



Vernieuwde Audi 80 biedt nog meer ruimte, veiligheid en vermogen

Audi 80 op veel punten sterk verbeterd

Sedert jaren verheugt de Audi 80 zich in een grote belangstelling van het publiek, vooral vanwege het ontwerp, de kwaliteit, de techniek en vanwege de grote rentabiliteit. Met name in de zakenwereld heeft hij een ijzersterk imago. In zijn klasse behoort de Audi 80 tot de meest gewaardeerde modellen. Nu de bagageruimte variabel en gemakkelijk belaadbaar is zal de Audi 80 voor een nog groter publiek aantrekkelijk zijn.

De eerste Audi 80 werd in 1972 voorgesteld. Sindsdien is dit een succesvolle auto in de bovenste middenklasse, waarvan wereldwijd inmiddels meer dan 4,4 miljoen stuks zijn verkocht, waarvan bijna 100.000 in Nederland.

Nu wordt de vierde Audi 80-generatie aan het publiek gepresenteerd: met een vernieuwd ontwerp, een aantrekkelijke uitrusting, een ruime keuze in motoren, een verhoogde passieve veiligheid en vele technische vernieuwingen.

Zodoende biedt de nieuwe Audi 80 nog meer mogelijkheden om zich een stevige plaats op de Nederlandse markt te verwerven.

Het belangrijkste nieuws in één oogopslag

- * Nieuwe vormgeving volgens het 'Audi-familiegezicht'
- * Variabele bagageruimte met een vlakke laadvloer
- * 15 inch-onderstel met nieuwe achterassen voor voorwiel- en quattro-aandrijving
- * Langere wielbasis en grotere stijfheid van de carrosserie voor meer comfort
- * Ruime keuze in motoren: vier-, vijf- en zescilinder benzinemotoren, een viercilinder turbodiesel met katalysator en een direct ingespoten turbodieselmotor met katalysator
- * Veel aandacht voor veiligheidsaspecten: standaard procon-ten en flankbescherming in de portieren.

Inhoud

■ Vlakke bagageruimte	2
■ Nieuwe achterassen	2
■ Vooras met veerpoten	2
■ Verbeterd onderstel	3
■ Stijvere carrosserie	3
■ Motorenprogramma	3
■ Twee modellen quattro	4
■ Interieur	4
■ Passieve veiligheid	4

Uitvoeringen

Bij de introductie op de Nederlandse markt op 17 oktober a.s., zijn zes uitvoeringen met een benzinemotor beschikbaar. Vanaf november wordt het programma aangevuld met een tweetal turbodieselmotoren.

Het programma loopt dan van twee viercilinder turbodieselmotoren via economische viercilinder benzinemotoren, tot de comfortabele en sterke uitvoeringen met een vijfcilinder lijnmotor en de nieuwe V6-motor. Naast voorwiel-aangedreven versies worden enkele modellen ook met het Audi quattro-systeem aangeboden.

In het voorjaar van 1992 zal ten slotte een 1,6 l benzinemotor het Nederlandse leveringsprogramma compleet maken. ■



Krachtige vormgeving

De moderne, elegante Audi 80-lijn is in vele details krachtiger vormgegeven. Door de opvallende vorm van de voorkant met de bekende vier ringen wordt het Audi-'gezicht' geaccentueerd.

De in de wagenkleur gespoten voor- en achterspoilers met geïntegreerde bumpers zijn een belangrijk onderdeel van de elegante vormgeving.

De vergroting van de lengte (ongeveer 8 cm), de wielbasis (ongeveer 7 cm) en de spoorbreedte (ongeveer 4 cm) en het nieuwe 15 inch-onderstel, zorgen voor een zeer representatief uiterlijk. Dit beeld wordt onderstreept door de naar de achterkant van de auto enigszins oplopende wigvorm. ■

Leveringsprogramma (eind '91)

* Audi 80 1.9 TD

1,9 l viercilinder turbodieselmotor 55 kW (75 pk), met oxydatie-katalysator, topsnelheid 162 km/u, acceleratie 0-100 km/u: 17,5 sec, gemiddeld verbruik 6,3 l/100 km. Prijs inclusief BTW f. 48.690,00

* Audi 80 1.9 TDI

1,9 l viercilinder direct ingespoten turbodieselmotor 66 kW (90 pk), met oxydatie-katalysator, topsnelheid 174 km/u, acceleratie 0-100 km/u: 14,1 sec, gemiddeld verbruik 5,1 l/100 km. Prijs inclusief BTW f. 53.390,00

* Audi 80 2.0 E

2,0 l viercilinder benzinemotor 66 kW (90 pk), met geregelde katalysator, topsnelheid 177 km/u, acceleratie 0-100 km/u: 13,6 sec, gemiddeld verbruik 8,1 l/100 km. Prijs inclusief BTW f. 44.990,00

* Audi 80 2.0 E

2,0 l viercilinder benzinemotor, 85 kW (115 pk), met geregelde katalysator, topsnelheid 190 km/u, acceleratie 0-100 km/u: 11,8 sec, gemiddeld verbruik 8,2 l/100 km. Prijs inclusief BTW f. 49.990,00

