnjah izpred štirih let smo vozili z navadnim bencinom in le nekajkrat – da bi ugotovili razliko – smo posodo natočili z večotkanskim gorivom. Motor audija 80 ni izbir-

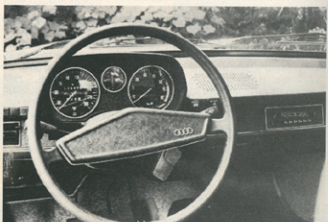
čen, vožnja s super bencinom je razmetavanje z denarjem. Pri tem se izkaže tudi s povsem zadovoljivimi zmogljivostmi, da se celo audi 80 s 55 KM prepričljivo postavlja vstrec s tekmecl kot so: VW golf, alfa-sud, citroen GS, Fordova es-cort in taunus. Oplova kadett in ascona in seveda, zastava 101, ki je od vseh znatno cenejša, v primerjavi z audijem pa tudi znatno bolj površno izdelana.

POVRŠNOST V ZADKU

Audijevi končni izdelavi ni kaj očitati, dokler ne odpreš



Voznikov delovni prostor: skladna razmerja sedež-volán-pedala



Armatura plošča: še po starem, malce stromodna in z bleščavimi stekli



Od znotraj nastavljivo zunanje ogledalo sodi k serijski opremi



Reže v zadnjih vratih skrbijo za zračni pretok brez prepiha



Prtljažnik je najslabši del sicer prijetnega in dobro izdelanega audija 80 L.



Za doplačilo: avtomatska varnostna pasova ob zadnji klopi

prtljažnika. Ne le, da je pokrov prekratek in je odprtina za nakladanje kovčkov zelo skopa, tudi vse drugo v prtljažnem prostoru je izdelano skrajno malomarno. Talna obloga se na ovinkih prevaža skupaj z ostalo ropotijo, cev, ki vodi v posodo z gorivom štrli v notranjost in grobo kazi prostornost. Snopci žic so brez zaščite, rezervno kolo pa je z zadnje strani naslonjeno na sedežno klop – da ga je težko doseči, da je zaradi njega treba izvleči vsa prtljaga in da je prtljaga umazana, ker je kolo nepokrito.

V prostoru za potnike so razmere drugače. Oblikovalci so spretno izkoristili notranje mere, ki ne segajo čez popreče spodnjega srednjega razreda – pa je v audiju 80 klobu temu dovolj prostora za prednjih sedežih in na zadnji klopi. Razen tega je notranjost tudi skrbno izdelana.

Sedeža zelo dobro opremita telesi, voznik, tudi če je dolgočasn, zlahka najde ugoden položaj za volanom – le obroč volana je prevelik in s skoraj štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke že skoraj preveč posreden – vsaj za hitre in kratke zaporedne vijuge.

KAJ PRAVI ONA

Namesto zelenega bi imela rdečega! Menda mu rdeča barva bolj pristaja! Drugače pa pravi, da ji je audi 80 všeč, ker je dovolj majhen, dovolj prostoren, dovolj okreten in ker iz njega zlahka vidi na vse štiri strani. Nerga nad ventilatorjem, ki je zares nezno glasen. Ve, da rezervnega kolesa ne bi zmogla sama izvleči, tako daleč od rok je. In zatruje, da bi takšen tudi sama kupila – če bi bila še ceno po njenem okusu.

Armaturna plošča je tako preprosta, da je že dolgočasna; glavna stikala na njej so osvetljena; kombinirani ročici ob volanu sta vozniku v veselje; ogrevanje in zrčenje je moč natančno nastavljati; ne razumem pa, zakaj so oba merilnika (hitrosti in vrtljajev motorja) zasukali (rahlo) proč od voznikovih oči. Če so s tem hoteli preprečiti bleščavost, jim ni uspelo: v steklih merilnikov sem za volanom testnega audija najbolje videl samega sebe.

