

TEST - AUDI A2 1.4

Velikoserijski unikat

Ni edini, je pa edinstven. Nekje sem slišal to frazo, priznam. Ampak kaj, ko se tako lepo poda temu Audijevemu malčku. Tudi unikat ni, saj jih bodo naredili ogromno. Ja, A2 je namreč prvi mali avtomobil, narejen skoraj v celoti iz aluminija. In za povrh še namenjen velikoserijski proizvodnji. Pri Audiju so se odločili in tako stopili v prihodnost.



Pred nekaj leti so to že storili z največjim modelom A8 in sedaj še z najmanjšim A2. Aluminij naj bi bil namreč material prihodnosti. Pri Audiju prisegajo nanj. Je veliko lažji od jekla, le tehnologija obdelave je zahtevnejša. Je trdnjši in možnost reciklaže je veliko večja. Svojo pogruntavščino so poimenovali ASF in bi jo lahko poslovenili v nekakšen Audijev prostorski okvir. Aluminijasti valjanci, odlitki in različno oblikovani profili so spojeni v nekakšno kletko, ki tvori nosilno konstrukcijo. Taka

karoserija je za več kot 40 odstotkov lažja od ustrezne jeklene. Zato A2 tehta le slabih 900 kilogramov. Zato ima lahko manjši motor. Zato porabi manj goriva. Zato manj onesnažuje okolje. Zato ... Zato je lahko boljši in naprednejši od drugih. Vendar je zato tudi dražji od drugih. Pa ne samo zaradi nove tehnologije in novih materialov, tudi zaradi štirih zaščitnih krogov je dražji. Unikate in prestiž se pač plačuje. In če ga hočete imeti takega, kot je, boste pač sevti malo globlje v žep, kot bi si

cer. In verjetno vam ne bo žal.

Audi A2 je zelo zanimiv avtomobil. Je majhen, hkrati pa tudi dovolj prostoren. Oblika je kompaktna in škatlasta, pa vseeno z najmanjšim količnikom zračnega upora. Ima vgrajeno najsoodnejšo tehnologijo, pa vseeno ni zahteven za upravljanje. Lahko prevaža potnike, lahko pa ga hitro spremenimo v majhen to-

vornjak.

Skupku vseh teh lastnosti bi lahko rekli uporabnost in prilagodljivost. Za to lahko Audiju le čestitamo. Kljub zahtevnosti nove tehnologije pri izdelavi celotne

prej proti nosu. Strmo spuščeno, močan lok je dobro zagotovilo za varnost. Je pa tudi ovira. Ovira vidno polje in ustvarja kar precejšen mrtvi kot. Malo so ga sicer omilili s trikotnim okencem, ampak še vedno ne zadovoljivo. Najbolj je mrtvi kot opazen v blagih levih ovinkih, ko voznikov pogled bega naprej in nazaj od prednje šipe, prek trikotnega okenca do stranske šipe. Sprva precej motečo oviro lahko z nekaj vaje uspešno premagamo. Navaditi se je treba

tudi na nevidni nos. Tako kot nosilni stebrički se strmo spuščata tudi prednja šipa. Spusti se daleč naprej proti nosu, ki ga zato ne vidimo, vendar nič ne de, saj je tako kratek, da je pred njim še vedno ogromno prostora. Pri parkiranju ali v koloni boste dobili občutek, da ste se z nosom že zdavnaj nekam naslonili. Toda če si položaj ogledate od zunaj, se boste začudili. Prostora je še ogromno. Res je kratek! Malo drugače je z zadnjim delom. Tudi ta z dolžino precej varja, ampak je vseeno veliko bolj

predvidljiv kot prednji del. Položna streha se zadaj spremeni v položno šipo v zadnjih vratih in je ostro navpično presekana. Zaradi oblike in prečnega spojlerja A2 nima zadnjega brisalnika, kar se izkaže za eno od slabih lastnosti. Del šipe pod spojlerjem se namreč hitro zarosi ali zapraši, zgornji pa je tako položen, da preveč popači sliko. To bodo v Audiju sicer zanimali, mogoče je oblikovno in prostorsko res napredna, kar pa se tiče preglednosti, je prava katastrofa.



Kratek nos, visoki boki, daleč naprej pomaknjeni prednji nosilci strehe in navpično odsekan zadek. Aerodinamika ne trpi, slabše pa je s preglednostjo skozi zadnjo šipo (pod spojlerjem umazana, nad spojlerjem popači silko).

