

AUDI 80 L

Nosilec številnih odličij – itd.

Nekaj „srečnih“ okoliščin je zagotovilo tovarni Audi NSU Avto Union AG, kot se na dolgo imenuje, odkar sodi v Volkswagnov koncern, „veliki koncert“ z lansko leto rojenimi avtomobili audi 80. Največ zaslug pri tem ima kajpak „srečna“ odločitev, da kljub novim, bolj konservativnim dirigentom ne gre spreminjati preskušeni „partitur“, po katerih je ingolstadtška tovarna igrala že pri prejšnjih modelih. Partitura bi se na kratko imenovala: francoska glasba, zaigrana na nemški način. Pri tem je francoski prednji pogon z varnim in udobnim podvozjem, nemška je pa tehnično resna in natančna izvedba.

„Auditorij“ je, kot kaže, navdušen. Saj je audi 80 zmagal tudi na takih „festivalih“ kot je izbor avtomobila leta. In vseh sort strokovne in manj strokovne žirije so mu podelile zveneče naslov „avtomobil leta 1972“. Je bilo vmes tudi kaj „festivalске kuhinje“?

60 KM audija 80 je poglavo merilno kolo na 147 km na uro. Hitrost 100 km na uro pa je doseglo v 15 sekundah.



Nobenega dvoma ni, da je bil tovarni pri oblikovanju karoserije za zgled veliki audi 100. Kljub temu pa audi 80 ni preprosta pomanjšava večjega brata. Pločevina je na prehodih bolj oglata, nos bolj potlačen in zadek krajši. Karoserija je na ta način bliže sodobni klasični obliki, ki z boljše aerodinamiko doseže tudi svojo tehniško potrditev. Tovarna se tudi rada pohvali, da so oblikovanje karoserije vseskozi nadzorovali v vetrovni kanal; pravijo, da so v vetrovniku oblikovali celo zunanje vzvratno ogledalo.

Druga sodobna tehnična naprava, ko so jo v tovarni uporabili pri oblikovanju karoserije, je elektronski računalnik. Natančneje: ne pri oblikovanju, marveč pri notranji zgradbi pločevine, je tovarna povzela metodo, ki jo je prvi razvil Mercedes. Elektronski računalnik namreč izračuna tako zgradbo karoserije, da ta pri trčenjih prevzame kar največ uničujoče energije, ne da bi ogrozila potnike. Posredna posledica te metode je tudi prihranek pločevine, ne da bi pri tem trpela varnost. Vsega tega na zunanji ni videti, le avtokleparji se včasih čudijo, ko ni dvojnih profilov in ojačitve na mestih, kjer so jih bili vajeni. Zgovorna je tudi tehnična, ki pri audiju 20 pokaže dobrih 100 kilogramov manj kot pri predhodniku, audiju 60.

No, del razlike v teži gre mogoče tudi na račun manjših zunanjih mer audija 80. Ta je od audija 60 za dobrih 20 cm krajši, 2,5 cm

ožji in 7,5 cm nižji, ne da bi bilo to videti na oko. Nasprotno, bolj aerodinamična karoserija z velikimi steklenimi površinami zbuja vtis, da je audi 80 večji. Svoj delež pri tem ima tudi trik z močno nagnjenimi stranskimi okni, ki optično razširijo karoserijo. Tak nagib oken ima tudi slabše strani: rob strehe je večjim potnikom blizu glave; že pri malo odprtih oknih pa v avto dežuje pri odprtih vratih pa kar curja.

POVRŠNOST V PRTLJAJI

Kljub manjšim zunanjim meram je audi 80 znotraj po širini in dolžini prostornejši od predhodnika. Tudi prostor za kolena na zadnji klopi ni odmerjen v dobro vozniku in prednjemu potniku. Le močno nad poprečje raščeni voznik bo do kraja izrazil veliki pomik prednjega sedeža. No, dvajsetih centimetrov razlike po dolžini (proti predhodniku, audiju 60) le ni moč ukraati neopaženo. Ker je motor tudi tokrat postavljen vzdolžno in zavzame tudi približno enak prostor, je „tatvina“ pač drugje – v zadku. Prtljajnik je za četrtino manjši od prtljajnika v audiju 60. Ne bomo pa trdili, da je premajhen; saj se drži poprečja svojega razreda.

