

Neuer Audi 80:

Schon
gefahren



▲ Das neue Audi-Kleid

Vorne rundzulaufende Schnauze, bündig mit der Karosserie verklebte Scheiben, hohes Stummelheck: Der Audi 80 wurde im Windkanal getrimmt. Ergebnis: rundherum besser

Besseres Innenleben ▶

Das Armaturenbrett: Die Bedienungstasten für Licht, Heizrheine usw. wanderten, jetzt übersichtlich geordnet, auf die Mittelkonsole. Außerdem: neues Lenkrad und bessere Lüftung



Sicher mit Frontantrieb

Am Fahrwerk des neuen 80 brauchte Audi nichts ändern. Es blieb bei der leichten Hinterachse, die Audi Torsionskurbelachse nennt. Der Wagen ist vorbildlich spurstabil, auch in schnellen Kurven

Schneller größer

Bei den Motoren hat sich wenig geändert, dennoch schaffen alle Modelle im Schnitt rund 10 km/h mehr Spitze

Außen wurde der Jahrgang '87 nur 13 Millimeter länger. Aber das Platzangebot im Innenraum ist noch großzügiger als beim Vorgänger

sicherer sparsamer

Stärkere Bremsen, größere Räder und eine Weltneuheit: Bei einem Unfall wird das Lenkrad weggezogen

Eine Super-Aerodynamik macht's möglich: Verbräuche unter 6 Litern



Beliebt mit Allradantrieb

Der Anteil an Audis mit Allradantrieb wächst weiter. Beinahe jeder dritte Käufer entscheidet sich schon für einen quattro. Vorteil: Bei rutschigem Untergrund (Nässe, Schnee, Schotter) besteht weniger Schleudergefahr. Sie können jederzeit problemlos anfahren



Oldtimer Ro 80 – der neue Audi 80 ist ihm verblüffend ähnlich

Als *Auto Bild* den neuen Audi 80 das erste Mal sah, war es, als stünde ein alter Bekannter da. „Der sieht ja aus wie der alte NSU Ro 80!“ entfuhr es einem der Kollegen. Aber das berühmte Wankelauto wurde doch vor neun Jahren wegen Erfolglosigkeit eingestellt – macht Audi einen Schritt zurück? Nein! Steigen Sie ein. *Auto Bild* lädt Sie zur ersten Fahrt im neuen Audi 80 ein. Sie werden sehen: So gut kann Altbekanntes sein.

Der neue Audi 80

Kompakt, scheinbar vor Kraft strotzend – so steht er da: der neue Mittelklasse-Audi. Dabei ist die Modell-Palette, bis auf die Spitzenmotorisierung (jetzt 1,9 Liter, bislang 1,8 Liter) und die Tatsache, daß es ihn jetzt ausschließlich viertürig gibt, ganz die alte geblieben.

Doch Audis Achtziger des Jahrgangs 86/87 sieht einfach viel stärker aus als der Vorgänger. Die Form der Karosserie und jedes Detail sind ein Diktat der Aerodynamik. Das sieht man, und das spürt man. Ein cW-Wert von 0,29 kommt schließlich nicht von ungefähr.

Schon die Hand, die die Audi-Tür öffnet, schlüpft quasi unter die Haut der Karosserie. Der Audi 80 ist glatt wie ein Aal – auch im Bereich des Wagenbodens.

Doch, bitte, steigen Sie erst einmal ein. Der erste Eindruck: Alle Achtung! Alles wirkt irgendwie nobel. Von wegen Billig-Plastik. Die schwarze Cockpit-Verschaltung fließt auch in die Türverkleidung über, wie man das sonst fast nur in der Nobel-Klasse kennt. Der Fahrer und vor allem auch der Beifahrer fädeln die wohlbehüteten Beine in halbrunde Zellen ein. Der Beifahrer fühlt sich als echter Copilot.

Der Kofferraum – eine Enttäuschung

Der Audi 80 1,9 E, in dem AutoBild die ersten Kilometer zurücklegt, bietet vorne hervorragenden Sitzkomfort: Ausgeprägte Seitenwülste drücken unten sanft an die Schenkel und stützen oben die Rippen. Allerdings: Bei den Basismodellen gilt es, da Abstriche zu machen. In allen gleich perfekt: die Deutlichkeit der Instrumente. Keine Uhr, kein Schalter, der getadelt werden müßte. Und beim Blick nach hinten bleibt nichts unerkannt: Das kurze Stummel-Heck begünstigt präzises Einparken.

