



Audi A3 Sportback 2,0 TFSI Quattro Ambition



Täynnä intoa

VELIMATTI HONKANEN
ROBERT KOISTINEN ja KIMMO
PERHONIEMI, tekninen avustus
JARI PITKÄJÄRVI, valomittaukset
JARI KUJALA, kuvat

Suorasuihkutteinen bensiinimoottori on autotekniikan nykypäivää. Päästö-, polttoaine- ja kestävyysongelmat alkavat olla hallinnassa, joten oli vain ajan kysymys, koska niistä syntyisi urheilullisempia, ahdettuja versioita.

Ahtamatonta suoraruiskudieselä on näinä päivinä jo hankala löytää. Pienemmällä ilmamäärällä toimivassa bensiinimoottorissa ahdin ei ole yhtä välttämätön, mutta se on silti tehokas tapa kasvattaa hyötysuhdetta. Nykyisellään tosin ahtamisella lähes poikkeuksetta haetaan vain tehon nostoa. Sillä olisi mahdollisuus vähentää myös kulutusta, kun moottorin iskutilavuutta samalla pienennettäisiin. Näin moottori toimisi vähemmän aikaa epätaloudellisella osakuormalla.

Ilman laihaseosta

Periaatteessa moottori on lähes identtinen vapaastihengittävän 2,0 FSI:n kanssa (ks. TM 12/03). Siten mukana ovat esimerkiksi tasapainotusakselit, muuttuva imuventtiilien ajoitus sekä kaksivaiheinen imusarja. Ahtimen turbiinipesä on integroitu pakosarjaan. Lisäosat ja lievät vahvistukset kasvattavat painoa parikymmentä kiloa.

Vapaastihengittävässä FSI:ssä puristussuhde on 11,5:1, ja turbomoottorissa sitä on jouduttu pudotta-

Perinteisen viisiovisen mallin paikan Audi A3 -mallistossa on ottanut Sportback-"puolifarmari". Koeajoimme paremman pääversion, jossa on uusi turboahdettu suorasuihkutusmoottori ja neliveto. Sillä olisi voinut kurvailla pidempäänkin.



SISÄTILAT ovat taattua Audia. Laatuvaikutelmaan tai kuljettajan olosuhteisiin ei ole paljon lisättävää. Automaatti-ilmastointi, erikoisverhoilu ja keskikyynäroja kuuluvat lisävarusteisiin.

maan yllättävän vähän eli 10,5:een. Suorasuihkutus sallii tämänkin.

Toiminnallinen pääero on kerrostetun syötön eli laihaseostoinnin puuttuminen. Suorasuihkutustekniikalla panostetaan tässä tapauksessa tehon kasvattamiseen ja no-

peaan kaasupoljinvasteeseen polttoaineenkulutuksen kustannuksella.

Mitatut kulutusarvot todistavat asian, sillä ne ovat kautta linjan jopa pari litraa korkeammat kuin kolmioviselle ja etuvetoiselle A3 2,0 FSI:lle mittaamamme. Samaa kerto-

vat ilmoitettut lukemat. Toisaalta etuvetoiselle ja DSG-vaihteiselle TFSI:lle ilmoitettu arvo kertoo vain litran lisäajanosta.

Toisaalta laihaseoskäytöstä luopuminen merkitsee sitä, että päästöjen hallinta on yksinkertaisempaa. TFSI:ssä ei tarvita NOx-varaajakatalyysaattoria typen oksidien päästöistä huolehtimaan.

Laatuaikaa

Autona A3 Sportback tarjoaa mainiot raamit tälle moottorille. Nyt ajettu neliveto-versio on aina varustettu kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla. Automaattiin mieltyneelle tarjotaan DSG-kaksoiskytkinvaihteistoa, mutta tällöin auto on etuvetoinen. Hintaero on ainoastaan 100 euroa etuveton eduksi. DSG:n ja Quattron yhdistelmällekin luulisi olevan markkinoita, mutta ainakaan toistaiseksi se ei valikoimiin kuulu.

Käsivaihteisto toimii loistavan napakasti, mutta ykkönen on ehkä liiankin lyhyeksi välitetty. Sitä tarvitaan vain liikkeelle nykäisyyn, joka todellakin muodostuu nykäisyksi, ellei kaasun käyttöön keskity. Kyseessä ei ole varsinainen moite – moottori vain on niin innokas, että matkustajien on sitä hankalampi ymmärtää kuin kuljettajan.

Sinänsä lähteminen on sujuvaa,

kun moottori on hereillä heti joutokäynnillä eikä ole lähelläkään sammumista edes vähän huolimattomassa startissa. Kytintä tosin olisi luontevampi käyttää vähän lyhytliikeisemmällä polkimella.

