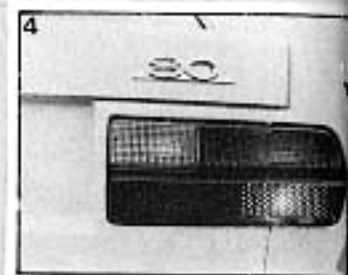
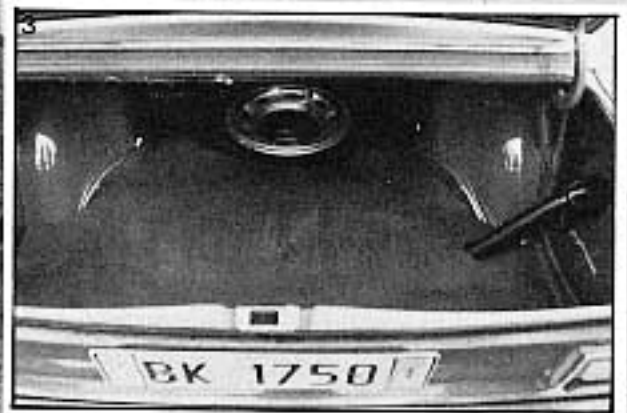




(2) Τα εσωτερικά είναι βασικά ίδια και στις τρεις εκδόσεις. (3) Το πόδι - μπαγκάζ είναι εύρρυθρο για αυτοκίνητο 1300 κυβικών και ικανοποιητικό για αυτοκίνητο 1500 κ.έκ. (4) (5) (6) Πλαγόν, εδκατάσταση, πλαίσιον!



# TEST AUDI 80

**‘Απ’ τήν άπορία στην έκπληξη σέ έπτά ήμέρες... ‘Οδηγοΰμε και τά τρία νέα ‘Αουντι 80 και ανακαλύπτουμε ότι δέν ήταν «αϋτά που νομίσαμε». ‘Ισως τό ίδιο νά έκαναν και οι συνάδεφροι που τό ψήφισαν Αϋτοκίνητο του ‘Ετους...**

ΤΟ ΕΙΠΑΝ «μεσσία». Τό χαρακτηρίσαν επαναστατικό. Τό είπαν «Αϋτοκίνητο τού ‘Ετους» τρία «δημοψηφίσματα». Τό τελευταίο, νεώτερο και καλύτερο, ‘Αουντι εντυπωσίασε πολύ κόσμο και πολύ περισσότερο τό άφεντικό του — κατασκευαστάς και αντιπρόσωπος — που δέν προφθαίνον νά πουλάνε. ‘Εντυπωσίασε και έμεις όταν τό οδηγήσαμε. ‘Η ανάγκη του αδέχαστου ΤΤ ήτον χαραγμένη βαθιά μέσα μας. Νομίζαμε ότι στα ‘Αουντι τού 1973, τό 80, θά συναντούσαμε τό άπρόσφατο, ηλεκτροεγκεφαλοσχεδιασμένο, άνισρό αϋτοκίνητο που μαστίζουν τήν εποχή μας, κάνουν περιορισμούς και μας απρώνουν στή ακέψη ότι ή πραγματική οδηγηση πέθανε, δίνοντας τή θέση της στήν ανάγκη για μεταφορά, και τίς πληγές της. Και όμως. Σέ όποια «έκθεση» τό δοκιμάσαμε είδαμε τόν διάδοχο τού ΤΤ στή συνειδησή μας και τό γούστο μας, μέ και πολλά άλλα: άνεση, εύρυχωρία, εύκαλία, άμορφη εμφάνιση. ‘Ενα πολυπράσιπο αϋτοκίνητο, ένα αϋτοκίνητο για όλους. Είχαμε χαμογελάσει πονηρά όταν τό 80 πήρε τόν Τίτλο τού αϋτοκινήτου τού ‘Ετους από τό Ρενώ 5 και από τίς ‘Αλφασόουτ και ‘Αλφρέττο!... ‘Όταν τό οδηγήσαμε, καταλάβαμε γιατί. Οι άν-

θρωποι που τό ψήφισαν δέν περίμεναν ποτέ ότι θά συναντούσαν μία άπακάλυψη. Τό αϋτοκίνητο δέν δείχνει τί είναι, ούτε είναι κανένα σπουδαίο τεχνολογικό έπίτευγμα. Και όμως, όταν κάθουσι πίσω όπ’ τό τιμόνι ένθουσιαζουσι και μένετε ένθουσιαστές και δημιουργεί ακριβώς τήν προκατάληψη. Τό ‘Αουντι 80 είναι ένα αϋτοκίνητο που έδ πιόση άλλου τού άγοραστάς. Και περισσότερο είναι ένα μάθημα στην μαμά Φόλκσβάγκεν και στους άλλους κατασκευαστές που θέλουν νά μς κάνουν νά Εσχάσουμε ότι ή οδηγηση είναι κέφι, έν άνάματι της μάδας, της παθητικής άσφαλείας, τού κόστους και της άπραθυμίας ή καθαρός άνικανότητος νά ακουέσουν ουσιά όταν δημιουργούν ένα αϋτοκίνητο. ‘Η ‘Αουντι σχεδίασε ένα αϋτοκίνητο που μπορεί νά κάνει τό μούλαρι της «πενταμελής οικογενείας μέ τίς άπασκευές της», άλλό μπορεί νά πάη από έδω εκεί όπως λίγα αϋτοκίνητα. Και αυτό είναι έπιτυχία. Μην παρεξενεύετε άν δείτε ένα ‘Αουντι 80 νά βαδίζει στο άχνάρια μιας Λάντσια σά ράλλυ. ‘Εμείς δέν θά παρεξενευτούμε και τότε θά πούμε «μπράβο» σέ μία εταιρία που μπορεί νά έκανε γε-