Beim neuen Audi 80 wurde vieles besser und größer. Allerdings: Der Kofferraum wurde um ein Fünftel kleiner. Fassungsvermögen: 401 Liter (VDA-Quadermessung). Bei den Frontantriebsmodellen blieb er glattflächig und durch die niedrige Ladekante gut beladbar.

Apropos Stummel-Heck. Das hat auch seine Tücken. In der quattro-Ausführung zum Beispiel offenbart sich ein mickriges und zudem zerklüftetes, schlecht zu beladendes Gepäckabteil. Zwar ist die Ladekante auf Stoßfänger-Höhe, aber 325 Liter sind einfach zu wenig. Die Normalversion bietet immerhin 401 Liter und eine ebene Ladefläche. Die Rückbank läßt sich nicht umklappen. Der Tank steht hinter den Rücksitzen – ergo: Durchladen Fehlangelegenheit. Gegen harte Extra-Mark gibt's als Notlösung einen fünf Liter kleineren Tank mit zwei Höckern, damit wenigstens ein Paar Schi reinpassen.

Und noch ein Karosserie-Manko: Der Einstieg nach hinten ist denkbar eng.

Die ersten Fahr-Kilometer im neuen Audi 80 schließlich unterstreichen dagegen eine herausragende Audi-Stärke: das völlig problemlose Fahrverhalten sowohl der Fronttriebler als auch der quattro-Variante mit Allradantrieb. Besonders der Audi 80 quattro erweist sich durch das neue selbstsperrende Torsen-Differential auf lockerem Untergrund um Klassen reifer als früher. Da gibt's kein umständliches manuelles Einlegen der Sperrn mehr. Das



Durchdrehen der Räder wird jetzt automatisch begrenzt.

Die Abstimmung der Federung wird als sehr komfortabel empfunden. Auf jeden Fall ist sie weicher als beim Vorgänger. Sogar der 80 quattro nimmt jetzt mehr Rücksicht auf die Passagiere und federt fast so langhubig wie ein Franzose. Und mit der Lenkung läßt sich echte Maßarbeit verrichten. Mehr noch: Die 113 PS des Kat-Topmodells zerrn noch weniger am griffigen Lenkrad als früher. Und das, obwohl der 1,9 E-Motor ein überaus munterer Geselle ist. Der zieht so flott nach oben, das hat schon Sport-Charakter.

Leider läßt er sein Temperament auch hören: Die motorseltige Geräuschdämmung hätte besser ausfallen können, wenn die Karosserie schon so ausgefeilt wurde, daß selbst bei 195 km/h Höchstgeschwindigkeit kaum mehr als ein leichtes Windsäuseln wahrzunehmen ist. Die Schaltung schließlich ist wie eh und je: zwar recht exakt, mit kurzen Schaltwegen, aber in der Aufhängung schlabbig. Ein „sehr gut“ verdient sich die Bremsanlage. Sie bekam

beim neuen 80er dank 14-Zoll-Rädern die Dimension des Audi-100-Bremssystems. Entsprechend leichtes Spiel hat sie mit Audis-Kleinstem.

Alles in allem ist der neue Audi 80 noch fahraktiver geworden, noch schneller: Alle Modelle bieten im Schnitt eine um 10 km/h höhere Endgeschwindigkeit als ihre Vorgänger. Noch sparsamer: Alle Motoren

Mehr Qualität – höhere Preise

brauchen selbst bei flotter Fahrweise nie über zehn Liter und begnügen sich bei sanfterm Gasfuß mit weniger als sechs Litern. Und noch langlebiger: Alle Karosserieteile sind jetzt serienmäßig vollverzinkt.

