

To, kar vidite na slikah, ni audi 100! Res je, po obliki, od bližjih, žarometih, ogledalu, stranskih oknih in še čem bi utegnili biti. Pa ni! Slike so nastale pred dnevi v Nürnbergu, kjer smo ob kratku novince nazdravili s šampanjcem in sedli za volane s štirimi krogi na prečkah. Novi audi 80 je lična ponudba iz zgornjega srednjega razreda.

Vam je bil stari audi 80 všeč? Mnogim je bil! Od poletja 1972, ko so ga prvič predstavili, so prodali več kot milijon primerkov. Šele pred dve leti so mu namenili majhen pločevinasti make-up. In prejšnji mesec so ga zapeljali v zgodovino. Nič strahu, nič solz! Novi audi 80 je boljši od starega, hočem reči, da je prostornejši in udobnejši – po tehniki pa vsaj tako dober – kot prej. Torej (tovarniško) upanje na dolge vrste kupcev ni privlečeno za lase; wolfsburškimi pasatom navkljub, ki niso nič drugega kot audiji 80 s VW znakom na nosu! Ampak to so koncertne hišne zadeve, o katerih zdaj ne bomo razpletali besedne štrane.

RAZMAKNJENA KOLESJA

Glavne razlike med novim in stariem se začnejo pri merah. Novinec je za petnajst centimetrov daljši in za osem centimetrov širši od svojega prednika. To je posledica povečane medosne razdalje (za sedem centimetrov) in širših kolutov (srednjaj za šest, zadaj za osem centimetrov). In najčimnejši rezultat je tu: karoserija ni le »napihnjena« ampak tudi na novo oblikovana. Zavejlo nje silil zdaj audi 80 vsaj za pol razreda višje kot prej, je pa tudi na moč podobno oblikovan kot večji in zrelejši audi 100. Edinole pokončna maska na nosu in nekaj ostalih detajlov pričajo, da je audi 80 še zmeraj le mali mož, ki hodi po prstih, da bi bil videti večji. Čeprav je res, da je že kar ugledno velik.

NOVI AUDI 80

DRUŽINSKI FORMAT

Nova obleka, nov avto – Dva motorja, štiri moči – Audi 80 je zdaj daljši, širši in udobnejši kot prej



Zunanja velikost se enako pripriljivo izkaže v notranjosti, kjer je zdaj dosti manj gneče na zadnji klopi in kjer je vozniku (enako pa tudi njegovemu desnemu sopotniku) še lažje najti najugodnejšo lego telesa in po želji sprožiti roke in noge. To pa že pomeni, da je audi 80, še posebej različica s štirimi vrati, že tiste vrste avto, ki vam bo tudi med dolgotrajnim potovanjem ostal pri srcu.

Zajeto tiskovno gradivo pričča o tem, da so karoserijo gradili v vetrovniku in da imajo (za oči moderne) široke priskekane površine veliko zaslug za ugodno aerodinamiko vozila. Po zgledu audija 100 je oblikovana tudi notranjost. Vsa testna vozila so postregla z barvno vsklajenostjo notranje opreme in zunanosti vozil, navojnice avtomatskih var-

nostnih pasov so skrite pod stenskim oblogami, sedeži namigujejo na višji razred in zelo dobro služijo telesa, armaturna plošča pa je v celem na novo zasnovana.

Tega, nad čemer smo za volane audijev doslej največkrat nergali, ni več: steblo volana so odresili preštevilnih ročic, ki so bile že kar pregesto nasejane, da bi voznik z lahko stregel vsem napravam v avtu. Zdaj ostaja ob obroču le ročica utripalk in brisalnikov, vsemu ostalemu pa so namenili stikala na levem in desnem robu merilnikov – zaradi česar mora voznik precej daleč stegniti roko in se mučiti z »vogalnim« pretikanjem stikal, obenem pa tudi s spoznanjem, da takšna iznajdba ni najboljša.

K prijetnostim na voznikovem delovnem mestu pa sodijo pripravno majhen, oblaži-

njen in pokončen obroč volana, kratka in natančna prestavna ročica, dovolj premičnih rež za dotok svežega in ogretega zraka in prostori predali za drobnarije. Nekaj je res: audiji 80, ki smo jih tokrat vozili, so se ponašali z najbogatejšimi paketi opreme, iz izkušnje pa vem, da se marsikakšen avto v »revnejši« izvedbi zdi dosti manj imeniten.