ρά, εμπορικά, πετυχημένα αυτοκίνητα, αλλά που δεν «πολυπλήθυνε» στις ρωμαντικές, εγωιστικές επιθυμίες μας, που σε λίγα χρόνια θα προσαρμοθούν κι αυτές στον καταναλωτισμό (:). Αυτά. "Ας δούμε τώρα με προσοχή αυτό το τόσο σημαντικό αυτοκίνητο της εποχής μας.

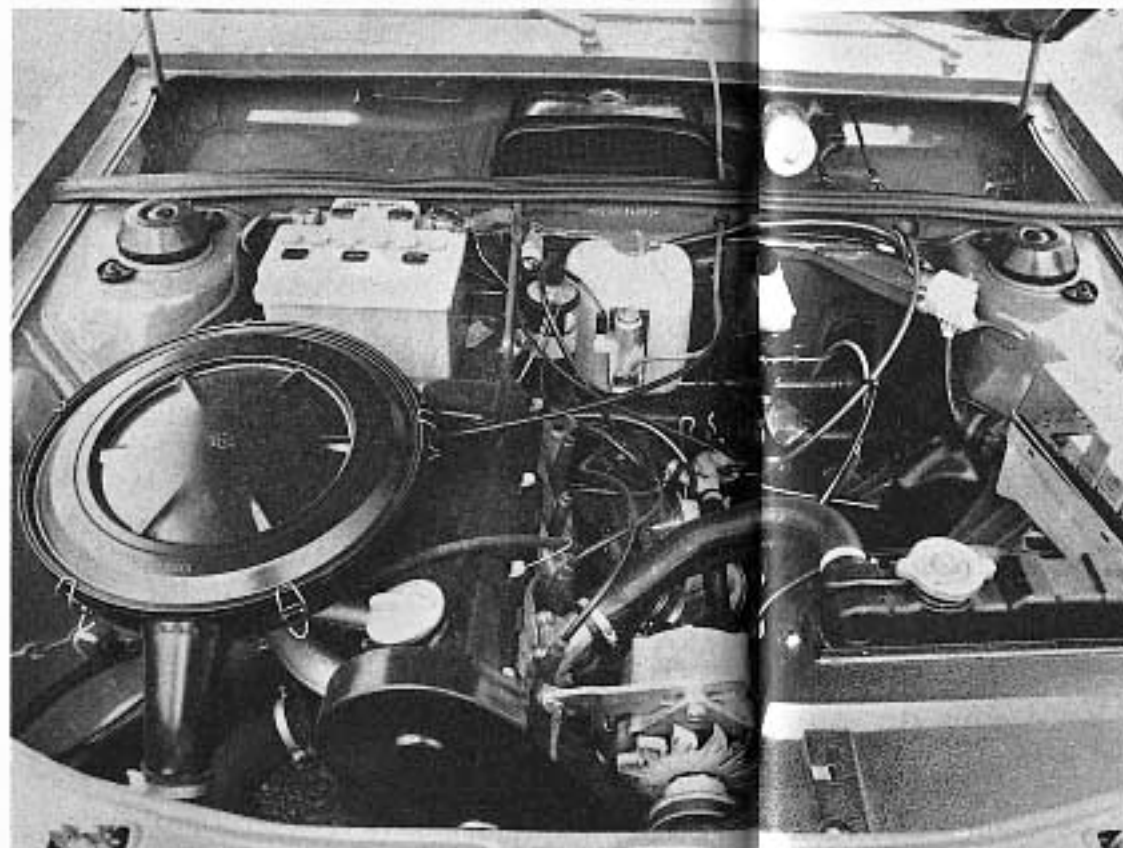
#### ΜΙΑ ΟΧΙ ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Πέρυσι, τέτοια εποχή (Φεβρουάριος 1972, τεύχος 17), όταν παρουσιάσαμε το "Αουντι 100 ΤΖΙ" "Ελ γράφαμε μερικά λόγια για την εταιρία, το παρελθόν, το μέλλον, τις επιδιώξεις της και τους ανθρώπους της. Γράφαμε για τον νέο αυτοκράτορα, τον Ρούντολφ Λάιντιγκ και το δύσκολο έργο που ανέλαβε. Η αυτοκρατορία της Φόλκσβάγκεν είχε εσσωχτη με το «ακαθάρι» και τα εσσοίγματα δημιουργούν τριμερές υποχρεώσεις και έσοδα. Ο μακαρίτης ο Νόρντχοφ ήταν καλός και άγιος αλλά μία μέρα θα φανή ότι θα έπρεπε να έχει φροντίσει να μην κάνει το ακαθάρι τόσο πολύτιμο είδωλο. Γιατί τώρα που πέρασε η εποχή του τί θα το αντικαταστήσει; Κανείς δεν ξέρει και πολύ περισσότερο οι άγγελοι της Φόλκσβάγκεν, μιας εταιρίας που βλέπει τις πωλήσεις του αντικείμενου υπέρθεως της να πέφτουν και δεν μπορεί να κάνει τίποτα, γιατί τί σ' αυτό τον κόσμο μπορεί να αντικαταστήσει το «ακαθάρι»; Οι Γερμανοί δεν πιστεύουν στα θαύματα και ξέρουν ότι το ακαθάρι θα πρέπει να αντικατασταθεί από αυτοκίνητο, όχι από θούμα. Και αυτό το αυτοκίνητο θα θρεφθεί ψάχνοντας. Ο εξωστρατιωτής του Κούρτ Λότζ και ο έρχομός του Λάιντιγκ μαζί με τη φήμη του «χρυσόχρη» δεν άλλαξε πολύ τα πράγματα. Ο Λότζ έψαχνε και ο Λάιντιγκ έψαχνε και ψάχνει! Η διαφορά τους είναι στις κατευθύνσεις. Όταν ο Λότζ έδωσε προμερά ποσό για να αγοράσει την Έντσο, συνεχίζοντας συνάμα τις πολυέσδες έρευνες για τον Βόνκελ, κριτικαρίθηκε βαρύνοντα. Όμως δεν ήταν καυτός. Η μικρή περφόρμανς εταιρία του Νέ κοραυλμ είχε ανθρώπους που ήταν πραγματικά μεγαλοφυείς. Για σκεφθήτε, ο αλουμινένιος κινητήρας των 1000 και των ΤΤ με τον εκκεντροφόρο επικεφαλής, αυτό το διαμάντι της τεχνολογίας των μικρών αυτοκινήτων, σχεδιάστηκε (μαζί με το αυτοκίνητο) το 1957! Οικονομικοί όμως λόγοι δεν επέτρεψαν την παραγωγή πριν το 1962. Για σκεφθήτε τώρα,

