

Test

Audi A3 1.8 ambiente

Audi A3 ima pionirske vlogo in poslanstvo. Hoče biti med prvimi razkošnimi v nižjem srednjem razredu, ob BMW compactu seveda, v koncernu pa so prav Audiju zaupali vlogo, da prvi spravi »na noge« univerzalno osnovo celega niza bodočih vozil. Pa tudi nekaj

zgodovine se ponavlja. Znano je, da je leta 1974 nastal najprej audi 50, pa potem VW polo, danes pa najprej audi A3 in nato bo sledila četrta generacija golfa.



ZA ZAČETEK





Kupci danes jemljejo audi A3 nekoliko drugače, kakor so pred leti gledali na audi 50. Takratni izdelek je bil avto z upanjem na uspeh, leta truda in temeljitega dela v Ingolstadtu pa so naredila svoje. Sprememb je ta, da danes kupci Audiju bolj verjamejo kot takrat, in če jim povedo, da novi A3 pomeni ekstravaganco v svojem razredu, to tudi z veseljem

verjamejo. Za to plačajo precej denarja in brez besed kar nekaj časa čakajo na avto. Dober izdelek je pač dober izdelek. Če ste zelo ogreti za audi A3, se boste morali spriznati z dejstvom, da vas bo uresničenje teh sanj stalo – če ne boste pretiravali pri dodatni opremi – okrogle štiri milijone tolarjev, in če vas po tej vsoti A3 še bolj vznemirja, ste pravi človek zanj.

Kdor ob prvem pogledu na zadek avtomobila reče, da je prav

moralni razbrati le delček avtomilske fotografije in bi bila na njem vidna le visok bočni rob pločevine in majhno desno zunanje ogledalo, bi večina tistih, ki jih zanimajo avtomobili, odgovorila kot iz puške: Audi. Tašken odgovor velja tudi za A3. Prednji del A3 jasno kaže okolici, iz katere tovarne prihaja, in zdi se enak kot tisti pri A4, vendar le zdi, saj je A3 popolnoma nov avtomobil.

Ker je A3 prestižnejša srojega razreda, mu najbolj pristoji najboljši paket opreme, kot je primer tudi v testnem avtomobilu: na sedežih alkantara (le kaj si mislijo ob tem Italijani?), barvno usklajene oblage vrat, nežno in lepo blago v prtljažniku, cel kup predalov za odlaganje drobnjarij ... Audi A3 preveč plastike v notranosti ne pristoji, torej če že

segate v žep po denar za nakup, sezite dovolj globoko, da boste kasneje zadovoljni. Razveseljuje nov volan s štirimi prečkami, ki je sedaj eleganten, odlikuje ga dober oprijem – volan je torej prav takšen, kot so jih pri Audiju znali delati že zdavnaj, še preden so izumili puščoben povprečni volan s štirimi prečkami, znan iz A4 in A6. Volan je nastavljen po višini in vzdolžno in skupaj s prav tako po višini nastavljenim sedežem (mehanizem za dvig je odličen, v preteklosti pa viden pri vozilih Mercedes-Benz) tudi

najbolj muhastemu vozniku ne dopušča možnosti, da bi nergal. Opora za levo nogo je audijevsko temeljita, stopalke so ustrezno nameščene, njihovi gibi pa bi lahko bili nekoliko krajsi. Velikost števca vrtlajev je tolikšna, kot da bi hotel nekoliko spominjati na porsche, vendar so zoper ta občutek pridali še enako velik merilnik hitrosti. Mednju sta slačena še merilnička za količino goriva in temperaturo hladilne tekočine, v spodnjem delu velikega števca vrtlajev pa ostane še več kot dovolj prostora za pregled analogno uro. Velikosti gredo tukaj kar nekoliko proti ekstremon, vendar še ne prehudo, saj so instrumenti odlično pregledni, pa tudi lepo osvetljeni.

