

Mali Audi za velike frajerje



besedilo: Matevž Hribar • foto: Aleš Pavletič

Za glavnega promotorja so izbrali Justina. Čigavega? Ja, Timberlakovega, ga ne poznate? In čeprav bi njegov priimek, preveden v nemčino (heh, Holzsee), lahko povezali z nadaljevanko Gozdarska hiša Falkenau, A1 nima niti najmanjše zveze s podeželjem. Je mestni frajer, ki si ga bodo lastili direktorje pravkar polnoletne hčerke, mladi (in uspešni) poslovneži in bolj ali manj znani (mladi) estradniki – in to zadnje je tudi Justin.

► Ena izmed neštetih možnosti promoviranja avtomobilov je prisotnost v filmih, predvsem hollywoodskih. Zato, da se avtomobil pojavlja pred očmi potencialnih kupcev kar se da pogosto in da imajo PR-ovci material za pisanje novičk, kot so: Daewoo Lanos s stransko vlogo v Terminatorju. No, pri Audiju so šli korak dlje in za promocijo posneli kar svoj film v šestih nadaljevanjih z Justinom Timberlakom in Danielem Ramirezem v glavni vlogi. Justin lepo spedenan piše kavico, se ukvarja z e-pošto na prenosniku in s šefom na drugi strani mobilnega omrežja, nakar v kavarno priteče obupano dekletce, in tik preden ju ubijejo barabe s puškami, skupaj odbrzita novim dogodivščinam naproti. Z rdečim A1, seveda. Nadaljevanje si oglejte sami, če vas že zanima – sam sem po prekinjanju videa na Youtubu obupal.

Reklama želi pokazati, komu je avtomobil namenjen. Namreč že če pogledate gabarite (dolžino in ceno za začetek) 'naslednjega velikega Audija', vam bo jasno, da to ni 'budget' avtomobil. Seveda, saj je Audi. Namenjen je tistim, ki si lahko privoščijo nekaj več, a ne potrebujejo ali nočejo dvotonskih mestnih terencev in petmetrskih limuzin. Želijo zabavno, čedno, s sodobno tehniko podkovano igračo, s katero ne bo težav pri parkiraju (pa recite, da to ni pomembno, dekleta), a bo vseeno pri opazovalcih vzbudil več občudovanja in spoštovanja.

"Namenjen je tistim, ki si lahko privoščijo nekaj več, a ne potrebujejo ali nočejo dvotonskih mestnih terencev in petmetrskih limuzin."

cesti, ni dosegla načrtovanih ciljev. Da bi se A1 rad zoperstavil Cooperju, je razvidno tudi iz njihovega reklamnega slogana, s katerim se precej odkrito zmrdujejo nad retro sloganom. Kaj je torej zapakirano v slabe štiri metre dolg avtomobil s 100 leti prednosti v tehniki?

Zunanost je nezgreljivo audijska, a vseeno ni zrisana tako 'ziheraško' - ni nujno, da bo všeč vsem, ki so navdušeni nad obliko drugih avtomobilov (od A3 do A8) z 2/3 olimpijskih krogov na motornem pokrovu. Sprejaj so seveda napadalno ostre luči in velika luknja za zajem zraka, potem pa se bočna linija vse do zadka rahlo dviga in skupaj s kar velikimi koloteki, majhnim spojerjem nad zadnjo šipo in črnim spodnjim delom rahlo napihljenega zadnjega blatnika ustvarja ravno prav športen videz. Ker je A1 še vedno štirised, mora imeti dovolj veliko šipo za B-stebričkom, če želi potnik z zadnje klopi videti iz avtomobila. Stiki pločevin in gumijastih tesnil so izdelani z odlično natančnostjo.

Ko je voznik sedež v najnižjem položaju, se v avtomobil usede kot v kak športni kupe. V blago oblečen sedež je zelo po meri, čvrst (a ne neudobno trd) in z dovolj bočnega oprijema. Nastavljen je mehansko, poleg standardnih pomikov omogoča nastavitev ledvene opore in seveda višine sedenja – tako kot sopotnikov sedež. Ob preklopu naprej dostop do zadnje klopi ni prezahteven,



nja, celo nevoščljivosti, kot če bi se pripeljali z, recimo, Cliom (razen če ne gre za RS-a, ampak pustimo zdaj to).