να παρουσιάζονται ένα μικρό αυτοκίνητο με κινητήρα από ελαφρύ κράμα, τοποθετημένο εγκάρσια, με εκκεντροφόρο επικεφαλής, δυό χρόνια πριν από το Μίνι! Άλλωστε, μία ομάδα ανθρώπων που έδγαλε ένα Ρο80, τι μπορεί να είναι;

Ο Λότζ είχε σκεφθεί ότι ο διάδοχος του Σκαθαρίου θα έπρεπε να είναι τόσο επαναστατικός, τόσο προηγμένος, όσο και το ακαθάρι ήταν το 1934. Και ότι θα έπρεπε να μείνει με την εταιρία για 20 τουλάχιστον χρόνια. Σκόπευσε σε μία ριζοσπαστική κατασκευή, σκόπευσε στην Έντσο, και συγχρόνως στην Πόρος, τις μόνες ίσως εταιρίες στη Γερμανία που κοιτούσαν εμπρός. Και άρχισε να ξεδεύει απειδίως χρήματα για τον αντικαταστάτη. Σφάλμα πρώτο. Όταν οι πωλήσεις πέφτουν και το κόστος ανεβαίνει τα κέρδη τί κάνουν; Μικραίνουν... Παρά ώραία. Ποιός ήθελε λοιπόν να ξεδεύονται τα ώραία, λίγα κέρδη σε αδιόρατα πειράματα; Πού έδω που τ' έδω δεν είχαν πολύ ούσια ή τουλάχιστον εφαρμογή.

Από την άλλη μεριά, υπήρχε ο Λάιντιγκ. Όταν ανέλαβε την Αουντι και την έκανε ένα μικρό θαύμα έδειξε ότι οι οργανωτικές του άρετες ήταν άτι έπρεπε. Το τεχνολογικό του πνεύμα δεν ήταν άνησυχο, αλλά σικανού είναι σήμερα... Μιαζί με τον άρχισχεδιαστή του, τον Λαίντιγκ Κράους, «εσσησαν» το 100 που πέτυχε όσο κανείς δεν περίμενε. Λίγο πριν παρουσιασθή στην αγορά, ο Λάιντιγκ πήγε στη Βραζιλία, αλλά ήδη ή ιδέα του 80 ή (για τότε) ενός μικρού 100, εάν το μεγάλο πετύχαινε υπήρχε. Ο Κράους έκανε τις έρευνες του —δεν ήταν άλλωστε τίποτα επαναστατικό— και όταν ο Λάιντιγκ γύρισε από τη Βραζιλία «μετά βαίον και κλάδων» έχοντας διπλασιάσει την εκεί παραγωγή, για να αναλάβει την Αουντι Έντσο, έδωσε πρώσι δλοταχώς στο «Πρότζεκτ 838», όπως είχαν ονομάσει το αυτοκίνητο. Ήταν τότε άρχες του '70 και ο Κράους συνέχισε επίσημα τις έρευνες με πολλά χρήματα και το στίγμα της σύγουρης επιτυχίας του 100. Όταν ο «θαμμένος» Αουντικός Λάιντιγκ (μη ξεχνάμε ότι ή Αουντι είναι προσωπικό του δημιουργήμα) έγινε αυτοκράτορας της Φόλκσβάγκεν, το «Πρότζεκτ 838» άνακηρύχθηκε σόν «Μεσσίας» της εταιρίας. Η σταυροφορία κατά των Έντσοδικών συνεχίσθηκε και ή μικρή εταιρία έγινε μία διακόσμηση στο σήμα κατατεθέν. Πρώτη δουλειά του Λάιντιγκ φυσικά



7, 8, 9: Οι τρεις όψεις του "Αουντι 80. Σας άρεσει ή όχι; Θέμα καθαρά υποκειμενικό. (10) 'Ο κινητήρας μας άρησε απόλυτα ικανοποιημένους. Πιστεύουμε ότι έχει τεράστιες δυνατότητες.

