

27. 2. 2004

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Audi A3 2.0 TDI: auto, které má náboj (megatest)

Není mnoho aut, která bych si v testu oblíbil a nechtěla se mi vracet. Audi A3 jedním z nich bezesporu je. Ocenil jsem nejen výborné jízdní vlastnosti, ale rovněž povedený design, hezký interiér i dobrý motor.

První generace Audi A3 se na trhu objevila v roce 1996 a za dobu jeho výroby se ho prodalo 875 tisíc kusů. Oproti prvnímu modelu vypadá druhá generace daleko sportovněji díky masivnější karoserii a výraznější přední masce. Stojí na nové podvozkové platformě, na které se později objevila také pátá generace Volkswagenu Golf a rovněž na ní vyjede i naše Octavia druhé generace. O tom, že je tato platforma univerzální svědčí i to, že pro potřeby Touranu byl prodloužen rozvor na 2677 mm; A3 i Golf mají jen 2578 mm.

Poznámka: A3 je zatím jen třídvéřový hatchback, brzy se ale objeví pětídveřová verze, která bude mixem mezi kombi a hatchem: A3 Sportsback.



Je sportovnější

Na první pohled je patrné, že nová Audi A3 má sportovnější design než kterýkoliv model této značky. Ačkoliv „sportovní“ divizi koncernu VW je Seat a Audi produkuje spíše luxusní vozy, je na modelu A3 patrný posun značky; i další modely mají mít sportovnější kukuč a chování. Ačkoliv věční rýpalové tvrdí, že oproti starší generaci se na A3 změnilo jen minimum, prosté srovnání je přesvědčí o opaku.



Kapota dvojky je vyšší, přední maska se více přibližuje konceptu Nuvolari; po blížícím se faceliftu pak bude maska ještě více upravena v tomto novém stylu; horní i spodní část mřížky se spojí chromovanou linkou v jeden celek. Ostatně facelift modelu A8 už leccos napověděl. Novou masku bude mít i pětídveřové provedení, které je plánováno na letošní rok. To navíc bude mít větší zavazadelník a možná i větší rozvor. Bude tak více připomínat kombi. Povedená jsou na A3 i zadní světla, která zasahují do boku karoserie.



Nová maska a nové světlomety s tmavým čířým překrytí dávají A3 agresivní vzhled

Audi A3 má ostřeji řezané rysy, výraznější klínovitou siluetu, mohutnější zadní sloupek, více skloněné čelní sklo a nízkou stavbu. Auto zkrátka vypadá velmi dobře ze všech směrů a nejlépe dle mého názoru zepředu díky výborně tvarovaným světlometům s tmavým překrytím. Nemohu se ale ubránit pocitu, že A3 trochu kanibalizuje na koncernovém sourozenci Seatu Ibize, kterou mi A3 připomíná. Ať k tomu má Audi důvody jakékoliv, A3 na mne působí velmi dobře a na svém žebříčku ji řadím z hlediska designu na ta vyšší místa.



Z profilu vypadá A3 velmi svalnatě, třídveřový hatchback má zkrátka šťávu

Více místa

Trendem současné produkce je zvětšování každé další generace automobilu. Ani A3 není výjimkou, zvětšil se zejména prostor na zadních sedačkách. Nová podvozková platforma má oproti té starší rozvor o plných 65 mm větší (2578 mm místo 2513 mm), což se nutně muselo někde projevit: vnitřní prostor se zvětšil v podélném směru o 55 mm. Pokud se dal prostor vzadu u starší generace označit jako nedostatečný, nová generace je v tomto ohledu plně vyhovující pro běžně vzrostlé cestující. I když jsem se na místě řidiče pohodlně usadil, dal sedačku patřičně dolů a sklopil opěradlo, dozadu jsem se vešel bez problémů (mám ale jen 176 cm).



Zád' je velmi vyvážená, má optimální sklon zadního sklad, efektně působí světlomety zasahující do boku a mohutný nárazník

Ještě lepší je to za spolujezdcem, který se může díky velkému prostoru pod palubní desku posunout dopředu více než řidič. Zkrátka pro kritiku zde už není místo. Jediným omezením je nastupování dozadu, A3 je zatím pouze třídveřová. Kromě většího rozvoru a délky je Audi A3 rovněž o 30 mm širší, díky čemuž mají cestující více místa v ramenou, na druhou stranu její silueta poklesla o rovný centimetr. Audi chce ukázat, že A3 má sportovní charakter.