Kiihtyminen jatkuu hilpeänä seuraavillakin vaihteilla. Myös rauhaisassa käytännön liikennöinnissä moottori vetää pitkän korren, minkä huomaa esimerkiksi ohituskiihtyvyyssarjoista. TFSI vetää kuutosvaihteella kitkatta jo taajamavauhteissa. Sekään ei ole tavatonta, mutta myös kaasun painaminen antaa vastinetta. Vauhti muuttuu kevyen puhinan säestyksellä ripeästi.

Suorasuihkutuksen avulla on samalla onnistuttu kadottamaan viimeisetkin oireet turboviiveestä. Pieni miinus tulee kuitenkin joissain vedätystilanteissa ilmenevästä nykäisystä, joka ilmeisesti johtuu ahtopaineen rajoituksesta.

Loputkin kunnossa

Ajo-ominaisuudetkin sopivat hyvin yhteen moottorin kanssa. Ohjaus ei vetele rajuissakaan kiihdytyksissä. Salamannopeasti kytkeytyvän nelivedon vuoksi talvea jopa odottaa. Lisäapuna ovat vielä luistonesto- ja ajonvakautusjärjestelmät.

Ohjauksessa on ylevä tunto, eikä suuntavakautakaan rohkene moitita. Aivan hienoista haparointia esiintyy satunnaisesti, mutta kun ottaa huomioon 45-sarjan renkaat, on suoritus loistava. Sama pätee muuhunkin ajotuntumaan, kuten positiivisen tukevaan jousitukseen.

Ajoimme myös väistökokeet, mikä yhä kasvatti luottamusta. Auto ohjautuu tarkasti, ja ESP hoitaa uhaavan pidonmenetyksen kokeneen oloisesti, puuttumatta turhan päiten kuljettajan tekemisiin.

Pienehköt ulkomitat luonnollisesti määräävät sisätiloihin tietyt raja-arvot. A3 on tiloiltaan alemman keskiluokan perheauton veroinen. Takaisiutimella viihtyy kaksi aikuista pidemmänkin matkan. Ensimmäisenä loppuneen tavaratila, mutta iso takaluukku ja farmarin tapainen, joskin viisto perä laajennusmahdollisuksineen paikkaavat osan puuttuvista litroista.

■ TÄSSÄ Audissa ei oikeastaan ole kuin pari vikaa: rengasmelu, tavaratilan koko ja hinta. Kun euroja pyydetään perusvarusteisena yli 42 000, on selvää, että vaihtoehtoja – niin isompia kuin tehokkaampiakin – löytyy paljon. A3 Sportback TFSI on kuitenkin sen verran onnistunut paketti, että vastaavaa voi olla hankala löytää.

SUORASUIHKUTUS-MOOTTORIN ahtaminen ei ole VW-konsernin keksintö. Yhtymä on kuitenkin ensimmäinen, jonka moottori täyttää Euro 4-tason päästömääräykset. Konsernipolitiikan tapaan TFSI löytyy lähitulevaisuudessa monen konepellin alta. Seuraava kohde on vuodenvaihteessa myyntiin tuleva Golf GTI. Joustavuutta ajoon tuo dieseliin verrattuna kaksinkertainen käyttökelpoinen vetoalue.



NELIVETOISENA tavaratila on vain aavistuksen runsaat 300 litraa eli vähemmän kuin tavallisessa pienessä perheautossa. Etuvetoon tyytyvä saa 70 lisälitraa. Laajentaminen sujuu helposti, eikä pääntukia tarvitse irrottaa.

TEKNIKKAA

Moottori: eteen poikittain sijoitettu nelisylinterinen bensiinikäyttöinen ahdettu rivimoottori; iskutilavuus 1 984 cm³, (82,5 x 92,8 mm); puristussuhde 10,5; teho 147 kW (200 hv)/5 100–6 000 r/min, vääntömomentti 280 Nm/1 800–5 000 r/min; kaksi tasapainotusakselia; kaksi sylinterinkanteen sijoitettua nokka-akselia, neljä venttiiliä sylinteriä kohden, muuttuva imuventtiilien ajoitus, kaksivaiheinen imusarja, suorasuihkutus, turboahdin

Voimansiirto: neliveto (Haldex); kuusi-vaihteinen käsivalintainen vaihteisto, luistonesto- ja ajonvakautusjärjestelmät

Teoreettiset nopeudet:

	1 000	1 800	6 000
1. vaihde	8,2	14,7	49,0
2. vaihde	13,1	23,6	78,8
3. vaihde	18,7	33,6	111,9
4. vaihde	25,0	44,9	149,7
5. vaihde	32,0	57,6	192,0
6. vaihde	38,2	68,8	229,5