(μετά την στέρηση της Έντσο που φαίνεται δεν την κάνει καθόλου κέφι) ήταν να δη τί είχε κάνει για το μέλλον ο Λότζ. 'Ο άνθρωπος κοιτάζε τα διάφορα σχέδια και τα ποσά που είχε εσοδίσει ο βίος Λότζ, και τρελλάθηκε! Και ξέρετε κάτι; Δεν είχε δίκιο.

Ένο από αυτά τα «πρότζεκτ» μάλιστα είχε προχωρήσει. Ήταν το Σχέδιο 268 και μέχρι στιγμής είχε στοιχίσει 70 εκατομμύρια μάρκα! Και όταν λέμε είχε προχωρήσει, είχε προχωρήσει πάρα πολύ. Μέχρι που είχαν άρχισει να παραγγέλονται μηχανήματα για τη μαζική του παραγωγή.

Ήταν σχεδιασμένο από την Πόρος και θεελεγμένο στο Κέντρο Έρευνών του Βόιζοχ κάτω από την επίβλεψη του γιου της Λουίζας Πήλχ (κόρης του Φερδινάνδου) Φέρνυ Πήλχ. 'Ο έγγονός του Πόρος, που είναι ένας από τους άρχιμηχανικούς εξέλιξεως αγωνιστικών αυτοκινήτων, είχε σχεδιάσει ένα πραγματικά έντυπωσιακό αυτοκίνητο. 'Ο κινητήρας ήταν 1300 και 1700 με καρμπυρατέρ και ψεκασμό, επίπεδος τετρακύλινδρος, με εκκεντροφόρο επικεφαλής και ήταν τοποθετημένος κάτω από το πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου έχοντας πίσω του το κλιβάνο και το διαφορικό! Ήταν ένα κατασκευάσμα που άσφαλώς θα έβαζε φωτιά στον κόσμο, όμως μην ξεχνάμε ότι υπήρχαν πολλά άλλα: το βασικό φυσικό ήταν το πως θα αντιμετώπιζε ο κόσμος αυτό το κατασκευάσμα και αυτό ήταν σημαντικό για τον Λάιντιγκ. Έκτός αυτού υπήρχαν τα προβλήματα στη συντήρηση, θανάσιμο άμάρτημα στην εποχή μας. 'Ο νέος αυτοκράτορας δεν σκέφθηκε πολύ για να διατάξει την τύχη του 268: Σურτόρι! Μιά απόφαση που στοιχίσε 70 εκατομμύρια μάρκα και άνοιξε την πόρτα στο Σχέδιο 838 ή "Αουντι 80. Πού σημαίνει ότι το αυτοκίνητο μπορεί να είναι πιο σημαντικό από ένα νέο "Αουντι.

Ο ήρωας μας είναι πιο άπλος και ή άρχιτεχνολόγος και ή εμφάνισή του δεν θα έχη προβλήματα ούτε με τον κόσμο, ούτε με τους μηχανικούς.

#### ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Μετά την επιτυχία του 100, την πείρα των ανθρώπων της Αουντι, αλλά περισσότερο τη σημερινή επιτακτική ανάγκη για αυτοκίνητα που τα έχουν «όλα εμπρός» οι σχεδιαστές του 80 θα πρέπει να ήταν παράφρονες, να μην εργάζονταν στα ίδια πρότυπα. Τα ύπερ και τα κατά της κάθε κατασκευής είναι γνωστά και μιλήσαμε αρκετά γιατί τα αυτοκίνητα του μέλλοντος θα είναι με όλα εμπρός, όταν παρουσιάσαμε το 4Τ1 (Απρίλιος 1972, τεύχος 19).

Τα προβλήματά τους ήταν αρκετά. Βασικά ήθελαν «τρία σε ένα» αυτοκίνητα. Ένα αυτοκίνητο για την αγορά που ήθελε αντικαταστήσει το 60, ένα αυτοκίνητο για τη δημοφιλή αγορά 1300—1600 κ.έκ. που θέλει κάτσια, και τέλος (και δυσκολώτερο!) ένα αυτοκίνητο που θα θύμιζε κάτι σ' εκείνους τους ανά τον κόσμο πιστούς των κλασικών Έντσο.

Τα δυό πρώτα ήθελαν καλό προγραμματισμό και έξυπνη σχεδίαση, το δεύτερο ήθελε σωστή έρευνα και κυρίως εξέλιξη. Οι άνθρωποι πέτυχαν κ α ι σ' αυτό που παρουσιάσαν αλλά κυρίως σε σ' ά προσέφερε σ' αυτό που παρουσιάσαν.