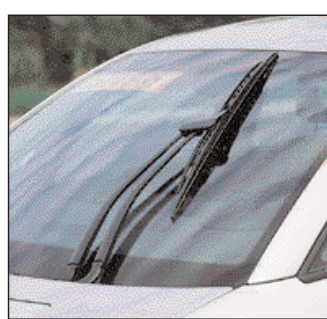


Prtljažnik je dobro prilagodljiv, vrata se odpirajo pohvalno visoko, le »ostanke« prilagajanja moramo še nekam pospraviti, z (doplačilno) napihljivo rezervno gumo vred. V osnovni opremi je namreč lepilni komplet v razpršilu.



Lično in uporabno tudi na stopu

No, v praksi A2 s 3,8 metra dolžine spravite skoraj na vsak parkirni prostor. Temu je tudi namenjen. Namenjena so mu mesta.



Le en brisalnik, a na srečo dovolj učinkovit.

Vendar se v nasprotju z nekaterimi mestnimi malčki A2 zelo dobro znajde tudi na daljšem cestnem odseku, da ne rečem kar na avtocesti. Doseže lahko

zelo zadovoljivo potovalno hitrost, poleg tega pa je dobro in zanesljivo vodljiv tudi pri večjih hitrostih. Nekoliko neprijetno ga zaradi relativno kratke medosne razdalje in trdo ugašenega podvozja (vzmetenja) zagugajo le prečne neravnine na cesti. Za daljšo pot je nekoliko neprimeren tudi komaj 34-litrski rezervoar za gorivo. Kljub dokaj varčnemu motorju je namreč zaloga goriva precej skromna in z domotom komaj 400 kilometrov res ni rojen potovalnik. Ostanite z njim raje v mestu!

Kamorkoli že se z njim odpravite, se boste z njim odlično počutili. Z dodatno opremo, ki je skoraj za en milijon(!), je

A2 dovolj opremljen tudi za zahtevnejše uporabnike. Največji dodatni finančni zalogaj je samodejna klimatska naprava, potem pa nekaj nanesejo še malenkosti, kot so daljinsko zaklepanje, posebno rezervno kolo, rolo za prtljažnik, dvojno dno v prtljažniku, sistem ISOFIX za prednji sedež, sistem multibox, usnje na volanskem obroču, kovinska barva ... Vse skupaj za slab milijonček. Ali se vam izplača, presodite sami. Serijsko namreč dobite že voznikovo, sovoznikovo in obe stranski varnostni blazini, ABS z EBV in ESP z ASR ter EDS, električni pomik prednjih šip, servovolan nastavljiv po višini in globini, ISOFIX na zadnjih sedežih, ogledala v senčnikih (osvetlitev je treba doplačati), deljivo zadnjo klop v obliki dveh zložitljivih sedežev in še nekaj malenkosti. Ni dovolj? Izvolite, izbirajte! Lahko si omislite ogromno stekleno strešno okno, navigacijski sistem ali pa samo zimski paket, ki vsebuje ogrevana zunanja ogledala in pralne šobe. Mimogrede, končno sta obe ogledali na Audijih zopet enake velikosti in primerne oblike (uporabni!). Le ogrevanje bi jim lahko že prištel k osnovni opremi. Saj gre vendar za Audi!

K ergonomiji imam le eno majhno pripombo. Kljub odličnemu počutju sem pogrešal nastavitve trdote sedeža v ledvenem delu. Če bi bil sedež trši, bi bilo že veliko bolje. Je pa zato bogato nastavljiv vzdolžno in po



Pokrov motorja naj bi snemali le na servisu po prevoženih 30.000 kilometrih ali dveh letih. Dolivanje in kontrola ravni olja ter dolivanje tekočine za pranje šip je edino, kar ostane vozniku. Vse to je skrito pod masko.

Za v globoko pogreznjeno dno zadaj si lahko omislite posebne priloge, če se zaprete škatle (multibox), na sredinskem grebenu pa nosilec za pločevinke.



višini ter ima pohvalno dolg sedalni del. Zanimiva je konfiguracija dna v avtomobilu. Potnika zadaj imata v dnu precej več prostora, kot ga je pri prednjih sedežih. Tako so kljub skromni notranjosti našli dovolj prostora

za vse štiri potnike. Spredaj z bolj iztegnjenimi nogami, zadaj pa z bolj navpično lego. Dovolj prostora je za noge in za glave, tudi za tiste na zadnjih sedežih.