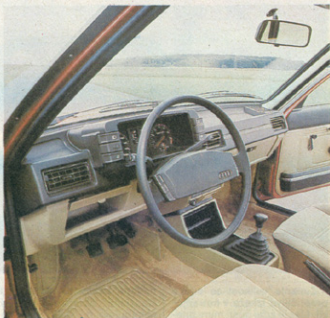
Opremo so tudi pri novincu razdelili že po znanem kopitu: glede na velikost in moč motorjev in skladno z oznakama L in GL (v zvezi z motorji pa še S, LS, GLS in GLE). Že najpreprostejša različica dobi vzglavnika na prednjih sedežih, avtomatska varnostna pasova, ogrevano zadnjo šipo, gumaste obloge na odbijačih, omejevalnik zavorne moči na zadnjih kolesih, luči za vzvrat-

NOVI AUDI 80

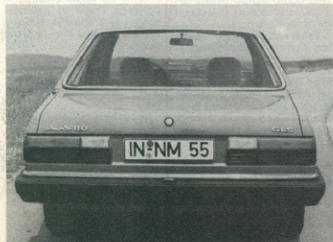
no vožnjo in električno napravo za pranje prednje šipe. Označa L pomeni, da je zunanje ogledalo nastavljivo od znotraj, da sta žaromet halogenska in da so na armaturni plošči merilnik vrtljajev, ura in dnevni števec kilometrov. Audi 80 GL pa ponuja še temno obarvana stekla, ključavnico posode za gorivo, osvetlitev prtljavnika in kontrolno lučko ročne zavore. K vsem trem paketom opreme sodi zanimiv merilnik, ki doslej ni bil v serijski opremi osebnih avtomobilov. V mislih imam »ekonometer« — za zdaj merilnik brez številke, le s kazalcem, ki se odziva na podtlak v uplinjaču in vozniku sproti ponuja informacijo o trenutni porabi goriva. Enak merilnik (označen s številkami, ki pomenijo litre na 100 km) vgrajujejo po novem tudi v VW golfe GTI, tovarna VW-Audi pa zagotavlja, da uspe vozniku, ki upošteva gibanje kazalca na merilniku, privarčevati kar čedno količino goriva. In še ena privlačna novost, ki bo voznikom zagotovo v veselje: 66-litrska posoda za gorivo (prej »le« 45 litrov!) omogoča v poprečju skoraj 600 kilometrov dolgo vožnjo brez postajanja na bencinskih črpalkah.

IZBIRA MOTORJEV

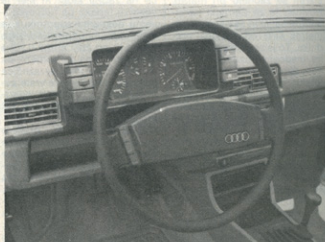
Motorja sta dva — če štejemo le gibni prostornini, v resnici so pa štirje — če obveljajo njihove (različne) moči. To so milijonkrat preskušeni izdelki (najmanjšega poznamo tudi od audija 50, VW pola in VW derbyja), v audijih 80 namrečeni vzdolžno pred prednjimi premami, ki ponujajo pač tisto, kar kupec izbere. Od



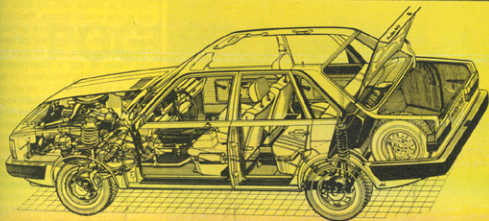
najšibkejšega (1,3 litra, 55 KM) ne smete zahtevati večje hitrosti od 145 km na uro in živahnihjših pospeškov od 17,5 sekunde za mesta do 100 km na uro, če pa hočete limuzinico, ki bo skoraj dirkalnik, sežite po najdražjem (in najzmogljivejšem) audiju 80 GLE, ki ponuja največjo hitrost 185 km na uro in pospeši z mesta do 100 km na uro že v desetih sekundah. Edino motor te razlike ni opremljen z uplinjačem, ampak ga polni Boscheva naprava za vbrizgavanje goriva, edino ta motor zahteva super bencin. Za to se oddolži s športnim zvokom, s pretakanjem pri 6100 vrtljajih in čez ter z robatostjo na pogonskih kolesih, ki že zahteva sposobnega in športni vožnji naklonjenega voznika. S tem pa nočem reči, da z ostalimi audiji ni moč hitro, živahno in po tej plati varno potovati.



Gladke obline, velike zadnje luči, zajeten odbijač. Vse je skoraj tako kot pri audiju 100



Preprosta, pregledna, dobro zasenčena in moderna armaturna plošča. »Ekonometer« — poleg merilnika goriva — sodi k serijski opremi



Audi 80 — pomanjšana kopija audijs 100: varna zasnova s pomočjo vetrovnika in računalnikov

PODVOZJE: BOLJŠA UBRANOST

Nekaj morate vedeti: audijs 80 (morda le z izjemo najšibkejšega med njimi) imajo radi odločno in »dolgo« nogo na plinu. Motorji zgornjih treh moči so brez oklevanja kos manj kot tono težkim vozilom. In ker voznik od vsem tem tudi sproščeno sedi, je prigrvarjanje odveč: audi 80 sicer ni avto za postavljanje hitrostnih rekordov, sodi pa med tista družinska vozila, s katerimi se je veselje hitro voziti.

