

# AUDI 80

## 1.8S



Særtryk af Motor nummer 7/87





## SIKKER OG GEDIGEN

Sin nyeste udgave er Audi 80 i høj grad blevet tilnærmelse Audi 100. Ganske som storebror har Audi 80 nu galvaniseret karrosseri, der kan skyde bekymringen om rust langt ud i fremtiden. Vindspejl og ruder ligger næsten plant med karrosseriet, der i hele sin udformning sigter mod en god aerodynamik, uden at det er gået ud over pladsforholdene.

Der er da også yderst bekvem plads til fire personer, medens tredje mand på bagsædet er generet af den ret høje »rygrad« midt i vognbunden.

Audi 80 er helt igennem godt indrettet, og den er behagelig at have med at gøre i det daglige. Nok mangler man den lille bekvemmelighed med at åbne bagagerummet inde fra førersædet, men da lukkemekanismen udløses med tryknapp, når den ikke er låst, føler man ikke noget større savn.

Man har først og fremmest fornemmelsen af en gennemført kvalitet både med hensyn til de mekaniske komponenter og den almindelige samlekvælitet.

Selv på de dårligste veje er der ingen raslen eller andre mislyde, ved de større hastig-

heder er der næsten ingen vindstøj, og motoren høres kun som en svag brummen. Der kommer overhovedet ingen mislyd fra transmissionen, og gearskiftet fungerer perfekt uanset temperatur.

Selv når den ret lave luftmodstand og et kompressionsforhold på 10:1 tages i betragtning, er benzinøkonomien overraskende god. På den forslugne etape med prøverne på Jyllands-Ringen, accelerationsmålinger og hurtig motorvejskørsel i Tyskland kørte vi 13,75 km pr. liter. Ved konstant hastighed omkring 80 km/h på dansk landevej kan

man med opvarmet motor køre ca. 20 km pr. liter. Da tanken rummer 70 liter, har man altså en betydelig aktionsradius.

Køreegenskaberne er helt igennem pålidelige, og ganske som sin forgænger er den nye Audi 80 eminent at køre i sne og på glatte vinterveje med alle deres lumskerier.

Desuden er det en absolut komfortabel bil lige velegnet til nærtrafik som virkelig langtur. Nå ja, det er jo heller ikke en lille, billig familiebil, og for 214.493 kroner kan man selvfølgelig også forlange noget.

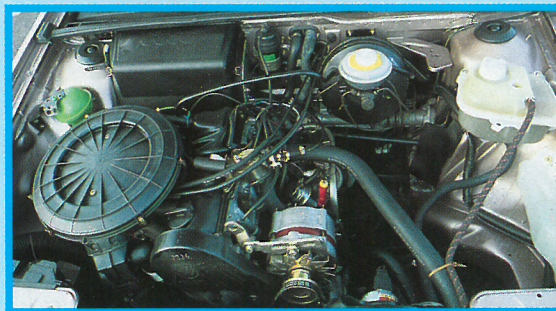


# Audi 80 1.8 S

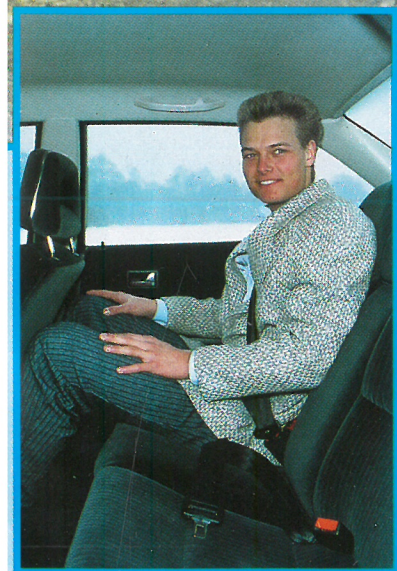


Førerpladsen er ganske enkelt eksemplarisk. Det gælder både kørestillingen samt placering og udformning af de forskellige instrumenter og kontakter

Forsæderne har kun de sædvanlige indstillingsmuligheder, men man savner faktisk hverken højde- eller hældningsindstillingen



Motoren i Audi 80 står på langs (ligesom Passat'ens), og tilgængeligheden til de servicekrævende dele er fin