Kljub temu se pa zdi, da so audi 80 delali od nosa proti zadku in „zadek“ na koncu zmašili skupaj v časovni (in finančni) stiski. V

prtljajniku najdemo tele očitke nemški natančnosti: Rezervno kolo ob prednji steni je težko dosegljivo in kar nima prevleke, po zamenjavi maže prtljago. Preproga na dnu ni pritrjena in jo prtljaga, ki se na ovinkih spreha na prtljajniku, meka in tudi stlači po kotih. Stranske stene prtljajnika niso obložene in razkrivajo električne žice, ki jih ostrja prtljaga lahko tudi poškoduje. Dovodna cev v posodo za gorivo vodi skozi prtljajnik in zmanjšuje njegovo uporabnost. V izogib tej nerodnosti so ponekod že zdavnaj izumili dotok z zadnje strani avtomobila. Zaradi kratkega zadka se tudi ni bilo moč ogniti razmoroma majhni odprtini prtljajnika.

Površnosti v prtljajniku še bolj očitno kvarijo dober glas tovarne, ki sicer slovi po odlični, končni izdelavi, v prostoru za potnike je namreč počutje zelo dobro. Udobni ležalni sedeži se tudi dovolj dobro oprimejo telesa. Serijske prevleke so iz sintetične tkanine; kdor si pa želi manj občutljivega (pa tudi manj prijetnega) luknjastega umetnega usnja, ga dobi za doplačilo. Udobna je tudi zadnja klopa, ne nazadnje tudi zato, ker zadnje naslonjalo ni preveč navpično. Cela notranjost je zgledno obložena, „tapisom“ na tlah skrbi za občutek, da sedite v avtomobilu višjega razreda, velika okna in nizek pas karoserije pa tudi z notranje strani pričarajo še večjo prostornost kot v resnici je.



Dober vtis nekoliko pokvarijo le vrata. Odpirajo se sicer pod velikim kotom, odprtina je pa precej majhna. Tovarna, ki audi 80 izdeluje na dvoja in na štiri vrata, je proizvodnjo pocenila s tem, da so prednja vrata enako široka pri vseh modelih. Tako je pri dvojih vratih zadnji rob vrat preblizu prednjemu sedežu in vtis na zadnjo klopo zahteva nekaj telovadbe.

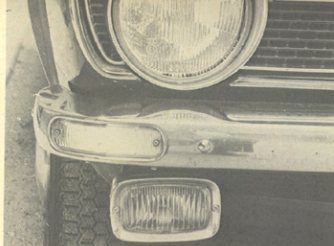
OB DODATNI OPREMI – VRTOGLAVICA

O instrumentih in stikalih predvsem hvala: pregledni so in priročni. Stikala so označena s simboli in ko so vključena, rahlo svetijo. Ob opremi, ki smo je v avtomobilu spodnje srednjega razreda že vajeni, omenimo še, da ima audi 80 L serijsko vgrajene parkirne luči spredaj in zadaj, luči za nevarnost (vključene vse štiri utripalke), vzvratno ogledalo „dan-noč“ in luči za vzvratno vožnjo.

Naprave za zračenje in gretje je moč natančno ravnati in tudi njihove zmogljivosti kar zadeva količino zraka so velike. Pri tem pa se seveda ograjujemo od ocene gretja v zelo mrzlih dneh, ker ga v sem letnem času pač nismo preskusili.

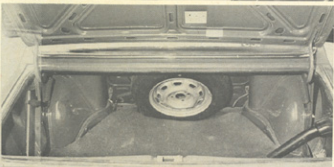
Pri opremi pa ponovim, kar sem že omenil lani po premieri audija 80: odkar naročila v tovarnah obdelujejo elektronski računalniki, si tovarne lahko brez posebnih težav privoščijo cel kup opreme po želji – beri, za doplačilo. Računalnik glede na naročilo kupca izbruhne karton, ki potem spremlja avto od surove karoserije do končnega izdelka. Tako si lahko tovarna zraven osnovnih in bolj luksuzno opremljenih „L“ modelov privoščijo še dolge spiske dodatne opreme.

