



Audi A1 1,4 TFSI Ambition S tronic



JUSSA NIEMINEN

RAGNAR MEHISTO, tekninen avustus
JARI PITKÄJÄRVI, valomittaus
JARI KUJALA, kuvat

Pieneksi tarkoitet

Audilla ei ole vähään aikaan ollut mallistossaan pikkuautoa, sillä alumiinirakenteisen A2:n valmistuskin loppui jo viisi vuotta sitten. Teknisyys ja taloudellisuus eivät sen kohdalla riittäneet houkuttimiksi arvokkaalle pienelle autolle, joten nyt asiaa lähestytään aivan toisesta suunnasta.

Uusi A1 pyrkii vetoamaan autokansan tunteisiin menevällä muotoilulla ja urheilullisuudellaan. Teknisenä alustana käytetään valmista pikkuauton perusrakennetta, joka on käytössä viimeisimmän sukupolven Seat Ibiza ja Volkswagen Polossa. Huipputeknisillä edistysaskeleilla ei henkseleitä pääse paukuttelemaan,

Autojen malliperheissä nuorin on harvoin pienin. Audin tapauksessa tämä kuitenkin tällä kertaa pätee. Mallimerkinnästä päätellen A1 myös jää pienimmäksi.

mutta hyvä auto syntyy kohtuullisin tuotannollisin kustannuksin.

Polo-pohjaisen Audin ympärillä voi havaita hieman historian havinaakin, sillä 1974 esiteltä Audi 50 tuli seuraavana vuonna myyntiin nimellä Volkswagen Polo. Siitä tuli näihin

päiviin asti kestänyt menestystarina, vaikka Audi 50:n ura jäi lyhyeksi. Tällä kertaa Audin versio lienee riittävän erilainen menestyäkseen.

Moottorintamalla on yhteisiä piirteitä, mutta myös paljon järkeä. Autoa valmistetaan tällä erää neljällä eri voimanlähteellä, joista kolmea tuodaan Suomeen. Joillakin markkinoilla lähtötason tarjoaa 1,2-litraisen turbomoottorin 63-kilowattinen versio. Koeajoon valikoitui ainoa meille tuleva bensiinimoottori, ahdettu 90-kilowattinen 1,4-litraisen. Sellaista ei Poloon saa.

Dieselmoottorit ovat kautta koko VW-konsernin käytetyn 1,6-litraisen yhteispaineruiskutteisen turbodiese-

lin kaksi tehoversiota. Tehokkaampi 77-kilowattinen on jo myynnissä, ja rauhallisempi 66-kilowattinen tulee tarjolle myöhemmin tänä vuonna.

Tilat ja varusteet

Toistaiseksi A1:stä on tarjolla vain yksi kolmiovinen korimalli. Viisiovinen koemalli aiheesta on esitelty pari vuotta sitten, joten Sportback-versio lienee jo putkessa.

Kolmiovisena auto näyttää sirolta ja coupé-henkiseltä, mutta tiloissa on jouduttu tekemään isoja kompromisseja. Takana on vain kaksi istuinpaikkaa, ja nekin ovat mitoiltaan 2+2-tyyliset. Leveyden puolesta tilaa on hyvin, ja pituudessakin so-



ettu

pu voi löytyä, mutta korkeussuunnassa tila loppuu kesken teini-iän kynnyksellä.

Ovien pituuskin kasvaa tällä järjestelyllä sen verran pitkäksi, että markettien parkkipaikoilla joutuu auton kapeudesta huolimatta olemaan hereillä.

Halvimmillaan A1 maksaa bensiinimoottorilla, Attraction-varustelulla ja käsivalintaisella vaihteistolla 22 882 euroa. Tähän automaattivaihteisto tai urheilullisempi Ambition-varustetaso tuovat noin 2 000 euron lisän. Koeautossamme on ne molemmat, joten hinta nousee reilulla neljällä tonnilla 27 041 euroon.

Kalliimpaan varustetasoon kuuluvat tärkeimpinä urheilulliset istuimet ja jousitus. Ajotietokone ja mittariston infonäyttökin ovat hyödyllisiä, mutta loput ovat lähinnä kosmetiikkaa. Tämän päälle tarjolla olevista lisävarusteista koeautomme fiksuimmat valinnat ovat vajaan 1 000 euron hintaiset kaksoiskenonvalot ja reilut 500 euroa maksava ilmastointiautomaatiikka. Vakionopeudensäädin maksaa liki 400 euroa.

Pienten B-segmentin autojen ryhmässä Audi ei siis ole hinnaltaan kilpailukykyinen, mutta ei se varsinaisesti ole tarkoituksaan. Siitä vastuun konsernissa kantavat muut merkit. A1:n persoonallisempi muotoilupolitiikka, tehokkaammat moottorit ja laajempi lisävarustekirjo tuovat sen toistaiseksi

jonkinasteisessa yksinäisyydessä vaeltaneen Minin rinnalle, ja silloin hinnoittelukin on kilpailukykyistä.

