

E za ekologijo

besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič

Črka e lahko v današnjih časih pomeni marsikaj. V svetu računalništva jo uporabljajo za vse, kar je elektronskega, e lahko na primer pomeni ekonomično – vendar ne pri Audiju – torej je edino logično, da e pri Sportbacku namiguje na ekologijo.

▶ Ampak preden se lotimo ekologije, pogledajmo, kaj je ta model še doživel v zadnjem letu. Za začetek oblikovno prenovu. Ta je poskrbela, da je Sportback postal bolj prepoznaven (še posebej ponoči) in oblikovno bližje svojemu najmlajšemu bratu A3 Cabrioletu. Zanimivo pri tem je, da se oblikovalci niso lotili osnovne oblike, ampak so v roke raje vzeli svetlobna telesa, jim namenili tehnologijo, ki jo narekuje današnji čas (na tem področju Audi povsem upravičuje slogan 'Prednost je v tehnologiji'), prednja žarometna nadgradnja s tehnologijo LED (ta je na voljo le v kombinaciji s ksenonsko) in zadnja z optičnimi vlakni ter tako poskrbeli za prijetno svežino, ki Sportbacka tudi v resnici pomladi. Notranjost se zdi manj nova, toda sčasoma opazite, da je prav tako niso pustili povsem nedotaknjene. Nekadilci se bodo razveselili velikega in uporabnega predala pred prestav-

no ročico, kjer sicer domujeta pepelnik in vžigalnik. Nov je avdiosistem (Concert) z večjim zaslonom in gumbi. Stikala in predalček za cestninske kartice na sredinski konzoli so zdaj nameščeni nižje, pod avdio komponento, nekaj zanimivih rešitev pa je najti tudi med merilniki. Prva je ta, da so podnevi osvetljeni le kazalci in podatki na informacijskem zaslonu. Napredno? No, če že ni napredno, je pa vsaj varčno, kar je tudi bistvo tega Audija. Na varčnost namiguje tudi indikator, ki vozniku pomaga pri izbiri optimalne prestave. Funkcijo dnevni luči opravljajo LED-diode, zaradi česar je poraba električne energije med vožnjo manjša, pri tem pa se, ko voznik vklopi enega od smernikov, svetilnost diod v žarometu samodejno zmanjša, kar znova pripomore k nekoliko manjši porabi energije, predvsem pa k boljši opaznosti delujočega smernika.

Če na Sportbacka 1.9 TDI e gledamo s tega vidika, potem velja, da je ekološko prijaznejši od večine svojih tekmecev. Ne



tem posledično varčuje z gorivom (nam je v danih pogojih pil v povprečju 5,8 l/100 km) in – kar je morda najzanimivejše – postreže s sedem km/h večjo končno hitrostjo (194 km/h) kot njegov običajni brat dvojček. Zato pa na drugi strani razočara s poskočnostjo v višjih prestavah (beri: prožnostjo) ter hrupom in tresljaji, za katere je v največji meri kriva tehnologija vbrizga.

Tako se upravičeno postavlja vprašanje, ali so pri Audiju na pravi način vstopili v svet okolju prijaznejših vozil. Če gledamo s stališča cene, bi temu mogoče še lahko pritrdili – za Sportbacka 1.9 TDI e je pri nas treba odšteti 24.563 evrov, kar je slabih 600 evrov več kot za enak model (oprema Attraction) brez 'eko' paketa – s stališča tehnologije



pretirano, pa vendar. To velja tudi za gume, ki v osnovi nosijo napis 'energy saver' (v testnem primeru so bile zimske), izboljšano aerodinamiko in dodelano mehaniko. Čeprav imamo pri zadnji nekaj pomislekov, za začetek pri izbiri motorja. 1.9 TDI je, danes to že lahko rečemo, legendaren agregat, ki je v svoji karieri doživel marsikaj. V zadnjem stadiju tudi originalno koncernsko tehnologijo vbrizga goriva po sistemu črpalk-šoba. Toda ker se ta počasi poslavlja in prepušča prostor skupnemu vodu, ne moremo zapisati, da so pri Audiju v eko Sportbacku tokrat združili visoko tehnologijo. To velja tudi za menjalnik, ki je ročni, zgolj petstopenjski in od tretje prestave naprej z na novo preračunanimi (beri: podaljšanimi) prestavnimi razmerji. Prednost te odločitve se sicer pokaže na avtocestah, kjer takšen Sportback dosega ugodne potovalne hitrosti pri nižjih vrtljajih, pri



in izkoristka pa bi bil za ta poskus zagotovo primernejši Sportback 2.0 TDI DPF S tronic, s sodobnejšim načinom vbrizga in z mnogo bolj dovršenim menjalnikom z dvema sklopkami. Zanj v 103-kilovatni različici pri nas sicer zahtevajo 29.131 evrov, dodatnih 600, kolikor stane paket, bi mu dvignil ceno na dobrih 29.700 evrov, zato pa bi kupci s tem dobili tehnološko in ekološko napredno vozilo, ki bi s ponosom upravičevalo Audijev slogan. ◀

Audi A3 Sportback 1.9 TDIe DPF (77 kW)

Cena osnovnega modela: 24.785 EUR
Cena testnega vozila: 28.022 EUR

NAŠE MERITVE
T = 7 °C / p = 1.120 mbar / rel. vl. = 36 % / Stanje kilometrskega števca: 2.361 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 11,5 s
402 m z mesta: 18,0 s (125 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h [IV.]: 10,8 s
80-120 km/h [V.]: 16,1 s

NAJVEČJA HITROST
194 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 42,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 5,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gilna prostornina 1.896 cm³ - največja moč 77 kW (105 KM) pri 4.000/min - največji navor 250 Nm pri 1.900/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Continental ContiWinterContact M+S).
Masa: prazno vozilo 1.320 kg - dovoljena skupna masa 1.880 kg.
Mere: dolžina 4.292 mm - širina 1.765 mm - višina 1.423 mm - prtljajnik 370-1.100 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmožljivosti: največja hitrost 194 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,7 s - poraba goriva [ECE] 5,8/3,8/4,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ videz po prenovi
▲ tehnologija svetlobnih teles
▲ uporabnost (pet vrat)
▲ voznost in lega na cesti
▲ zmerna poraba goriva
▲ imidž

▼ tresljaji in trušč motorja
▼ dolga prestavna razmerja
▼ poskočnost v višjih prestavah
▼ cena nekaterih dodatkov

Končna ocena

Nekaj je gotovo: Sportback je po prenovi postal še privlačnejši. Kar se tiče uporabnosti, je že dolgo znano, da v svojem razredu velja za enega izmed bolj posrečenih modelov. Zdaj pa je lahko, če tako želite, tudi ekološko prijaznejši. Vprašanje, ki se postavlja, je le, ali so se v Ingolstadt, glede na njihov slogan in imidž, tega lotili na pravi način. Od te znamke bi večina vseeno pričakovala nekoliko več tehnološke drznosti in naprednosti.