Testirali smo sicer „80 L“, vendar pa že zaradi „specifičnosti“ našega trga omenjam še najcenejši modal „80“, ki je v primerjavi z „80 L“ oskubljen za kromirane letve na karoseriji, preproge iz blaga, ogledalo „dan-noč“, vžigalnik, električno napravo za pranje vetrne šipe (namesto nje ima „zogo“ na tleh), ključavnico na desnih vratih. Med skritimi podrobnostmi pa navadnemu „80“ manjka tudi blezilnik, ki skrbi za enakomernejše vračanje volana. Med manj pomembnimi kosi opreme, ki jih v navadnem „80“ ni, so še držalca za sopotnike, obsejalniki, osvetlitev ročice za gretje in zračenje, dodatne odprtine za dovod zraka, ura, luč v predalu in ogledalce na senčniku,



Prednje utripalke so skladno vgrajene v odbijače; pri tem pa v nevarnosti na tistih parkirnih prostorih. Začeta je boljše, če je odbijač obložen v gumo, ta pa je že za doplačilo. Za doplačilo so tudi meglenke.

Meritev s kockami, ki zanemari prostor po kotih, pokaže uporabno prostornino prtljavnika 360 dm³. Približno za četrtino manj kot v prtljavniku prednika, audija 80.



Prtljavniki razkriva površnost. Nepritrjena preproga se rada mečka, na zadnji steni je šop nezavarovanih električnih žic (na sliki se ne vidi), dotična cev posode za gorivo je v napoto. Rezavno kolo na prednji steni je težko dostopno in maže prtljajo. Upajajo pa vdolbine ob straneh, ki so namenjene manjšim predmetom.

Notranost je izdelana zokusom in natančnostjo. Sedeži so udobni in se dobro oprimejo telesa. K izvedbi „L“ sodi tudi preproga iz tkanine. Vrata so nekoliko preozka pri vstopu na zadnje sedeže.



prevleke sedežev so pa slabše kvalitete. „Specifičnost“ našega tržišča nanese, da je razlika med „L“ in brez „L“ pri nas okoli sedemsto starih tisočakov, čeprav je pri devizni ceni razlika le 400 mark (2300 din).

Odlučite o „L“ opremi, ki je pri nas vredna trikrat več, je stvar okusa in žepa. Kljub temu je pa opreme za doplačilo tudi v 80 L le nekoliko preveč. Težko se je odločiti, kaj je vredno kupiti. Na vsak način so to odlični varnostni pasovi in naslonjaki za glavo.

Tovarna je samodejnim pasovom (v mistih imamo pasove, navite na valj z zaporo, ki dovoljujejo „svobodno gibanje“) dokler so gibni normalni našla prostor v karoseriji, pod notranjimi oblogami, tako da so čim manj v napoto.

Tudi gretje zadnje šipe, ki bi sodilo v „L“, je v spisku dodatne opreme.

Namesto ure nudi tovarna merilnik vrtljajev. Je zelo majhen pa bolj kot nič, in kar zadeva motor, ni prepotraben.

PLOSKANJE MOTORJU

Zasnova novih audijevih motorjev dovoljuje visoke vrtljaje, ki jih v vsakdanji vožnji redko dosegemo.

Tudi 1300-kubični s 60 KM (DIN) se zlahka vrti preko 7000 vrtljajev v minuti; so pa prestave še tako „dolge“, da motor redko zaide čez 6700 vrtljajev v minuti, ki jih tovarna rdeče označuje na merilniku vrtljajev. Visoke vrtljaje motorju dovoljuje zlasti odmična gred v glavi, ki pritiska na ventile neposredno. Odmično gred tiho žene zobati jermen.

Posebnost zase so veliki časovni razmaki servisov in menjav olja.

Tovarna jih predpisuje na 15 000 prevoženih kilometrov, oziroma na pol leta. Zlasti kar zadeva olje smo dvomili, češ: motor verjetno porablja olje, ki se potem obnavlja z dolivanjem. Nič takega, saj je bila poraba olja pri testnem avtomobilu komaj omeje vredna.

Uštelimo smo se tudi pri gorivu.

Precej dolgo se nismo ozirali na podatke, da se audi 80 (samo s 1300-kubičnim motorjem) zadovolji s cenejšim, navadnim bencinom. Pa zaradi izkušenj, da pri nas to zagosto ne velja, ker ima nemški navaden bencin nekaj oktanolov več kot naš. Izkazalo se je, da je audi 80 zadovoljivo tudi z našim 86 do 88 oktanskim navadnim bencinom in da tudi zmogljivosti niso nič slabše kot s suprom.