Moottori ja voimansiirto

Yhdellä turboahdimella ja suorasuikikutuksella varustettu 1,4-litrainen moottori on Audi A3:n tai Volkswagen Golfin kokoluokassa suorastaan ripeä voimanlähde ja kuljettaa asiallisesti vielä Volkswagen Passatin ja Škoda Superbin kokosiakin autoja. A1:lle se antaa melkein siivet, mutta kyllä mallistoon jää vielä tilaa kaksoisahdetulle sporttiversiolle.

Moottorin tekniset hienoudet liittyvät energiatalouteen. Pienestä iskutilavuudesta ja yhdestä ahtimesta on puristettu hyvä suorituskyky ja helpot käyttöominaisuudet tehokkaalla ahtoilman jäähdytyksellä. Siinä käytetään muusta jäähdytysjärjestelmästä erillään olevaa vesikiertoa, ja imuilma jäähdytetään aivan imusarjan tuntumassa. Lisäksi latausjärjestelmässä on älykäs ohjaus, joka keskittää toimintansa jarrutuksiin ja moottorijarrutuksiin.

Parasta 1,4-litraisen moottorin suorituskyvyssä on nopeasti käytössä oleva alavääntö. Kaasunpaineellusta seuraa aina ripeä ja riittävä reaktio. Tästä syystä auto tuntuu vielä kevyemmältä kuin onkaan. Huippukierroksille kierrättämällä ei nautinto enää paljon kasva, varsinkin kun huipputeho on viimeisten tuhannen kierroksen matkalla jo laskussa.

Kaksoiskytkinvaihteisto on Audissa nimeltään S tronic. Kyseessä on sama kuivilla kytkimillä varustettu seitsenvaihteinen automaatti, jota käytetään kohtuullisella (enintään 250 Nm) vääntömomentilla varustetuissa bensiini- ja dieselmootoreissa niin A3:ssa

HYVÄÄ

- Ajo-ominaisuudet
- Vääntävä moottori

HUONOA

- Rengasmelu
- Takamatkustajien tilat





1. KALLIIMPAAN Ambition-varusteluun kuuluvat etumatkustajien urheilulliset istuimet. Niissä mukavuuden ja tuennan kompromissi on kunnossa. Ajoasento on hyvä, mutta etenkin pitkäjalkaiset kaipaivat ohjauspyörän etäisyyssäätöön lisää liikevaraa.

2. TAKAMATKUSTAJIEN tilat ovat rajalliset. Leveyttä riittää hyvin kahdelle, ja polvitilan suhteen voi vielä löytyä kompromissi, mutta pääntila jää useimmille vajaaksi.

3. TAKAPENKIN pääntuista on hyötyä vain harvoille. Jyrkästi kaartuva kattoverhoilu koppaa takaraivon haltuun monta senttiä ennen pääntukea.

4. CONCERT RADION mukana tulee muun muassa kahdeksan kaiutinta ja tämä kätevä jousikäyttöinen näyttö kojelaudalle. Sammutusautomaatiikan poiskytkeminen onnistuu näytön edessä olevasta napista painamalla.

5. TAVARATILAN välipohjan voi asentaa kahdelle eri korkeudelle. Tässä alemmassa asennossa tilavuus on mittauksesta mukaan 230 litraa. Jos pohjalevyn nostaa ylemmälle tasolle, se asettuu parempaan korkeuteen kaadettuun takapenkin selkäreunaan nähden, mutta itse tavaratilan tilavuudesta katoaa 60 litraa.

6. KSENONVALOJEN yhteydessä huomiovalo on integroitu kaarevaksi viiruksi umpion alalaitaan. Takavalotkin palavat huomiovaloilla ajettaessa, mikä ei enää vuoden päästä esiteltävissä uutuuksissa käy laatuun.

7. OHJAAMON ilmeessä yhdistyvä piirteitä A3:sta ja TT:stä, eikä valmistajasta jää epäselvyyttä. Kolmipuolainen ohjauspyörä kuuluu Ambition-varustetasoon. Monitoimikytkimet tai vaihteiston ohjauksen siihen saa yhdistettyä vain lisähintaan.

8. VÄLIPOHJAN alla ei ole erillistä mattoa, joten alaman välin käyttäminen piilotilana ei oikein toimi. Varapyörälle ei riitä kaarevasta kuopasta huolimatta tilaa, koska akku on sijoitettu siihen.

9. TURBOMOOTTORIA ei ole liikaa peitelty. Konehuoneessa näkyy oikein metallisiaakin, kuuma ahdin on sentään piilotettu suojaepäille.

kuin laajemmin DSG-nimellä Seatin, Škodan ja VW:n mallistoissa.