Detaily: přední a zadní světla

Interiér: německý prostý

Interiér je typicky německý, na palubní desce převažují čisté a hladké plochy, které „ruší“ jen kulaté výdechy klimatizace. Nemohou si pomoci, ale zatímco v takové Ibize nebo Alfě vypadají dobře, tady mne spíše rušily. Palubní deska je poměrně mohutná a je posazena vysoko, což v kombinaci s nižším uložením sedadel vytváří dojem, že po usednutí do auta doslova zapadnete. Cílem vytvořit v řidiči pocit, jakoby se ocitl ve sportáku. Velká část palubní desky i výplně dveří je tvořena měkčeným a hodnotným plastem, stejně jako středová konzola a tunel.



Interiér je strohý, jediným designerským „efektem“ jsou kruhové výdechy klimatizace, které jsou dnes poměrně časté. Palubní deska zkrátka nepřekvapila

Jediným slabším místem stylingu jsou vzpěry mezi konzolou a tunelem, které se objevily např. u Audi TT. Jsou totiž z obyčejného hladkého a tvrdého plastu. Podle Audi jde o originální prvek, podle mne o naprostou zbytečnost. Vzpěry totiž zmenšují prostor pro pravé koleno, nehledě na to, že již po několika desítkách kilometrů jsem měl koleno otačené; přitom by stačilo, aby byly vzpěry potaženy měkčím plastem, případně aby chyběly zcela. Netvrdím však, že to nevypadá dobře. Někdy holt ergonomie musí ustoupit designu.



Středová konzola není zbytečně mohutná, příčky mezi spojující tunel a konzolu mohly mít měkčený povrch

Ergonomie na první místě

Ovladače všech funkcí jsou na svém místě, žádné prohřešky proti ergonomii zde nenajdete. Snad jen nastavení teploty dvouzónové klimatizace mohlo mít logičtější provedení. Mají sice tvar otočných ovladačů, nicméně ve skutečnosti se teplota nastavuje krokově. Spínače navíc nejsou příliš citlivé,

takže někdy se změna neprojeví. Rádio má povedený vzhled, i jeho ovládání je bezproblémové. Ovládání vyhřívání sedaček se nachází těsně nad popelníkem za krátkou řadící pákou, i přesto je dobře přístupné. Ukazatele v kapličky jsou přehledné, rychlost lze odečíst snadno a rychle. V testovaném autě mi ale chyběl palubní počítač, který je i u tak drahého vozu za příplatek (základní cena 771 tisíc korun).



Řadící páka je krátká a má příjemný tvar hlavice --- Ovladače rádia jsou příjemně po ruce, zato klimatizace se ukrývá za řadící pákou

Velmi hezký tvar má čtyřramenný volant, který se dobře se drží díky koženému obšití a má optimální průměr věnce. Je nastavitelný v obou směrech, a to skutečně v širokém rozsahu. Na sloupku řízení se kromě klasických ovladačů blinkrů, světel a stíračů nachází také třetí páčka, tentokrát pro tempomat. Trošku mi uniká smysl oddělení tempomatu od ovladače světel, mnohokrát jsem místo aktivace udržování rychlosti přepnul na dálková světla. Na druhou stranu se tempomat ovládá lépe než u koncernových brášek staršího data výroby.



Volant má hezký tvar, oproti Golfu je to skutečně rozdíl --- Kryt „budíků“ se oproti A3 minulé generace příliš nezměnil --- Přístroje jsou dobře čitelné

Blinkry mají užitečnou funkci trojího bliknutí, nechybí ani světelný senzor automatické aktivace světel za snížené viditelnosti. Zadní stírač má integrovaný ostřikovač, zatímco přední ostřikovače mají klasickou konstrukci. Bohužel vodu rovnoměrně nerozstříknou po skle, ale stříkají pouze čtyři pramínky, které sklo dostatečně nenavlhčí. Abyste utřeli špínu, vypotřebujete zbytečně mnoho vody, nehledě na to, že stírače na testovaném autě by zasloužily výměnu.



Ovládání tempomatu a blinkrů --- Zapínání světel a nastavení světlometů

Místo je i na nápoje

Loketní opěrka je standardní součástí výbavy Ambiente. Je umístěna nad středovým tunelem, přičemž pokud je úplně nejnižší, v podstatě se jí dotýká. Zatímco u mnohých aut si stěžují, že loketní opěrka je krátká a nízko (Mégane, Touran...), zde bych ji raději vzhledem umístil naopak níže. Řešením může být zvýšení posezu, nicméně pak zase loket levé ruky nenachází dostatečnou oporu na opěrce ve dveřích. Loketní opěrka není uchycena napevno, ale lze ji bez problému zcela zvednout; to se hodí v případě, kdy potřebujete místo pro lokty při testu prudkých průjezdů zatáčkami. Středový tunel je mimochodem tak vysoko, že delší řidiči je mohou mít místo loketní opěrky.