Kdo ali kaj je glavni krivec za rojstvo Enice, je jasno: BMW-jev Mini ter njegovi uspehi pri osvajanju srca kupcev z nadpovprečno plačo in delčka hipijevstva v duši. V isti razred spada še Mito, a z njim Alfa Romeo, sodeč po pogostosti srečevanja na

moteče je le to, da voznik sedež ne ostane sam v tem položaju, ampak se zvrne nazaj. Veliko prostora na zadnji klopi ne pričakujte, a je sedenje dveh odraslih oseb mogoče. Bolj kot prostor za kolena (če le imata prednja potnika sedež pomaknjen dovolj naprej) je problematična višina, saj se bo več kot 180 centimetrov visok potnik namesto na vzglavnik naslonil na (mehko oblazinjeno)

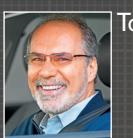
stroho. Spredaj kljub majhnim meram ni čutiti utesnjenosti, saj so vrata z notranje strani v predelu komolcev močno 'vdrlta', tako da imajo roke dovolj prostora. Volan je pomičen po višini in globini – tega drugega bi bilo za tiste, ki ga imajo radi dirkaško bližu telesa, lahko še malo več. Tri vrata imajo seveda svoje slabosti: težje zapiranje in napornejše stegovanje za varnostnim pasom za levo

ramo. Preglednost iz avtomobila je solidna, tudi bočni pogled zaradi C-stebrička ni pretirano oviran. Manjše, kot smo vajeni, je sredinsko ogledalo – a ker tudi zadnja šipa ni velika in ker ni stvari, ki bi omejevala pogled nazaj (npr. tretja zavorna luč), mu tega ne gre zameriti.

Material na celotnem zgornjem delu armature plošče je mehak, le ohišja okroglih zračnikov z vrtljivimi sredinskim delom se kovinsko svetijo. Na sredini je zaslonski, ki se, če vas moti preveč informacij pred seboj, lahko ročno skrije, sredinska konzola pa je nagnjena rahlo proti vozniku. Hlajenje in ogrevanje se upravlja po klasičnem načinu s tremi vrtljivimi gumbi (moč in smer pihanja, temperatura), zelo razumljivo so postavljena tudi druga stikala, edina izjema je v 'napačno' smer vrtljiv gumb za izbiro radijskih postaj ali pesmi s CD-predvajalnika (seveda bere format mp3), saj se z vrtenjem v smeri urinega kazalca izbira premika navzgor – ravno obratno, kot smo vajeni. Klasično z analognima števcema se na velikih, rdečih osvetljenih merilnikih prikazujeta hitrost in motorni vrtljaji, med njima pa je večji enobarvni digitalni zaslonski, ki lahko prikazuje informacije potovalnega računalnika, telefonski imenik (če je mobilnik priključen prek modrega zoba), seznam shranjenih radijskih postaj, 'efficiency program' (takrat se poleg trenutne in povprečne porabe grafično izpisuje še pretok klimatiziranega zraka v litrih na uro) ali pa tako imenovani 'easy view', ki kaže le izbrano prestavo in zunanjjo temperaturo. Omeniti velja samodejno shranjevanje radijskih prometnih obvestil (se zgodi, da ob prvem poslušanju kaj preslišite), kar je bilo razlog za pravočasno opozorilo na stoječo gorensko avtocesto v začetku oktobra. Vse skupaj deluje preprosto, uporabno in težko pogrešljivo, ko se vseh funkcij enkrat privadi.

Avtomobil se še vedno (halo, a ne bi Justin raje imel pametne kartice?) odklepa s klasič-

Iz oči v oči



Tomaž Porekar

► Kdo se zanima za A1, mora upoštevati tri dejstva. Mali trivratnik je zelo privlačen in nikogar še nisem slišal reči, da mu ni všeč. Toda če se odločate zanj, morate pri tem zagotovo upoštevati tudi dolg seznam najrazličnejše opreme, ki je pri nobenem drugem tako majhnem avtu ne morete kupiti. Pravzaprav je na njem nekaj stvari, ki jih običajen kupec pri A1 niti v sanjah ne pričakuje.