Prestavna ročica je skoraj takšna kot pri audiju 100: kratka, pripravna in natančna. Zoprno škratnje se oglašala le še med pretikanjem v vzvratno prestavo. Obenem pa so prostor pred ročico spretno izkoristili za odprto odlagalnišče drobnarij.

DOBRA LEGA IN UDOBJE

Če rečemo, da je audi 80 izdelan pod nemško taktirko (in pri tem znova pozabimo na prtljažnik), je v njegovem podvozju vseeno nekaj francoske muzike. Pri tem mislim na prednji pogon in na udobje naklonjeno vzmetenje.

Prednja prema se hvali z negativnim polmerom vodenja – kar je jamstvo, da avto odlično drži smer. Toda audi 80 je moj-

HVALIMO

- prijetna in skladna oblika
- sodoben, dovolj zmogljiv motor
- prostornost
- dobra lega na cesti
- udobno vzmetenje
- lahkotno vodenje
- dobra vidljivost
- veliko opreme
- dobra končna izdelava (razen prtljažnika)

GRAJAMO

- malomarno obdelan prtljažnik
- kičasti in bleščavi instrumenti
- ni cigaretnega vžigalnika
- glasen ventilator
- visoka cena

ster tudij na ovinkih. Pri zelo ostrem vrtanju zahteva dodajanje volana, prizanaša pa z nenadnimi reakcijami – torej se ni bati, da bi voznika presestetil. Največkrat zaleže že sunkovit odvzem plina in audi se postavi v smer, ki jo hoče ovinek. Zadek s togo premo pa se spremeni v poskočneža le na grbstem cestišču. Tedaj zagrozijo s grobim spodnašnjem.

Tudi zavore so naklonjene udobju: prvi hip učinkujejo varljivo, da voznik podvomi v njihovo zanesljivost. Zatevajo malce trši pritisk na pedal, prijemljejo mehko in izkaže se, da tudi učinkovito.

Audi 80 L je torej udobna družinska limuzinca, ki ima – kot še toliko drugih avtomobilov – to robato napako, da je pri nas pretirano draga. Za konec še primerjava s VW passatom, bratranцем iz istega koncema: audi 80 je prijetnejši in po novem precej lepši dvočelek. Konec koncev je original. Če kdo po vsej sili vprašuje po Volkswagnovi kopiji, mu prišepnemo: tudi passat bo v letošnjo jesen zapeljal skozi letni potni salon. Izbirajte pa sam!

tekst: MARTIN ČEŠENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL





NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih spredaj 137, zadaj 135; širina prednjega sedeža 55, zadnje klopi 132; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala približ. 170; pomik prednjega sedeža 22; uporabna prostornina prtljažnika 360 dm³

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni - štintaktni - vrstni - nameščen vzdolžno pred prednjo premo - vrtina in gib 75 x 73,4 mm - gibna prostornina 1297 kubikov - kompresija 8,5 : 1 - največja moč 55 KM (40,5 kW) - DIN pri 5500/min (audi 80 - 60 KM: 60 KM oziroma 44 kW pri 5800/min) - ltrska moč 42,4 KM (31,2 kW) na liter - največji navor 9,4 kpm (92,2 Nm) - DIN pri 2500/min (audi 80 - 60 KM: 9,3 kpm oziroma 91,3 Nm pri 3500/min) - ročična gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermeni) - glava iz lahke litine - viseči ventili - padočno uplinjač solex 30/35 PDS/T, s samodejnim čokom - mehanska črpalka za gorivo - mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku - vodno hlajenje s črpalko, termostatom in električnim ventilatorjem - akumulator 12 V, 36 Ah - alternator 490 W - svečice bosch W 175 T 30, beru 175(14)3A, champion N 8 Y.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - štirstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna ročica na tleh - prestavna razmerja 3,45; 1,94; 1,29; 0,909; vzvratna 3,166 - diferencial s spiralnim ozobljenjem, prestava 4,444 : 1.

Kolesa: platišča 4 1/2J x 13, jeklena prešana - gume 155 SR 13 (michelin zx) - pritisk spredaj in zadaj 1,7 bara.