Přední sedačky jsou pohodlné, kůže je nadstandard --- Loketní opěrka je docela vysoko, lze bez problému jezdit i bez ní, protože loket si opřete o středový tunel



Pod loketní opěrkou je vzadu malý odkládací prostor

V loketní opěrce se nachází poměrně slušný odkládací prostor, např. na brýle, mobil či peněženku. Odkládací prostor je v A3 poměrně dost, nicméně ne všechny jsou úplně praktické. Např. ve středové konzole je malý šuplíček, který je téměř k ničemu; místo něj bych zde ocenil skládací držák na nápoje. Ty lze totiž odložit pouze do prostoru pod loketní opěrku, kterou je proto nutné zcela zdvihnout. Loktu pak láhev s nápojem docela překáží. Největší odkládací prostory jsou ve dveřích a v přihrádce před spolujezdcem, ta ovšem na objemu příliš nepobrala. Další drobnosti lze odložit do

stěn na zadních sedadlech, případně do sítěk na zadních stranách předních sedaček. Další síťka se nachází v nohou spolujezdce.



Schránka u spolujezdce není nijak velká --- Popelník za řadičkou



Odkládací kapsa ve dveřích --- Příhrádka v palubovce

Mimochodem, všimněte si zajímavého řešení madla ruční brzdy, díky kterému bylo možné pod opěrku umístit již zmíněný odkládací prostor pro nápoje.



Krátká páka ruční brzdy --- Pod loketní opěrkou je otvor pro láhev s nápojem; při jízdě to ale vadí

Sportovní posez

Přední sedačky jsou pohodlné, nejsou ani tvrdé, ani měkké. Zejména v příplatkové kůži si připadáte velmi komfortně. V zimě vám přijde vhod vyhřívání sedaček, které je ovšem za příplatek i u výbavy Ambiente. Kůže totiž docela studí; její světlá barva je velmi hezká, v létě oceníte, že se tak nerozpálí jako kůže tmavá. Bohužel nectností tohoto materiálu je poměrně rychlé zašpinění; kůži by si neměl pořizovat ten, kdo se o ni nechce patřičným způsobem starat. Boční vedení sedaček je dostatečné, pokud chcete v autě „řádit“, bude lepší si pořídit výbavu Ambition, kde jsou standardem sportovní sedačky. Sedáky i opěradla mají dostatečnou délku, i hlavové opěrky jsou dobře nastavitelné v obou směrech.



Hlavové opěrky jsou podélně sklopné, mají optimální tvar --- Výškové nastavení sedáku

Pohodlí i vzadu

Jak jsem naznačil už v úvodu, má A3 oproti minulé generaci více místa vzadu. Nová platforma koncernu VW sice nemá takový rozvor jako konkurence, ve nižší střední je to až na výjimky (např. Alfa Romeo 147) nejmenší hodnota, nicméně VW dokáže s malým rozvorem dobře hospodařit. Např. Mégané, kterého jsem testoval před rokem, má rozvor 2625 mm a přesto má vzadu méně místa než A3 či nový Golf. Auta od „folkswágnu“ za to vděčí posunem zadní lavice zcela vzad až mezi podběhy kol.



Obě přední sedačky lze sklopit malým táhlem a posunout vpřed

Systém nastupování dozadu A3 je poměrně dobrý, zatáhnete za malou páčku, čímž sklopíte opěradlo a posunete sedačku zcela vpřed. Sedačka si pamatuje svoji pozici, takže se vrátí tam, kde původně byla. Musíte ji ale nejdříve odsunout a teprve pak narovnat opěradlo. Jakmile to uděláte obráceně, sedačka se zafixuje v posunutě podobě a musíte ji posunout zpět manuálně. Na zadní sedačky se usedá celkem pohodlně, horší je to ale s vystupováním; přece jen nástupní a výstupní otvor není nijak zvlášť rozměrný.



Vzadu je dost místa, ale nastupování není právě snadné

Vzadu se sedí velmi pohodlně, komfort sezení vylepšuje světlé kožené čalounění. Středová opěrka vzadu chybí, což mne u výbavy Ambiente trochu překvapilo. Nechybí zde tři opěrky hlavy, stejně jako tři tříbodové pásy. Místa pro kolena je dostatek, delší cestující (nad 190 cm) ale i přesto mohou mít trochu problémy. Naopak nebudou trpět nedostatkem místa nad hlavou. Délka sedáků je optimální, stejně jako opěradel. I když jsou přední sedačky dole, stále je dost místa na zasunutí chodidel.