Der er god plads ved bagsædet til to personer, men en tredje person har det ikke særlig bekvemt

Audi 80 1.8S og konkurrenterne	kW (DIN)	0-100 km/h, s.	<sup>1</sup> Topfart km/h	<sup>2</sup> l/100 km 90-120-by	Res.dels prisindeks	Årlig vægtafgift	Pris pr. 1.2.87
Audi 80 1.8S 90 HK 4d/5g	66	11,5	180	5,1-6,7-9,3	131	1.458	214.493
Alfa 75 2.0 4d/5g	94	8,9	195	6,9-9,5-12,5	147	1.458	209.097
BMW 318i 4d	77	11,2	186	6,0-7,8-9,5	158	1.458	194.843
Citroën CX 22 TRS 4d/5g	85	10,6	186	6,6-8,5-12,0	139	1.944	210.996
Fiat Croma 2.0 CHT S 5d/5g	66	11,8	180	5,5-7,2-8,5	156	1.458	208.798
Ford Sierra 2.0i GHIA 4d/5g	85	10,0	190	6,5-9,5-10,8	137	1.458	225.438
Honda Accord 2.0 EX 4d/5g	78	10,0	186	6,1-7,8-10,4	157	1.458	199.966
Opel Omega 1.8i GL 4d/5g	85	12,0	195	5,4-7,0-10,5	135	1.944	213.443
Peugeot 505 2.2i 4d/5g	96	10,0	185	6,6-8,4-11,0	138	1.944	209.991
Saab 900 C 4d/5g	73	14,0	165	6,8-9,6-13,0	147	1.458	197.248
Toyota Camry 2.0 XLI 4d/5g	94	9,4	195	5,8-7,5-8,9	—	1.944	226.900
Volvo 240 GL 4d/5g	85	12,5	175	6,7-9,1-12,9	157	1.944	201.478

<sup>1</sup>Fabrikstal <sup>2</sup>ECE-norm



# BRUGS VÆRDI

● Som nævnt er der gode pladsforhold ved både for- og bagsæde. Forsædernes nakkestøtter kan indstilles både i højde og vinkel, så de tjener deres formål, uanset hvordan personerne på forsæderne er skabt. Ryglænene indstilles trinløst, og sikkerhedsselerens øverste beslag kan indstilles i højden.

Hele instrumenthuset er sort med hvide tal, symboler og visere og rødlig belysning, når lygterne tændes. Der er speedometer med kilometer og triptæller (viser 1% for meget), omdrejningstæller, kølevandstermometer og benzinstandsmåler med henholdsvis temperatur- og literangivelse. Blandt kontrollamperne er der oliekontrollampe og kontrollampe for kølevandstemperatur over det tilladte, og begge lamper blinker rødt ved tilslået tænding som kontrol for funktionen.

Til venstre under rattet er der en kort lygtekontakt og en længere blinkkontakt, der også bruges til nedblending. Til højre under rattet er der en kort kontaktarm til havari-blink og en længere til visker/vasker - denne har en ulåst stilling, hvis man vil lade viskerne tage en enkelt tur over vindspejlet.

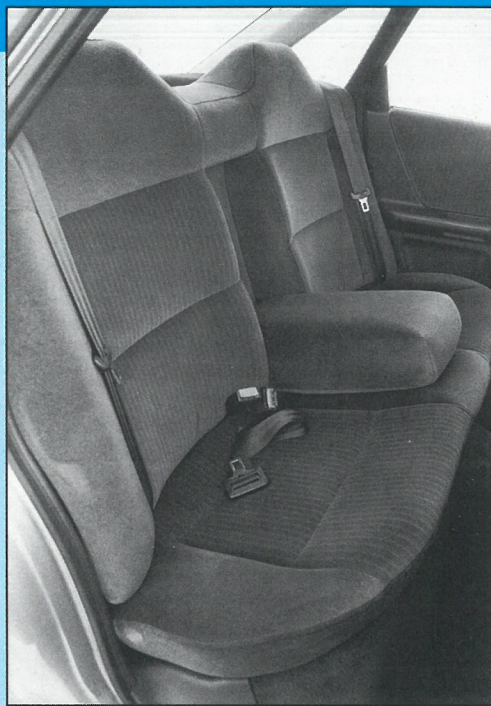
Kontakterne for tågebaggelygten og el-bagruden sidder på forpanelet, og begge har indbyggede kontrollamper, men el-bagrudens dækkes af rat og hånd.