Einziger Wermutstropfen in der Premierenstimmung: Die neuen 80er werden erheblich teurer. Das Einstiegsmodell wird schon mehr als 21 500 Mark kosten, das Spitzenmodell nicht unter 35 000 Mark zu haben sein.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 32

Breit + tief + TÜV

Bei **Tieferlegungen** immer dran denken: wenn's **frisch** und **sportlich** aussieht und von **Mantzel** kommt, fährt's sich auch so – **viel sicherer** und **ohne Probleme** beim TÜV. (Die **Mantzel-TÜV-Gutachten** machen's möglich!)



z. B.	Tiefer (mm)	Federsatz	Fahrwerk Kausal rot	Fahrwerk Kausal Grün	Fahrwerk Blüthen
Corso	-40	399,-	-	890,-	-
Kadett C	-60	399,-	-	1030,-	881,-
Kadett D	-40	399,-	853,-	962,-	955,-
Astron C	-40	399,-	853,-	962,-	956,-
Kadett E	-40 -55	399,- -	853,- 1098,-	963,- 1236,-	970,- -
Astron B/ Manta B	-80 -50	399,- -	-	935,- 855,-	-
Monza Senator	-40 -50	513,- -	1060,-	-	-

*Nur Coupe **incl. Federbein-Anpassung
***Fahrstell-Nr. angeben

86 Sport + Spaß + TÜV

mantzel **OPEL TUNING**
4200 Oberhausen • Zum Eisenhammer 3
0208/24076

Und die **Mantzel-Erfahrung** aus dem Rennsport sorgt für **perfekte Abstimmung** bei **Straßenlage** und **Komfort**. **Rufen Sie an** – lassen Sie sich **beraten!** Oder füllen Sie gleich den **Bestell-Coupon** aus. **Mantzel-Tieferlegungssätze** bringen Ihnen **Opel mehr Spaß** mit **mehr Sicherheit!**

Sofort schicken!
Für meinen Opel
Fahrwerk/od. Federsatz

_____ Bj. _____
Lieferung p. Nachnahme

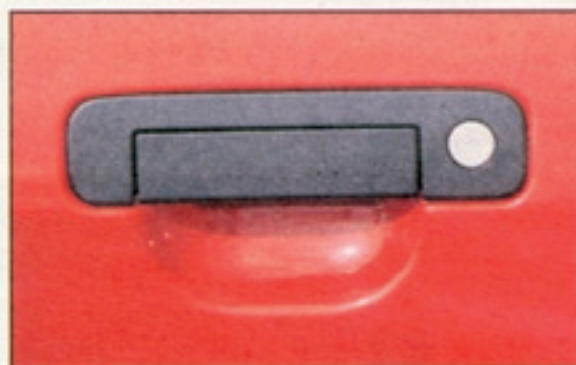
Farbkatalog (10,- Schein/Scheck)

Name _____

Strasse, Nr. _____

PLZ, Ort _____

Alles am neuen Audi 80 wurde auf eine gute Windschlüpfigkeit getrimmt. Die Türgriffe sind voll versenkt, erzeugen also keine störenden Luftwirbel. Weiterer Vorteil: Fußgänger können bei einem Unfall nicht daran hängenbleiben. Anders als bei vielen Autos wurden sie trotzdem nicht zu Fingernägel-Killern



Das Motorenangebot des Audi 80 reicht bis zum neuen 1,9-Liter-Einspritzer, einer Variante des berühmten GTI-Motors. Unter der Haube ist aber noch so viel Platz, daß ohne weiteres ein Fünftzylinder hineingeht. Er ist für die Schwesterbaureihe Audi 90 vorgesehen, die im Dezember vorgestellt wird



Alle Audi 80-Modelle auf

Unter 14 Modellen können Audi 80-Käufer in Zukunft wählen. *Auto Bild* stellt die verschiedenen Motor- und Antriebs-Varianten hier vor. Das Verwirrspiel der zusätzlichen Ausstattungsbezeichnungen (CC und CD) hat ein Ende. Beim Modelljahrgang '87 wählt der Kunde die Motorisierung und kann dann zusätzlich ein Komfort- oder Sport-Paket bestellen. Die künftige Basis-Ausstattung entspricht dem früheren, recht ordentlich ausgestatteten CL-Modell.