* Audi 80 2.3 E

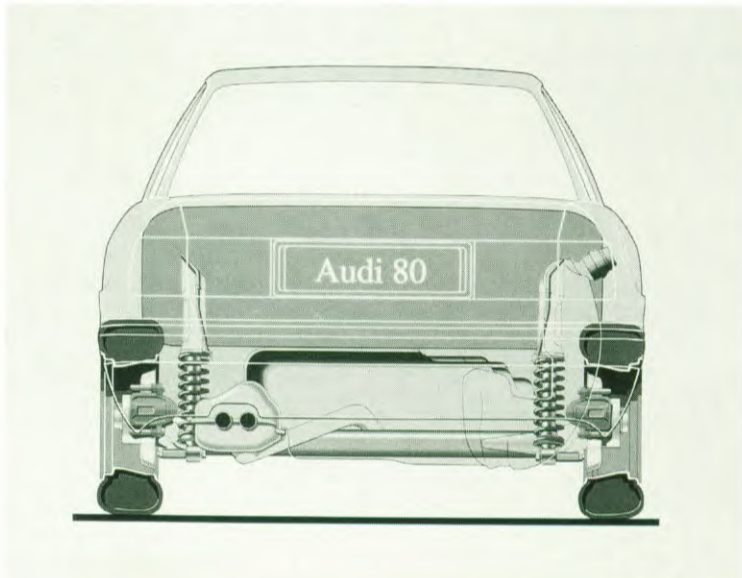
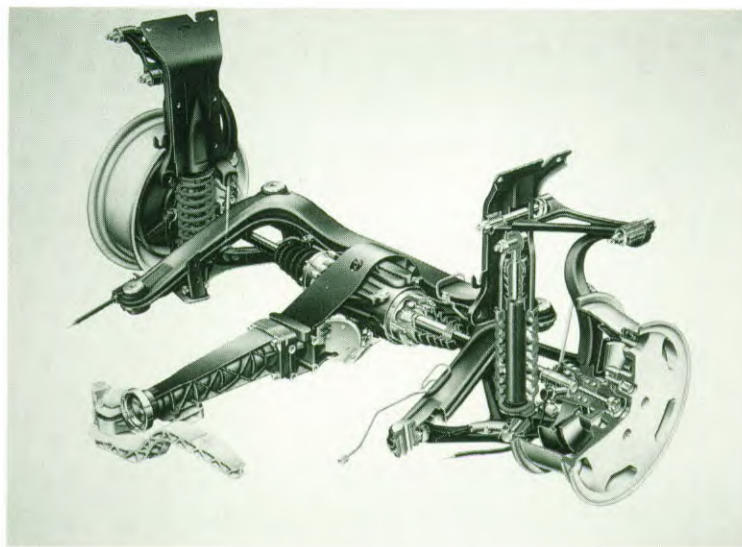
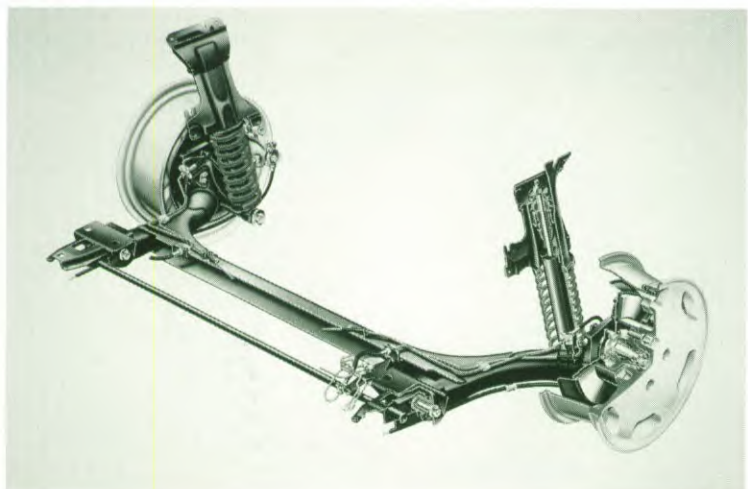
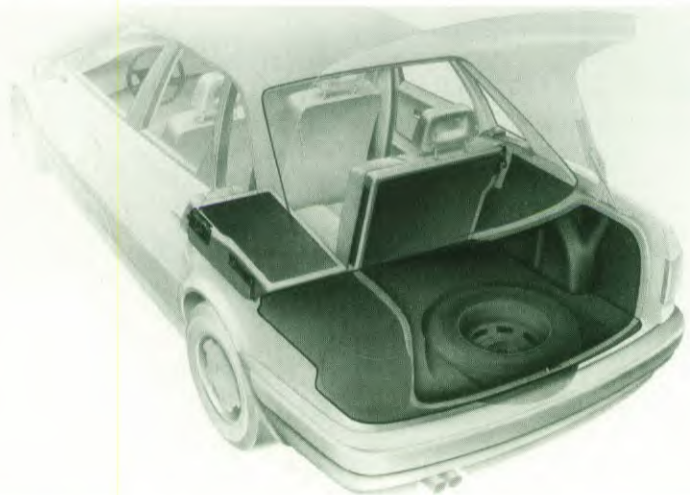
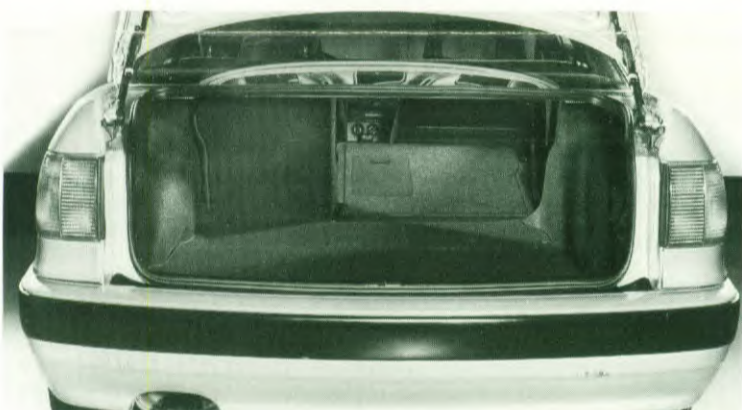
2,3 l vijfcilinder benzinemotor 98 kW (133 pk), met geregelde katalysator, topsnelheid 200 km/u, acceleratie 0-100 km/u: 9,8 sec, (9,9 sec), gemiddeld verbruik 8,9 l/100 km. Ook leverbaar als quattro. Prijs inclusief BTW f. 52.990,00