To pa je pravzaprav tudi tretji razlog za nakup. Audi je pač prestižna znamka, in kdor se odloči zanj, si seveda mora privoščiti nekaj več. ◀◀

nim daljinskim upravljalnikom (odklepanje, zaklepanje in ločeno še odpiranje prtljažnika), tudi kontaktna ključavnica še vedno deluje po enakem principu kot v Fičku – tipke za zagon motorja nekje ob volanu torej ni. 1,4-litrski motor je izjemno miren in tih, lepo vžiga (ima izklopljiv sistem start-stop) in zaradi v korist uporabnosti nastavljenega turbopuhala ponuja zelo lepo razporejeno moč prek celotnega območja. Moč 90 kilovatov ne jemlje sape, a je za tako velik avtomobil povsem dovolj. Ko sem se v času

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGO VOZILA:	
Kovinski barva	216
3-kraki usnjena športna volan	421
Samodejna klimatska naprava	1.350
Tempomat	271
Audijev zvočni sistem	271
Bluetooth vmesnik	324
Radio Concert	459
Električno nastavljivi in ogrevani zunanjii ogledali	108
17-palčna platišča z gumami	1.079

testiranja presedel v 1,8-litrski turbodizel, sem takoj pomisli, da mu pravzaprav zlahko oprostim za liter ali dva (pa tudi če tri) večjo porabo: pri avtocestnih 130 kilometrih na uro v sedmi prestavi in pri približno 2.500 vrtljajih pije približno 5,5, pri 150 km/h pa že tri litre več. Testno povprečje se je gibalo od dobrih šestih pa vse do 15 litrov med opravljanjem meritev in preizkušanjem mejnih zmogljivosti motorja in podvozja. Poraba goriva je tako v nasprotju s turbodizel zelo različna: od povsem varčne do potratne – odvisno od voznikovih zahtev.

K udobju in užitku med vožnjo nadalje priporome menjalnik S-Tronic s sedmimi stopnjami in z dvema načinoma samodejnegoga prestavljanja, D in S. D pomeni klasičen (drive) način in pri nežnem dotikanju stopalke za plin izbira nizke vrtljaje (okrog 2.500 na minutno), ko pa desno stopalo iztegnemo do konca, se motorna gred zavrti do šestih tisočakov – prav tako kot v športnem programu. 'S' je za navadno vožnjo neprimeren, saj iz jemimo prve prestave, ko jo preklopi že pod tremi tisočaki, vztraja do štiri tisoč vrtljajev, kar je moteče zlasti pri mestni vožnji.

Uporaben je pri hitrem ubiranju zavojev, ko tudi pri vožnji skozi ovinek ohrani primerno visoke vrtljaje za izstrelitev do naslednjega ovinka. Prestavlja se lahko tudi s prestavno ročico ali z dokaj majhnima (dabela sta približno tri prste) obvolanskima uhljema (desni gor, levi dol), ki se vrtita skupaj z obročem. Ob tem velja dodati, da na delovanje tempomata izbrani program ne vpliva – če torej po prečkanju cestninske postaje (spet – zakaj jih že imamo!?) ponovno vklopite pospeševanje do prej nastavljenih hitrosti, bodo vrtljaji enaki ne glede na izbrani program.



"Moč 90 kilovatov ne jemlje sape, je je za tako velik avtomobil povsem dovolj."

Športno podvozje, serijsko pri opremi Ambition, ustreza srednji izbirki med udobjem in športnostjo, ker pa je imel testni avtomobil dodatno še 17-palčna platišča, se je tehnika prevesila k športnosti. No, A1 ni gokart, a osnova za S1 je, kot kaže, zelo dobra. Avtomobil je za te mere dobro smerno stabilen, ni občutljiv za kolesnice, bolj pa ga motijo (oziroma potnike v njem) grbine. Dober testni poligon je stara cesta čez Jepenco in na takih in podobnih pričakujte simpatično poskakovanje v blizu ujetih melon na sopotnikovem sedežu. Zato pa se A1 odlično znajde v ovinkih, ker gume kar držijo in držijo, in še takrat ko popustijo, (izklopiliva) elektronika poskrbi, da kolesa sledijo začrtani smeri. Volan bi bil za take vragolije lahko še bolj neposreden, a kot že rečeno – osnova za S1 je dobra, takle A1 pa je pravi mali Audi za velike frajerje. Glasujemo za rdečega s sivim pasom nad šipami.