Opěrku hlavy má i prostřední cestující --- Odkládací prostory a opěrka pro zadní cestující --- Otvor pro výstup není velký

2.0 TDI: novinka pod kapotou

Pod kapotou A3 se v současné době může ukrývat pětice motorů, od 1.6 75 kW do 3.2 V6. Zatímco benzínové motory jsou čtyři, naftáky pouze dva; 1.9 TDI 77 kW s pětikvaltem a 2.0 TDI s šestikvaltem, případně šestistupňovou převodovkou DSG. Ta má dvě spojky, což umožňuje mít navoleno dva rychlosti stupně současně. Pokud zrychlujete a máte aktuálně čtyřku, před zařazením pětiky, kdy má motor optimální otáčky, se v převodovce zařadí pětka. Ve chvíli, kdy se rozeprve první spojka, se sepne druhá. Díky tomu nedochází k přerušování přenášeného výkonu na kola, takže akcelerace je plynulejší. S převodovkou DSG zrychlí 2.0 TDI na stovku o desetinu sekundy rychleji než s klasickým manuálem (9,4 místo 9,5 s), který byl v testovaném autě.

Motor 2.0 TDI se poprvé objevil právě s příchodem Audi A3 a zatím je koncern VW nabízí kromě A3 ještě v novém Golfu. Tento motor se časem bude objevovat postupně ve všech nových automobilech Volkswagenu nižší střední a střední třídy. Dosud byl největším a jediným přeplňovaným vznětovým čtyřválcem motor 1.9 TDI; 1.4 TDI je tříválec a 2.5 TDI buď pěti nebo šestiválec. Dvoulitr má oproti 1.9 TDI čtyři ventily na válec, což by mělo zvýšit jeho účinnost ve vyšších otáčkách. Používá přímé vstřikování PD a má samozřejmě variabilní geometrii lopatek. Oproti 1.9 TDI je vybaven systémem rychlého spouštění, takže před startem není nutné žhavit; start proběhne okamžitě. I při teplotě minus osm stupňů (nejmenší za dobu testu) jsem nemusel vůbec čekat, motor naskočil okamžitě.



Motorůrek traktůrek jede slušně --- Pedál plynu vede z podlahy

Stále je to traktor

Nicméně ani všechny technologické vymoženosti neodstranily typický klapavý projev motorů TDI se vstřikováním PD. Zvuk motoru není ani kultivovaný, ani tichý; to je doména motorů HDI a dCi. Vzhledem k tomu, že jsem měl před A3 Mégana, vnímal jsem „traktorový“ zvuk ještě více, než kdybych předtím měl jiného naftáka. Po zahřátí se sice motor trochu uklidní, ale do kultivovanosti to má daleko. Může za to i horší utlumení, a to nejen zvuku, ale i vibrací. Při prudké akceleraci se do interiéru dere skutečně nelibý zvuk. V určitých otáčkách navíc motor docela duní, takže přestože jde o zcela nový agregát, ze zvukem se tvůrci moc poprat nedokázali. Pokud mohu porovnávat s 1.9 TDI 96 ve Fabii a Octavii, byly utlumeny lépe a jejich zvuk nebyl tak hluboký, dunivý. Zvláště Fabia RS je na tom velmi dobře.

Dynamika vozu je na velmi vysoké úrovni, turbo má maximální plnicí tlak už v 1750 otáčkách; tady má motor točivý moment 320 Nm a tedy výkon 59 kW. Maximální točivý moment vytrvá až do 2500 otáček, kdy má motor výkon 84 kW. Maximum výkonu 103 kW je pak dostupné při čtyřech tisících otáčkách. Za oněch 750 ot. (z 1750 do 2500 ot.) „nabere“ motor velmi slušných 25 kW, zatímco na

dalších 1500 ot. do maxima 4000 ot. jen 19 kW. Je tedy patrné, že právě mezi 2000 a 25000 má motor subjektivně největší tah – výkon má nejstrmější křivku. Ačkoliv má 2.0 TDI čtyřventilovou techniku, motor citelně ochabne po překročení hranice 4500 ot. (ostatně zde začíná na otáčkoměru červené pole).