* Audi 80 2.8 E

2,8 l zescilinder benzinemotor in V-vorm 128 kW (174 pk), met 2 geregelde katalysatoren, topsnelheid 220 km/u, acceleratie 0-100 km/u: 8,0 sec (8,0 sec), gemiddeld verbruik 9,2 l/100 km. Ook leverbaar als quattro. Prijs inclusief BTW f. 68.990,00

Een vijfversnellingsbak is standaard voor alle Audi's 80. Voor de voorwielaangedreven versies met benzinemotoren wordt vanaf eind 1991 als meeruitvoering ook een elektronisch/ hydraulisch gestuurde viertraps automaat aangeboden. Deze beschikt over twee programma's: 'E' (economy) en 'S' (sport). Begin 1992 kan de Audi 80 2.8 E quattro ook in combinatie met een viertraps automaat worden geleverd.

Het brede motorenaanbod, alsmede de uitgebreide uitrusting van de nieuwe Audi 80 hebben in feite de tot nu toe bekende Audi 90-serie overbodig gemaakt. Onder deze naam zullen dan ook geen auto's meer worden aangeboden.



Bagageruimte: variabel en vlak

De harmonische vormgeving van de achterzijde van de nieuwe Audi 80 wordt bepaald door een grote band waarin de achterlichten zijn verwerkt en door de brede toegang tot de bagageruimte.

Door de achterklep die over de hele autobreedte en vèr opent, is de bagageruimte goed toegankelijk. De opening reikt tot op bumperhoogte en maakt het beladen gemakkelijk. Doordat de rugleuning van de achterbank omklapbaar is, biedt de Audi 80 daarnaast een goede doorlaadmogelijkheid. Ook de doorlaadbreedte van één meter vormt een praktisch voordeel. De scharnieren van het kofferdeksel zijn buiten de bagageruimte aangebracht, waardoor deze niet storen bij het beladen, noch het laadvolume verkleinen.

Het volume van de bagageruimte bedraagt volgens VDA-meting 430 liter. Door het omklappen van de rugleuning van de achterbank kan dit worden vergroot tot 712 liter. De achterbankleuning is standaard in delen (1/3, 2/3) neerklapbaar. De inhoud van de bagageruimte van de Audi 80 met voorwiel- of quattro-aandrijving is voortaan gelijk.

Bij de nieuwe Audi 80 zijn de brandstoftank en het noodreservewiel onder de vlakke laadvloer van de bagageruimte ondergebracht. De tankinhoud van de voorwiel-aangedreven modellen bedraagt minimaal 66 liter, bij de quattro-modellen is dat minimaal 64 liter.

Nieuwe achterassen

In verband met de nieuwe bagageruimte met doorlaadmogelijkheid was een nieuw achterasconcept nodig. Dezelfde constructie vormde het uitgangspunt, zowel voor de voorwiel-aangedreven als voor de quattro-versies.

Voor de nieuwe Audi 80 met voorwielaandrijving werd een torsie-achteras met schokdempers gekozen. Met deze constructie wordt een in alle snelheidsbereiken en onder alle wegdekcondities veilig en voorspelbaar stuurgedrag verkregen.

De torsie-achteras met schokdempers bestaat uit twee buigen torsiestijve, buisvormige langsdragers, die verbonden zijn door middel van een tordeerbaar, buigstijf dwarsprofiel in V-vorm. De extra stabilisator is, in de rijrichting gezien, vóór

het as-draaipunt aan de uiteinden van de langsdraager gelast. Daarmee wordt een hoge dwarsstijfheid van de as en een optimale sporing gerealiseerd. De veerpoten en schokdempers zijn vrijwel centraal ten opzichte van het wiel geplaatst en brengen de verticaal optredende krachten in de carrosserie over op het onderstel.