Der er masser af aflæggeplads i form af det aflåselige handskerum, tre småtingsrum, pakkehylde i venstre side under forpanelet og store, faste dørlommer i de to forreste døre.

Midt i bagsædets ryglæn er der et bredt, nedfældbart armlæn, og rullesele er også her standard. Den øverste og nederste varmetråd i el-bagruden bruges som radioantenne.

Der benyttes en enkelt nøgle til døre, tænding, bagagerum og tankdæksel. Hvis man åbner venstre fordør med afbrudt tænding og tændte lygter eller radio, advares man af en summer.

Udstyrmæssigt sælges Audi 80 nu efter samme prin-



## Service og reservedele

**Prisindeks: 131** (Indeks 100 = gennemsnit af 10 mest solgte biler).

Priser pr. 1.10.86 inklusive moms:

- 1 sæt bremseklodser, for 674 kr.
- 1 sæt bremsebakter, bag 140 kr.
- 1 bremsekive, for . . . . . 202 kr.
- 1 bremsetromle, bag . . . . . 594 kr.
- 1 udstødning inkl. ophæng, ekskl. manifold . . . . . 3.828 kr.
- 1 dæk . . . . . 1.000 kr.
- 1 viskerblad uden arm . . . . . 96 kr.
- 1 venstre sidespejl . . . . . 323 kr.
- 1 forlygte, minimum glas + parabol 276 kr.
- 1 baglygteglas . . . . . 326 kr.
- 1 luftfilter . . . . . 70 kr.
- 1 oliefilter . . . . . 31 kr.

cip som Mercedes: Man specificerer, hvad man ønsker. Det kan være elektrisk indstilling af sidespejlene, el-rudehejs, centrallås, automatgear osv. - der er udstyr nok at vælge imellem.

## MEGET FIN LUFTFORDELING

Som sædvanlig i en Audi er varme- og ventilationsanlægget omfattende og godt. Der er fire indstillelige sidedyser og tre indstillelige midterdysere, alle med separat afspærring. Desuden er der to faste sidedysere koblet til defrosterpalter. Uanset om luftreguleringen er indstillet til defrosterkanalerne eller gulvkanalerne, kan de indstillelige dysere levere varm eller kold luft alt efter som temperaturen er indstillet til.

Anlægget har meget stor varmekapacitet, og luftforde-

Sikkerhedsseler, nakkepuder og midterarm læn er standard ved bagsædet

## Driftsudgifter

Benzinøkonomi, km/l	15,1
Antal brugsår	5
Antal km pr. år	15.000
Benzin	kr. 6.656
Dæk	kr. 1.200
Vedligeholdelse	kr. 6.450
Forsikring	kr. 8.300
Vægtafgift	kr. 1.458
FDM og Falck	kr. 825
I alt	kr. 24.889
I alt øre pr. km	166

De årlige driftsudgifter er baseret på en skønnet dæklevetid på 50.000 km (stålraddæk), en skønnet vedligeholdelsesudgift på 43 øre pr. km, en benzinpris på 6,70 kr. pr. liter samt en forsikringspræmie med 300 kr. i selvrisiko og fuld kasko (præmietrin 4, gennemsnit af Stor-København og provinsen).

Udgifter til garage og parkering samt kapitalomkostninger er holdt ude af regnskabet. Alle priser er pr. 1.2.87.

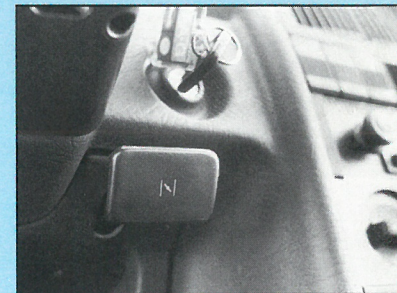
Regelmæssige eftersyn hver 30.000 km, olieskift hver 15.000 km.