Tako kot gibi stopalk so tudi givi prestavne ročice nekoliko daljši, kot bi si želeli, je pa zato menjalnik natancen in dovoljuje tudi zelo hitro pretikanje, prestavna razmerja pa so imenito izračunana. Voznika v A3 nekoliko pomirja tudi to, da je armatura izdelana iz prijazne plastike. Nasprotno se v tem avtomobilu voznik in sovoznik odlično počutita, kar se tiče sedenja in okolja. Kakšna pripomba glede tega pa pride z zadnji klopi. Ledenje k zadnji klopi je morda res ekstravagantno, sedeža se vam hočeta pri tem čim bolj umakniti s poti, vendar je to zgolj dobra poteza, ki pa pomanjkanja prostora zadaj ne nadomesti. Sicer pa tega avtomobila niso nikoli delali zaradi prostora zadaj, saj tisti, ki si želijo tam več prostora, kupijo vsaj A4, še bolj priporočljiv pa je A6. Je pa zato prostora



Sodobna armatura, lep volan in alkantara

takšen kot golfov, dela veliko krivico oblikovalcem. Podobnost med avtomobiloma zadaj sicer je, vendar je zadnji del pri A3 neprimerno oblejši, elegantnejši in ne nazadnje daje bolj mišičast vtis. Svojo krepost avto izraža iz vseh zornih kotov opazovanja. K temu prispevajo svoje še velika (glede na karoserijo) 15-colska kolesa in včasih se nam na trenutke zazdi, da je audi A3 močno povečana, zelo trpežna in neuničljiva otroška igrača. Zelo značilna za Audi je tudi bočna linija vozila. Če bi na primer na kvizu

Dober izdelek je pač dober izdelek.



v prtljažniku dovolj in ob podrti zadnji klopi je mogoče prevažati tudi zajetnejše stvari.

Dolžina oziroma kratkost torej temu avtomobilu nekoliko omejuje prostornost na zadnji klopi, mu pa zato daje odlično mestno uporabnost, saj je tudi pregled okoli avtomobila zelo dober. Edina težavica pri mestnih vožnjah utegnejo postati precej dolga in tudi masivna bočna vrata, ki onemogočajo ozka parkiranja.

pri A3 varčevati z gorivom, seveda kupi TDI ali vsaj 1.6. Ta motor pa ni varčen, saj se ob ostrejši vožnji poraba giblje nad desetimi litri na sto prevoženih kilometrov. Njegova moč in prožnost pa sta še zadostni za precejšnjo težo vozila, tako da je A3 s tem motorjem še zmeraj živahen avto, morda je ob naporih le motorno delo za odtenek preveč slišno v potniški kabini.

Vodljivost tega audija je odlična, volan ima sicer nekaj

**Prtljažnik:
ugledna
obdelava,
dovolj
prostora in
pravo
rezervno kolo
pod njim**



Motor v nosu A3 je prečno (!) nameščen. Znan je že od prej, vrstnemu štirivaljniku s po petimi ventili na valj pa so za poslanstvo v A3 dodelali sesanje zraka, odslej premore tudi prilagodljive čase odpiranja ventilov, obe sprememb pa sta pomembni predvsem za doseganje boljše prožnosti in čistejšega izpuha. Motor rad steče, hladen ima kar precej robat zvok in takrat je ob delovanju čutna tudi kakšna dodatna vibracija. Ogret dobi bolj nežen zvok, o vibracijah ni več ne duha ne sluha, prilagodljivost ventilov glede na vrtljaje pa daje temu motorju še nekaj dodatnega poleta v območju nad 5500 vrtljaji. Kdor hoče

več zasukov kot tisti v A4, vendar prednji posamični obesi skupaj z zadnjim poltogo premo vzorno opravljata svoje poslanstvo. Podvozje ni uglaseno tako čvrsto, kot morda kdo pričakuje in si želi (čvrstejše podvozje je tudi na seznamu dodatnih možnosti), vendar je še zmeraj dovolj čvrsto. Pri zadnji premi sta v prid boljšega izkoristka prostora med seboj ločeni vzmeti in blažilnika. Če že in ko bo A3 zdrsnil, je ta zdrs mogoče lepo nadzirati, avto takrat velikodušno odpusti vozniku kakšno napakico, nikar ko nece presenečati ne prednji ne zadnji del vozila, usklajenost podvozja je skorajda popolna, ob pretiravanju pa se še zmeraj



