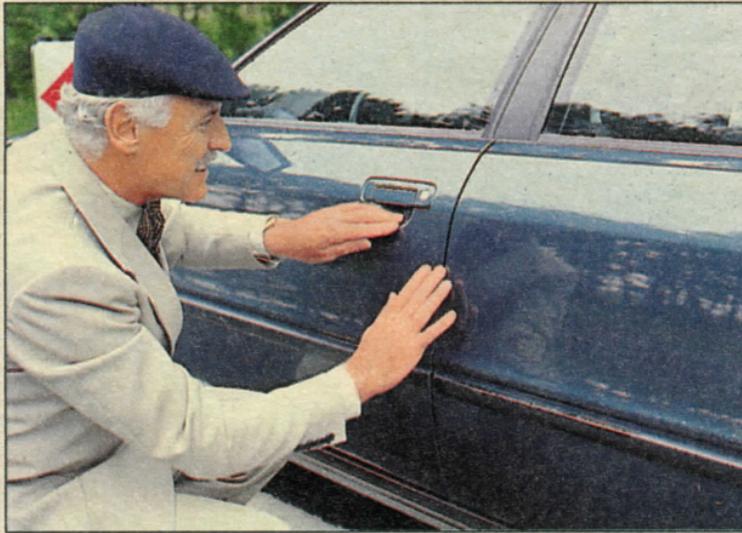


Technische Daten

Sechszylinder-V-Motor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Kat, Hubraum 2598 cm³, Bohrung x Hub 82,5 x 81,0 mm, Verdichtung 10,3:1, Leistung 110 kW (150 PS) bei 5750/min, maximales Drehmoment 225 Nm bei 3500/min, elektronische Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, vorne Einzelradaufhängung, Querlenker, Federbeine, Stabi, hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabi, Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, ABS, Reifen 195/65 R 15 V, Kofferraum 430 Liter, Tankinhalt 66 Liter, Länge / Breite / Höhe 4488 / 1695 / 1408 mm



Ein prüfender Blick auf die Spaltmaße: Sitzt, paßt, wackelt nicht und hat keine Luft – der Audi 80 2.6 E ist perfekt verarbeitet



Novität: Ab Herbst haben alle Audi 80 einen Fahrer-Airbag



Überwiegend sicher: Fahrverhalten bei Nässe

Ruhe sanft

Es ist schon überraschend, wie exakt ein Auto zusammengebaut werden kann. So ein Audi zum Beispiel. Da stimmen die Spaltmaße, nichts klappert oder knistert. Ruhe! Im 80 2.6 E ist es fast so still wie auf einer einsamen Waldlichtung. Wohltuend.

Nicht mal der V6-Motor meldet sich deutlich zu Wort. Er flüstert dumpf vor sich hin, behält seine zurückhaltende Ruhe selbst bei 6000 Umdrehungen. Ab 100 km/h diktiert der leise rauschende Wind die Geräusch-Kulisse im Audi 80.

Doch darf man aus dem sanften Charakter dieser Maschine keine (falschen) Schlußfolgerungen auf die Fahrlei-

stungen ziehen: Subjektiv wirkt er langsam, objektiv fährt er genauso schnell wie BMW und Mitsubishi. Nur daß er nicht so zum schnellen Fahren animiert.

Im Gegenteil. In ihm entspannt sich der Fahrer. In der Ruhe liegt die Kraft für lange Strecken. Ein Reiseauto mit gutem Federungskomfort und bequemen Sitzen. Anders ausgedrückt: Im Audi 80 fährt der entspannende Komfort einer Oberklasse-Limousine in die Mittelklasse.

So viel Qualität hat aber ihren Preis. Und spätestens wenn Elken erfährt, wird sie mir wohl einen Strich durch die Rechnung machen.