



A lehető legtöbb sportosságot bezsúfolni a lehető legkisebb helyre mottót követték a német luxusmárka tervezőmérnökei, amikor megalkották az A1 nagyobbacska ikertestvérét. Plusz két ajtó, még több hely: most már négyen is kényelmesen élvezhetik a csapatást.



Az egyik legszűkebb vásárlókört, azaz a legvékonyabb autópiaci sávot a városi luxustörpéket fogyasztó közönség teszi ki.

Igazából haszontalan úgy, ahogy van,

és értelmetlen maga az alapkoncepció. Pont a lényegtől fordulnak el azok az autógyártók, akik hasonló termékeket kínálnak borsos áron. Poros nagy- és kisvárosokba olcsó, potom pénzért fenntartható, könnyen parkolható, apró bevásárlóautóra van igény, és nem egy méregdrága, szinte ékszernek tekinthető négykerekűt szeretne a nagyérdemű.

A design akár el is hanyagolható, sőt egy ilyen masinába még a négyszáz lóerős turbó motorról is képesek vagyunk lemondani, csak fogyasszon keveset, és **ha véletlenül a szomszéd gyerek a lökhárítóba temeti a biciklijét és az arcát, ne kelljen könnyeinkkel küszködnünk a kár felmérésekor.** Igazából az egyetlen említésre méltó érv áll a luxustörpék oldalán:

divatos kiegészítőknek számítanak.

Tekintsük ezt a szegmenset úgy mint a drága karórák, ékszerek, akár luxus női táskák megfelelőjét. Aki megteheti, megengedi magának. Nos, az Audi is utazik ebben a szegmensben, nem is akárhogy: az A1 a valaha gyártott legkisebb négykarikás. Elődje, a nyugdíjazott A2 volt az első és talán egyetlen teljesen alumíniumkasztis városi mini.



Az újdonság nem is a mezei A1-es megjelenése, hanem az, hogy kicsit jobban a kikerekedett a puttony. **A leghelyesebb megnevezés az A1+2 lenne**, merthogy pontosan ennyi ajtóval gazdagodott az alapból háromajtós modell. Úgy sikerült ezt a megoldást kivitelezni, hogy kifejezetten jól tett az amúgy is pofás, sportos és elegáns vonalvezetésnek.

A tetszetős és egyben nagyon elegáns megoldások

egyáltalán nem idegenek a német luxusmárkától. Dinamikus és szép a vonalvezetés, az agresszív kismalac arculatból semmit sem veszített az apróság. Igazából az orrész tökéletesen egyezik a szűkösebb helykínálatú testvérrel. A nagyon tetszetős LED-es lámpatestek már mindennaposak az Audinál, egyre vakmerőbb és bátrabb formatervekkel állnak elő.



A nagy, azaz nagyobb durranás oldalnézetből tűnik fel. A két ajtóval bővült beszállási lehetőséget nagyon ízlésesen sikerült beolvasztani a formatervbe. Nem erőltetett és nem is túlbonyolított a megoldás. Egyszerűen csak két ajtóval több van, és kész. Az eltérő színű plafonnal is rendelhető csöppség a legformásabbak közé tartozik, és most már a hely is több.

A hátsó sorban ülők tudják majd igazán áldani a német mérnökök kezét. Most már nemcsak szükség- vagy kényszermegoldás az utazás a hátsó sorban, hanem reális opció. Azért nem kell elvetni a sulykot, nem egy S Class Mercit vagy egy L-es pluszjelzésű hetes széria, de be lehet ülni hátul is anélkül, hogy kiszöktetnénk a sofőrt vagy utasát.

A dolgok igazi pikantériája,

hogy becsületes nevén az A1 Sportback úgy kapta meg a plusz két ajtót, hogy közben egy millimétert sem változott hosszban és tengelytávban. Egész pontosan megmaradt a 3,93 méter kasztnihossz és a 2,47 méteres tengelytáv.