Taloudelliseen ajoon se luo mainiot edellytykset, sillä vaihto-ohjelmat käyttävät matalia kierroksia, ja monet perinteisten automaattien ja raskaampien kaksoiskytkinvaihteisten hydrauliset häviöt puuttuvat. Ripeämmissäkin liikkeissä se tottelee kaasupolkimen liikkeitä kohtuullisen loogisesti. Käsivaihdot ovat helpompia lisävarusteisten rattivipujen avulla, mutta seitsemän vaihteen kanssa kelaamista riittää liikaakin.

Kaksoiskytkinvaihteisten kanssa suorituskykymittausten erityisen ripeät lähdöt ovat vaikeita, ja tällä selittyyne osa mittauksesta eräseen kiihdytyksen sekunnin asteen valmistajan ilmoittamaan. Usein suutimista on liikaa tai, kuten tässä tapauksessa, liian vähän.

Samalla moottorilla ja käsivalintaistella vaihteistolla olemme kiihdyttäneet VW Golfin sekunnin kymmenystä paremmalla ajalla, ja silloinkin valmistajan ilmoituksesta jäätin neljä kymmenystä. Mutta kuten sanottua, käytännön suorituskyky on kunnossa.

Kulutusmittauksissa A1 pärjää turbomoottorillaan ja asiallisella aerodynaamisella paketoinnillaan selvästi saman kokoluokan ahtamattomia bensiinautoja paremmin. Väntöpotentiaali sallii moottorin käyttämisen matalilla kierroksilla korkeissa nopeuksissakin, joten välitykset on voitu valita moottorin hyötysuhteen kannalta riittävän pitkiksi.

Tasaisten nopeuksien kulutuskäyrä kiipeää kiitettävän rauhallisesti, ja moottoritienopeuksien kulutus on vain aavistuksen korkeampi kuin vapaasti hengittäväillä 1,4-litraisilla moottoreilla varustettujen pikkuautojen maantiekulutus. Kaupungissa hyöty jää pienemmäksi.

Alusta ja ajettavuus

Ajo-ominaisuuksien osalla A1:ssä on siirrytty sporttisempaan suuntaan kuin Polossa tai Ibizaassa. Alustarakenteet ovat pääpiirteissään samat, eli edessä käytetään joustintukia ja takana yhdystukiakselia. Jouset ja iskunvaimentimet ovat kuitenkin terävämät liikkeissään, ja ohjauvälitystä on nopeutettu kuutisen prosenttia.

Ambition-varustetasossa tilanne kehittyä vielä eksoottisempaan suuntaan, kun käyttöön tulee varsinainen urheilualusta. Se on niin jäykkä, ettei pitkiä matkoja päivittäin ajavan kannata ehkä vaivautua, mutta korttelipyörytyksessä ja

mutkateillä jousitus toimii mainios-ti. Auto vastaa välittömästi ohjauspyörän liikkeisiin, eikä kevyen auton kohdalla alustan kovuuskaan tunnu rasittavalta.

Ohjaus on kevyt mutta kertova, ja auto vastaa ohjaukseen loogisesti. Keskialueen turha hätäisyys puuttuu, tosin hiemankin reilumpi ohjauspyörän kääntäminen saa tuloksia aikaan. Suurempien kaarrenoikeuksien kallistelut jäävät vähäisiksi, mutteivät onneksi loista poissaolollaan. Tunto sivuttaisuvoimiin säilyy.

Kohtuullisen leveistä 215/45 R 16 -renkaista huolimatta auto kulkee levollisesti suoraan. Jyrkimmissäkin tienpinnan kallistuksissa riittää kevyt ote ohjauspyörästä.

Ääritilanteet ja jarrut

Väistökokeessa A1:n sirot ulkomitat ja nopeat reaktiot pelaavat hyvin yhteen. Auto kiertyy oppikirjamaisesti painopisteensä ympärillä. Tässä kyydissä tuntee selvästi sen, että autossa on aina neljä ohjaavaa pyörää. Alusta ei myöskään hämääny kaskystä palata oman kaistan suuntaan, vaan auto kääntyy nöyrästi ajonvakautuksen piennellä avustuksella.

Kuomalla ei ainakaan urheilullisen jousituksen kanssa ole suurta vaikutusta ajettavuuteen. Nopeuden ja ohjausnopeuden kasvaessa järjestelmän tuottamat jarrutukset sentään voimistuvat selvästi, mutta turhaa jarruttelua ei esiinny. Hidastelu loppuu, kun tilanne on ohitettu. Ohjaustehostin ei pidä suurista kääntönopeuksista, mikä on vain hyvä. Näin liian äkkinäiset liikkeet jäävät pois.

Ajonvakautuksen saa asetettua "off-tilaan", mutta aivan koko vastuuta ei kuljettajalle anneta. Järjestelmä puuttuu ajoon tietyissä vastaohjaustilanteissa. Nopeita ohjausliikkeitä seuraavissa luistoissa se ei kuitenkaan ehdi mukaan, joten ajonvakautuksen napin kanssa pitää olla harkitsevainen.