Dynamika není motoru cizí

Velmi slušná pružnost

Díky slušnému tahu již v nízkých otáčkách není tak patrné nakopnutí, které je tak charakteristické pro motory 1.9 TDI, zejména u variant 96 a 110 kW. Motor slušně zabírá cca od 1700 otáček, nejvíce však zatlačí do sedaček po překročení 2000 ot. Ten trvá zhruba do třech tisíc, poté už efekt „přetížení“ není tak patrný. Navíc se po překročení 2800 ot. hodně zvýší hluk motoru, a to nad snesitelnou hranici. Pokud chcete mít v interiéru klid, přes tři tisíce otáček zkrátka nechodte. Při běžné jízdě to ani není nutné, motor má dostatek výkonu již v nízkých otáčkách, kde je tišší.

Převodovka je naladěna velmi krátce, šestka zabírá už někde ve stovce, pětka v osmdesáti. Díky tomu má motor velmi dobrou pružnost. Naopak při jízdě po dálnici bych ocenil delší šestku i pětku, protože ve 140 km/h šestka točí 2600 ot, pětka pak 3100 ot. V těchto otáčkách zkrátka motor nepřeslechnete a rovněž spotřeba nebude nejnižší. Např. Octavia 1.9 TDI 96 kW má zpřevodování všech stupňů delší. Kvůli krátkým převodům musíte při akceleraci řadit rychle za sebou, např. trojku v sedmdesáti, čtyřku ve sto deseti. Není proto divu, že mne nadchlo krátké svezení v mé Octavii 1.8T, kde jsem dvojku vytočil do 110 km/h a trojku téměř do 170 km/h.



Řazení je skutečně skvělé, bez odporu, krátké dráhy, přesné

Skvělé řazení

Řadící páka je velmi krátká, stejně jako dráhy řazení. Kulisy jsou velmi přesné, řazení snadné. U automobilů z koncernu Volkswagen je toto již docela běžné, naopak francouzská konkurence by na lepším řazení mohla zapracovat daleko více. I tvar řadící páky je vyhovující; proti řazení zkrátka nemohu říct jediné špatné slovo. Naopak mi trochu vadil pedál plynu, kvůli kterému není možné dobře odložit pravou nohu v případě, že je zapnutý tempomat. Jsem totiž zvyklý dávat si ji právě pod plynový pedál. Oproti Touranu je ale umístěn více vzadu, takže to není až takový problém. Doufám jen, že nová Octavia bude mít plyn řešený klasickým způsobem (Golf V jej má stejný jako Touran a A3).

Spotřeba testovaného motoru se určovala jen velmi špatně, protože testovaný model neměl palubní počítač. Ten je to totiž k výbavě Ambiente za nemalý příplatek šest a půl tisíce korun; do výbavy Attraction si jej nemůžete pořídit vůbec, standardně ho má jen Ambition. Dokonce ani ukazatel vnější teploty nemá A3 standardně v základu, což mne skutečně zarazilo; rozloučit se můžete i s klimatizací, která je za příplatek u všech verzí (automatická za 45 tisíc).

Ale zpět ke spotřebě. Přiznám se, že jsem audinu vůbec nešetřil, mimo město i na dálnici jsem jezdil naplno někde mezi 2000-3000 otáčkami; za tuto hranici jsem „chodil“ jen při rozjezdu. Na nádrž jsem ujel cca 850 km, což při 55l nádrži činí spotřebu 6,5 l na 100 km. Při běžných jízdních režimech by nebyl jistě problém dostat se pod šestilitrovou hranici někde na 5,7-5,9 l/100 km. Výrobce udává kombinovanou spotřebu 5,6 l/100 km.



Silnice se drží jako klišé

Popravdě řečeno, motor není tím, co mne na této „audině“ nejvíce zaujalo. Největším překvapením pro mne byl podvozek, který používá nově víceprvkové zavěšení zadní kol. Oproti vlečeným ramenům, které používala starší generace, je rozdíl ve směrové stabilitě skutečně znát. Auto drží stopu i v takových situacích, v nichž se běžnému řidiči prudce rozbuší srdce – strachem nebo zvýšenou hladinou adrenalinu. I když jsem vypnul ESP, auto se drželo silnice jako přibité; samozřejmě jsem jízdní vlastnosti testoval na vozovce, která nebyla právě pod sněhem nebo pod ledem. Nicméně autu nevadila ani vlhkost, zkrátka se nedalo utrhnout; resp. dalo, ale zase zbytečně riskovat jsem v běžném provozu nechtěl.