Το "Αουντι 80 προσφέρεται σε τρεις τύπους ή εκτελέσεις, αν προτιμάτε, και μ' αυτό εννοούμε ότι «το αυτοκίνητο» βασικά είναι ίδιο με διαφορές στις λεπτομέρειες εξοπλισμού και τις εκδόσεις του ίδιου βασικού κινητήρα. Τεχνολογικά και κατασκευαστικά το "Αουντι 80 είναι ένα αυτοκίνητο.

Το γιατί λέγεται 80 ενώ είναι το πιο μικρό από τα αυτοκίνητα που υπήρξαν ή υπάρχουν στην Αουντι είναι ένα από τα μυστήρια αυτής της παλιοζωής. Είναι μικρότερο από το 60 και ο αριθμός 80 που περιέμεναν όλοι, ήθελε περισσότερο λογική. Έκτός αυτού το 50 δεν θα θύμιζε αυτοκίνητο που υπήρξε στην γκάμα της Αουντι για πολύ λίγο (υπήρξε

80, μία έκδοση του '72 που ήταν το πρώτο-πρώτο "Αουντι). Τέλος πάντων, κάτι θα ξέρουν.

Το πρώτο πραγματικά νέο στοιχείο του αυτοκινήτου βρίσκεται με την πρώτη ματιά. Είναι ή εμφάνισή... Είναι κάτι μεταξύ ενός "Αουντι 100 που μπήκε στο πλύσιμο (ή βία "Όλγα, ή βία "Όλγα ξέρει) και ενός νέου σχεδίου. Δεν μπορούμε να πούμε ότι αναλογικά είναι πιο όμορφο από το 100, πλην όμως έχει ένα βασικό στοιχείο ύπερ, το σημαντικό μικρότερο δγκο, που του δίνει μάλλον καλύτερη εμφάνιση από το άλλο. Οι διαστάσεις του είναι οι τέλειες για ένα αυτοκίνητο - οικογενείας (φινές από παντού; και οικογενείας) στους δρόμους μας. 4,20 μ. είναι ανάλογο ύψος, επί ανάλογο πλάτος (τις ξέρουμε τις διαστάσεις, αλλά και να τις γράψουμε θα πούνε τίποτα;) Το αυτοκίνητο κόβεται μάλλον ψηλά και τέσσερις πιο φοβιές ζώντες θα το κάνουν άλλο πράγμα. Η εξωτερική εμφάνιση συμπληρώνεται από τα διάφορα νικελ (όχι υπερβολές) που υπάρχουν και δεν υπάρχουν ανάλογα με το «μοντέλο», και δυό πόρτες πίσω, που θα υπάρχουν άργότερα, όταν θα έρχονται και τετράθυρα αυτοκίνητα.

Το 80 ΤΖΙ "Ελ, που είναι ή απόλυτη από κάθε άποψη έκδοση του αυτοκινήτου, έχει τέσσερα φανάρια εμπρός που το κάνουν να φωτίζει καλύτερα και σ' αυτό κάνουν να ξεχωρίζετε στη γειτονιά, ότι πληρώσατε περισσότερο από τόν... πληθει που έχει το «απλό»...

Μέσα, τα πράγματα είναι περίπου ίδια. Μικροδιαφορές σε μία βασικά ίδια ιδέα. Κατ' άρχην, το σπουδαιότερο στοιχείο σε ένα αυτοκίνητο: το καθίσματα. Είναι άκριβώς ίδια στο σχήμα τους, είναι όλα ανακλινομένα (για εμπρός μιλόμε) και έχουν όλα (τώρα μιλόμε και για πίσω) ταπεισορίες ύφασμάτων που για μας σημαίνει χιλια ζήτη ιδιαίτερα μετά το μπάνιο το καλοκαίρι. Από εκεί και πέρα έχουμε: ταμπλά ίδιο βασικά εκτός από το ότι έχει τίποτα στο 80, ρολόι στο 80 LS,



στροφόμετρο από 80 GL, 50 πρόσθετες Εξαγωγές άερα φρέσκου (:) και 66τρα Εύλινη έπένδυση, ανάλογο με τή χρήση που δώσατε (οσσοί) φαρμάκια για να μην πόννη σαρκί) Χαλιά (που λένε) από δι-αφορετικό υλικό. Διαφορετικά ύποβραχιάνια (άπλωε διαφορε-τικά, χωρίς να σημαίνει ότι στο άπλω 80 σάς κλείνουν τήν πόρ-τα μόνο όπ' έξω). Κατά τή άλλα, όλα ίδια, ακόμη και τα-σάκια, και έσείς που θ' αγορά-σετε τή 1300 μην άνηραυείτε, δέν θά καταρίνε-τε τή τριάρια!

Τό σύστημα έξερριμού και θερμάνσεως είναι ίδιο και κυρι-ολεκτικό έκπληκτικό. Είναι ά-πλαύστατο στον χειρισμό του. Υπάρχει ένας περιστρεφόμενος διακόπτης που άρχίζει από φρέσκο άερα μέχρι φωτιά. Έτσι, υπάρχουν δύο συρόμενοι διακόπτες. Ένας για τή ρύθμι-ση τής φορδς του άερα πάνω ή κάτω ή πάνω-κάτω (όταν εί-ναι στη μέση!) και ένας που κινεί τή θαντιλάτερ δύο ταχυ-τήτων. Κάτω από τή όργανα χειρισμού υπάρχουν δύο έξα-γωγές που θγάζουν ζεστό άε-ρα όποιοδήποτε και νάναι ή ρύθμιση, μία θαυμάσια ιδέα για-τί σε ένα ατακίνητο δέν ύ-πάρχουν μόνο τζάμια και πό-δια για να ζεσταίνονται. Η έξ-αγωγή γίνεται από πίσω (όν-τε!). Όλα αυτά στην πράξη σημαίνουν τή απλούστερο και καλύτερο ίσως σύστημα έξερρι-μού και θερμάνσεως που έχου-με συναντήσει άνεξαρτή-τως τιμής.