Optimaalisilla ohjausliikkeillä ajatun väistökokeen suoritusnopeutta voitiin ilman järjestelmää nostaa parilla kilometrillä tunnissa, mutta lopulta turenkaiden pito ei enää riittänyt ajoissa omalle kaistalle paluuseen.

Jarrutusmatkaksi 100 km/h nopeudesta mittasimme 39 metriä, joka on hieno tulos. Viime numerossa koeajetulle Volvo S60:lle jäädän vielä metrin verran, mutta kokonaisuutena pikku-Audi ei ääritilanteiden ajo-ominaisuuksien osalta jää paljon isolle ruotsalaiselle.



Melu ja valot

Urheilualustalla voi olla osansa A1:n voimakkaassa rengasmelussa, mutta kyllä melu kuuluu myös pehmeämmin jousitettujen Ibiza ja Polon suurimpiin ongelmiin. Karkeimmilla asfalteilla A1:n äänimaa- ilman täyttää rouhea jyrinä, eikä sillemmilläkään pinnoilla päästä erityisen hyviin tuloksiin.

Tämän todistaa myös desibelimittaus. Etenkin takapenkkiäisten korvissa melua alkaa olla enemmän kuin tarpeeksi. TM:n numerossa 15/10 vertailtujen tämän luokan varsinainen sporttien kohdalla yllättäin kyllä vieläkin hurjempaan arvoihin.

Moottorista melua ei kerry. Kiihdytyksissä se surisee miellyttävästi mutta ei mitenkään mieleenpainuvasti. Tasaisilla nopeuksilla pyörintänopeudet ovat niin alhaisia, ettei moottorin ääntä edes huomaa.

Jos on äänimaailma pikkuauto-mainen, niin valot ovat kuin suoraan edustusluokasta. Huvittavaa kyllä lisävarusteisten kaksoisksenonien mittaustulos on lähes yhteneväinen 7-sarjan BMW:n kanssa. Molemmissa käytetään itävaltalaisen ZKW:n valmistamia valoja.

Lähivalojen kantama on hyvä, mutta leveyttä saisi lähialueilla olla enemmän. Jos kaukovaloja vertaa edellisenumeron Volvo S60:n erinomaiseen tulokseen, niin kanta-massa Audi häviää reilut 20 metriä ja leveydessäkin kymmenisen metriä. Kokonaisuutena A1:n valot yltyvät kuitenkin kiitettävälle tasolle.

■ PIENTEN premium-autojen valikoima käytännössä kaksinkertaisuus A1:n myötä. Mini saa siitä kovan ja tavallaan saksalaisemman vastustajan. Ei sillä, että kumpakaan autoa valmistettaisiin Saksassa. A1:n muotoilu on persoonallista muttei hulluttelevaa, ja teknisesti auto on Audilta odotetulla tasolla. Ajo-ominaisuudet ovat kunnossa, eikä moottoreissa ole moitittimista. Ehkä aika on viimein kypsä kalliimpien ja myös yksilöllisempien pikkuautojen menestykselle. *zzz*

Audi A1 1,4 TFSI Ambition S tronic

Valmistaja: Audi AG, Bryssel, Belgia

Maahantuoja: VV-Auto Group Oy, Tikkurilantie 123, PL 140, 01511 Vantaa

Hinta: 27 042 € (koeauton lisävarusteet: metalliväri 712 €, alumiinivanteet 10-puolainen design 295 €, kaksoisksenonvalot 957 €, Concert Radio 626 €, Audi sound system 368 €, 3-puolainen monitoimiohjauspyörä vaihteenvalitsimilla 344 €, harmaa tuulilasinsylinteri 86 €, keskikyynärnoja eteen 172 €, sade- ja valotunnistin 172 €, vakionopeudensäädin 368 €, automaatti-ilmastointi 516 €, bluetooth hands free -liitäntä 503 € (yhteensä 32 162 €). Huom! Joitakin varusteita ei saatavissa 119 g/km -versioon, vain 122 g/km -versioon.

Takuu: 2 v, maalitakuu 3 v, koritakuu 12 v, ajoturva: liikkumisturva voimassa huoltovälillä

Ensihuolto: -

Huoltokirja: paikkoja 30 leimalla

Käyttöohjekirja: 227 sivua, suomenkielinen

MOOTTORI

Sijoitus, toimintatapa ja muoto: eteen poikittain sijoitettu ahdettu bensiniikyttöinen nelisylinterinen rivimoottori

Sylinterimitat: halkaisija 76,5 mm, iskunpituus 75,6 mm

Iskusuhde: 0,99

Iskutilavuus: 1 390 cm³

Puristussuhde: 10,0

Suurin teho: 90 kW (122 hv)/5 000 r/min

Suurin vääntömomentti: 200 Nm/1 500–4 000 r/min

Keskimääräinen männännopeus: 12,6 m/s (5 000 r/min)