Oproti starší generaci šlo na mnoha místech projet zatáčku cca o 5-15 km/h rychleji, záleželo na tom, jak byla prudká. Každou zatáčku testovacího okruhu jsem projížděl několikrát po sobě, vždy o něco rychleji. Je pravdou, že na limit jsem došel dříve já, než auto; zkrátka adrenalin už začal často střídat strach. Velkou zásluhu na tom jistě měly pneumatiky Pirelli Snowsport; A3 má standardně kola o rozměru 205/55 R16, v balení Ambiente litá; standardní výbava je pak má ocelová. Pokud chcete jízdní vlastnosti ještě zlepšit, místo balení Ambiente si pořídte balení Ambition, který má snížený podvozek, 17" kola 225/45 R17 a sportovní sedačky s výraznějším bočním vedením. Běžnému řidiči ale standardní jízdní vlastnosti postačí, osobně mne více oslovil balení Ambiente, který má ve standardu přední loketní opěrku a tempomat.

Ještě sportovnější Ambition

Standardně naladěný podvozek (verze Attraction a Ambiente) je poněkud tvrdšího ražení, komfortu si příliš neužijete. Zkrátka A3 je už ve standardu malým sportovním náčiním, které se zaměřuje především na dobré „posazení“ na silnici, než na komfortní a plynulé zdolávání vzdáleností. Jízda po D1 tak nebyla úplně optimální, nicméně to jsem ani neočekával. Podvozek alespoň dobře tlumí rázy od kol, které pronikají do interiéru jen v omezené míře. Elektromechanické řízení rovněž dobře absorbuje nerovnosti vozovky, které se tak nepřenášejí na volant. Auto díky tomu prakticky neví, co je to citlivost na vyjeté koleje. Zkrátka podvozek zaslouží absolutorium a to po všech stránkách. Někteří řidiči by však možná ocenili více komfortu.

Jízdní vlastnosti ještě vylepší systém quattro, tedy pohon všech kol. Sice se kvůli němu zmenší docela rozměrný zavazadelník z 350 na 280 l, nicméně už se skutečně nebudete muset bát projíždět zatáčky jako „Šumachr“. Bohužel, quattro je zatím dostupné pouze pro šestiválec 3.2 V6 (později i pro 2.0 TDI), za který s quattro zaplatíte necelých 1,1 mil. Kč ve verzi Ambition. Lahůdkou je pak převodovka DSG, která zkracuje čas nutný k přeřazení. Posilovač řízení má optimální účinek, reaguje přesně tak, jak očekávám; vzhledem k tomu, že jsem do A3 přesedl z Méganu, kde jsem si na posilovač stěžoval, bylo to pro mne skutečně potěšení. Resumé: podvozek v A3 (a tedy i Golfu V či Octavii II) patří v této třídě rozhodně k tomu nejlepšímu. Dalším etalonem je Mazda3, jejíž test chystáme.

Velké kufry nechte doma

Zavazadlový prostor má stejně jako u pětkového Golfu objem 350 litrů, což je sice průměrná hodnota, na druhou stranu má zavazadelník ideální tvar a je dobře využitelný; jeho základna umožňuje uložit více zavazadel, aniž byste je museli skládat na sebe. Nakládací hrana je podobně jako u jiných hatchbacků vysoko, ovšem výrobce nepředpokládá, že by majitelé tohoto malého auta převáželi polovinu domácnosti; na to jsou přece kombíky. Nápaditá je síťka na spodní straně krytu zavazadlového prostoru, kde byla umístěna lékárnička a další drobnosti. Pod dnem zavazadlového prostoru se ukrývá plnohodnotné rezervní kolo. Zadní sedačky lze velmi lehce sklopit, čím se objem zavazadlového prostoru zvýší na 1100 l. Dělené sedačky se sklápí do téměř rovné polohy, dno ale

není zcela rovné, vytvoří se zde nepatrný schod.



Zavazadlový prostor je dobře přístupný a využitelný --- Praktická síťka na spodní straně krytu zavazadlového prostoru



Po sklopení sedaček vznikne malý schod



Na zadní straně dveří jsou úchyty pro zavření --- Rezerva pod dnem zavazadlového prostoru

A3 má sportovní ambice

Audi A3 je bezesporu velmi povedeným automobilem, jehož užitná hodnotou zatím trpí absencí pětidveřové verze. Má velmi dobré jízdní vlastnosti, poměrně slušnou nabídku motorů, ačkoliv bych místo 1.6 FSI ocenil běžnou osmnáctistovku za stejnou cenu a rovněž něco mezi 2.0 FSI a 3.2 V6. Časem se ale jistě objeví 2.0T, který tuto mezeru vyplní. Marný by nebyl ani silnější nafták, současný 2.0 TDI se 103 kW to nevytrhne. Jedinou výraznější nevýhodou A3 je horší přístup na zadní sedačky a vyšší cena. Na druhou stranu, kdo bude chtít stejnou techniku za menší peníze, pořídí si Golf páté generace, který se na trhu objeví někdy na přelomu března a dubna. Jeho cena by měla být se stejným motorem a srovnatelnou výbavou cca o 80 až 100 tisíc nižší.