Om de inhoud van de bagageruimte niet negatief te beïnvloeden, zijn de schroefveren zo laag mogelijk geplaatst.

De constructie van de torsie-achteras zorgt ervoor, dat deze zich bij het gelijkmatig inveren van beide wielen als een achteras met langsdragers gedraagt, maar bij ongelijk inveren als een achteras met schuin geplaatste dragers.

Dubbele draagarmen

De quattro-achteras in de nieuwe Audi 80 beschikt over een wielgeleiding met dubbele draagarmen met gesmede fuses voor de achterwielen.

Voor de wielgeleiding zorgen steeds twee triangel- dwarsdraagarmen met extra staafdraagarmen. Schokbrekers en schroefveren zijn gecombineerd in ruimtebesparende veerpoten.

De opstelling van de bovenste dwarsdraagarmen boven de wielen maakt diep geplaatste langsdragers en ver naar buiten liggende wielkasten mogelijk, waardoor een optimale vorm van de bagageruimte wordt gegarandeerd.

Het achteras-differentieel is aan een subframe geschroefd. Dit is door middel van groot uitgevoerde steunen met de carrosserie verbonden.

Bij de Audi 80 quattro worden de aandrijfkrachten door het Torsen-tussendifferentieel variabel over beide assen verdeeld. Daardoor hebben de aandrijfkrachten vrijwel geen invloed op het stuurgedrag van de auto. Dit vormt een belangrijke bijdrage tot de actieve rijveiligheid, vooral bij verschillende wegdekcondities. Een extra voordeel van de quattro-aandrijving is de zo goed als optimale grip op ieder wegdek.

Vooras met veerpoten

De bekende vooras met veerpoten werd in een gemodificeerde vorm overgenomen van de Audi Coupé. Deze vooras is opnieuw geconstrueerd, om ook voor de Audi 80 een harmonisch rijgedrag te realiseren en trillingen te minimaliseren.

Het gebruik van veren vervaardigd uit polyurethaan maakt het comfortabel opvangen van grotere carrosseriebewegingen mogelijk. Tegelijkertijd kon een trillingsgedrag bereikt worden dat vrijwel onafhankelijk is van de belading van de auto.

De stabilisatoren van de voor- en de achteras zijn afgestemd op de verschillende as- en aandrijfconcepten. Deze afstellingen laten slechts geringe slijgerbewegingen van de carrosserie toe en zorgen voor een neutraal tot licht onderstuurd stuurgedrag bij de Audi 80.

Colofon

Respons is een uitgave van Pon's Automobielhandel B.V. te Leusden, importeur van Volkswagen, Audi en Porsche, en wordt uitsluitend verspreid onder de medewerkers die in de Nederlandse V.A.G organisatie werkzaam zijn. Respons verschijnt om de twee weken. Eindredacteur is Ed Servaas en verslaggever/redacteur is Ben Broerse van de afdeling Public Relations. Het redactie-adres is: Pon's Automobielhandel B.V., t.a.v. Redactie Respons, Postbus 72, 3800 HD Amersfoort. De redactie is direct telefonisch bereikbaar onder nummer 033 - 949379. Nadruk is alleen toegestaan na overleg met de redactie.

Opmaak & Layout: Reprocentrum Pon
Foto's: Freelance fotografen en leden FotoPon

15-inch velgen met brede banden

In vergelijking met het voorgaande model Audi 80 is de spoorbreedte van de vooras met 38 mm verbreed tot 1449 mm. De achteras van de voorwielgedreven modellen is met 39 mm tot 1471 mm, bij quattro-aandrijving met 49 mm tot 1474 mm verbreed.

Ook de wielbasis is verlengd: bij voorwielgedreven met 66 mm

tot 2612 mm, bij de Audi 80 quattro met 60 mm tot 2597 mm.

Deze nieuwe afmetingen hebben, in combinatie met het 15-inch onderstel, een zeer positief effect op het rijcomfort en de rijstabiliteit.

Alle Audi 80-modellen zijn standaard voorzien van 15-inch velgen in de afmeting 6 J x 15 (tegen meerprijs 7 J x 15 velgen). De standaard 195 mm brede banden met een hoogte/breedte-verhouding van 65% bieden een goed comfort bij het wegrijden en een trefzekere kracht- overbrenging.

Standaard zijn alle Audi's 80 vanaf 66 kW (90 pk) uitgerust met een lastafhankelijke remkrachtregelaar op de achteras. Daardoor wordt een teveel afremmen van de achterwielen voorkomen.

Een antiblokkeersysteem hoort tot de standaarduitrusting van alle quattro-modellen en de Audi 80 2.8 E met voorwielgedreven. Voor alle andere Audi's 80 is ABS als meeruitvoering leverbaar.

Sportonderstel

Voor iedere Audi 80 met een benzinemotor is als extra een sportonderstel leverbaar. Deze onderstellen zijn merkbaar straffer geveerd en gedempt en liggen zo'n 15 mm lager. Dit heeft evenwel nauwelijks invloed op het rijcomfort.