	Audi 80 Diesel	Audi 80 Turbo-Diesel	Audi 80 (1,6)	Audi 80 mit unregelmäßigem Kat
Hubraum	1588 ccm	1588 ccm	1595 ccm	1781 ccm
Bohrung und Hub	76,5x86,4 mm	76,5x86,4 mm	81,0x77,4 mm	81,0x86,4 mm
Leistung	40 kW/54 PS bei 4800/min	59 kW/80 PS bei 4500/min	55 kW/75 PS bei 5200/min	55 kW/75 PS bei 4500/min
Max. Drehmoment	100 Nm bei 2500/min	155 Nm bei 2800/min	125 Nm bei 2700/min	140 Nm bei 2500/min
Bereifung	175/70 SR 14	175/70 SR 14	175/70 SR 14	175/70 SR 14
Bremse vorn	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Bremse hinten	Trommeln	Trommeln	Trommeln	Trommeln
Leergewicht	1050 kg	1090 kg	1020 kg	1020 kg
Zul. Gesamtgewicht	1510 kg	1550 kg	1480 kg	1480 kg
Zul. Anhängelast (gebremst)	1000 kg	1300 kg	1200 kg	1200 kg
Kofferraumvolumen	401 Liter	401 Liter	401 Liter	401 Liter
Tankinhalt	68 Liter	68 Liter	68 Liter	68 Liter
Höchstgeschwindigkeit	153 km/h	172 km/h	170 km/h	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	20,0 Sek.	14,0 Sek.	13,8 Sek.	13,7 Sek.
Verbrauch (Werksangaben)				
konstant 90 km/h	4,5 l	4,2 l	5,9 l	5,9 l
konstant 120 km/h	6,6 l	5,8 l	7,8 l	7,8 l
Stadtverkehr	6,7 l	6,9 l	9,6 l	10,1 l

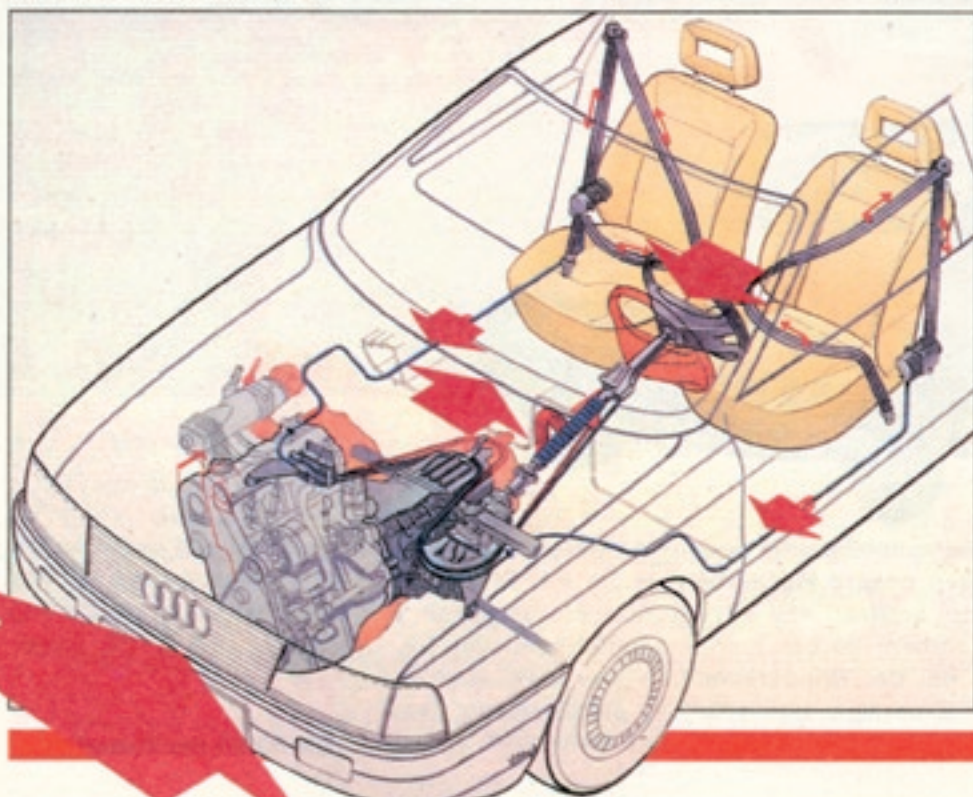


Beim kleinsten Audi liegen die Scheiben bündig auf der Karosserie. Spezielle Gummiprofile verhindern, daß beim Türöffnen Regenwasser in den Wagen rinnt



