Audi Magazine
N° 01/2016

Uusi Audi A4 allroad quattro

Suomalaistaustainen Audi-muotoilija Patrik Müller

Audi Q2: nuorekasta määrätietoisuutta

Purjehtija Tapio Nirkko matkalla Rioon

www.audi.fi / 9,50 €

Audi Magazine
Uusi Audi A4 allroad quattro / Suomalaistaustainen Audi-muotoilija Patrik Müller / Audi Q2: nuorekasta määrätietoisuutta / Purjehtija Tapio Nirkko matkalla Rioon
01/2016

Realise the potential™

Metalliväri

# vakiovarusteena.

American Express® Platinum Card.

Platinum on räätälöity sinulle, joka arvostat henkilökohtaista palvelua, korkeatasoista, vaivatonta matkustamista ja laadukkaita etuja.

Lue lisää Platinumin varustelusta
**americanexpress.fi/platinumcard**

AMERICAN EXPRESS

## Huomisen näkymiä.

**Tulevaisuus kiinnostaa** aina ihmisiä. Millainen maailma on vuoden, kolmen vuoden tai vaikka kymmenen vuoden päästä? Autoalalla tulevaisuus tuntuu asettuvan liikennetilanteita ennakoivan ja havainnoivan informaation, valotekniikan, elektroniikan sekä erilaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden hyödyntämisen mielenkiintoiseksi yhtälöksi, jonka lopputulos vaikuttaa lähes science fictionilta, mm. itseajavien autojen muodossa. Audilla painotus innovaatioihin ja tulevaisuuden kehitykseen tapahtuu laajalla alalla. Jo käytössä olevia esimerkkejä tästä ovat mm. Matrix LED -ajovalot, virtual cockpit -digitaalimittaristot, e-tron-sähköhybridiautot ja g-tron-kaasuautot. Lisää Audin lähitulevaisuudesta kerrotaan seuraavilla sivuilla.

**Viihtyisä ja ergonominen** kuljettajan ympäristö sekä täsmällisesti ja luontevasti toimivat hallintalaitteet ovat yhä tärkeämmässä roolissa uutta autoa valittaessa. Auton sisätilojen muotoilussa ja toteutuksessa Audi on jo pitkään ollut alan kiistaton merkkipaalu. Suomalaisittain on mielenkiintoista, että Audin muotoiluosastolla työskentelee henkilö, jonka juuret ovat Suomessa. Hänen opastuksellaan pääsemme tutustumaan Audin muotoilun historiaan ja tulevaisuuteen.

**Audi-mallistossa** edetään vahvaa uudistumisen aikaa. Siitä makupaloja tarjoavat mm. Audi A4 allroad quattro sekä Audi Q2.

Mukavia lukuhetkiä Audi Magazinen parissa.
Audi Magazine Team

# Sisältö


009 **Selkeä näkymä tulevaisuuteen**
Audi e-tron quattro -konseptiauto esittelee tulevaisuuden autoilua.

010 **Kaupunkiviidakkoon**
Uudessa Audi A4 allroad quattrossa yhdistyvät mukavuus, monikäyttöisyys ja erinomainen etenemiskyky.

020 **Nuorekasta määrätietoisuutta**
Designia ja teknologiaa. Audi-malliston uusin jäsen on Audi Q2.

028 **Navigointia tulevaisuuteen**
HERE-kartat tarjoavat avaimet myös itseajavaan autoon.

034 **Sähkö + diesel**
Audi Q7 e-tron on maailman ensimmäinen TDI-dieselmoottorilla, sähkömoottorilla ja quattro-nelivedolla toteutettu pistoke-hybridi.

038 **Sisäistä kauneutta**
Suomalaistaustainen automuotoilija Patrik Müller visioi tulevaisuuden Audeja.

046 **Taru sormusten historiasta**
Audi museum mobile on Audi-historian aarrearkku.

054 **Perustavaa laatua**
Koeajossa Audi A4 Avant 1.4 TFSI S tronic Business.