De stabilisator op de vooras is daarbij nadrukkelijk straf afgesteld. Bij de Audi 80 met V6-motor is een ongeveer 10 mm lager sportonderstel standaard. Bij deze motorversie kan men eventueel naar wens een comfortonderstel bestellen.

Viercilinder turbodiesel

Met de 1,9 liter viercilinder turbodieselmotor biedt Audi een zelfontbrander aan, die wordt gekenmerkt door een bijzonder lage uitstoot van schadelijke stoffen. Dit werd in principe bereikt met drie constructieve maatregelen: herverbranding van de uitlaatgassen, een turbolader en een oxydatie-katalysator.

Uitlaatgas-herverbranding (AGR) reduceert door het verlagen van de verbrandingstemperatuur het stikstofoxide (NOx). Bij de uitlaatgas-herverbranding wordt een deel van de motor-uitlaatgassen uit het uitlaatspruitstuk via een terugvoerklep in het inlaatkanaal geleid en zo gemengd met de inlaatlucht.

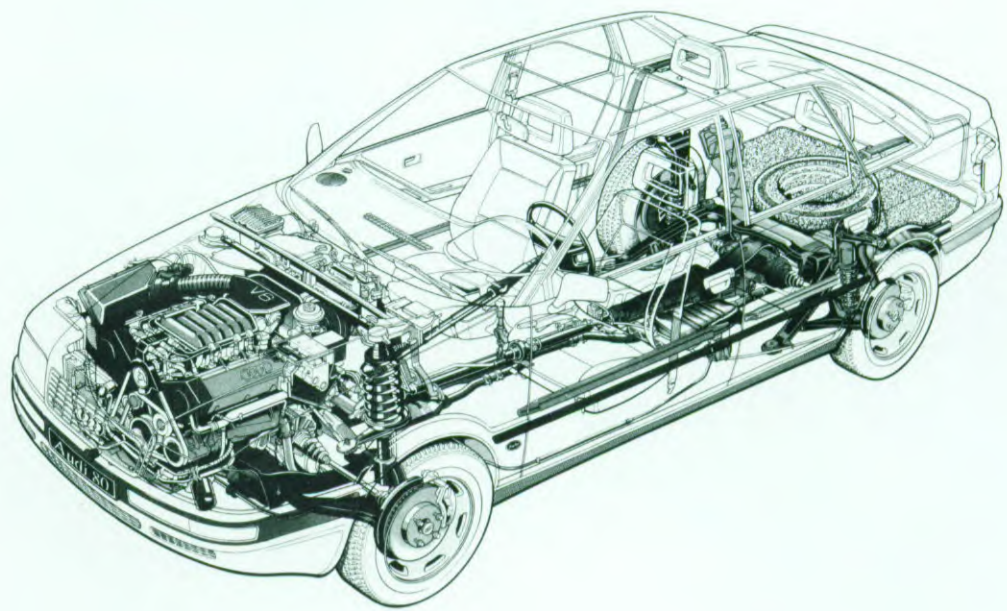
Door de montage van een kleine turbo wordt een geringe vermogensstijging gerealiseerd. De voornaamste taak van de turbo is echter om, door toevoer van een overschot aan lucht, tijdens de verbranding de uitstoot van roetpartikels flink te verminderen. Bovendien vermindert de turbo-oplading, door een verkorte ontstekingsstijd, het verbrandingsgeluid.

De oxydatie-katalysator die bij deze dieselmotor is toegepast zorgt voor een duurzame vermindering van de koolmonoxyde- (CO) en de koolwaterstofemissie (HC). Ook de partikel-

uitstoot wordt door de oxydatie-katalysator verbeterd, omdat de aan de koolstof gebonden koolwaterstoffen bij de naverbranding verminderd worden. Deze motor blijft zo'n 40 procent onder de emissie-grenswaarden volgens US-norm.

Zichtbare zwarte rook wordt voorkomen en de typische dieselreuk (ten gevolge van de uitstoot van aldehyden) neemt af. Met een motorvermogen van 55 kW (75 pk) en een maximaal koppel van 140 Nm biedt de 1,9 liter diesel in de nieuwe Audi 80 harmonische rijprestaties. Ofschoon het vermogenspotentieel van de turbo niet volledig benut wordt, ligt de topsnelheid op 162 km/u en accelereert deze Audi 80 1,9 TD van 0 tot 100 km/u in 17,5 sec (0 tot 80 km/u in 10,8 sec).

De diesel blijft het meest gebruiksgunstige alternatief voor de benzinemotor. Gemiddeld verbruikt de 1,9 TD slechts 6,3 l dieselolie op 100 km. De 1,9 l turbodiesel met directe inspuiting is zelfs nog zuiniger: 5,1 l dieselolie op 100 km. Deze versie is voorzien van een grotere uitlaatgasturbo en laadluchtkoeling voor meer vermogen (66 kW/90 pk). Ook deze dieselmotor is zeer schoon en uitgerust met een oxydatiekatalysator.