Ο χώρος είναι άρκετός, άν και δέν έχει καμιά σχέση με τού 100. Τά έμπρόσθια καθι-σματα είναι άρκετά άνασπαιτικά άν και κάπως μικρά και δέν προσφέρουν πολύ καλή πλευρι-κή στήριξη. Τό πίσω κάθισμα είναι άρκετά μεγάλο και τή σχήμα του είναι σαφώς σω-στό, αλλά βαλεύει περισσότερο δύο άτομα. Ο χώρος για τή πόδια είναι καλός αλλά έξ-αρτάται βασικά από τήν προ-αρμογή των έμπροσθίων καθι-σμάτων. Η θέση οδηγώσεως εί-ναι θαυμάσια και έξυπηρετεί όλα τή σώματα. Όλα τή όργανα και οι μοχλοί «πέφτουν» ά-κριβώς στα χέρια ενώ ή όρα-τότητα περιγράφεται μόνο με υπερβαστικά. Είναι τέλειαι! Μία άλλη έξυπνη καινοτομία είναι οι διακόπτες-κουμπιά που τή απράχυνει κανείς για να λει-τουργήσουν, μία άφάνταστα χρήσιμη εύκαλια.

Μία άλλη ένδειξη τής σκέ-ψεως που ύπηρετς για τή σωστή έργονομική του ατακινήτου (έργονομική: ελληνική λέξη που σημαίνει τή σχέση ενός

άνθρώπου με τή περιβάλλον-του) είναι τή τήσα «διπλής έ-νεργείας».

Ο μοχλός των τώων δηλα-δή έχει δύο σκάλες: ή πρώτη είναι αυτή που έβρουμε όλοι και ή όποια μένει σταθερή, ά-νάβει τή τήσα και επιστρέφει αυτόματα όταν «τελειώση» ή στροφή. Υπάρχει όμως και μία ένδιόμηση σκάλα που πάλι θέ-τει σε λειτουργία τή τήσα με μία άλλη κίνηση του δαχτύλου όσο χρειάζεται για να αλλάξει κανείς μία λωρίδα και μετά φέρνει τή μοχλό πίσω, έτσι ώστε δέν χρειάζεται να τήν γυ-ρίσετε μόνοι σας (κάνει που οι περισσότεροι οδηγόι έρχοϋν).

Σέ γενικές γραμμές, τή έ-σωτερική είναι σωστή και έξυ-πνα σχεδιασμένο, γενναιόδωρο για τή διαστάσεις του ατακι-νήτου, αλλά τή καθίσματα ά-χρισούν σε σύγκριση με τή γαλ-λικά.

### ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

Άλλη μία έπιτυχής καινο-τομία του ατακινήτου. Είναι μία νέα κατασκευή, όπωσδήπο-τε πιο προηγμένη τεχνολογικά από τούς παλαιούς κινητήρες των Άουντι, βασικά στον τρόπο κίνησης των θαλβιδίων. Ο έκκεντροφόρος που κινείται με έλαστικό κώντα δέν είναι στα πλάγια, αλλά έπικεφαλής και κινεί τή κάθετα τοποθετη-μένες θαλβίδες με μικρά πλη-κτρα, που σημαίνει ότι είναι ή πιο άμση μορφή κίνησης. Η καύση γίνεται σε έξωριστούς θαλάμους καύσεως και όχι στις κεφαλές των έμβόλων όπωσ-τοούς άλλους κινητήρες των Άουντι. Τέλος, ή εισαγωγή του μίγματος γίνεται όρθόδοξα και όχι περιστροφικά, όπως «στούς άλλους». Η τροφο-οία γίνεται με ένα καρμπυρα-τέρ Σόλβε μονού σώματος στον 1300 και τόν «άργό» 1500 και διπλού σώματος στον γρήγορο 1500. Έδώ οι όμοιότητες τε-λειώνουν και μπαίνουν σε δι-αστάσεις και έπιδόσεις.

Ο κινητήρας 1300 έχει δι-αστάσεις 75 χιλιοστά διάμετρο έπι 73,4 χιλιοστά διαδρομή, ό 1500 έχει 76,5X80 χιλιοστά. Οι διαστάσεις τους αντίστοιχα εί-ναι 1288 και 1470 κ.έκ. Ο μικ-ρός κινητήρας δηλαδή είναι ύπερτετράγωνος, ενώ τή μέγα-λος ύποτετράγωνος. Στούς σύγχρονους κινητήρες, οι ύ-περτετράγωνες κατασκευές δέν είναι πάλι δημοφιλείς από τούς σχεδιαστές γιατί είναι πιο «θρόμικες» στην έκποση μο-νοεξιδίου του άνθρακος. Ο 1300 φαίνεται δέν θά έξαχθί-στις ΗΠΑ όπότε τή πρόβλημα δέν ύπήρχε. Αντίθετα, οι 1500

έχουν φαίνεται περισσότερο μέλλον και οι σχεδιαστές ά-κολούθησαν τή δρόμο τής μακρύ-τερης διαδρομής, που κάνει τούς κινητήρες και έλαφρά πιο έλαστικούς. Τό καπάκι του κι-νητήρα είναι άλουμινένιο, ενώ τή μπλόκ σιδερένιο.