Voz in obese: limuzina za 4-5 oseb - štiri (ali dvojica) vrata - samonosna karoserija - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, vzdolžna vodila, vzmetne noge, Panhardov drog.

Zavore: spredaj kolutne, zadaj bobnaste - dvokrožne - servo - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema.

Volan: prenos z zobato letvijo - varnostni drog - prestava 20,2 : 1 - 3,75 zavrtijaja od ene do druge skrajne točke - rajdni krog 10,5 m.

Oprema: brisalnika z dvema hitrostima in timerjem - električna naprava za pranje prednje šipe - ležalna sedeža - blago na sedežih - od znotraj nastavljivo zunanje vzvratno ogledalo - ogrevana zadnja šipa - avtomatska varnostna pasova spredaj - varnostne utripalke - luči za vzvratno vožnjo - oblaznjen volan.

Mere in teže: dolžina 4,245 m - širina 1,600 m - višina 1,362 m - medosna razdalja 2,470 m - kolotek spredaj 1,340 m, zadaj 1,335 m - najmanjša razdalja od tal 0,105 m - prostornina prtljažnika 520 litrov - teža praznega vozila

870 kg - dovoljena obtežba 430 kg - dovoljena skupna teža 1300 kg - dovoljena teža prikolice brez zavore 450 kg, z zavoro 850 kg.

Vzdrževanje: posoda za gorivo 45 litrov - karter (s filtrom) 3,5 litra, menjava na 7500 km - menjalnik z diferencialom 2,0 litra - brez mazalnik - hladilni sistem (z grelcem) 6,2 litra.

Zmogljivost: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000/min: 27,5 km na uro - teža na moč prazno vozilo 15,8 kg/KM (21,5 kg/kW), polno vozilo 23,5 kg/KM (32,1 kg/kW) - največja hitrost 145 km na uro (tovarna) - pospešek z mesta do 100 km na uro: 16,5 s (tovarna) - normna poraba goriva po DIN: 8,6 litra na 100 km.

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 6000 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 145 km na uro (zalet 3 km, poprečje štiri meritev)

Pospeški:

0 - 40 km na uro:	3,6 s
0 - 50 km na uro:	6,3 s
0 - 80 km na uro:	10,5 s
0 - 100 km na uro:	16,2 s
0 - 120 km na uro:	25,6 s
0 - 140 km na uro:	44,0 s

400 m brez zaleta: 20,4 s (končna hitrost 108 km na uro)

1000 m brez zaleta: 38,2 s (končna hitrost 133 km na uro)

Prežnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 39,7 s (končna hitrost 132 km na uro)

Poraba goriva (v litrih na 100 km):
 na navadnih cestah 8,0 (zmrno, do 100 km na uro), oziroma 12,5 (ostra vožnja)
 na avtomobilski cesti 9,6 (poprečje 100 km na uro), oziroma 12,7 (poprečje 130 km na uro)
 v mestu: 8,5 do 11,3

Poprečna poraba na testu: 10,4 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna
Natančnost merilnika hitrosti:
 kazalec na 60, resnična hitrost 55 km/h
 kazalec na 100, resnična hitrost 95 km/h

Sodobno zasnovanemu motorju audija 80 so dovoljeni visoki vrtljaji, čeprav je tudi dovolj prožen, da je pretiravanje dostikrat odveč. Med meritvami smo pretikali na spodnjem robu rdečega polja, ki se na merilniku začne pri številki 6700. To pomeni v posameznih prestavah naslednje resnične hitrosti: 46, 82 in 123 km na uro. V četrti prestavi se kazalec merilnika vrtljajev tudi pri največji hitrosti ne približa nevarnemu območju, kar je po volji dolgotrajnega drvenja. Upoštevajte, da smo oba diagrama zarisali po testu audija 80 L s 55 KM. Povsaj enak, le za 5 KM močnejši audi 80 L, kakršnega lahko kupite pri nas, bi se izkazal z malce boljšimi zmogljivostmi.

