

Audi A2

Aivan alusta

Alumiini on monessa suhteessa hyvä materiaali. Autoissakin sitä käytetään, mutta massa-tuotannossa niukemmin. Audi A2 uurttaa uraa.

VELIMATTI HONKANEN



Paneutumatta sen syvemmin menneiden vuosien alumiinikorisiin autoihin voidaan todeta Audi A2:n olevan ensimmäinen todelliseen suursarjavalmistukseen suunniteltu alumiiniauto. Tosin sen tuotanto on vasta pikkuhiljaa alkamassa, mutta tavoitteeksi Audi kertoo vähintään 60 000 auton vuosituotannon.

Audi on hakenut kokemuksia

alumiinista loistomallillaan A8:lla, mutta niitä tehdään vuodessa vain noin 15 000. A2:ta varten oli korirakenne suunniteltava tyystin uudelleen halvemmaksi ja nopeammaksi valmistaa.

Audi Space Frame

Lopullista tuotantoversiota edelsivät pari vuotta sitten esitellyt Al₂-prototyypit, joiden avulla tutkittiin

sekä yleisön reaktioita että teknisiä ratkaisuja.

A2:ta varten kehitetty korikehikko koostuu alumiinista valetuista, pursotetuista tai prässätyistä osista. Yhdessä jäykkään kehikkoon liitettyjen koripaneelien kanssa muodostuu itsekantava korirakenne, joka on ristitty space frameksi.

Huolellisen suunnittelun, tarkan osien mitoituksen ja muotoilun

ansiosta tulos on Audin mukaan jopa 40 prosenttia perinteistä teräskoria kevyempi. Koko auton omapainoksi ilmoitetaan kohtuulliset 895 kiloa.

Uusi muoto

A2 astuu alueelle, joka Audille on pitkään ollut tuntematon. Kyseessä on samantapainen askel kuin Mercedes A-sarjan kanssa, ja rakenteel-

Nissan Almera

Polvi paranee

Nissan Almeran toinen sukupolvi eurooppalaistuu. Suunnittelu ja valmistus on nyt siirretty samaan paikkaan kuin asiakkaitkin.

VELIMATTI HONKANEN



Nissan korostaa voimakkaasti uuden Almeran eurooppalaisuutta. Ja on toki syytäkin, sillä se on käytännössä kokonaan suunniteltu Nissanin Englannissa, Belgiassa ja Saksassa toimivien yksiköiden toimesta.

Primeran ja Micran tapaan uusi Almera valmistetaan Englannin Sunderlandissa. Vastikään koko Euroopan tuottavimmaksi todettu autotehdas alkaa sylkeä Almeroit markkinoille ensi keväänä.

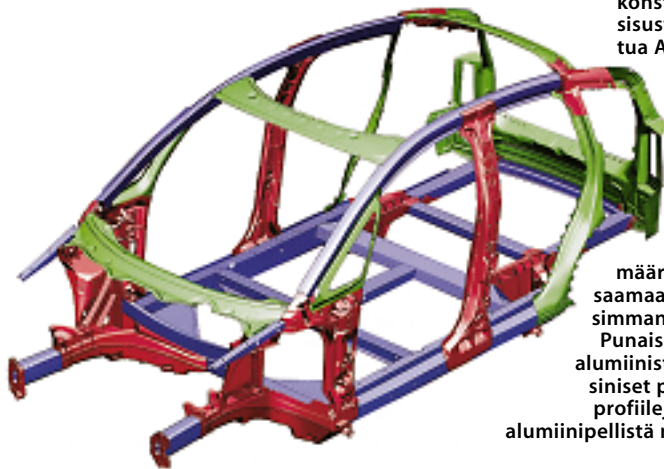
Kunnolla uusi

Nissan ilmoitti hiljattain vähentävänsä mallistossaan erilaisten pohjalevyjen määrää radikaalisti. Almera on strategian ensimmäinen hedelmä. Akseliväli ja pyöräntuennan periaatteet on säilytetty samana kuin edellisessä mallissa, mutta muuten perusrakenne on uusi.