058 **Maltilla mestariksi**
Purjehtija Tapio Nirkko matkaa myötätuulessa kohti Rion Olympialaisia.

062 **Helposti verkkokaupasta**
Vasta avatusta verkkokaupasta löydät upeita Audi-tuotteita ja -lisävarusteita.

064 **Takuuvarma merkkihuolto**
Audi-merkkihuolto on vaivaton ja luotettava tapa varmistaa auton toimivuus ja arvon säilyminen mahdollisimman hyvin.

**Julkaisija:** VV-Auto Group Oy, Audi Finland, PL 140, 01511 Vantaa **Päätoimittaja:** Tomi Virkki **Art Director:** Jani Söderlund/ Otavamedia OMA Oy **Painos:** 65 000 kpl **Painopaikka:** PunaMusta **Responsible for AUDI AG:** Michael Finke **Project Director:** Anja Weinhofer **Internationalization:** Ekaterina Berberikh, Ilker Yilmazalp

**Osoitelähde:** Osoitelipukkeessa ***: VV-Auto Group Oy:n valtuuttamien Audi-jälleenmyyjien asiakasrekisterit". Osoitelipukkeessa numerotunnus: Ajoneuvoliikennerekisteri, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi, PL 320, 00101 Helsinki, puh. 029 534 5000 **Tietojen tekninen luovutus:** Bisnode Marketing Oy, PL 136, 00521 Helsinki. ISSN 2342-5350.