Motorenprogramma

Bij de marktintroductie, in Nederland op 17 oktober, wordt in de Audi 80 een viertal benzinemotoren aangeboden. Kort daarna volgen de beide turbodieselmotoren. Het vermogensbereik loopt dan uiteen van 55 kW (75 pk) tot 128 kW (174 pk). Het programma wordt in het voorjaar van 1992 afgerond met een 1,6 liter viercilinder benzine-motor met 51 kW (70 pk).

De motoren van de nieuwe generatie Audi's 80 vallen op door:

- * een groot doortrekvermogen, ook bij lage toerentallen,
- * een rustig draaien van de motor,
- * een efficiënt gebruik van de brandstof en een geringe emissie van schadelijke stoffen door toepassing van katalysatoren.



Twee viercilinder benzinemotoren

De beide viercilinder benzinemotoren die in eerste instantie in de Audi 80 leverbaar worden, putten hun verschillende vermogens uit 2,0 liter cilinderinhoud. Drie jaar geleden presenteerde Audi de eerste 2,0 l viercilinder benzinemotor aan het publiek. Deze motor werd ontwikkeld uit de bekende 1,8 l benzinemotor. De vergroting van de cilinderinhoud komt voornamelijk ten goede aan een rustig draaien van de motor en het koppel.

Om de levensduur van de getande riem te verhogen, is de viercilinder voorzien van een thermospanrol, die de spanning van de getande riem, bij verschillende motortemperaturen, op een constant niveau houdt. De kleppen worden met onder-

houdsvrije, hydraulische klepstoters bediend.

Het verschil tussen de beide 2,0 liter viercilinders bestaat voornamelijk uit de manier waarop het brandstof-lucht-mengsel wordt samengesteld.

De 66 kW (90 pk) viercilinder wordt door middel van een centrale inspuiting (Mono-Motronic) van loodvrije normale benzine voorzien. De 85 kW-versie (115 pk) is echter voorzien van een meervoudig inspuitsysteem (Digifant). Daarbij wordt elke cilinder via een eigen inlaatklep bediend met Eurosuper.

De beide 2,0 l motoren in de Audi 80 bieden de bestuurder veel rijcomfort. De topsnelheid bedraagt 177 km/u voor de 66 kW motor en 190 km/u voor de versie met 85 kW.

Stijvere carrosserie

Voor de nieuwe vierdeurs Audi 80, met het brede kofferdeksele en de doorlaadmogelijkheid van de bagageruimte, moest de carrosserie volledig opnieuw berekend worden. Doel daarbij was om, ondanks een gunstiger gewichtsconstructie, een bijzonder stijve carrosserie te bouwen.

Dit doel werd vooral bereikt door aanzienlijke versterkingen op een aantal specifieke plaatsen: speciaal in de bodemsectie, bij de achterste wielkasten en in het gedeelte van de deurstijlen.

De inspanning van de Audi-technici loonde de moeite. Want naarmate de structuur van de carrosserie stijver is, ligt de auto rustiger op de weg. Ook het gedrag bij rechttuitrijden verbetert daardoor en het comfort voor de inzittenden neemt toe. Als men een paar kilometer met de nieuwe Audi 80 heeft gereden, merkt men reeds hoezeer de stijfheidsmaatregelen doorwerken in het comfort en het rijgedrag!

Vijfcilinder benzinemotor

De rustig lopende en betrouwbare 2,3 liter vijfcilinder benzinemotor in lijn, is in de afgelopen jaren technisch steeds verder verfijnd. Deze motor is nu eveneens voorzien van een thermospanrol. De kleppen worden via onderhoudsvrije, hydraulische klepstoters bediend.

Bij deze vijfcilinder motor met een meervoudig inspuitsysteem (KE III-Jetronic) en kenvelde geregelde ontstekingsinstelling, wordt de verbranding door een cilinderselectieve pingelregeling gecontroleerd, zodat de motor met katalysator bij een compressie van 10,0 : 1 optimaal gebruik kan maken van loodvrije superbenezine. Het is evenwel ook mogelijk om, zonder schade aan de motor toe te brengen, benzine met een octaangetal van 91 ROZ te gebruiken.

De motor bereikt het maximale vermogen van 98 kW (133 pk) bij 5500 t/min en het maximale koppel van 186 Nm bij 4000 t/min. De breed verloopende koppelcurve vertoont een goed doortrekvermogen vooral bij de lagere en gemiddelde toerentallen.

De vijfcilinder Audi 80 2.3 E heeft een topsnelheid van 200 km/u, een acceleratie van 0 tot 100 km/u in 9,8 sec.





De sterke V6-motor nu ook in de Audi 80!

De grote krachtontwikkeling, het verrassend rustige draaien van de motor en het grote vermogenspotentieel van de nieuwe Audi V6-motor wordt ook in de nieuwe Audi 80 aangeboden. De hoge rijprestaties van de Audi 80 met V6-motor spreken voor zich: acceleratie van 0 tot 100 km/u in 8,0 sec, topsnelheid 220 km/u, gemiddeld verbruik 9,2 liter benzine op 100 km. Net zo indrukwekkend als de rijprestaties is het hoge koppel, dat met behulp van het door Audi ontwikkelde, regelbare inlaatspruitstuk over een breed toerentalgebied beschikbaar is.