Neue Heckansicht: Die Schriftzüge verraten nur den Motor, nicht mehr das Ausstattungspaket. Ein Teil der Heckleuchten ist auf den Kofferdeckel montiert

	Audi 80 1,8 S Kat	Audi 80 quattro 90 PS	Audi 80 quattro 90 PS/Kat	Audi 80 1,8 E
Hubraum	1781 ccm	1781 ccm	1781 ccm	1781 ccm
Bohrung und Hub	81,0x86,4 mm	81,0x86,4 mm	81,0x86,4 mm	81,0x86,4 mm
Leistung	66 kW/90 PS bei 5400/min	66 kW/90 PS bei 5200/min	66 kW/90 PS bei 5400/min	82 kW/112 PS bei 5800/min
Max. Drehmoment	140 Nm bei 3350/min	150 Nm bei 3300/min	145 Nm bei 3350/min	160 Nm bei 3400/min
Bereifung	175/70 HR 14	175/70 HR 14	175/70 HR 14	175/70 HR 14
Bremse vorn	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Bremse hinten	Trommeln	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Leergewicht	1050 kg	1130 kg	1140 kg	1050 kg
Zul. Gesamtgewicht	1510 kg	1590 kg	1600 kg	1510 kg
Zul. Anhängelast (gebremst)	1200 kg	1300 kg	1200 kg	1300 kg
Kofferraumvolumen	401 Liter	325 Liter	325 Liter	401 Liter
Tankinhalt	68 Liter	70 Liter	70 Liter	68 Liter
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h	180 km/h	180 km/h	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 Sek.	12,3 Sek.	12,3 Sek.	9,6 Sek.
Verbrauch (Werksangaben)				
konstant 90 km/h	5,9 l	6,3 l	6,6 l	5,4 l
konstant 120 km/h	7,8 l	8,0 l	8,4 l	6,9 l
Stadtverkehr	10,9 l	10,7 l	12,2 l	10,5 l



Wenn's kracht Ruck-zuck: Lenkrad weg!

Die eigentliche Sensation des neuen Audi 80 steckt unsichtbar unter dem Blech: Ein Sicherheitssystem, das den Fahrer bei Frontal-Unfällen vor schweren Verletzungen schützt. Wenn es kracht, wird ein versteckter Flaschenzug-Mechanismus in Bewegung gesetzt, der das Lenkrad bis ans Armaturenbrett zurückzieht, so daß der Fahrer nicht darauf prallen kann. Das Geniale bei dieser Entwicklung: Sie braucht keine eigene Energiequelle, um in Bruchteilen von Sekunden wirksam zu werden.

Die Zeichnung (links) verrät, wie das funktioniert. Bei einem Aufprall von vorn werden Motor und Getriebe nach hinten weggedrückt. Sie rutschen unter den Wagenboden. Das haben die Audi-Ingenieure genau

berechnet. Der entstehende Schwung löst die Seilzüge aus. Sie haben zwei Funktionen: Einmal wird die Lenksäule um 15 Zentimeter zurückgezogen. Zum anderen werden die Sicherheitsgurte gestrafft, so daß Fahrer und Beifahrer noch fester in den Sitzen gehalten werden. Das Audi-System ist eine gute Alternative zum Airbag. Es ist technisch weniger aufwendig und deshalb billiger (Aufpreis unter 1000 Mark). Pfeifen-Raucher und Brillenträger sind weniger gefährdet als bei dem Luftsack, der automatisch durch eine Pulverladung ausgelöst wird. Und Audi-Entwicklungschef Dr. Ferdinand Piëch sieht noch einen Grund: „Hätten Sie es gern, wenn im Auto ständig eine Art Pistole auf Sie gerichtet ist?“

einen Blick

Audi 80 1,8 S mit unregelmäßigem Kat	Audi 80 quattro mit unregelmäßigem Kat	Audi 80 1,8 S
1781 ccm	1781 ccm	1781 ccm
81,0x86,4 mm	81,0x86,4 mm	81,0x86,4 mm
65 kW/88 PS bei 5200/min	65 kW/88 PS bei 5200/min	66 kW/90 PS bei 5200/min
142 Nm bei 3300/min	146 Nm bei 3300/min	150 Nm bei 3300/min
175/70 HR 14	175/70 HR 14	175/70 HR 14
Scheiben	Scheiben	Scheiben
Trommeln	Scheiben	Trommeln
1020 kg	1130 kg	1020 kg
1480 kg	1590 kg	1480 kg
1300 kg	1300 kg	1300 kg
401 Liter	325 Liter	401 Liter
68 Liter	70 Liter	68 Liter
179 km/h	179 km/h	180 km/h
11,8 Sek.	12,5 Sek.	11,5 Sek.
5,8 l	6,5 l	5,8 l
7,7 l	8,3 l	7,4 l
10,2 l	11,6 l	9,3 l