Ominasteho: 64,7 kW/l (87,8 hv/l)

Sylinteriryhmä: valurautaa

Kampiakseli: laakeroitu viidellä runkolaakerilla

Sylinterikansat: alumiinia

Venttiilikoneisto: kaksi sylinterikanteen sijoitettua ketjukäyttöistä nokka-akselia, kahteen riviin sijoitetut venttiilit, neljä venttiiliä sylinteriä kohden, rullapaininvivut, hydraulinen välilyöntiasetus, muuttuva imuventtiilien ajoitus

Jäähdytys: nestejäähdytys, paisuntasäiliöllä varustettu painejäähdytin, termostaatti, sähkötuuletin

Sähkölaitteet: CAN/LIN/MOST-väylä varustuksesta riippuen, 12 V:n/75 Ah:n/420 A:n akku, 140 A:n vaihtosähkögeneraattori, regeneroiva lataus, suorasytytys, 4 sytytyspuolaa, 1 sytytyspultta sylinteriä kohden, nakutustunnistin, käynnistyskseenosto, sammutusautomaattikka

Polttoainjärjestelmä: Bosch Motronic MED 17.5.20 -moottorinohjaus, suorasytytys, suoraan solenoidiohjatut suihkutussylinterit, suihkutusaine 35–100 bar, suurin sallittu etanolipitoisuus polttoaineessa 10 %

Ahdin: turboahdin, ilma-vesiahojajäähdytin

Pakokaasujen puhdistus: 2 happitunnistinta, kolmitoimikalaysaattori

VOIMANSIIRTO

Vaihteisto: etuveto, seitsenvaihteinen kaksoiskytkin-automaattivaihteisto käsivalintamahdollisuudella, keskikonsoliin sijoitettu vaihteenvalitsin

Vetopyörästä: välityssuhde vaihteet 1–4: 4,800, vaihteet 5–7: 3,429, peruutus: 4,500

Kokonaisvälityssuhteet: I: 16,800, II: 10,018, III: 6,446, IV: 4,480, V: 3,338, VI: 0,778, VII: 0,653, P: 17,946

ALUSTA

Rakenne: itsekantava teräskori

Etujousitus: erillisjousitus, joustintuet, kolmiomaiset alatuki-varret, kierrejouset, kaasunesteiskunvaimentimet, kallistuksenvaimennin

Takajousitus: yhdystukiakseli, kierrejouset, kaasunesteiskunvaimentimet

Ohjausvaihte: sähköhydraulisesti tehostettu hammastanko, ajonopeuden mukaan säätyvä tehostus

Jarrut: lukkiutumattomat kaksipiiriset nestejarrut ristikkäisiin piireihin, edessä jäähdytetyt levyjarrut (288 mm) ja takana levyjarrut (230 mm), alipainetehostin, elektroninen jarruvoimien jako, hätäjarrutestehostin, käsikäyttöinen takapyöriin vaikuttava seisontajarru

Ajonvakautus: Bosch ESP 8.2, ajonvakautus ja luistonesto yhdessä osittain poiskytkettävissä, elektroninen tasauspyörästäön luistonrajoitus

Pyörät: 215/45 R 16, 7J x 16 -alumiinivanteet, 5 pulttia, ei vara-pyörää

KORI JA VARUSTEET

Korimalli: kolmiovinen henkilöauto

Rekisteröity Suomessa: neljälle henkilölle

Verhoilu: istuimet kangasta, ovet ja seinät muovia, katto kangasta, tavaratilassa seinämät kangasta ja muovia, matot edessä ja takana kangasta

Lämmityslaite: raitisilmälämmityslaite, ilmastointi, 2 katkaisinta, 3 säädintä, 4-nopeuksinen puhallin, sisäilmankierrätys, kojelaudassa 4 suunnattavaa ja suljettavaa tuuletus- ja lämmityssuulaketta, huurteenpoistosuuttimet etusivulaseille, lämminilmakanavat takaistuimen jalkatilaan, sisäilmansuodatin

Valot: vakiovarusteena halogeeni-nelivalot, kaukovalovilkku, sumuvalot, takasumuvalo, kaistanvaihtovilkku; koeautossa ZKW-kaksoisksenonvalot, polttimo D3S, huomiovalot, led-takavalot

Lasinpyyhkimet: kahdella nopeudella ja tihkukytkimellä varustetut sähkökäyttöiset lasinpyyhkimet, niveltömät pyyhkimensulat

Takalasinpyyhkin: jaksottainen pyyhintoiminto, pesulaite, pesu-pyyhinautomaattikka

Lasinpesulaite: kaksi kolmoissuutinta, pesu-pyyhinautomaattikka, lämmitetyt suuttimien