Bogato prilagodljiv je prtljažni del. Sedeža sta zadaj le dva

Iz oči v oči



Vedno, ko je avtomobil nekaj posebnega, me pritegne. A2 ima zanimivo zasnovo karoserije, čeprav ta ni nekaj čisto novega. Ampak pritegne. Bolj novo je to, da je nenadoma v tako velikem avtomobilu 1,4-litrski motor (no, recimo skoraj) povsem dovolj zmogljiv. Je pa velikost precej relativna; zunaj ga je nekako toliko kot denimo Punta in nekaj več kot Aja, znotraj pa je vsaj na prednjih sedežih povsem po mojih prostorskih zahtevah.

Nasploh mi je A2 dovolj všeč, da bi mu bil pripravljen odpustiti kakšno malenkost, ki jo najдете v rubriki »grajamo«. Razen cene.

Vinko Kernc



Aaaaa, Aaaaa, A2. Že oznaka je na moč podobna Mercedesovi. Z A2 so pri Audiju odgovorili na

Mercedesov razred A, in to zelo dobro. Avto je sicer daljši za okoli 30 centimetrov, a tudi počutje v kabini je za »30 centimetrov« boljše. Pri ceni pa smo tako in tako na zelo podobni ravni, le da je pri Audiju tehnologija šla še en korak naprej (aluminij).

Peter Humar



Udobni sedeži z dolgo sedalno površino, izdatno vzdolžno nastavljalivostjo in malenkost premehkim (nenastavljivim!) ledvenim delom.



Prijetna notranost je prepoznavno audijska, skupaj s funkcionalnostjo in ergonomsko dovršenostjo. Malce bega le ročaj pred sopotnikom. Navajeni smo jih le v nekaterih terencih ...

(za doplačilo lahko trije!) in sta po polovici zložitljiva. Po potrebi ju lahko povsem odstranimo. Dvojno, pravzaprav trojno dno prtljažnika skriva povsem na dnu orodje in akumulator, v sredini je dovolj prostora za rezervno kolo in nekaj prtljage, na vrhu pa je doplačilni pokrov, ki skriva vse prej naštet. Nanj še vedno lahko kaj naložimo. Prtljažnik je domiselno oblikovan in zelo prilagodljiv.

Motor našega testnega A2 je bil bencinski štirivaljnik s 75 KM največje moči, kar povsem zadostuje. Ob zmerni vožnji je lahko vzorno varčen, ob priganjanju pa tudi ne pretirano požrešen. Kombinacija z natančnim petstopenjskim ročnim menjalnikom je odlična, le pri spe-

ljevanju je treba s pedaloma sklopke in plina delati skoraj pretirano natančno. Če nista popuščanje in pritisk usklajena do milimetra, hoče motor ugasniti ali pa avtomobil neugledno poskakuje. Natančnost pri izdelavi se v tem primeru ni ravno izkazala. Dokaz več, da tudi preveč natančnosti včasih lahko škoduje.

Ampak, ker izjeme potrjujejo pravilo, Audiju A2 natančnost ni preveč škodovala. Nasprotno, natančnost ga uvršča visoko na lestvici. Pravzaprav ga kar težko primerjamo s komerkoli na kate-rikoli lestvici, saj je kar preveč unikaten. Pustimo torej primerjavo. Audi A2 je Audi A2, tak je in pika! »Take it, or leave it,« bi rekli Angleži.

Igor Pucihar

avto magazin AUDI A2 1.4

55 kW (75 KM) ● 13,5 s ● 178 km/h ● 8,6 l/100 km ● 4.522.577 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeski	s
0 - 60 km/h:	6,0
0 - 80 km/h:	9,8
0 - 100 km/h:	13,5
0 - 120 km/h:	22,1
0 - 140 km/h:	31,5
1000 m z mesta:	35,9

(147 km/h)

Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	30,1
	(141 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	41,5
	(133 km/h)

Največja hitrost 178 km/h (V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,7
največje povprečje	9,9
skupno testno povprečje	8,6

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	58 57 56
100 km/h	65 63 62
150 km/h	71 69
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na resnično km/h	
60	58,3
80	77,5
100	95,3
120	114,5
140	132,9

Zavorna pot	m
od 150 km/h:	98,3
od 100 km/h:	43,7

Okoliščine meritev

T = 19 °C

p = 1009 mbar

rel. vl. = 81 %

Napake med testom

- prižgala se je oranžna lučka za kontrolo motorne elektronike, zmožljivosti so ostale nespremenjene

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

1 leto splošne garancije brez omejitev kilometrov, 12 let na prerjavenje pločevine