Audi 80 quattro 112 PS	Audi 80 1,9 E Kat	Audi 80 quattro 113 PS/Kat
1781 ccm	1847 ccm	1847 ccm
81,0x86,4 mm	82,5x86,4 mm	82,5x86,4 mm
82 kW/112 PS bei 5800/min	83 kW/113 PS bei 5600/min	83 kW/113 PS/5600/min
160 Nm bei 3400/min	160 Nm bei 3400/min	160 Nm bei 3400/min
175/70 HR 14	175/70 HR 14	175/70 HR 14
Scheiben	Scheiben	Scheiben
Scheiben	Scheiben	Scheiben
1140 kg	1050 kg	1140 kg
1600 kg	1510 kg	1600 kg
1300 kg	1300 kg	1300 kg
325 Liter	401 Liter	325 Liter
70 Liter	68 Liter	70 Liter
194 km/h	195 km/h	195 km/h
9,9 Sek.	9,6 Sek.	9,9 Sek.
5,9 l	5,3 l	5,8 l
7,5 l	6,8 l	7,4 l
11,9 l	10,4 l	11,8 l



Jetzt sind auch beim Audi 80 Stoßstange und Frontspoiler eine Einheit, die bis zu den Radkästen herangezogen ist. Leichte Stöße beim Einparken bleiben so ohne Folgen. Für mehr Federungskomfort und Sicherheit sorgen die neuen 14-Zoll-Räder



Gut gelöst: das dritte Seitenfenster. Die Audi-Stylisten vermieden eine häßliche „Butzenscheibe“. Nur ein kleines schwarzes Dreieck blieb stehen. Das kurze Stummelheck mit der deutlichen Abriskante ist für den Fahrer prima zu übersehen

Halloo...

Matt durch die Stadt?

Nimm doch Halloo Wach, die Tablette gegen Müdigkeit.

... aus Ihrer Apotheke

HALLOO-WACH

... ins Handschuhfach!

Halloo Wach gegen Ermüdungserscheinungen.



ROLAND
ARZNEIMITTEL
HAMBURG

DER ANSPRUCHSVOLLE

Jetzt Pluspunkte für den Kadett-Fan. Mit Original IRMSCHER-Teilen mehr sportliche Leistung und Fahreigenschaften. Die IRMSCHER-Teile (vom Einzelspoiler über kpl. Karosseriebauteile bis hin zu IRMSCHER-Motoren) sind so gefragt wie die IRMSCHER-Komplettfahrzeuge ab Werk. Superoptik und Supertechnik für extra Opel-Spaß.



IRMSCHER
KADETT E

irmscher

Die Opel-Empfehlung für extra Opel-Spaß.



So wird's gemacht: Alles für Opel in 124 Seiten IRMSCHER-Fortkatalog 28. Gegen Voreinsendung von DM 10,- von uns oder Ihrem Opel-Händler.

IRMSCHER GmbH
Postfach 1127
D-7064 Remholden 1

BARGELD

... mit Vorteilen für Sie!

UTB-Bank-Kredit per Post:

- vertraulich, nur Brief oder Telefon
- in wenigen Tagen bar auf die Hand
- bequem, von zu Hause

UTB Kreditbank

Hermanstraße 1 · 8900 Augsburg

EIL-ANFORDERUNG!
3.000,- bis 30.000,- DM



08 21
31 06 33

Bitte einsenden an UTB Kreditbank GmbH, Hermanstr. 1, 8900 Augsburg.

Angebot Gewünschter Betrag Gewünschte Monatsrate

Vorname Geb.-Datum

Name

Str., Nr.

PLZ, Ort

UTB - die Bank mit dem persönlichen Service!