Dober vtis nekoliko pokvarijo le vrata. Odpirajo se sicer pod velikim kotom, odprtina je pa precej majhna. Tovarna, ki audi 80 izdeluje na dvoja in na štiri vrata, je proizvodno pocenila s tem, da so prednja vrata enako široka pri vseh modelih. Tako je pri dvojih vratih zadnji rob vrat preblizu prednjemu sedežu in vtis na zadnje klopi zahteva nekaj telovadbe.

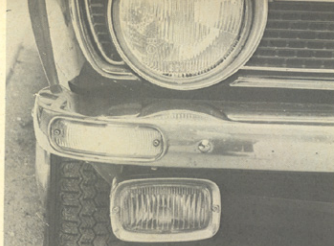
OB DODATNI OPREMI – VRTOGLAVICA

O instrumentih in stikalih predvsem hvala: pregledni so in priročni. Stikala so označena s simboli in ko so vključena, rahlo svetijo. Ob opremi, ki smo je v avtomobilu spodnje srednjega razreda že vajeni, omenimo še, da ima audi 80 L serijsko vgrajene parkirne luči spredaj in zadaj, luči za nevarnost (vključene vse štiri utripalke), vzvratno ogledalo „dan-noč“ in luči za vzvratno vožnjo.

Naprave za zračenje in gretje je moč natančno ravnati in tudi njihove zmogljivosti kar zadeva količino zraka so velike. Pri tem pa se seveda ograjujemo od ocene gretja v zelo mrzlih dneh, ker ga v sem letnem času pač nismo preskusili.

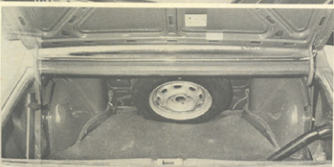
Pri opremi pa ponovim, kar sem že omenil lani po premieri audija 80: odkar naročila v tovarnah obdelujejo elektronski računalniki, si tovarne lahko brez posebnih težav privoščijo cel kup opreme po želji – beri, za doplačilo. Računalnik glede na naročilo kupca izbruhne karton, ki potem spremlja avto od surove karoserije do končnega izdelka. Tako si lahko tovarna zraven osnovnih in bolj luksuzno opremljenih „L“ modelov privoščijo še dolge spiske dodatne opreme.

Testirali smo sicer „80 L“, vendar pa že zaradi „specifičnosti“ našega trga omenjam še najcenejši modal „80“, ki je v primerjavi z „80 L“ oskubljen za kromirane letve na karoseriji, preproge iz blaga, ogledalo „dan-noč“, vžigalnik, električno napravo za pranje vetrne šipe (namesto nje ima „zogo“ na tleh), ključavnico na desnih vratih. Med skritimi podrobnostmi pa navadnemu „80“ manjka tudi blezilnik, ki skrbi za enakomernejše vračanje volana. Med manj pomembnimi kosi opreme, ki jih v navadnem „80“ ni, so še držalca za sopoltnike, obsejalniki, osvetlitev ročice za gretje in zračenje, dodatne odprtine za dovod zraka, ura, luč v predalu in ogledalce na senčniku,



Prednje utripalke so skladno vgrajene v odbijače; pri tem pa v nevarnosti na tseh parkirnih prostorih. Začeta je boljše, če je odbijač obložen v gumo, ta pa je že za doplačilo. Za doplačilo so tudi meglenke.

Meritev s kockami, ki zanemari prostor po kotih, pokaže uporabno prostornino prtljavnika 360 dm³. Približno za četrtino manj kot v prtljavniku prednika, audija 80.



Prtljavniki razkriva površnost. Nepritrjena preproga se rada mečka, na zadnji steni je šop nezavarovanih električnih žic (na sliki se ne vidi), dotična cev posode za gorivo je v napoto. Rezavno kolo na prednji steni je težko dostopno in maže prtljajo. Upajajo pa vdolbine ob straneh, ki so namenjene manjšim predmetom.

Notranost je izdelana zokusom in natančnostjo. Sedeži so udobni in se dobro oprimejo telesa. K izvedbi „L“ sodi tudi preproga iz tkanine. Vrata so nekoliko preozka pri vstopu na zadnje sedeže.



prevleke sedežev so pa slabše kvalitete. „Specifičnost“ našega tržišča nanese, da je razlika med „L“ in brez „L“ pri nas okoli sedemsto starih tisočakov, čeprav je pri devizni ceni razlika le 400 mark (2300 din).