Όπως είπαμε, οι σχεδιαστές έγκατέλειψαν τήν ιδέα των θα-λάμων καύσεως στις κεφαλές των έμβόλων, γιατί οι έξωρι-στοί θαλάμοι καύσεως θά τούς θαθούσαν να τή θγόλουν πέ-ρα με τή βενζίνες που θά πε-ριέχουν πολύ λίγο, ή καθόλου μόλυβδο στο μέλλον. «Κρα-τώντας» τή σχέση συμπίεσης σε χαμηλά έπίπεδα για τόν 1300 (8,5:1) οι σχεδιαστές προτινουν χρησιμοποίηση κα-νονικής βενζίνης για τόν μικ-ρό κινητήρα. Οι 1500 έχουν σχέση συμπίεσης 9,5:1. Ο στροφαλοφόρος έχει πέντε κουζινέττα θάσεως.

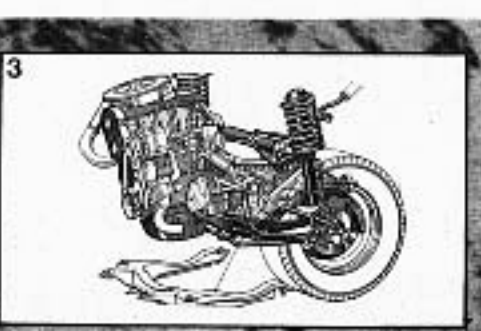
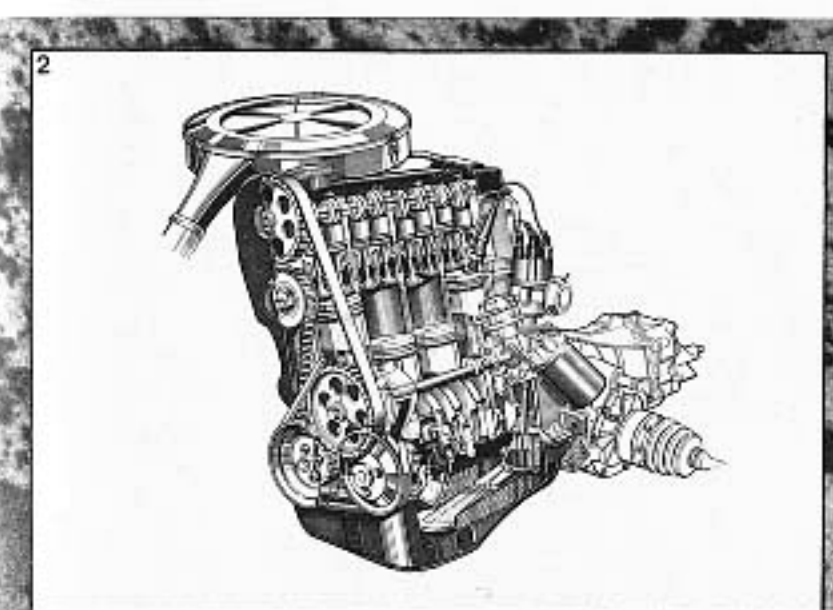
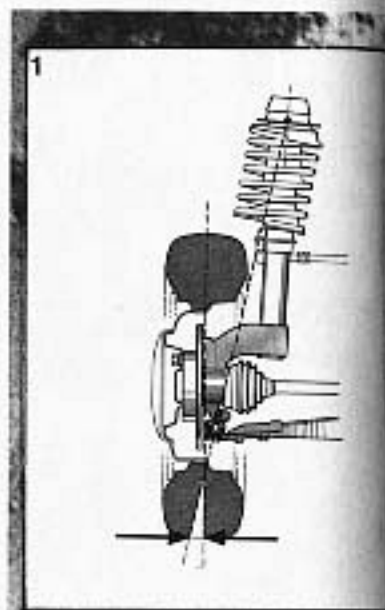
Ο κινητήρας είναι τοποθε-τημένος υπό κλίση και έτσι ά-φήνει χώρο για «περίσπτη» το-ποθέτηση των διαφόρων άξε-σουάρ του, προσφέροντας πρα-γματικό τή πάντα εκεί που πρέ-πει. Ένας, άλλωστε, από τούς βασικούς στόχους του νέου ατα-κινήτου είναι ή περιορισμός και ή εύκολία στην συντήρηση.

Γι' αυτό, άλλωστε, και τή έ-λο συγκρότημα κίνησης είναι τοποθετημένο σε μία «πλα-φόρμα» (τέξεδρο θά ήταν πιο σωστός χαρακτηρισμός, ίσως) που προσαρμόζεται στην καρο-ακρί με τέσσερα σημεία. Έτσι, στην περίπτωση έπισκευής, ή έπιόλη της «κατεβάσματος» είναι μία απλούστατη δουλειά.