Mittarit: nopeus (0–240 km/h), pyörintänopeus, digitaalinen matka, välimatka satametriosoituksella, polttoaine, moottorinlämpö, digitaalinen kello, ulkolämpötila, mittarivalojen säätö

Ajotietokone: päivämäärä, keskkulutus x 2, keskinopeus x 2, matka-aika x 2, välimatka x 2, polttoainemäärän mukainen toimintamattika, hetkellinen kulutus

Työkälsarja: nosturi, varoituskolmio, pyöränmutteriavain, renkaanpaikkausarja, yhdistetty ristipää- ja ruuvitaltta, torx-ruuvinväänin, hinaussilmukka, vanteiden keskiöiden irrotustyökala, lisäöljypurkki, pyöränohjaustappi

Tavaratila: irrotettava hattuhylly, 4 kuormansidontalenkkiä, tavaratilaavalo, kassikoukku, pohja kahdella korkeusasennolla

Turvavarusteet: 2 etururvatyynyä, etumatkustajan turvatyynyn poiskytkentämahdollisuus, sivuturvatyyny, edessä turva-voiden esikieristimet vyövoiman rajoituksella, isofix-kiinnikkeet 2 turvaistuimelle

Muut vakiovarusteet: 2 sivulle kääntyvää pehmustettua häikäisysojua, ehostuspeili, hansikaslokeri, 2 ovilokeroa, takana 2 seinälokeroa, keskikonsolissa 2 mukitelinettä ja avoin lokero, keskikonsolin takaosassa avoin lokero, 4 kyynärnojaa, 2 tukikahvaa, 2 vaatekoukkuja, sisävalo, etuistuininlämmittimet, portaattomalla rullasäädöllä säädettävät etuistuimen selkänokat, korkeussäätö, ristiseläntuensaätö, ohjauspyörän korkeus ja etäisyyssäätö, kahdessa osassa alas laskettava takaistuimen selkänokat, sävylasit, takalasinlämmitin, sisältä sähköisesti säädettävät ja lämmitettävät ovipeilit, edessä sähkötoimiset ikkunannostimet, keskuslukituksen katkaisin kuljettajan ovessa, kauko-ohjattu keskuslukitus turvatoiminnolla, 12 V:n ulosotto, aux-liitin

EURO NCAP -TÖRMÄYSTESTIT

Yleisarvosana: autoa ei ole testattu

HUOLTO

Polttoainesäiliön tilavuus: 45 l

Jäähdytysjärjestelmän tilavuus: ei ilmoiteta

Moottorin öljytilavuus: 3,6 l

Voimansiirron öljytilavuus: 1,0 l

Moottorin öljynvaihtoväli: 30 000 km/24 kk

Voimansiirron öljynvaihtoväli: ei kuulu huolto-ohjelmaan

Renkaiden ilmanpaineet: 2,2/2,0 bar (e/t), kuormapaineet 2,4/2,1 bar

VALMISTAJAN ILMOITTAMA EU-KULUTUS

Kaupunkiajo: 6,5 l/100 km

Maantieajo: 4,4 l/100 km

Yhdistetty: 5,2 l/100 km

CO₂-päästö: 119 g/km

KOEAUTO

Matkamittarin lukema koeajon

alkaessa: 780 km

Koko koeajomatka: 2090 km

Kesärenkaat: Dunlop SP Sport Maxx 215/45 R16 90 V Extra Load

KOELOSUHTEET

Mittauspäivä: 27.8.2010 **Lämpötila:** 14°C

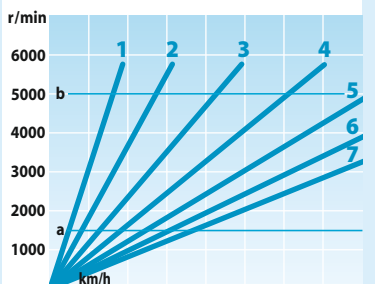
Ilmanpaine: 1005 mbar **Suhteellinen kos-**

teus: 70 % **Tuulen nopeus:** 4 m/s

Ajorata: kuiva asfaltti

MASSAT	Tyhjänä	Koeajon aikana
Mitattu massa kg:	1195	1365
Massa/teho kg/kW:	13,3	15,2
Painojakauma %:	63/37	61/39
Sallittu kokonaismassa:		1575 kg
Sallittu perä-	jarrullisena	1200 kg
vaunumassat:	jarruttomana	600 kg

NOPEUDET



TEOREETTISET NOPEUDET, km/h

r/min	(a)	(b)
1000	1500	5000
1. vaihte:	6,5	9,8
2. vaihte:	11,0	16,4
3. vaihte:	17,0	25,5
4. vaihte:	24,5	36,8
5. vaihte:	32,9	49,3
6. vaihte:	41,2	61,8
7. vaihte:	49,0	73,6

Valmistajan ilmoittama huippunopeus:

203 km/h, 6. vaihteella

Vastaava moottorin pyörintänopeus:

4930 r/min

MITTARIVIRHEET, km/h

Mittarin näyttämä: 50 80 100 120

Todellinen nopeus: 49 78 97 116

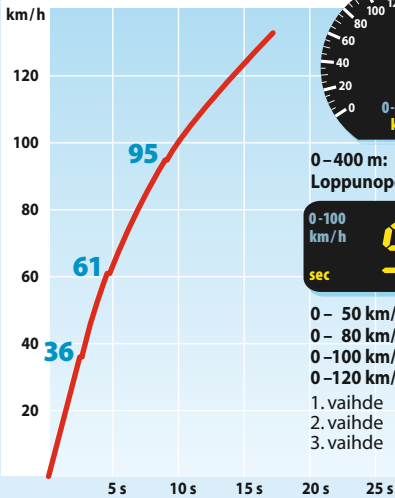
Matkamittarin virhe: 0,0 %

VARUSTEITA

Hinta tehdas-lisävarusteena, euroa

Ajonvakautus	●
Turvatyyny: kuljettaja	●
- etumatkustaja	●
- sivuturvatyyny	● (edessä)
- turvaverho	●
- polviturvatyyny	● ei saatavilla
Ajovalonpesimet	●
Ksenonvalot	● 957
Automaattivaihteisto	●
Ilmastointilaitte	● 516
- automaattinen	●
Keskuslukitus	●
Kattoluukku	● ei saatavilla
Kattoikkuna	● ei saatavilla
Murtohälytin	● 442
Ajotietokone	●
Sähkötoimiset ikkunat	●
Metalliväri	● 712
Kevytmetallivanteet	●
Varapyörä	● ei saatavilla
Radio/cd-soitin	●

KIIHTYVYYS



0-400 m: 17,2 s
Loppunopeus: 133 km/h

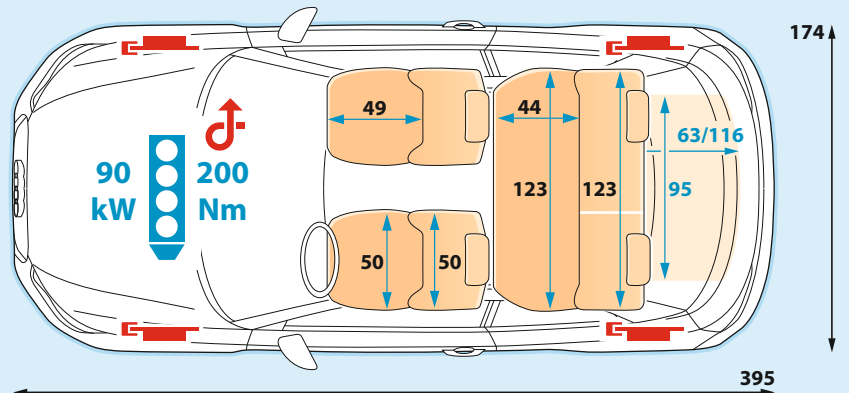
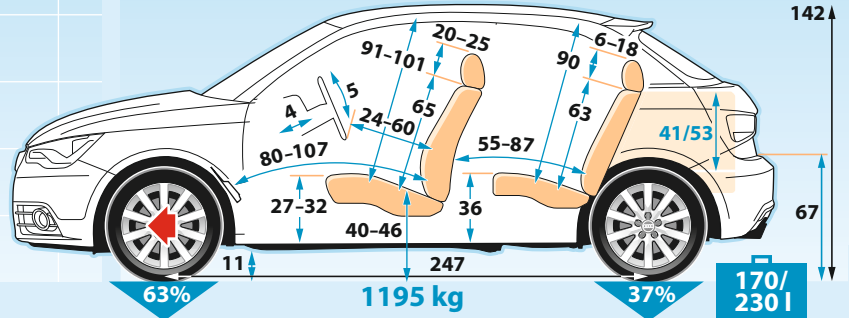
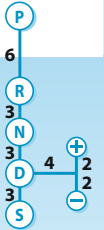
0-100 km/h: **9.9** sec

0-50 km/h: 3,6 s
0-80 km/h: 6,9 s
0-100 km/h: 9,9 s
0-120 km/h: 14,1 s
1. vaihde -36 km/h
2. vaihde -61 km/h
3. vaihde -95 km/h

60-90 km/h:
D 3,5 s / 73 m
90-120 km/h:
D 5,5 s / 161 m
60-120 km/h:
D 9,0 s / 234 m

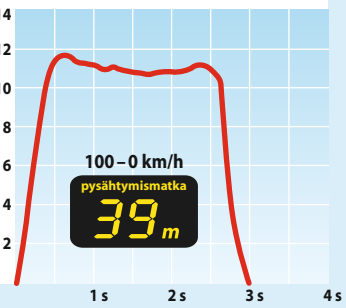
MITAT

Pituus: 3,954 m Leveys: 1,740 m Korkeus: 1,416 m
Akseliväli: 2,469 m Raideleveys: 1,477 m / 1,471 m
Tavaratila: varsinaisen tilan pituus lattiatasolla: 63/116 cm
leveys lattiatasolla: 95 cm korkeus: 41/53 cm
tilavuus 10 litran mittalaitaikoilla: 170/230 l