In het regelbare inlaatspruitstuk worden zes kleppen door onderdruk in werking gesteld en afhankelijk van het toerental aangestuurd. Tot 4000 t/min blijven ze voor een hoog koppel gesloten. Boven 4000 t/min openen ze volledig voor een hoog vermogen. De Audi V6-motor bereikt het maximale koppel van 245 Nm bij 3000 t/min bij gebruik van Eurosuper. Bij gebruik van Super Plus wordt een koppel van 250 Nm bereikt. In het brede toerentalgebied van 2000 t/min tot ruim 5000 t/min is minimaal 220 Nm beschikbaar. De V6-motor is voorzien van een volledig elektronisch brand-

stofinspuitsysteem (Multi-Point-Injection M.P.I.) en een hittedraad-luchtmetermeter, waardoor de inspuithoeveelheid voor iedere cilinder apart wordt bepaald (sequentieel dus). Daardoor wordt het brandstofverbruik verminderd en de uitlaatgaskwaliteit verbeterd. Het verbrandingsproces wordt voortdurend door twee pingelsensoren gecontroleerd. De ontstekingsinstallatie van de V6-motor werkt zonder mechanische verdeler. De verdelerloze ontsteking wordt aangestuurd door het, ook voor de brandstofinspuiting gebruikte, regelapparaat. Hierin wordt aan de hand van diverse gegevens

het juiste ontstekingstijdstip bepaald. Beide nokkenassen worden aangedreven door een onderhoudsvrije getande riem. Onderhoudsvrij is ook de werking van de kleppen die zijn voorzien van een hydraulische klepspelingscompensatie. De uitlaatgasstromen van de linker en rechter cilindergroep worden naar apart werkende katalysatoren gevoerd. Door de twee verwarmde lambdasondes is voor iedere rij cilinders een onafhankelijke, nauwkeurige uitlaatgasregeling gegarandeerd. De V6-motor voldoet als alle Audi 80-motoren aan de US-norm. ■

Passieve veiligheid: op een hoog niveau

Bij de nieuwe Audi 80 hebben de Audi-technici de veiligheidsnorm verhoogd door optimalisering van de stijfheid van de carrosserie en door de toepassing van het Audi-veiligheidssysteem procon-ten met extra flankbescherming in de portieren.



De voor- en achterzijde van de nieuwe Audi 80 zijn zodanig geconstrueerd dat een grote hoeveelheid energie kan worden geabsorbeerd. Voor de frontale botsing is de gekozen constructie van de langsdragers van groot belang. Bij de Audi 80 is deze zodanig, dat de langsdragers in het geval van een aanrijding goed kunnen vervormen (vouwknik). Daarbij wordt een grote hoeveelheid energie opgenomen. Bij zware frontale botsingen bestaat, ondanks het gebruik van de veiligheidsgordel, het gevaar van verwondingen, doordat de bestuurder met het hoofd tegen het stuurwiel aan kan slaan. Audi voorkomt dit door alle modellen standaard van het veiligheidssysteem procon-ten te voorzien. Het procon-ten-

systeem zorgt ervoor, dat bij een zware frontale botsing het stuurwiel naar voren weggetrokken wordt. Tegelijkertijd worden de veiligheidsgordels strak gespannen, zodat de voorste inzittenden relatief zacht en gelijkmatig met de carrosserie afgeremd worden.

Om bij een botsing met de zijkant van de auto de bescherming van de inzittenden te verhogen, zijn bij de Audi 80 de volgende maatregelen getroffen: * Grote, verstevigde dorpels en een stabiele dwarsdrager in het dashboard. * Middenstijlen met een grote dwarsdoorsnede, die via een goede verbinding aan de dorpels en het dak zijn verankerd. * Dwarsdragers, waardoor de

carrosserie stijver wordt, speciaal ter hoogte van de voor- en achterzittingen. * Portieren met een versterkt gedeelte rond de sloten, waardoor een homogene kracht-overbrenging naar de slotvanger ontstaat. * Portieren die de carrosseriestijlen overlappen. Door de goede aansluiting kunnen hoge krachten overgedragen worden. * Door de overlapping van de vóór- over de achterportieren wordt het klemmen van portieren, ook bij grote carrosserievervormingen, tegengegaan. * Een extra flankbescherming van een zeer sterke aluminiumlegering in de portieren verhoogt de stijfheid en het energie-absorptievermogen. ■

Twee modellen Audi 80 quattro

De 98 kW (133 pk) vijfcilinder en de 128 kW (174 pk) V6-motor kunnen worden gecombineerd met het Audi quattro-systeem.