Odlučite o „L“ opremi, ki je pri nas vredna trikrat več, je stvar okusa in žepa. Kljub temu je pa opreme za doplačilo tudi v 80 L le nekoliko preveč. Težko se je odločiti, kaj je vredno kupiti. Na vsak način so to odlični varnostni pasovi in naslonjala za glavo.

Tovarna je samodejnim pasovom (v mistih imamo pasove, navite na valj z zaporo, ki dovoljujejo „svobodno gibanje“) dokler so gib normalni našla prostor v karoseriji, pod notranjimi oblogami, tako da so čim manj v napoto.

Tudi gretje zadnje šipe, ki bi sodilo v „L“, je v spisku dodatne opreme.

Namesto ure nudi tovarna merilnik vrtljajev. Je zelo majhen pa bolj kot nič, in kar zadeva motor, ni prepotreben.

PLOSKANJE MOTORJU

Zasnova novih audijevih motorjev dovoljuje visoke vrtljaje, ki jih v vsakdanji vožnji redko dosegemo.

Tudi 1300-kubični s 60 KM (DIN) se zlahka vrti preko 7000 vrtljajev v minuti; so pa prestave še tako „dolge“, da motor redko zaide čez 6700 vrtljajev v minuti, ki jih tovarna rdeče označuje na merilniku vrtljajev. Visoke vrtljaje motorju dovoljuje zlasti odmična gred v glavi, ki pritiska na ventile neposredno. Odmično gred tiho žene zobati jermen.

Posebnost zase so veliki časovni razmaki servisov in menjav olja.

Tovarna jih predpisuje na 15 000 prevoženih kilometrov, oziroma na pol leta. Zlasti kar zadeva olje smo dvomili, češ: motor verjetno porablja olje, ki se potem obnavlja z dolivanjem. Nič takega, saj je bila poraba olja pri testnem avtomobilu komaj omeje vredna.

Uštelimo smo se tudi pri gorivu.

Precej dolgo se nismo ozirali na podatke, da se audi 80 (samo s 1300-kubičnim motorjem) zadovolji s cenejšim, navadnim bencinom. Pa zaradi izkušenj, da pri nas to zagosto ne velja, ker ima nemški navaden bencin nekaj oktanolov več kot naš. Izkazalo se je, da je audi 80 zadovoljivo tudi z našim 86 do 88 oktanskim navadnim bencinom in da tudi zmogljivosti niso nič slabše kot s suprom.

Največja hitrost 147 km/h in pospeški so kar presenetljivo dobri za 60 KM v motorju! Svoj delež pri dobrih zmogljivostih ima tudi aerodinamična in lahka karoserija. Tudi glede porabe goriva se ne pritožujemo.

Na motor je priključen dobro sinhroniziran menjalnik. Prestavna ročica, ki je bila pri prvih primerkih, ki smo jih vozili lani pri predstavitvi audijs 80, še nekoliko nenatanna, je zdaj brez napake.

BREZHIBNO PODVOZJE

Audi že desetletja prisega na pogon prednjih koles in pri tem tudi ostaja. Tudi zasnovo podvozja ima audi 80 komajda kaj drugačno od prednikov. Razlika je pravzaprav le v vzmeteh, ki so zdaj tudi zadaj vijane, z blažilniki pa združene v vzmetne noge. Zadnja prema je ostala toga, kar pa pri prednjem pogonu ni „greh“.

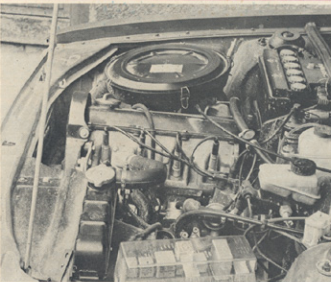
Prednja prema ima posebnost, tako imenovani negativni „polmer vođenja“ prednjih koles. Ta se upira sili, ki pri neenakomernem zaviranju, pri počeni gumi, pri vožnji skozi luže itd. vleče avto v stran. Obenem se je tovarna lahko odločila za varnejši diagonalni, dvokrožni zavorni sistem (en krog povezuje npr. levo prednje in desno zadnje kolo).

Je pa podvozje audijs 80 med boljšimi. Tudi če mislimo samo na avtomobile s prednjim pogonom.