Parametry

- Audi A3 2.0 TDI Ambiente
- Rozměry: 4203 x 1765 x 1421 mm
- Rozvor: 2578 mm
- Hmotnost: 1340 kg
- Zavazadlový prostor: 350/1100 l
- Kola: 205/55 R16, litá
- Motor: 2.0 TDI 16V, 103 kW/4000 ot., 320 Nm/1750-2500 ot.
- Převodovka: manuální, šestistupňová
- Zrychlení na 100 km/h: 9,5 s
- Maximální rychlost: 207 km/h
- Spotřeba: 7,3/4,6/5,6 l/100 km
- Palivová nádrž: 55 l
- Základní cena: 771 000 Kč (paket Ambiente)
- Cena testovaného vozu: 938 611 Kč

Doplňková výbava testovaného vozu: airbag sideguard, aktivní opěrky hlavy vpředu, dekorace - dřevo kořene ořechu, hnědé, ESP vč. brzdového asistentu, komfortní automatická dvouzónová klimatizace, potahy sedadel kůže Vienna, rádio Symphony, upevnění dětské sedačky Isofix, vyhřívání sedadel vpředu

Popis výbav

Základní výbavou je Atraction, sportovní ambice splní paket Ambition případně doplněný paketem S line, milovníky luxusu zase potěší paket Ambiente, s nímž byla A3 testována.

Attraction:

- airbag řidiče a spolujezdce včetně bočních airbagů vpředu
- bezpečnostní sloupek řízení výškově a podélně nastavitelný
- brzdy s antiblokovacím systémem ABS, s elektronickým rozdělováním brzdné síly EBV

- dálkové ovládání centrálního zamykání
- dekorace matné
- držák nápoků vpředu v palubní desce a vpředu na tunelové konzoli
- easy entry – rozšířená funkce sklopení předních sedadel pro pohodlné nastupování dozadu
- elektronická uzávěrka diferenciálu EDS
- elektrické ovládání oken vpředu
- imobilizér
- kola ocelová, včetně plných krytů kol, velikost 6,5 J x 16, s pneumatikami 205/55 R 16
- kryt zavazadlového prostoru
- potahy sedadel látka Modul
- protiprokluzové zařízení ASR
- přední sedadla – manuálně podélně a výškově nastavitelná, nastavitelný sklon opěradla; u motorizace 1.6 (75 kW) je výškově nastavitelné pouze sedadlo řidiče
- rádio Chorus s 8 reproduktory
- rohožky vpředu a vzadu, velurové
- servotronic, servořízení závislé na rychlosti jízdy
- sklo s tepelnou ochranou, zeleně tónované
- třetí opěrka hlavy vzadu včetně tříbodového samonavíjecího pásu na středním sedadle vzadu
- vnější zpětná zrcátka elektricky nastavitelná, asférické na straně řidiče
- zadní opěradlo dělené a sklopné
- zapalovač cigaret a popelník vpředu

Ambition (navíc oproti Attraction):

- dekorace vysoce leštěné
- informační systém řidiče
- kola hliníková litá s pěti rameny, velikost 7,5 J x 17, s pneumatikami 225/45 R 17
- mlhové světlomety
- nástupní lišty s hliníkovými dekoracemi
- potahy sedadel – látka Matrix
- přední sedadla – manuální podélně a výškově nastavitelná, nastavitelný sklon opěradla
- sluneční clona pro zadní okno, manuální
- sportovní kožený tříramenný volant včetně hlavice řadicí páky, manžety řadicí páky a rukojeti ruční brzdy v kůži
- sportovní podvozek
- sportovní sedadla vpředu

Ambiente (navíc oproti Attraction):