Korimalleina ovat aluksi kolmi- ja viisioviset. Vuoden kuluttua sarjaan liittyy tila-automainen Tino,



HILLITTY ja konstailematon sisustus on tuttua Audi-tyyliä.



KORIKEHIKON osien määrä on pyritty saamaan mahdollisimman vähäiseksi. Punaiset osat ovat alumiinista valettuja, siniset pursotettuja profiileja ja vihreät alumiinipellistä muovattuja.

taan A2 kieltämättä muistuttaa tuota tärkeintä kilpailijaansa.

Se on 3,82-metrinenä 25 senttiä Mersua pidempi, mutta leveys (1,67 m) ja korkeus (1,55 m) ovat muutaman sentin haarukassa. Myös A2:ssa on eräänlainen kaksoispohja, joka tehostaa tilankäyttöä.

Uusi oivallus on etusäleikön paikalla sijaitseva huoltoluukku, jonka

kautta sujuvat öljyn ja pesunesteen tarkistukset ja täydennykset. Varsinainen konepelti pitää avata vain huoltojen yhteydessä.

Bensa ja diesel

Moottoreiksi tarjotaan alkajaisiksi kahta samankokoista ja -tehoista: 1,4 litraa ja 55 kW (75 hv). Bensiinikäyttöinen on perinteisesti nelisynterinen, mutta dieselissä sylinte-

rejä on vain kolme ja polttoainetta syöttävät pumppusuuttimet.

Vaihteistona kummassakin on toistaiseksi viisivaihteinen käsivaihteinen.

Vaikka tehokumat ehkä vaikuttavat tavanomaisilta, helpottaa keveys niin suorituskykyä kuin kulu- tusta. Molemmilla kiihdytys 0–100 km/h sujuu 12 sekunnin pintaan, ja huippunopeutta tehdas lupaa 173 km/h. Yhdistetty kulutusluku dieselille on 4,2 ja bensiinimootto- rille 6,1 l/100 km.

Alustarakenteissa Audi luottaa koeteltuun tekniikkaan eli edessä käytetään joustintukia ja takana yhdystukiakselistoa. Varustukseen kuuluu myös ajovakauden hallin- tajarjestelmä ESP kuten A-Mersus- sakin.

■ A2:STA kiinnostuneet joutuvat pidättelemään intoaan, sillä sitä ei ihan vielä saa kaupasta. Myynti Euroopassa alkaa keväällä, ja suoma- laiset asiakkaat joutuvat odottele- maan vielä vuoden päivät. Hinta asettuu arvatenkin vastaavan A- Mersun tietämiin.

1223



joka jo aiemmin on esitelty näytte- lymallina. Porrasperästä tai perin- teisestä farmarista ei tehdas tois- taiseksi vielä puhu mitään.

Mitoissa on venymistä tapahtu- nut niin pituudessa (+60 mm), le- veydessä (+20 mm) kuin korkeu- dessa (+55 mm). Korin jäykkyyden kehutaan parantuneen liki kol- manneksella.

Myös moottoritilassa työskente- levät uutuudet. Äskettäin Prime- rassa esitelty 1,8-litrainen on ben-

siinimoottoreista suurempi ja te- hokkaampi. Samaan perheeseen kuuluva 1,5-litrainen saa ensi-iltan- sa Almerassa, samoin Nissanin en- simmäinen Eurooppaa varten tek- kemä suoraruiskutusdiesel.

Espanjassa valmistettava diesel- moottori on tässä autoluokassa poikkeuksellisen suuritilavuusi- nen. Iskutilavuutta on 2,2 litraa, mutta virallisia teho-, kulutus- tai suorituskykytietoja ei Nissan vielä ilmoita.

■ TARKEMMAT tekniset yksityis- kohdat ja hinnat selviävät keväällä, kun myyntiä ryhdytään aloittele- maan. Kaikki Nissan-myyjät eivät katso mielissään näin voimakkaas- ti ennakoitua uuden mallin esitte- lyä, kun nykyistä pitäisi kaupata vielä puoli vuotta. Asian voi tietys- ti nähdä niinkin, että käsillä ovat viime hetket hankkia aito japanilai- nen Almera.

1223

Tätä tulostetta ei saa käyttää mainos- ja myynninedistämistarkoituksiin.