### ● Forhandlernet

Importør: Skandinavisk Motor Co. Glostrup  
101 forhandlere med værksted.

### ● Modelprogram

Audi 80 1.8S 4d/5g	214.493 kr.
Audi 80 1.8E 4d/5g	248.197 kr.
Audi 80 1.8S 4d/aut.	224.436 kr.
Audi 80 1.6	
Turbo Diesel 4d/5g	270.233 kr.
Audi 80 1.6	
Diesel 4d/5g	242.678 kr.



lingen giver et meget behageligt klima uden trækvinde. Der kommer hurtigt varme på anlægget, og temperaturen er let at regulere.

## OKO NOMI

● Audi 80 markedsføres i Danmark i varianterne 1.8S, 1.8S Aut., 1.8E, Diesel og Turbodiesel, til priser fra 214.493 til 270.233 kr. Vognens størrelse taget i betragtning ret pæne priser. Det første, man må afgøre med sig selv, er derfor, om Audi 80 er stor nok, og man må huske også at kaste et blik i bagagerummet. Audi 80 er absolut kun fire-personers, og dens bagagerum er ikke velegnet til stive, firkantede kuffer-

ter.

Men kan Audi 80 opfylde ens pladskrav, er der ikke tvivl om, at man får en virkelig gedigen bil for sine penge - en bil der tillige er særdeles velkørende og komfortabel. Der er ingen tvivl om, at det helgalvaniserede karrosseri vil have en gunstig indflydelse på brugtvolesprisen, således at den relativt store investering kommer hjem igen »i den anden ende«.

At prisen tilsyneladende ikke virker alt for afskrækkende, fremgår af den kendsgerning, at den første sending biler blev revet væk, og at der er adskillige ugers leveringstid på en vogn i næste sending, hvor priserne allerede er en hel del højere.

Testcenterrapporten kunne til fulde bekræfte det gedigne indtryk af Audi'en, vi fik alle-



## Til sammenligning

Audi 80 1.8S	90 km/h	120 km/h	Bykørsel	Gennemsnit		Oktan	Reserve-dels indeks	Vægt-afgift	Pris pr. 1.2.87	
				1:1:1	60-0-40					
Audi 80 1.8S 1.781 cm <sup>3</sup> 66 kW/90 HK	l/100 km	5,1	6,7	9,3	7,0	6,8	98	131	1.458	214.493
	km/l	19,6	14,9	10,8	14,2	14,7				
Audi 80 1.8E 1.781 cm <sup>3</sup> 82 kW/112 HK	l/100 km	5,4	6,9	10,5	7,6	7,4	98	131	1.458	248.197
	km/l	18,5	14,5	9,5	13,2	13,4				
Audi 100 90 HK 1.781 cm <sup>3</sup> 66 kW/90 HK	l/100 km	5,4	6,9	9,4	7,2	7,0	98	191	1.458	229.403
	km/l	18,5	14,5	10,6	13,8	14,3				
Audi 100 138 HK 2.226 cm <sup>3</sup> 101 kW/138 HK	l/100 km	6,5	8,1	12,4	9,0	8,9	98	191	1.944	294.811
	km/l	15,4	12,3	8,1	11,1	11,3				

Gennemsnitsforbruget er beregnet på to måder: I henhold til ECE-normen, hvor alle tre forbrugstal indgår med lige stor vægt (derfor betegnelsen 1:1:1), og efter det danske trafikministeriums formel: 60 % af forbruget ved 90 km/h + 40 % af forbruget ved bykørsel uden hensyn til forbruget ved 120 km/h. Det har vi kaldt 60-0-40 (60-nul-40)

Bagagerummet er hverken særlig stort eller særlig regulært i formen, og man har ikke kunnet give Audi'en nedfældeligt bagsæde, fordi tanken står på højkant mellem bagagerum og kabine. Læssehøjden er til gengæld lav



◀ Overraskende nok har Audi 80 1.8S manuel choker, (VW Golf med samme motor har automatchoker)

rede under kørslen. Foruden galvaniseringen er der foretaget den sædvanlige voksbehandling af hulrummene, der er monteret inderskærme ved forhjulene, forskærmene er skrævet på, alle ombukninger er omhyggeligt forseglede, og undervognens udvendige flader er PVC-belagte. Karrosseridelene er omhyggeligt tilpassede, og Audi/VW yder foruden en seks-års gennemtæringsgaranti tre års udvidet reklamationsret på lakeringsfej.