JARRUT

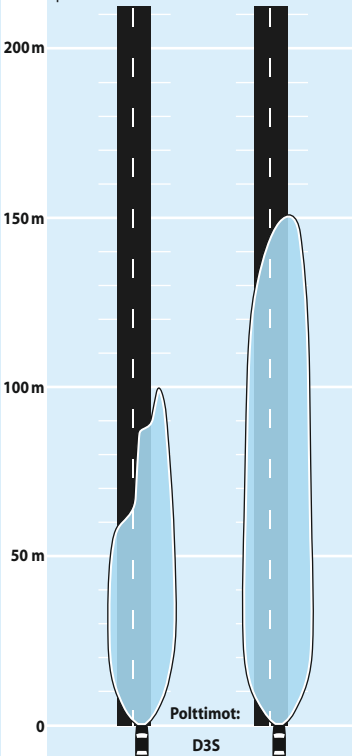
Hidastuvuus, m/s²
Poljinvoima: ABS



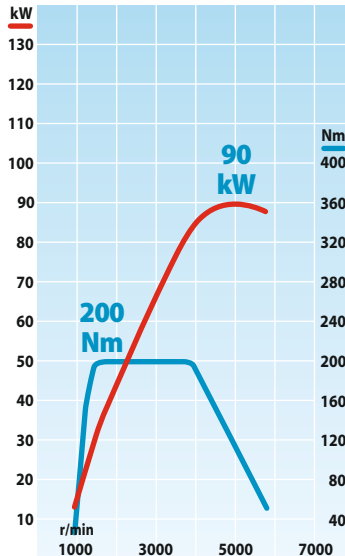
VALOT

Umpiot: ZKW,
referenssiluku 27,5

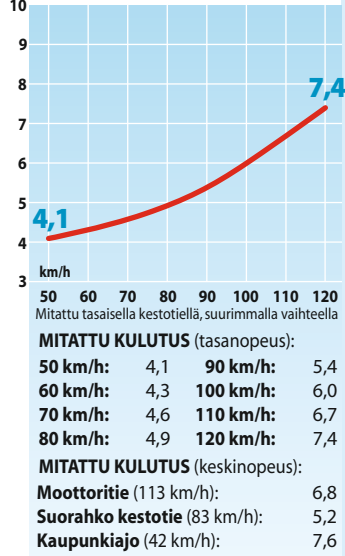
Ajovalojen pesimet: painepesurit
Mittattu 17 metrin päässä auton edessä.
Valokuvioit on piirretty lähi- ja kaukovalojen 5 luksin raja-arvoista. Kuvioitoiden reunalla valovoimakkuus on 5 luksia ja sisäpuolella enemmän.



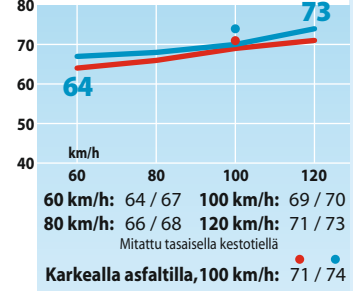
TEHO JA VÄÄNTÖ



KULUTUS



MELU



OHJAUS

Ohjauspyörän läpimitta: 36 cm
Ohjauspyörä kääntyy: 2,7 kierrosta
Valmistajan ilmoittama kääntöympyrä: 10,60 m
MITATTU KÄÄNTÖYMPYRÄ:
vasempaan oikeaan
renkaasta: 10,30 m 10,50 m
puskurista: 10,70 m 10,90 m

VERTAILUN VUOKSI

	Audi A1 1,4 TFSI Ambition S tronic	Citroën DS3 THP 156 (M6) Sport Chic	Mini Cooper A	Seat Ibiza SC Cupra 1,4 TSI DSG
Hinta	euroa 27 042	23 999	26 473	27 217
Iskutilavuus	cm ³ 1390	1598	1598	1390
Suurin teho	kW (hv)/r/min 90 (122)/5000	115 (156)/6000	90 (122)/6000	132 (180)/6200
Pituus/omamassa	m/kg 3,954/1200	3,948/1240	3,699/1180	4,034/1259
Huippunopeus (valm. ilm.)	km/h 203	214	197	225
Kiihtyvyys 0-100 km/h (valm. ilm.)	s 8,9	7,3	10,4	7,2
EU-kulutus, yhdistetty	l/100 km 5,2	6,7	6,4	6,4
Koeajo TM:n numerossa	17/10	15/10 (Vertailu)	22/06 (Ajettua)	13/10 (Vertailu)