Alusta: edessä erillisjousitus, joustintuet, kolmiomaiset poikittaiset alatuksivarret, kierrejouset, kallistuksenvaimennin; takana erillisjousitus, pitkittäistukivarret, poikittaiset alajätukivarret, poikittaiset ohjainvarret, kierrejouset, kallistuksenvaimennin; ABS-jarrut, edessä jäähdytetyt levyjarrut, takana levyjarrut, alipainetehostin, sähköisesti tehostettu hammasastanko-ohjaus

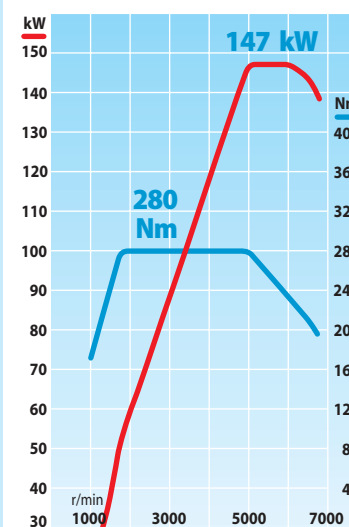
Mitat: pituus 4,286 m, leveys 1,765 m, korkeus 1,423 m, akseliväli 2,578 m, raideleveys edessä 1,531 ja takana 1,515 m; polttoainesäiliö 60 l; omapaino (punnittu) 1 560 kg, painonjakauma e/t 59%/41%, perävaunupaino jarrullisena 1 500 kg ja jarruttomana 750 kg; renkaat 225/45 R 17

Suoritusarvot (valm.ilm.): huippunopeus 234 km/h, kiihtyvyys 0–100 km/h 7,1 s; EU-kulutus (kaup./maantie/yhd.) 12,4/6,9/8,9 l/100 km, CO₂-päästö 214 g/km

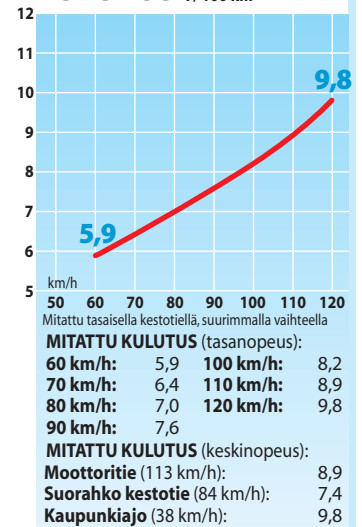
Hinta: 42 250 €

AUDI on suhtautunut kummallisen välinpitämättömästi ajovaloihin. Esimerkiksi A6-malliin ei saa edes tyydyttäviä lähivaloja, vaikka rahapussi olisi kunnossakin. A3:n lisävarusteiset lähivaloksenonit (1 390 euroa) ovat onneksi kiitettävät. Niihin suhteutettuna kaukovalot jäävät vaatimattomiksi. Kaksoisksenoneja ei lisävarustelistalta löydy, vaikka rahvaanomaisempaan VW Golfiin sellaisetkin saa.

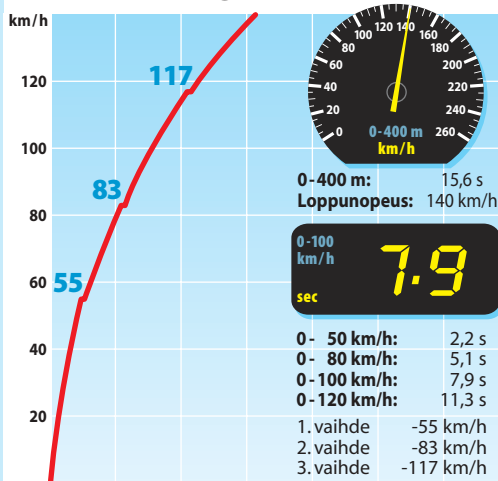
TEHO JA VÄÄNTÖ



KULUTUS l / 100 km



KIIHTYVYYS



OHITUSKIIHTYVYYS

Speed Range	III	IV	V	VI
60-90 km/h	3,0 s / 63 m	4,0 s / 84 m	5,3 s / 110 m	6,7 s / 139 m
90-120 km/h	3,7 s / 109 m	4,6 s / 135 m	6,0 s / 177 m	7,5 s / 220 m
60-120 km/h	6,7 s / 172 m	8,6 s / 219 m	11,3 s / 287 m	14,2 s / 359 m

MELU dB(A) edessä/takana

Speed	Front	Rear
60 km/h	64	63
80 km/h	65	65
100 km/h	67	68
120 km/h	70	71

VALOT