**Motor: odslej prečno
nameščen**

lahko zanesete na zelo dobre zavore. Nekaj več prečnega nagibanja karoserije, kot ste ga bili doslej vajeni pri audijih, pa vas pri A3 ne bo pretirano motilo in se boste temu hitro privadili.

Audi A3 je zelo do-

ber avtomobil, namenjen je tistim, ki vedo, kaj hočejo in kaj bodo dobili. Če je razkošno opremljen, s tem ali še močnejšim motorjem, pomeni cenovno prav tako razred zase, vsem drugim finančnim plebejcem, ki hočejo več avtomobilskega prostora in tudi manj kakovostno izdelavo, pa ponuja trž široko izbiro.

ANDREJ SUPÉ

Foto: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: širivaljni - širilaktini - vrstni

- nameščen spredaj prečno - vrtina
in gib 81,0 x 86,4 mm - gibna
prostornina 1781 kubikov - kompre-
sija 10,3:1 - največja moč 92 kW
(125 KM) pri 6000/min - srednja
hitrost bata pri največji moči 17,28
m/s - specifična moč 51,6 kW (70,2
KM)/liter - največji momen 173 Nm
pri 4100/min - ročna gred v 5
ležajih - dve odmični gredi v glavi
(zobati jermen, veriga) - 5 ventilov
za vsak valj - glava iz lahke kovine -
elektronski večločkovni vbrizg goriva
in vžig (motronic) - vodno hlajenje 5
litrov - motorno olje 4,5 litra - akumu-
lator 12 V, 44 Ah - alternator 960
W - uravnavani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj
poganja prednji kolesi - enokolutna
suha sklopka - petstopenjski ročni
menjalnik - prestavna razmerja: I.
3,300; II. 1,944; III. 1,308; IV.
1,029; V. 0,837; vzvratna 3,060,
diferencial 4,235 - platišča: 6J -
gume: 195/65 R15 (Continental
contact CP) - kotalni obseg 1,924 m
- hitrost pri 1000/min v V. prestavi
33 km/h.

Voz in obese: kombilimuzina -
3 vrata, 5 sedežev - samonosna
karoserija - spredaj posamične
obese, vzmetne noge, trikotna
prečna vodila, pomožni okvir, sta-
bilizator, zadaj palčaga prema,
vzdolžna vodila, višanje vzmeti,
teleskopski blažilniki, stabilizator -
dvokrožne zavore, spredaj kolutne,
hlajene, zadaj kolutne, servo, ABS,
mehanična ročna zavora na zadnjem
kolesu (ročica med sedežema) - volan
z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka
od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4152
mm - širina 1719 mm - višina
1423 mm - medosna razdalja 2512
mm - kolotek spredaj 1513 mm,
zadaj 1492 mm - rajdnri krog 10,9
m - **notranje:** dolžina (od ar-
maturne plošče do zadnjega naslon-
jala) 1650 mm - širina (komelci)
spredaj 1450 mm, zadaj 1420
mm - višina nad sedežem spredaj
930-980 mm, zadaj 910 mm - vzdolžna
prednji sedež 900-1045
mm, zadnja klop 650-800 mm -
premer volanskega obroča 375 mm
- prtičnik (normno) 350/1100 l -
posoda za gorivo 55 l.