## TEKNIK KEN

● Denne prøvekørsel foregik i to afdelinger. Vi begyndte, da der lå lidt sne, men det kunne

man leve med i de indledende øvelser. Så høvlede sneen ned, og alle parkeringspladser i København blev optaget af snebunker. En gang imellem skal man jo parkere sin bil, og det blev så nødvendigt oppe i en snebunke. Når den så stod der, spekulerede man på, hvordan den så kom ud igen. I masser af tilfælde måtte man ud og hjælpe andre bilister. Skubbe eller nærmest bære bilen ud på vejen. Vi behøvede aldrig hjælp, ikke på grund af vor geniale køreteknik, men Audi'en forlod bare snebunken. Tø og frost gør som bekendt enhver velkendt vej til noget forkert. Frosne hjulspor er værre end fortidens sporvognsskinner. Biler skred ud på de mest forunderlige måder, men Audi'en kørte bare. Så høvlede sneen ned igen, og vejene blev værre og værre, men vi blev da helt

på det rene med, at næst efter en Citroën 2 CV må en Audi 80 være det bedste at køre med på vintervejene.

Så afleverede vi vognen igen, for når det drejer sig om specialprøverne, kan man lige så godt rende rundt med en trillebør på Jyllands-Ringen, og ingen skal få os til at køre med 180 km/h på en tysk motorvej, når den er belagt med sne og is. Altså en pause, men Audi 80 er yderst overbevisende på sneglatte veje, og vi kom bevisligt igennem, hvor andre måtte give op.

Så kom der en lille pause i vinterens forestillinger, og vi fik afviklet det sidste. Her kunne vi konstatere, at Audi 80 er meget sidevindsstabil. Stiv kuling med alt tilbehør af varsler, og vi mærkede ikke noget til vinden, før vi skulle over Vejle-broen. Der måtte korri-

## Vi glædede os over

- Bagsædeseler
- Belyste kontaktsymboler
- Børnesikkerhedslåse
- Halogenlamper
- Handskerum med lys og lås
- Kontrollys for
  - choker
  - håndbremse
  - kølevand
- Kølevandstermometer
- Lås på tankdæksel
- Midterarm-læn bag
- Nakkepuder bag
- Nakkestøtter (for) dobbelt regulerbare
- Omdrejningstæller
- Radio
- Radioantenne i bagrudd
- Regulerbar instrumentbelysning
- Selebeslag, højdeindstilleligt
- Sidefenderlister
- Slukkerelæ, hovedlygter
- Toned ruder
- To-tonet horn
- Trinløs ryglæns-hældning
- Triptæller
- Tågebaglygte
- Ur
- Viskere med pausefunktion
- Visk/vaskautomatik

## Vi savnede

- Centrallås
- Delt bagsæde
- Indvendig åbning af benzindæksel
- Indvendig regulering af forlygter
- Kontrollys for
  - benzinreserve
  - nedslidt bremsebelægning
  - sprinklervæske
  - åben dør/bagklap
- Kortlampe/læselampe
- Lys i bagagerum
- Varme i førersæde

geres lidt, men tilsyneladende skulle andre biler korrigerer en hel del.

På Jyllands-Ringen kunne vi fastslå, at Audi 80 ikke er velegnet som baneracer, for ved hurtig kørsel i de skarpe sving skrider den lidt mere på forhjulene, end vi efterhånden er vant til. Så længe man holder sig til det nogenlunde normale, er alt som det skal være. I den glatte kurve skrider bagvognen først, og i den dobbelte undvigemanøvre kan man overhovedet ikke mærke forskel på styringen, hvad enten føreren er alene i vognen, eller der er fuldt læs, og i begge tilfælde gennemføres manøvrerne perfekt. På en våd bane får man ganske vist ved det andet S-sving en lille bagvognsudskridning, men den komplicerer på ingen måde en perfekt afslutning på manøvrerne – og



## DATA OG MÅLINGER

### ● Accelerationsevne

Fra 0 til 60 km/h	4,8 sek.
80 km/h	7,4 sek.
100 km/h	11,6 sek.
100 m	7,3 sek.
200 m	11,3 sek.
300 m	14,7 sek.