Avto se v vseh okoliščinah odlično drži ceste. V ostro voženih ovinkih sicer zahteva dodajanje volana, vendar ne kaže želje po nenadni reakciji ne sprejda ne zadaj. Celo pri hitrem odvzemu plina v ostro voženem ovinku zadek spodrsne le malo in še to počasi in enakomerno. Skraj omedve je omenjati, da audi na ravnam pelje kot po tračnicah in da ni občutljiv na bočni veter.

Volanski mehanizem je s 3/4 zavrtilja obroča nekako na meji tistega, čemur pravimo „še dovolj neposredno“. Če bi si želeli bolj neposredan volan, se po drugi strani, tak kot je, odkupi za lahkotnim vrtenjem, natančnostjo in dušenjem sunkov s koles, ki ne pridejo do voznikovih rok. Audi 80 navsezadnje tudi ni avto, ki bi zahteval športno vožnjo, čeprav jo omogoča.

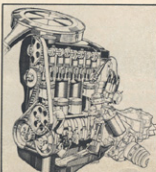
Podvozje je namreč kljub odličnim voznim lastnostim uglaseno na udobje. Do živega mu pridejo



Pogled pod pločevino ne razočara. Dostop do motorja in drugih delov ja lahek. Ugaja tudi „električna centrala“, prozorna staklja, v kateri so zbrani raleji in varovalka (spredaj): Pri motorju je na topleni tudi velika posoda z vodo za pranje vetrne šipe — dobra namestitve zoper zmrzovanje!

Tovarna v audi 80 vgrajuje odlične pasove s samodejnim navijanjem. Vaj je sootno vgrajen pod notranjo oblogo. Žal je pasove treba plačati obsej, prav tako tudi nastanjala za glavo.

Sodobno grajen motor audijs 80 ima odlično gred v glavi. Ker je nameščena neposredno nad ventili, jih odpira natanko in z lahka omogoča visoke vrtiljaje. Na enak način kot 1300-kubični motor trestnega audijs 80 L sta grajena tudi oba 1500-kubična motorja s 75 in 85 KM, ki poganjata audi 80 S in „80 GL“.



le kratke ceste grbe. Vzmetenje je tako udobno, da so želje po mehkejših vzmeteh bolj stvar okusa, kot stvar udobja. Ko smo že pri udobju, še beseda o dobrem dušenju zvokov! Motor postane glasnejši šele nad 5500 vrtljaji v minuti, pa še to zato, ker je zelo malo šumov vetra ob karoseriji.

MAŁA PRODAJALNA — GUM

Še dve tri stvari v zvezi s podvozjem! Testni avto je imel servoojačevalnik zavorne moči, ki je sicer le za doplačilo (razen v „80 GL“ s 85 KM). Soidmo, da so zavore tudi brez ojačevalnika zelo dobre in tudi pregrete prijemljejo enakomerno, brez ojačevalnika zahtevajo le močnejši pritisk na pedal.

No, če je servoojačevalnik zavorne moči med opravo za doplačilo še nekoliko običajna stvar, pa kar težko razumemo, kako se tovarni ljubji predstavljajo kar tri vrste gum. Audi 80 L je namreč v tovarni obut v navadno diagonalno obute, za doplačilo so na voljo pasaste gume s tekstilnim vložkom, za še več doplačila pa dražje in boljše z jeklenim vložkom.

Diagonalne gume pri avtomobilu z dobrim podvozjem pa niso tak „bau-bau“, da jih voznik ne bi mogel uporabljati do prve zamenjave gum, ko bo kupil pasaste. Toliko prej, ker se doplačilo že zato ne splača, ker za isti denar dobite pri nas pasaste gume. Diagonalne gume, kupljene z avtomobilom, so torej čisti dobiček.