Teže: prazno vozilo 1140 kg - do-
voljena skupna teža 1650 kg - do-
voljena teža prikolice z zavoro 1400
kg, brez zavore 600 kg - dovoljena
obtežba strehe 100 kg. Zmogljivosti
(tovarni): največja hitrost 201 km/h
- pospešek 0-100 km/h 10,1 s -
poraba goriva (DIN): 5,7/7,7/9,3
litra neosvinčenega bencina super
na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

199 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h:	4,6 s
0-80 km/h:	7,1 s
0-100 km/h:	10,7 s
0-120 km/h:	16,5 s
0-140 km/h:	25,0 s
1000 m z mesta:	
	33,3 s (155 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40km/h (IV.):	34,5 s (156 km/h)
1000 m od 40km/h (V.):	38,8 s (142 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h:	41,2 m
od 150 km/h:	98,0 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
40	37,9 km/h
60	59,0 km/h
80	76,8 km/h
100	97,7 km/h
120	116,9 km/h

Truč v notranjosti (dB):

Prestava III. IV. V.

Hitrost

50 km/m	60	58	57
100 km/h	68	67	65
150 km/h	-	70	71
Prosti tek		45	

Poraba goriva:

Testno povprečje
11,6 litra/100 km

Cena

38.510 DEM
(Porsche Slovenija)

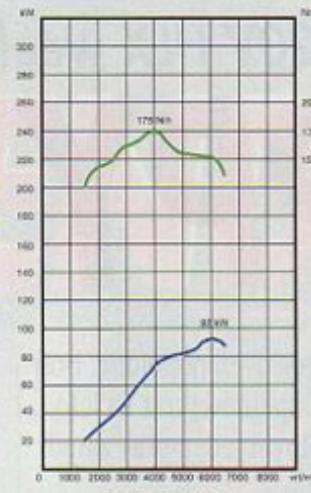


DIAGRAM MOTORJA

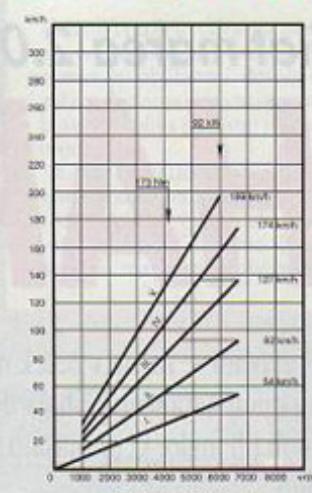


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- videz
- izdelava
- vodljivost
- armaturna plošča
- prednja sedeža
- motor
- zavore

Grajamo

- desno zunanjje ogledalo
- poraba goriva
- težka (dolga) bočna vrata

Iz oči v oči

Novi VW Passat je boljši od Audija A4 in Audi A3 je boljši od VW Golfa. Mislite, da ni tako? Tudi če je, ostane vse v (Volkswagenovi) družini, njen pater familias, gospod Pič, pa hoče, da je prestiža vse več. Se te dogaja!

Martin Česenj

Audijev »golf«? Odlična ideja. Kompakten avtomobilček, ki ponuja izjemno izdelavo, veliko udobja in varnosti ter dobre motorne in vozne zmogljivosti. Stire krogi na maski in ime pa prestiž, ki ga ljudje znajo ceniti.

Matevž Korošec

Nikar ne varčuje pri dodatni opremi, kot so na primer gumijasti tepih, ker je to lahko zelo nevarno. V testnem vozilu so bili gumijasti tepih za VW golj letnika 1991, ki so neprestano ležali proti pedalam, povzročali zatikanje, da se pedal sklopke ni vrnil, in v neuplisni možni različici je prekril vse pedale hkrati. Ne veš, ali bi zaviral, prestavljal ali počudil plin.

Igor Pucišar

Najmanjša različica iz serije A izpod širih krogov, ne skriva svoje sorodnosti z večimi predstavniki te znamke. Ko sedete vanj imate prav takšen občutek varnosti, kot če bi sedli v avto z višjo številko, le notranja oprema zaradi plastike deluje manj prestižno.

Tatja Smrekar