- dekorace z jantarového dřeva Vavona
- kola hliníková litá se sedmi rameny, velikost 6,5Jx16, s pneumatikami 205/55 R 16
- kožený čtyřramenný volant včetně hlavice řadicí páky, manžety řadicí páky a rukojeti ruční brzdy v kůži
- paket odkládacích přihrádek
- paket vnitřního osvětlení
- potahy sedadel – látka Metrik
- přední sedadla – manuálně podélně a výškově nastavitelná, nastavitelný sklon opěradla
- střední loketní opěrka vpředu
- světelný senzor včetně automaticky zaclonitelného vnitřního zpětného zrcátka
- tempomat
- ukazatel vnější teploty

Sportovní paket S line (navíc oproti paketu Ambition):

- černé nebo černo-stříbrné provedení interiéru
- dekorace v provedení klavirový lak
- hlavice řadicí páky a věnec volantu v perforované kůži
- kola hliníková litá s devíti paprsky, velikost 7,5Jx17, s pneumatikami 225/45 R 17
- nápis S line na bočních ochranných lištách vzadu
- nástupní lišty s nápisem S line
- osvětlená kosmetická zrcátka
- potahy sedadel – bočnice sedadel a opěrky hlavy z kůže, střední část sedáků a opěradel z látky „Speed“, vnitřní pole obložení dveří z látky „Speed“

Přehled parametrů všech motorů

Objem ccm	1595	1595	1598	1984	1984
Druh motoru	zážehový	zážehový	zážehový	zážehový	zážehový
Válců/ventilů	4/2	4/2	4/4	4/4	4/4
Výkon (kW)/otáčky	75/5600	75/5600	85/5800	110/6000	110/6000
Točivý moment (Nm)/otáčky	148/3800	148/3800	155/4000	200/3500	200/3500
Typ převodovky/počet stupňů	manuální/5	tiptronic/6	manuální/6	manuální/6	tiptronic/6
Poháněná kola	přední	přední	přední	přední	přední
Brzdy vpředu	kotoučové	kotoučové	kotoučové	kotoučové	kotoučové
Brzdy vzadu	kotoučové	kotoučové	kotoučové	kotoučové	kotoučové
Max. rychlost (km/h)	185	183	196	211	n/a
Zrychlení 0-100 km/h (s)	11,9	12,9	10,9	9,1	n/a
Palivo	natural 95	natural 95	natural 98	natural 98	natural 98
Spotřeba (l/100 km)	9,8/5,7/7,2	10,9/5,6/7,9	8,7/5,3/6,5	10,1/5,8/7,4	n/a
Hmotnost (kg)	1205	1255	1225	1275	n/a

Objem ccm	1896	1968	1968	3189	3189
Druh motoru	vznětový přepřňovaný	vznětový přepřňovaný	vznětový přepřňovaný	zážehový	zážehový
Válců/ventilů	4/2	4/4	4/4	6/4	6/4
Výkon (kW)/otáčky	77/4000	103/4000	103/4000	184/6300	184/6300
Točivý moment (Nm)/otáčky	250/1900	320/1750-2500	320/1750-2500	320/2500-3000	320/2500-3000
Typ převodovky/počet stupňů	manuální/5	manuální/6	manuální/6	manuální/6	DSG/6
Poháněná kola	přední	přední	přední	všechna	všechna
Brzdy vpředu	kotoučové	kotoučové	kotoučové	kotoučové	kotoučové
Brzdy vzadu	kotoučové	kotoučové	kotoučové	kotoučové	kotoučové

Max. rychlost (km/h)	187	207	207	250	250
Zrychlení 0-100 km/h (s)	11,4	9,5	9,4	6,5	6,4
Palivo	nafta	nafta	nafta	natural 98	natural 98
Spotřeba (l/100 km)	6,3/4,1/4,9	7,3/4,6/5,6	7,3/4,6/5,6	14,8/8,2/10,6	13,8/7,5/9,9
Hmotnost	1295	1340	1370	1495	1525

Aktuální ceny A3

1.6 5st.	560 000	614 000	611 000	659 300
1.6 tiptronic	611 100	665 100	662 100	710 400
1.6 FSI 6st.	625 000	679 000	676 000	724 300
2.0 FSI 6st.	735 000	789 000	786 000	834 300
2.0 FSI tiptronic	786 100	840 100	837 100	885 400
1.9 TDI 5st.	650 000	704 000	701 000	749 300
2.0 TDI 6st.	720 000	774 000	771 000	819 300
2.0 TDI DSG	786 000	836 000	834 500	881 300
3.2 quattro 6st.	-	1 020 000	-	1 065 300
3.2 quattro DSG	-	1 082 000	-	1 127 300

Ceny jsou v Kč s DPH

Oficiální fotografie



Fotografie testovaného auta