Ένα νέο άξεσουάρ του κι-νητήρα είναι τή ηλεκτρική θαν-τιλάτερ, μία λύση που δέν ά-φαιρεί ισχύ, άφου δουλεύει ό-ταν χρειάζεται και τότε δέν παίρνει κίνηση από τόν κινη-τήρα. Κάνει φυσικά λιγώτερο θόρυβο, γλιτώνει βάρος, και είναι πιο μικρών διαστάσεων.

Τό ηλεκτρικό σύστημα του ατακινήτου είναι ιδιαίτερα δυ-νατό, έχει έναλλάκτη σε όλες τή εκδόσεις κινητήρων και έ-χει όλα τή «όργανα έλέγχου» (ρελέ, ασφάλειες), σε ένα έ-νωστο συγκρότημα, στο διαμέ-ρισμα του κινητήρα, που σκε-πάζεται από ένα πλαστικό δια-φανές καπάκι. Υπάρχει ακόμη μία πρίζα για ηλεκτρονική διά-γνωση, που ύσφαλώς είναι ή τελειότερη μορφή σωστού αέρ-θις, και ρυθμίσεως.

Οι άποδόσεις των κινητήρων είναι 80 ίπποι NTIN στις 5. 500 σ.ά.λ. για τόν 1.300, 75 ίπποι στις 5800 σ.ά.λ., για τόν 1500 με τή μονό καρμπυρατέρ, και 85 ίπποι με τή διπλό καρ-μπυρατέρ. Οι ίπποδυνάμεις αυ-



τές ύπάρχουν στις εκδόσεις 80 (1300), 80LS (1500 των 75 ίππων) και 80 GL (1500, 85 ίππων) που είναι και τή άπό-λυτο Άουντι 80 προς τή πα-ρόν. Οι αντίστοιχες τιμές ρο-πής στρέψεως είναι 9,4 χιλιο-γραμμόμετρα στις 2500 σ.ά.λ. για τόν 1300, 11,6 χιλιο-γραμμόμετρα στις 3500 σ.ά.λ. για τόν 1500 του LS, και 12,3 στις 4000 σ.ά.λ. για τόν 1500 του GL.

Η συμπεριφορά του κινητή-ρα είναι άσχημη (για έπιδόσεις και κατανάλωση θά μιλήσουμε πιο κάτω). Άναπτύσσεται σω-στά σε όλο τή πεδίο των στροφών, και ποτέ δέν στρα-πώσαμε τόν ποσομικό διαστα-γμό από τή 800-900 σ.ά.λ.,

μέχρι τή 8500, που είναι και τή όρια που ακολουθήσαμε, στούς σφιχτούς καινούργιους κινητήρες. Άνεβάζει τή στρο-φές του με εκπληκτική εύκα-λια, δείχνοντας πώς σωστά «άναπνέει» και δείχνει ότι μπο-ρεί να φθάσει με τήν ίδια εύ-κολία τή 8000 σ.ά.λ. Δέν ύπο-ψιαζόμαστε άπλωε αλλά είμα-στε σίγουροι ότι δέν θά άργή-σουμε να δούμε εκδόσεις με 1600 κ.έκ., άλλο σύστημα τρο-φοδοσίας, και καπάκι γύρω στους 130-140 ίππους, και μάλιστα εύκολο. Είναι πραγ-ματικά ένας κινητήρας με μεγά-λα περιθώρια. Και μάλιστα κά-νει τή σωστό θόρυβο, άν αυτό είναι μία προκατάληψη για τήν έκτη μας άίσθηση. Ο θόρυβος

- (1) Ο κείρος του συτήματος διενθύνσεως των «80» έχει έντονώτερη κλίση, με άποτέλεσμα ή νοητή προέκτασή του να συναντιά τή έδαφος έξω από τή σημείο έπαφής του έλαστικού με τή δρόμο. Η γεωμετρία αυτή χαρίζει σιό τιμόνι μεγαλύτερη δύναμη επαναφορδς, που διορθώνει μόνο τής, τή μικρές έξολισθήσεις των τροχών προσφέροντας έτσι μεγαλύτερη ασφάλεια.
- (2) Τά έργοστάσια του Άνκολοτάνι έδωσαν σιό «80» ή,τι έλειπε από τούς κινητήρες των «100». Ένα έπί κεφαλής έκκεντροφόρο που κινείται με έλαστικό κώντα για να μειώνεται κατά τή δυνατόν ή θόρυβος.
- (3) Ο κινητήρας των «80» είναι τοποθετημένος με έλαφρά κλίση προς τή δεξιά, για να κερδίσει ύψος τή καπό. Η άνάοτηση περιλαμβάνει γαλιόδια στήριξεως, γόνατα Μάκ Φέρσον και αντίστοιχη δοκό κι ή άξονας του τιμονιού, που διακρίνεται σιό πίσω μέρος, είναι άσθρωτός και περιορισμένου μήκους, για τήν περίσπηση συγκρούσεως.
- (4) Ο άκαμπτος άξονας των Άουντι 80, έχει ξεχάσει έντελώς τή ράβδους στήριξεως των μεγάλων «100» και στήριζεται με δύο διαμήκεις ράβδους στήριξεως, άναρτάται με δρομωμικά κυλινδρικά έλατήρια και άμορτισέρ και έλέγχεται από μία διαγώνιο ράβδο Πανάε.



