



Skozi rešetke

Ste vedeli, da je A3 prenovljen? Da, prav ste prebrali in če vas zanima, kdaj se je to zgodilo, vam lahko zaupamo, da letos poletiti. Takrat, ko ste bili vi verjetno nekje ob morju. Se sprašujete, kaj je novega? No, za to pa si moramo vzeti nekoliko več časa.

Tistim, ki je A3 že dolgo všeč in ki ga dobro poznajo, najpomembnejše novosti verjetno ne bo treba predstavljati. Drugim jo bomo razkrili. Ampak preden se je lotimo, pogledjmo stvari, ki so prav tako nove. S line je oznaka za nov paket opreme. Da sodi tik pod vrh ponudbe, že veste, prav tako vam je znano, da S namiguje na šport, ne bo pa odveč, če povemo, da je ta v ponudbi hčerinske firme Quattro GmbH in ne Audijs. Pa da ne bo pomote, testni A3 z njim ni imel ničesar skupnega. Po svoji opremljenosti je kotiral precej nižje. Attraction je namreč paket, s katerim se pri A3

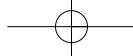
vse skupaj šele začne. To pa še ne pomeni, da je najmanjši Audi zaradi tega špartansko opremljen. V njem boste našli tudi elektrificirana stekla in zunanja ogledala, daljinsko odklepanje in zaklepanje vrat, ABS, EBV (elektronska porazdelitev zavorne moči), dve varnostni blazini, po višini nastavljiv voznikov sedež in po višini ter globini nastavljiv volanski obroč. In če vam je s prihodom Sportbacka trapezoidni osrednji del obroča nemudoma padel v oči, se boste po novem s tem lahko zadovoljili tudi v 'navadni' Trojki.

Ste za trenutek pomislili, da je to morda najpomembnejša novost? Niste daleč od resnice,

ampak pred tem omenimo še eno novost. Te ne boste opazili, jo boste pa občutili. Še prej pa boste morali opraviti dve nalogi. Prva je ta, da se boste dovolj pogumno in s primerno veliko oziroma preveliko hitrostjo pripeljali in ovinek, in druga, da si boste ob nakupu novega A3 privoščili tudi ESP. Ta sistem je prav tako nov. Z novo generacijo je postal še hitrejši, natančnejši in manj moteč med svojim delovanjem. Ob tem pa prinaša še eno veliko novost: v kritičnih trenutkih ne rešuje le vozila, temveč pomaga tudi vozniku, da se pravilno odzove. Kako? S pomočjo črpalke volanskega servo mehanizma, ki poskrbi za to, da ob napačnih zasukih obroča sistem rahlo otrdi in s tem opozori na nepravilne odločitve.

Vse drugo je kljub prenovi v Audijevi Trojki ostalo tako, kot smo vajeni. Vključno z udobjem, dobrimi sedeži, kakovostno izdelavo in materiali, rahlo oteženim dostopom k zadnji klopi (trivratna karoserija), drobnimi detajli, kot je na primer držalo za pločevinke na sredinski konzoli, in ne nazadnje z merilniki, ki so še vedno med ličnejšimi in lažje berljivimi v svojem razredu.

V 'premium' oziroma prestižnejši razred - tudi A3 sodi vanj - lahko uvrstimo tudi mehaniko. Podvozje, kljub dejstvu da so v tej opre-



nanj pritrjena jeklena platišča z gumami 205/55 R 16, zagotavlja pravo mero udobja in športnosti. Dodobra poznan dizel, ki žene prednja kolesa, ni športnik, vseeno pa skupaj s pet-stopenjskim ročnim menjalnikom svoje delo opravlja tako, kot se od avtomobila za to ceno spodobi. In če stopimo še malo naprej, se skozi rešetke hladilnika končno lahko zazremo v novost, ki velja za najpomembnejšo v tokratni prenovi. Masko hladilnika.

»Nova generacija ESP-ja je izpopolnjena do te stopnje, da v kritičnih trenutkih ne rešuje le vozila, ampak vozniku tudi pomaga, da se pravilno odzove.«



Ja, dragi bralci, če se vam je najmanjši Audi do zdaj zdel nekoliko odrinjen od preostalih članov družine, se je z letošnjim poletjem to končalo. Končno se tudi on baha s trapezasto masko, ki je s prihodom nove Šestice postala tako značilna za avtomobile iz Ingolstadta. Masko, ki se v enem kosu zažira v obraz avta in ki sega od pokrova motorja vse do dna odbijalca. In strinjati se moramo, da je z njo A3 zdaj še prestižnejši. To pa je navsezadnje tisto, kar kupci od avtomobilov tega razreda v največji meri tudi pričakujejo. ■

Audi A3 1.9 TDI Attraction

Cena osnovnega modela:	5.061.000 SIT
Cena testnega vozila:	5.730.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=9 °C / p= 1012 mbar / rel. vl.: 68 % / Stanje km števca: 2359 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	11,1 s
402 m z mesta:	18,0 s (123 km/h)
1000 m z mesta:	33,1 s (156 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV):	8,6 s
80-120 km/h (V):	12,5 s

NAJVEČJA HITROST

187 km/h
(V, prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1896 cm³ - največja moč 77 kW (105 KM) pri 4000/min - največji navor 250 Nm pri 1900/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55/R16 W (Bridgestone Potenza RE040).
Mase: prazno vozilo 1295 kg - dovoljena skupna masa 1855 kg.
Mere: dolžina 4214 mm - širina 1765 mm - višina 1421 mm - prtljažnik 350-1080 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 187 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,4 s - poraba goriva (ECE) 6,3/4,1/4,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ imidž znamke
- ▲ oblika nove maske
- ▲ nova generacija ESP-ja
- ▲ udobje
- ▲ materiali v notranjosti
- ▼ skromen osnovni paket opreme (glede na ceno)
- ▼ dostop k zadnji klopi (trivratna karoserija)

Končna ocena

Če vas zanima, kaj pomeni 'premium' razred, se najprej zagledajte v obliko tega avta, nato v notranjost in materiale, ki jih tam srečate, in za konec še v cenik. Cena, ki jo v Ingolstadtu zahtevajo za najmanjšega člana, je dovolj visoka, da bi si za ta denar lahko kupili tudi popolnoma pravi družinski avtomobil. Ampak pri Audiju dobro vedo, da kupci Trojk o tem še ne ali pa sploh ne razmišljajo. Bolj kot to jih lahko zmotijo 'cenen' detajli, za kar pa so poskrbeli s prenovi.