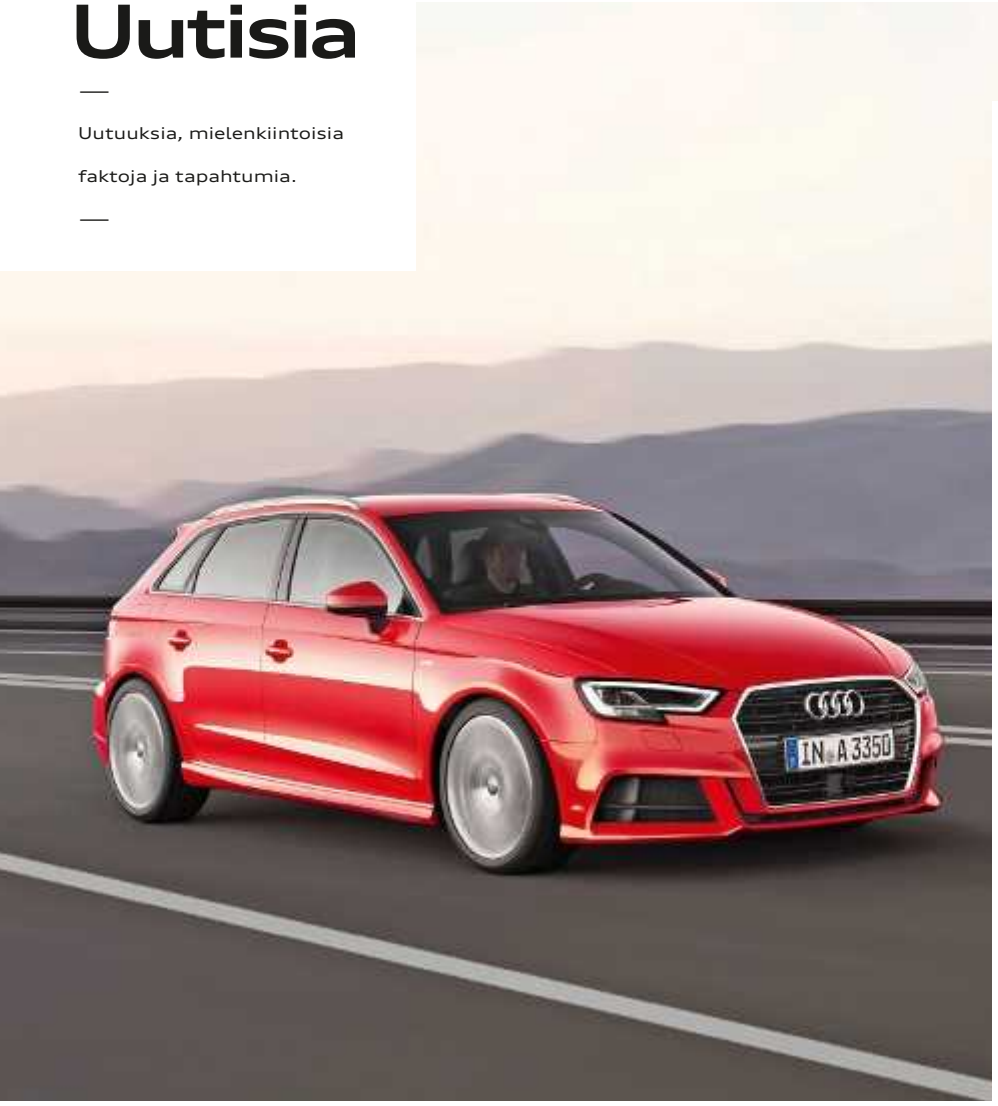


Lehdessämme olevissa autokuvissa saattaa esiintyä varusteita, jotka ovat lisävarusteita eivätkä kuulu maahantuontiohjelman mukaisiin autoihin. Oikeudet muutoksiin pidätetään.

# 010

# Uutisia

Uutuuksia, mielenkiintoisia faktoja ja tapahtumia.




# A3

**Uusi Audi A3 -mallisto.**

Audi A3 -mallisto uudistuu sekä ulkoisesti, että teknisiltä ratkaisuiltaan. Korimalleina on 5-ovinen Sportback, 4-ovinen Sedan ja Cabriolet-avoauto. Ulkoasussa suurimmat muutokset ovat leveämmässä ja matalammassa etusäleikössä, valoissa ja puskureissa. Tarjolla on myös viisi uutta ulkoväriä.

Sisätiloissa uudistukset keskittyvät infotainment-teknologiaan, jossa mm. MMI-käyttöjärjestelmä on nyt vastaavanlainen kuin A4-mallistossa uusine valikkomuotoineen. Lisävarusteena tarjolla on Audi virtual cockpit -digitaalimittaristo. Isommista Audi-malleista tutut avustavat järjestelmät, kuten mukautuva vakionopeussäädin Stop & Go -toiminnolla ovat myös kattavasti edustettuina.

Bensiinimoottorien aloitusmalliksi tulee uusi 85 KW (115 hv) 1.0 TFSI. Se lisäksi tarjolla on tuttu 1.4 TFSI COD 110 kW (150 hv) sekä uusi 2.0 TFSI 140 kW (190 hv). Dieselmoottoreina ovat 1.6 TDI 81 kW (110 hv) ja 2.0 TDI 110 kW (150 hv). Vetotapana on mallista riippuen joko etuveto tai quattro-neliveto. Tuttuun tapaan tarjolla ovat myös A3 e-tron -pistokehybridimalli ja A3 g-tron -kaasukäyttömalli. Malliston yläpäässä S3 Sportback ja S3 Sedan huolehtivat urheilullisesta etenemisestä 2.0 TFSI-moottorin 228 kW (310 hv) tehon voimin.

Uuden Audi A3 -malliston myynti käynnistyy Suomessa toukokuun aikana.

# SQ7

**Audi SQ7 TDI**

Uusi Audi SQ7 TDI lunastaa 320 kW:n (435 hv) huipputehollaan ja 900 Nm:n vääntömomentillaan markkinoiden tehokkaimman SUV-auton tittelin. Se on joukon kärjessä myös innovatiivisilla ja edistyksellisillä teknisillä ominaisuuksillaan. Sen uusi 4.0 V8 TDI -dieselmoottori on ensimmäisenä maailmassa varustettu sähköisellä ahtimella, joka tukee moottorin kahden sekventiaalisesti ohjatun turboahtimen toimintaa, varsinkin alakierroksilla. Kiihtyvyys paikaltaan lähdettäessä 100 km/h nopeuteen on suurelle SUV-autolle huimat 4,8 sekuntia. Huimasta suorituskyvystä huolimatta SQ7 TDI:n keskikulutus on vain 7,4 litraa sadalla kilometrillä. Audi SQ7 TDI:n myynti Suomessa alkaa toukokuussa.