Tabela konkurence

MODEL	Audi A1 1.4 TFSI (90 kW) Attraction	Mini Cooper	Alfa Romeo Mito 1.4 MultiAir	Citroen DS3
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.390	1.588	1.368	1.598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	90/122 pri 5.000	90/122 pri 6.000	99/135 pri 5.000	88/120 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	200 pri 1.500-4.000	160 pri 4.250	180 pri 1.750	160 pri 4.200
dolžina × širina × višina (mm)	3.954 × 1.740 × 1.416	3.699 × 1.683 × 1.407	4.063 × 1.720 × 1.453	3.948 × 1.715 × 1.458
največja hitrost (km/h)	203	203	207	190
pospešek 0-100 km/h (s)	8,9	9,1	8,4	8,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,8/4,4/5,3	9,4/6,9/5,4	7,4/4,5/5,6	7,9/4,8/5,9
izpusti CO ₂ (g/km)	124	129	129	136
cena osnovnega modela (evri)	18.060	19.300	17.890	15.900

Tehnični podatki

CENA: (Porsche Slovenija, d. o. o.)

1.2 TFSI Attraction: 16.500 EUR

1.4 TFSI (90 kW)

S-Tronic Ambition: 22.040 EUR

Testno vozilo: 26.179 EUR

MOČ: 90 kW (122 KM)

Pospešek: 9,3 s

Največja hitrost: 203 km/h

Povpr. poraba: 8,1 l/100 km

Garancija:

2 leti splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavjevanje, neomejena mobilna garancija ob rednem servisiranju pri pooblaščenih serviserjih.

Predvideni redni servisi:

Servisni interval na 30.000 km oziroma po servisnem opomiku.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material: zastopnik ni prispeval podatka 9.809

kasko zavarovanje (2): 3.458

gorivo 9.809

gume (1): 976

izguba vrednosti po 5 letih: 6.804

obvezno zavarovanje (2): 2.625

(1) – upoštevali smo 1 komplet letnih gumen in 1 komplet zimskej gumen

(2) – predvoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 14°C, p = 1.030 mbar / rel. vl. = 45 % / Gume: Dunlop Sportmaxx

215/45 R 16 VV / Starij kilometrskega stevca: 1.510 km

Vozne lastnosti

Pospešek

0-100 km/h: 9,3

402 m z mesta: 16,9

(134 km/h)

Prožnost

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

203 km/h (VI. in VII. prestava)

Poraba goriva

I/100 km

najmanjši povprečje

6,2

največji povprečje

15,0

skupno testno povprečje

8,1

Trušč v notranjosti

dB

Prestava III. IV. V. VI. VII.

50 km/h 56 55 55 55

90 km/h 64 63 62 60 60

130 km/h 66 65 64 63

Prostti tek 36

Zavorna pot

m

od 130 km/h: 66,6

od 100 km/h: 40,6

(AM meja 41 m)

UŽITEK V VOŽNJI:

Napake med testom

brez napak

Če bi imel bolj neposreden in bližje vozniku postavljen volan ter močnejši motor, bi ... Ah, ti ce-ji.

Ocena

Zunanjost (15)

12

Majhen in seksi, kakovostno izdelan. Vrata je treba bolj pogumno započutiti.

Ergonomija je dobra, materiali tudi, udobje slabše le na zadnji klopi. Ker smo ga preizkusili jeseni, ogrevanje in hlađenje težko ocenimo, a dvomimo, da bi Audi tu 'kiksnil'.

Motor, pogon, podvozje (65)

59

Adrenalinu željni bodo morali počakati na S1, ampak pod črto je pogonska tehnika odlična.

Vozne lastnosti (70)

61

Sportni vozniki si bodo želeli še bolj neposrednega volana. Na ovinkasti cesti je zelo

Devetsekundni pospešek do sto na uro ni razlog za veseljajočanje, ampak, hej – 122 "konj"

ni čudežnih.

Serijsko ima šest zračnih blasin ter ESP, meglenke, ksenonske luči in tipalo za dež in

luči, prilagodljive dolge luči ter nadzor tlaka v gumenih so na doplačilnem seznamu.

Poceni ni, poraba goriva je ob normalni vožnji sprejemljiva. Tudi izguba vrednosti in

garancijski pogoji so v korist voznika.

S kakovostno tehniko podprt trendni izdelek bi si po drugačnih merilih prisluzil petico,

a je v naši tabeli žal okence 'gospodarnost', kjer je zaradi visoke cene izgubil kar lepo

štetoč točk.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

I Audi A1 1.4 TFSI (90 kW) Ambition

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 76,5 × 76,5 mm – gibna prostornina 1.390 cm³ – kompresija 10,0 : 1 – največja moč 90 kW (122 KM) pri 5.000/min – srednja hitrost bata