### Fra 60 til 90 km/h

III gear	116 m	5,6 sek.
IV gear	166 m	7,9 sek.
V gear	227 m	10,9 sek.

### Fra 70 til 100 km/h

III gear	137 m	5,8 sek.
IV gear	188 m	8,0 sek.
V gear	254 m	10,8 sek.

### ● Hastigheder i gearene

	I	II	III	IV	V
Minimum:	0	15	27	48	54
Maks. moment:	35	66	106	147	180
Maks. effekt:	39	75	120	166	204*
Tophastighed:	180 km/h svarende til 5.634 o/min. (IV gear).				

\* Teoretisk værdi.

### ● Vægt

Typegodkendt egenvægt 975 kg

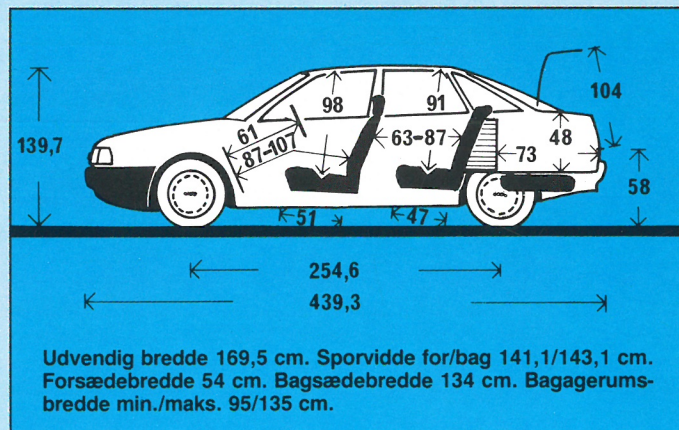
Tjenestevægt	1.075 kg
Tilladt totalvægt	1.475 kg
Nyttelast	500 kg
Største påhængsvogsvægt:	
- med bremses	1.025 kg
- uden bremses	525 kg

### ● Motor

4-cyl. vandkølet rækkemotor placeret på langs over forakselen. Slagvolumen 1.781 cm<sup>3</sup>. Kompressionsforhold 10,0:1. 66 kW/90 HK ved 5.200 o/min. 150 Nm/15,3 kpm ved 3.300 o/min. 1 overliggende knastaksel (tandrem). Elektrisk kølerventilator. Køler med ekspansionstank. Batteri 12 V/40 Ah, 65 A vekselstrømsgenerator. Oktanbehov: 98. Tank: 68 l. Rækkevidde på fuld tank: 1.000 km.

### ● Transmission

Forhjulstræk. 5-trins gearkasse med udvekslingsforholdene: I 3,545:1, II 1,857:1, III 1,156:1, IV 0,838:1, V 0,683:1. Udveksling i differentiale 4,111:1. Hastighed ved 1.000 o/min. i høj-gear: 39,2 km/h.



### ● Styretøj

Tandstang. 5 ratomdrejninger fra stop til stop. Vendediameter (mellem mure) 10,3 m.

### ● Bremses

To-kreds fodbremse (diagonal opdeling). Skiver for, tromler bag. Begrænserventil. Parkeringsbremse til baghjulene. Bremselængde fra 80

km/h på tør vej: 29 m. Pedalkraft 150 N/15 kp.

### ● Affjedring og hjulophæng

For: McPherson fjederben med skruefjedre. Bag: Torsionsbagaksel med skruefjedre. Krængningsstabilisator for og bag. Dæk: 175/70TR14 på 5,5" fælg (Uniroyal Rally 280/70).

veje er som bekendt undertiden våde.