Tovarniška politika s prodajo do datne opreme ni brez napak, do so med „dodatki“ tudi taki, ki bi že serijsko sodili v avto. Tudi audi 80 kljub „nemško natančni izvedbi francoske glasbe“ ni brez napak. Kateri navsezadnje pa je? Kljub temu je audi 80 kot celota ta čas verjetno res najboljši evropski velikoserijski avto v svojem razredu. Pri tem mislimo predvsem na tisti „auditorji“ ki želi v avtomobilu od vsake mučnice nekaj. Tudi po tovarniških cenah se zdi, da niso pritrane in da so razlike v cenah od modela do modela primerne. Za nakup pri nas pa seveda velja dvakrat premisliti pri izboranju med navadnimi in „L“ izvedbami, dvojimi ali štirimi vrati, da o dodatni opremi niti ne govorimo — razlike v cenah so namreč pri nas kot taktirko uvoznih dajatev dvakrat, trikrat večje.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor:
 štirivaljni — štiriklatni — vrstni — nameščen pred predno gremo, nagnjen za 20° v desno — vršina in gib 19,174 cm — gibna prostornost 1287 kubikov — kompresija 8,5:1 — največja moč 60 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih/min — litera moč 48,3 KM (DIN) na liter — največji navor 8,4 kpm (DIN) pri 3500 vrtljajih na minuto — različna grad v 5 letalnih — odvisna grad v glavi (zobati jermen) — glava iz lahke litine — viseci sporedni ventili — padajoči uplajnični solux 30—35 PDGIT + sodoben dokoz — mehanska držalca za gorivo — mehanizem pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno Valjenje s črpanki in termostatom — električni ventilator — termoelektrični vklop — svečke bosch W 175 T 2 (W 175 130), nivo 175/14,3 (175/14,3A), obrabosila N 12 V, 10 — akumulator 12 voltov, 36 amperskih ur — alternator 60 vatov

Preostali deli:
 motor spreja poganja prednji kolesi — enokolturne suha klopca — štrinspotnik asinhronizirani menjalnik — prenosna moč med zadnji — prestavna razmerja: 3,494, 2,365, 1,370, 0,968, zavrtna 3,146 — diferenciala s klopilnim uplojenjem, prestavno razmerje 4,555:1 (9/41)

Kolesa:
 splošča 4/12/13 H2—B, jeklena prešana — gume prtljaks sprejela in zadaj 1,7 atm.

Voz in obesa:
 (največ za 4—5 oseb — dvoja (ali štiri) vrata — samonosa karoserija — posamično oplošni prednji kolesi, trikotna prečna vodila, vzmetna noga, predni stabilizator — sajci noga prena na vzdolžnih vodilih, vzmetna noga, Panhardov drog)

Zavori:
 dvokrojni (diagonala razdelitev zavornih krogov), spodaj klopca, zadaj bobnate (servo)zavornik za dopolnilni — mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročna med sešči

Volan:
 na točilo levo — prestava 20:2:1 — rajdiki krog 10,5 metra (med zidovi) 9,7 metra (med ploščici) — 3/4 zavrtljiva volana od ene do druge skrajne točke

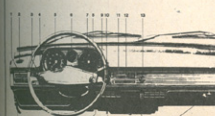
Oprema:
 brisalnik z dvema hitrostima in odmorom — električno napravo za pranje vetrone šipe — ledalni sedeli — ogrevalna luč za vzmetno vožnjo — vzvratno ogledalo —zob—zob—

Mere in teže:
 dolžina 4,175 m — širina 1,600 m — višina 1,324 m — motorna razšina 2,470 m — sotopek sprejaj 1,240 m, zadaj 1,233 m — najmanjša razdalja od tal 0,442 m (obal) — prostornina prtljavnika 520 litrov (uporabna prostornina 350 litrov) — teža praznega vozila (835 kg) — obdobje 225 km, dovoljena skupna teža 1260 kg — dovoljena obtežba strehe 50 kg — dovoljena teža prtljake (16 12 v kovan) bez zavore 450 kg, z zavoro 700 kg

Vzdrževanje:
 posoda za gorivo 45 litrov — karter (s filtrom) 3,5 litra, menjava na 15.000 km — menjalnik z diferencialom 2,0 litra, menjava na 45.000 km — mazalno podvozja nima — hladilni sistem (z grelnikom) 6,2 litra

Zmogljivosti:
 izvedljiva hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrtljajih na minuto 22,8 km/h — moč na tono praznega vozila (in voznik 75 kg) 96 KM (DIN) teža na KM: 15,1 kg — pospelek z mesta na 100 km/h (10vzmeti): 16,7 sek. — največja hitrost (10vzmeti) 147 km/h — normalna poraba goriva po DIN: 8,8/100 km

- 1 — dovod svežega zraka, 2 — dovod zraka (toolega ali hladnega), 3 — glavni stikali žarometov in pozicijskih luči, 4 — kombinirana ročica žarometov, utripak, park, luči in svetilobnega signala, 5 — merilnik hitrosti in štev. kilometrov, 6 — ura, 7 — merilnik goriva, temperatura in kontrolna lučka, 8 — kijačavnica, 9 — ročica brisalnikov in pranja vetrone šipe, 10 — ravnanje gretja, 11 — stikalo luči za nevarnost (štiri utripak), 12 — ravnanje dotoka zraka, 13 — vžigalnik, 14 — ročica za odpiranje pokrova motorja, 15 — pepelnik, 16 — zaprt predal za dobnarje



NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 6000 km. Meritve z dvema osebama. Največja hitrost 147 km na uro (zalet 3 km, poraba štiri meritvi)

Pospeški

0—40 km na uro:	3,4 sek
0—60 km na uro:	5,8 sek
0—80 km na uro:	9,7 sek
0—100 km na uro:	14,0 sek
0—120 km na uro:	24,4 sek
0—140 km na uro:	42,6 sek

400 m brez zaleta: 19,3 sek (končna hitrost 109 km na uro)

1000 m brez zaleta: 36,9 sek (končna hitrost 136 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km/h v IV. prestavi — 38,8 sek (končna hitrost 134 km na uro)

Poraba goriva:

Po običajnih cestah: najmanj 8,2 litra navadnega bencina na 100 km (izmerno, nikoli hitreje od 100 km/h); največ 12,4 litra na 100 km (zelo ostro vožnja)

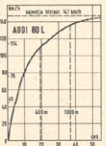
Na avtomobilski cesti: 9,7 litra (poprečne pribl. 100 km/h), oziroma 12,7 litra na 100 km (poprečne pribl. 130 km/h)

Po mestu: 8,8—11,5 litra na 100 km
 Poprečna poraba na testu: 10,5 litra na 100 km

Poraba olja: 0,1 l na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 60, resnična hitrost	58 km/h
kazalec na 80, resnična hitrost	77 km/h
kazalec na 100, resnična hitrost	97 km/h
kazalec na 120, resnična hitrost	115 km/h
kazalec na 140, resnična hitrost	132 km/h



Motor audija 80 je povsem nov in sodoben. Dovoljen so mu visoki vrtljaji, po oznakah na merilniku vrtljajev (za doplačilo) do 6800 vrtljajev v minuti. Do teh vrtljajev smo ga pognali pri meritvah pospevkov in v spodnjih treh premetvah dosegli hitrosti 45, 78 oziroma 114 km/h (po merilniku hitrosti, z upoštevanjem odstopanja: približno 50, 80 oziroma 120 km/h). Kadar ne gre za nohte, za tekočo vožnjo zadostuje pretkanje pri 5000 vrtljajih v minuti, za zelo umirjeno in varčno vožnjo pa še nižje. Prožnost v spodnjem območju vrtljajev je dobra, tovarna pa priporočila v 4. prestavi hitrost najmanj 45 km/h. Največjo hitrost 147 km/h doseže audi 80 pri dobrih 6000 vrtljajih v minuti; sme biti tudi trajna potovalna hitrost.

HVALIMO

Zelo varna lega na cesti

Sodoben in živahen motor

Prostornost

Udobno vzmetenje

Natančen in lahkoten volan

Dobro dušenje zvokov

Redke menjave olja in servisni pregledi

Dobra končna izdelava (z izjemo prtljavnika)

GRAJAMO

Pomanjkljiv „finiš“ v prtljavniku: slaba preproga, nezavaroovane žice, dovodna cev goriva skozi prtljajnik

Nerodna namestitve rezervne gume

Preveč pomembne opreme za doplačilo: tudi pasaste gume in ojačevalnik zavorne moči.

Avto na dvoje vrat ima vrata preozka

cena: 6250 DM in 39.771 dinarjev
 osnova za rep. in obč. davek: 53.952 din
 zavarovanje: obvezno 1000 din
 kasko: brez franšize 6995,00 din, s franšizo 4.000 din — 767,00 din
 cestnina: 240 din
 proizvajalec: Audi NSU Auto Union AG, Ingolstadt, Zahodna Nemčija
 generalni zastopnik in prodajalec: Autocommerce, Ljubljana, Trdinova 4.
 Podružnice v republikih središčih



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm:

širina pri komolcih sprejaj 137, zadaj 139; širina prednjega sedeža 50, zadnje klopi 129; notranja dolžina od arm. plošče do zadnjega naslonjaja pribl. 170; pomik prednjega sedeža 22; odprtina vrat (višina/širina) 90/97; uporabna prostornina prtljavnika (meritev s kockami) 350 dm³.