Bij de permanente vierwielaandrijving van Audi worden de aandrijfkrachten door het zelfsperrende Torsen-tussen-dif-

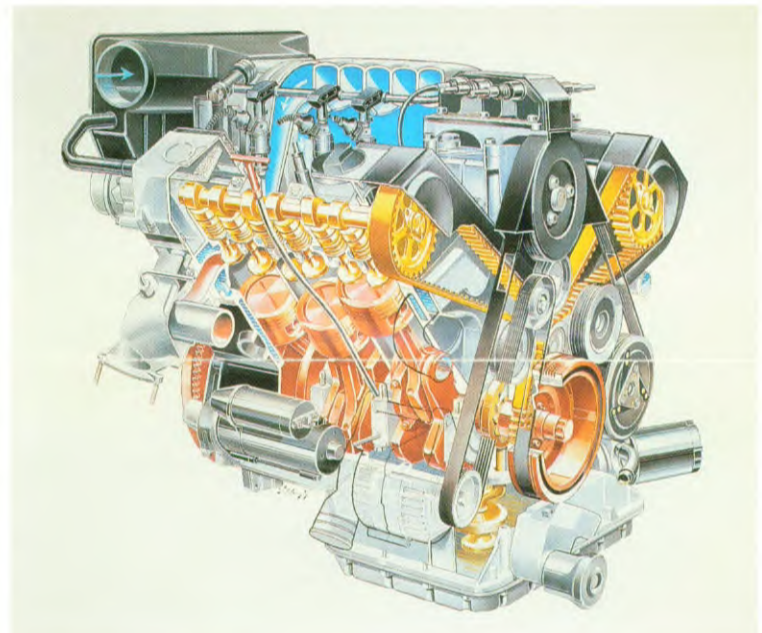
ferentieel automatisch en variabel verdeeld over de voor- en de achteras. Behalve de betere tractie die quattro-aandrijving biedt, valt bij de Audi 80 quattro ook de uitstekende spoorstabiliteit en het neutrale stuurgedrag onder wisselende belastingen op. ■

Interieur: functioneel en sportief

De vijfpersoons Audi 80 heeft standaard vier portieren die, door hun grote openingshoek, het instappen gemakkelijk maken. Het bekende Audi 80-dashboard is niet gewijzigd. In het bovenste deel van de middenconsole zijn drie grote luchtroosters en verschillende schakelaars ondergebracht; bijvoorbeeld voor de achterrau-verwarming en de lichtbundel-hoogteverstelling. Het vierspaaks veiligheidsstuurwiel biedt de bestuurder een goed zicht op vier duidelijke, ronde instrumenten in het dashboard. Bij de nieuwe Audi 80 bevinden zich drie functies in bedieningshendels achter het stuur; de bediening voor de

alarmlichten is centraal in de middenconsole geplaatst. De ergonomisch uitgevoerde stoelen bieden veel zitcomfort. Tot de standaarduitrusting behoort de in hoogte verstelbare bestuurdersstoel.

De voor de Audi 80 nieuwe stoelbekledingsstof "Filanda", met de diagonale structuur, is in vier kleuren leverbaar. Dat geldt ook voor de als meeruitvoering leverbare bekledingsstoffen Chenille-velours en Jacquardsatin. Naar wens is ook leder leverbaar. Alle bekledingsvarianten onderstrepen de functioneel-sportieve uitstraling van het zeer nauwkeurig afgewerkt interieur van de nieuwe Audi 80. ■



Standaarduitrusting

Als enige automobielproducent biedt Audi de klant in de klasse van de Audi 80 belangrijke voordelen als procon-ten, flankbescherming in de portieren en een volledig verzinkte carrosserie. Tot de standaarduitrusting horen onder andere een vijfversnellingsbak, stuurbeheersing, rembeheersing, variabele bagageruimte met in twee delen neerklapbare achterbankleuning en in hoogte verstelbare bestuurdersstoel. Bij alle quattro-modellen en in de Audi 80 2.8 E is ABS standaard. Vanaf de Audi 80 2.3 E zijn ook centrale portiervergrendeling en twee elektrisch verstelbare en verwarmbare buitenspiegels standaard aanwezig. Het topmodel met V6-motor is daarnaast voorzien van elektrische ruitbediening vóór, halogeen mistlampen en een 10 mm verlaagd sportonderstel. ■

Garantie en onderhoud

Voor de Audi 80 geldt, zoals voor alle nieuwe Audi's, de bekende uitgebreide garantie. De reparatiekosten van schade aan de nieuwe Audi 80 zijn lager dan bij het voorgaande model. Want door technische wijzigingen zijn meer deelreparaties mogelijk.

De voorste langsdragers werden in de buurt van de motorophanging doelbewust stijver gemaakt. Daarnaast werden in het voorste gedeelte extra vervormingszones aangebracht,

waardoor de langsdragers doelbewust vóór de motorophanging in elkaar gedrukt kunnen worden. Daardoor wordt een deelreparatie mogelijk, zonder dat daarbij de motor uitgebouwd moet worden. Ook de achterste langsdragers versterkt en daarnaast van deformatiezones voorzien, om de verspreiding van schade in het geval van een aanrijding te beperken. Bovendien zorgt een botsingselement er bij lichte ongevallen voor dat de schade beperkt blijft. Daardoor zijn deelreparaties aan langsdragers en zijpanelen mogelijk. ■