Takšnim željam na ljubo so inženirji podvozje na novo uglasili. Spredaj sta ostali vzmetni nogi s prečnimi vodili in tudi zadnja prema je toga kot prej. Večjemu (vzdolžnemu in prečnemu) razmaku koles so prilagodili za 17 milimetrov

daljše gibe vzmeti, zaradi česar je audi 80 še bolj namenjen udobni vožnji — pa nič manj športen v svoji najostrejši različici. Ostale so mu pa tudi vse dobre lastnosti, ki jih poznamo že od prej: da zelo dobro drži smer, da odločno kljubuje bočnemu vetru in da je v hitro voženih ovinkih dolgo časa zanesljiv. Od voznika zahteva spretnost, ki je povezana s prednjim pogonom: da volan najprej dodaja in da se ne prestraši, če mora ob mejni hitrosti loviti spodenens zadek. Sicer pa se audi 80 že z nekaj gibi na plinu in zavorah tudi v najostrejšem ovinku sam od sebe postavi v zaželjeno smer.

Novi audi 80 je torej ličen avto zgornjega srednjega razreda. To je avto povsem družinskega formata, ki se bo enako dobro odrezal na ne-

deljskem izletu s hladno malico in razigranimi otroci — kot taktat, ko bo družinski glavar hotel potešiti slo po hitrosti in sukanju volana. Toda audi 80 je tudi konfekcijski avto. Zaradi tega je (tam, kjer so ga izdelali in še marsikje na svetu) ugodno poceni, saj stane — glede na opremo in motor — od 12000 do 17000 DM. Za ta denar navdušuje z vsem, kar sem že opisal, pa tudi z drobnimi triki, kot so poseben predalček za voziške dokumente, pripravljen prostor za drugo rezervno kolo in solidna končna obdelava, ki je za te sorte avto skorajda izjemna. Ampak pri Audiju dobro vedno kaj hočejo — torej se ni treba čuditi, če je novinec takšen kot je: moderen, prijeten, pa prav nič postavljaški. In z željo, da bi bil vnaprej razprodan.

MARTIN ČESENJ

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: vrstni — štirivaljni — štiritaktni — nameščen vzdolžno pred prednjo premo — odmično gred v glavi (zobati jermen) — glavna gred v 5 ležajih — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko in termostatom, električni ventilator

L: vrtna in gib 75,0x72 mm — gibna prostornina 1272 kubičkov — kompresija 8,2:1 — največja moč 55 KM (40 kW) — DIN pri 5800/min — največji navor 9,4 kpm (92 Nm) pri 3400/min — enojni padočni uplinjač akumulator 12 V, 36 Ah
S/L/S/LS: vrtna in gib 79,5x80 mm — gibna prostornina 1588 kubičkov — kompresija 8,2:1 — največja moč 75 KM (55 kW) — DIN pri 5600/min — največji navor 13,0 kpm (121 Nm) pri 3200/min — enojni padočni uplinjač — akumulator 12 V 45 Ah

LS/GLS: vrtna in gib 79,5x80 mm — gibna prostornina 1588 kubičkov — kompresija 8,2:1 — največja moč 85 KM (63 kW) — DIN pri 5600/min — največji navor 13,5 kpm (127 Nm) pri 3200/min — padočni registri uplinjač — akumulator 12 V, 45 Ah

GLE: vrtna in gib 79,5x80 mm — gibna prostornina 1588 kubičkov — kompresija 9,5:1 — največja moč 110 KM (81 kW) — DIN pri 6100/min — največji navor 14,5 kpm (140 Nm) pri 5000/min — mehansko vžigavanje goriva (bosch K-jetronic) — akumulator 12 V 55 Ah

Pranos moti: motor spredaj poganja prednji kolesi — enokolna suha sklopka — štiritrupni sinhronizirani menjalnik (za doplačilo: avtomatski, razen pri 1,3-litrskega motorju) — platišča 5x13 — gume 155 SR 13, 165 SR 13, 175/70 SR 13

Voz in obesa: limuzina — dvoja ali štiri vrata — 5 sedežev — prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, prečni stabilizator — zdaj toga prema, vzdolžna vodila, vzmetni nogi, Panhardov drog — dvokrožni zavorni sistem — spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore — omejevalnik zavorne moči zadaj — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, 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 910/950 kg — dovoljena obtežba 460 kg — dovoljena skupna teža 1370/1410 kg — prtljažnik 905 litrov (tovarna) — posoda za gorivo 68 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost 145; 160; 165; 182 km na uro — poспеk od 0 do 100 km na uro: 17,5; 13,8; 12,1; 10,2 s — normalna poraba goriva po DIN: 8,9; 8,9; 8,6; 8,4 litra na 100 km



Foto BOŽO TKALEC