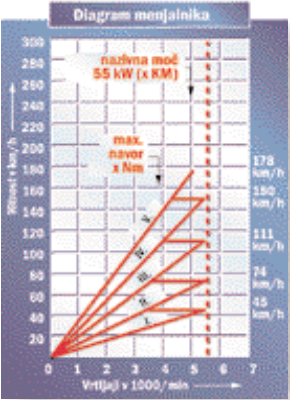
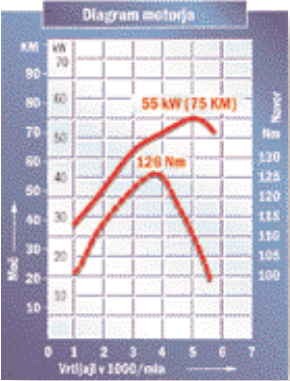
Obvezno zavarovanje:

46.500 SIT

Polno kasko zavarovanje brez

dodatkov (okvirna vrednost):

151.000 SIT



CENE

Testirani model

SIT

4.522.577

(Porsche Slovenija)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	3.502.654
Ogrevanje prednjih sedežev	73.618
Kovinska barva	102.925
Klimatska naprava	318.660
Dvižno električno strešno okno	216.971
Daljijsko zaklepanje	56.317
Alarmna naprava	60.025
Potovalni računalnik	56.317

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	33.688
Prednja meglenska	22.407
Prednji odbijač	46.613
Prednja maska	14.064
Vetrobransko steklo	47.149
Znak	(v maski)
Prednji blatnik	32.861
Zadnji odbijač	85.725
Zunanje ogledalo	28.173
Lahko platišče	35.260

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,5 × 75,6 mm - gibna prostornina 1390 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,6 m/s - specifična moč 39,6 kW/l (53,8 KM/l) - največji navor 126 Nm pri 3800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 4,5 l - motorno olje 3,5 l - akumulator 12V, 80 Ah - alternator 90 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,450; II. 2,100; III. 1,390; IV. 1,030; V. 0,810; vzvratna 3,180 - prestava v diferencialu 3,880 - platišča 5,5J × 15 - gume 175/60 R 15 (Dunlop SP Sport 200 E), kotalni obseg 1,78 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,0 km/h - rezervno kolo 155/70 R 15 78 P (Vredestein Space Master), dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 5 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija (Audi Space Frame) - Cx = 0,28 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 3826 mm - širina 1673 mm - višina 1533 mm - medosna razdalja 2405 mm - kolotek spredaj 1462 mm - zadaj 1427 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 10,5 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1480-1540 mm - širina (komolci) spredaj 1375 mm, zadaj 1370 mm - višina nad sedežem spredaj 950-1010 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1110 mm, zadnja klop 820-570 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 390-1085 l - posoda za gorivo 34 l

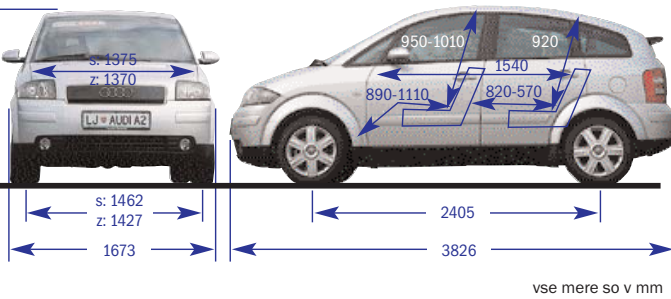
Mase:

prazno vozilo 895 kg - dovoljena skupna masa 1380 kg - vleka prikolice ni predvidena - dovoljena obremenitev strehe 40 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 173 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva (ECE) 8,2/4,7/6,0 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Audiju A2 v resnici nimamo kaj dosti očitati. Je tak poseben, da mu trenutno ni para. Je luksuzni mestni posebnost! In če ga hočete imeti, bo treba požreti nekaj malih zamer. Kaj ni tako nekako tudi z lepoto? Pravijo namreč, da je za lepoto treba malo trpeti. Z A2 trpljenja ne bo prav veliko (razen če ste občutljivi na vsebino vaše denarnice)!

+ vodljivost	- oblika zadnje šipe, ni brisalnika
+ motor	- občutljiva kombinacija sklopka/plin pri speljevanju
+ menjalnik	- mrtvi kot ob prednjem strešnem stebričku
+ prilagodljivost	- (pre)mehak ledveni del prednjih sedežev
+ velikost in pomik prednjih sedežev	- trdo podvozje
+ ergonomija	- cena
+ uporaba modernih materialov	