A belső teret egyéb trükkökkel növelték. Picit szélesebb a Sportback, mint a mezei A1-es, egész pontosan 6mm-es pluszt kapott a gyártól, illetve a tetőt is magasabbra tolták. A gyárilag négy, de akár teljesen ingyen öt üléssel is rendelhető városi törpe csomagtere is öblösebb lett. Az ötödik ajtó alatt egy 270 litert befogadó csomagtartó lapul, amit biztosan több Evian-os palack szállítására terveztek.

Megérkezve a hátsó fertályhoz még kevésbe szembetűnő az eltérés a kisebb ikertől. LED-es világító elemek „örvendeztetik” a minket követőket, és közben vígan távozzhat a kipufogógáz az akár dupla mini-kályhacsöves rendszeren.

Sport és luxus egy fedél alatt

Az Audi még egy mini kedvéért sem tér el az elveitől. Magas a minőség szint és az elvárás a belteret illetően is. Az anyagválasztás és a kidolgozás minősége kimagasló, exkluzív hatást kelt. A sportos belsőt telerendelhetjük finom bőrrel és a legújabb kényelmi és szórakoztató extrákkal is, ha szeretnénk.



Esztétikailag és technológiailag a legújabb generációs Mini a legújabb generációs Mini. A két fő ülésszak és a kormány az ABC.
Mi lapul az első domborulat alatt?

A motorpaletta természetesen a downsizing és a turbót mindenre mozgalmat követi. A beszálló, legcsöppebb aggregát egy alig 1,2 literes benzines négyütemű. **A falatnyi motor 86 lovat présel ki magából**, amivel nem fogunk Octáviákat előzgetni a városi dzsungelben, cserébe viszont beéri alig 5,1 literrel száz kilométeren.



Alig kétszáz köbcentivel nagyobb a két másik benzines, mégis elképesztő a különbség. A két 1400 köbcentis erőforrás szintén turbósított, mégis eltérő teljesítménymutatóval rendelkeznek. A vérszegényebb – már ha nevezhető így – 122 lovas, de nem ez az érdekesebbik a duóból.

Meglepően combosra sikeredett a csúcsbenzines.

Az egynégyes motorocska 185 precíz német ló erejét préseli ki magából. Ha teljesen kihasználjuk a motorban rejlő tartalékokat, akkor a kis kasztnit akár hét másodperc alatt százra katapultálja, és ha a padlón nyugdíjazzuk a gázpedált, akkor a száguldás 227 km/óraig tart.

Kormoséknál a takarékoságon van a hangsúly. A legkisebb olajkályha is 1600 köbcentis, de kérhetjük 90 vagy 105 lóerővel. Igaz, hogy a motorteljesítmények azonos lökettérfogatnál eltérőek, mégis a gyártó azonos fogyasztási értéket ad meg.

Mindkét motor akár 3,8 literrel is beéri száz kilométerenként. Ilyenkor vetődik fel, hogy minek a gyengébb változat, de ne felejtsük el, **vannak modern, civilizált országok, ahol a gépjárművek teljesítménye után is számolnak éves gépjármű-adót.**



A legerősebb dízel a már jól megszokott és bevált, kissé kerregős, 2 literes aggregát. A több éves ránc-, azaz szelepfelvarrás után a leggyengébb változatában is 143 lóerős, a kisméretű kasztnit elég vehemensen mozgatja. A százaz sprint nem tart tovább 8,5 másodpercnél, és ha éppen nem tapossuk a jobb lábunkkal a legbelső pedált, akkor beéri 4,1 literrel is 100 kilométeren.

Ha nem csak csodálni akarjuk

Az Audi A1 Sportback a jövő év elején, valamikor tavasszal érkezik meg az európai márkakereskedésekbe. Ne számítsunk dömpingárakra, ne tévesszen meg a méret, nem fogják olcsón mérni a portékát. Ez mégis csak egy Audi.

A legmezeibb, **legolcsóbb ötajtós A1-est 17 000 euróért kínálják majd.** Ne felejtsük el, ez a beszálló modell 1,2-es motorral, ahol még a négykerékmeghajtás is extralistás tétel lehet. A kicsike pofás, minősége elsőrangú, és akár szerethető is lenne, ha az árcédulája nem szégyenítené meg szinte még a középkategóriás autókat is.