Bremserne er i orden, om end pedaltrykket antagelig af hensyn til komforten er lidt lavere, end vi kunne ønske os. På våd, senere tør, vej er det ikke vanskeligt at bremse vognen inden for det maksimalt mulige. Det blev straks lidt mere kompliceret på glatførebanelen, men ved nogle blokeringsprøver kunne det også konstateres, at banen på grund af temperatur og andre omstændigheder var usædvanlig glat den dag. Med lidt træning kunne vi komme ned på et absolut minimum i bremselængde, men den træningsmulighed har man ikke på landevejen. Til sammenligning lavede vi en bremseprøve på banens tilkørselsvej, der var belagt med våd is, og så kan det ikke blive mere glat på en dansk landevej. Under disse omstændigheder virkede bremserne trods det lave pedaltryk overbevisende gode.

### STOL IKKE PÅ REKLAMEFIDUSER

Audi 80 var den første bil, der officielt kom frem med såkaldt negativ styrrulleradius - Packhard havde den også, men åbenbart ved en ren tilfældighed. Virkningen af denne negative rulleradius (senere kaldt positiv styrekorrektion) er den, at man ved en svag skævbremsering med f.eks. de

højre hjul på is og de venstre hjul på våd eller tør vej får en styrekorrektion på den måde, at forhjulene styrer lidt ind mod højre, selv om bilen trækker lidt til venstre.

Det er egentlig så totalt ligegyldigt, for kommer man i den situation, kan man med en svag styring med rattet opnå nøjagtig det samme. Fordelen ved den negative rulleradius skal ses i forbindelse med bremsernes diagonalopdeling af to-kredssystemet. Hvis den ene kreds svigter, vil vognen under opbremsning ret dramatisk trække til den side, hvor det bremsende forhjul er, men her sørger styrekorrektionen for, at vognen ikke slår for stort et slag til siden.

Dette fik salgs- og reklameafdelingen i sin tid fat i, og der blev bl.a. fremstillet reklamefilm, der viste, hvordan køberen under en skævbremsering kunne tage hænderne fra rattet, medens vognen fortsatte lige ud. Hvornår tager man hænderne fra rattet, når man skal bremse på en vintervej med is i højre side og normal friktion i venstre? Altså rent gas, hvilket Audi's teknikere også skriver under på. Negativ rulleradius eller ej: Hvis man ikke bremser korrekt i den situation, men blot tramper på bremspedalen, så hjulene blokerer, snurrer vognen rundt, og det gør en Audi 80 mindst lige så godt som andre



biler, for den er nemlig også underlagt naturlovene.

Audi 80 har en usædvanlig stor underdrejning, og den kan - næsten - vende på en tallerken. Det er også en stor hjælp ved vanskelige kantstøparkeringer med snæver plads. Når forhjulene er drejet til et bestemt punkt, er der imidlertid ikke mere nogen form for selvopretning. Køber man rundt om et gadehjørne, skal man derfor ikke bare slippe rattet og regne med, at vognen selv retter sig op. Den kan finde på at gøre det, men den kan også lade være.

På den brede Jyllands-Ring var det nemt helt at klarlægge sagen. Vi drejede mere og mere under meget langsom kørsel, og fra et vist punkt kunne vi slippe rattet, og det drejede sammen med forhjulene helt ud i yderstilling. Så kan man uden at berøre rattet sidde og køre i cirkel efter cirkel. Først når man accelererer, kan der komme en selvopretning, men

med betydelig forsinkelse.

I det daglige mærkes det kun på den måde, at hvor man ved store styreudslag ville regne med selvopretning, kan den udeblive, så lad være med at slippe rattet i den situation.

### AUDI 80 FOR DEN TROFASTE

Nok skal der erlægges mange penge ved anskaffelsen af en Audi 80, men så er man også godt kørende i mange år. Uanset hvad EF siger, er det næppe sandsynligt, at vi slipper af med vore store afgifter på biler, men med det galvaniserede karrosseri og den gode kvalitet i det hele taget vil man kunne udskifte motoren ved slid efter lang tids kørsel, og andre mekaniske komponenter er også ukomplicerede at udskifte, så totaløkonomisk er man ikke snydt med Audi 80.

Set nedefra virker vognen lige så gedigen, og det vækker lidt minder at betragte baghjulsophæng, som første gang blev benyttet på DKW.

Testvognens elektrisk regulerbare sidespejle er ikke standard i Danmark