# e-gas

**Audi laajentaa synteettisesti valmistetun Audi e-gas -polttoaineen valmistusta.**

Ensimmäisenä ulkopuolisena kumppanina e-gas-metaanin valmistuksen aloittaa Viessmann Group hyödyntäen uudenlaista biologista prosessia. Maanantaina 29.2.2016 Saksassa Hessenissä avattiin Allendorfin uusi testilaitos, tuotantolaitos puolestaan sijaitsee Werltessä Alasaksin osavaltiossa.

Audi e-gas -polttoaineen tuotannon kaksi keskeistä vaihetta ovat elektrolyysi ja metanointi. Ensimmäisessä vaiheessa uusiutuvasti tuotettu sähkö käytetään jakamaan vesi hapeksi ja vedyksi. Toisessa vaiheessa vedyn ja veden reaktion lopputuotteena syntyy synteettistä metaania.

Uuden yhteistyökumppanin ansiosta Audi pystyy tulevaisuudessa kasvattamaan e-gas-polttoaineen valmistusta. Samanaikaisesti Audi aikoo laajentaa myös bio-/maakaasukäyttöisten autojen tarjontaansa tuomalla vuoden 2016 lopussa Euroopan markkinoille uuden Audi A4 Avant g-tronin. Audin ensimmäinen bio-/maakaasukäyttöinen malli A3 Sportback g-tron lanseerattiin vuonna 2014. Molemmissa malleissa kuljettaja voi käyttää polttoaineena bensiinin lisäksi maakaasua, biokaasua tai Audi e-gas -polttoainetta – jota tällä hetkellä on tarjolla vain Saksassa.

# A6/A7

**Audi A6 ja Audi A7. Uutta ilmettä ja varusteita.**

Audi A6- ja A7-mallit saavat aiempaa särmikkäämmän ulkoasun. Sen lisäksi uudistuksia tulee myös A6 Sedan- ja Avant-mallien sisätiloihin ja varusteluun. Lisäksi Audi A6 allroad quattro saa uuden kattavan Advanced-varustepaketin. Mallisto uusiutuu kesän 2016 aikana.

A6- ja A7-mallien etuosan muutokset korostavat auton leveyttä. Sivuhelmat ja takapuskuri saavat uuden särmikkäämmän muodon ja uusi takapuskurin diffuusori viimeistelee ilmeen. Tarjolla on kaksi uutta näyttävää ulkoväriä: Matador-punainen ja Gotland-vihreä. Lisäksi aiemmin vain Audi A6 allroadiin saatavilla ollut ulkoväri Java-ruskea tulee nyt tarjolle myös Audi A6- ja A7-malleihin.

Lisävarusteena Audi A6- ja Audi A7 -malleihin on tarjolla uusia liitettävyys- ja viihdepalveluita, mm. Audi smartphone interface, joka on yhteensopiva Apple CarPlay- ja Android Auto -järjestelmien kanssa, mahdollistaen älypuhelimen liittämisen auton MMI-järjestelmään.

# 13

**Audi mukana tukemassa Selänne & Piltz Golf Academyn toimintaa.**

Selänne & Piltz Golf Academy on viime vuoden syksynä perustettu ryhmä amatöörigolffareille, johon valittiin 13 lahjakasta nuorta. Akatemiassa olevat 12–22-vuotiaat golffarit ovat harjoitelleet ahkerasti kuluneen talven aikana. Kaikki heistä tavoittelevat pääsyä pelaamaan ammattilaiskentille ja lajitaitoja he kehittävät valmentajansa Mika Piltzin avulla. Yhdessä yhteistyökumppaneiden kuten Audin kanssa akatemia voi mahdollistaa pelaajien kehittymisen aina maailman parhaimpien joukkoon.

# 7.–8.5.

**Audi mukana Classic Motorshowssa yhteistyössä Audi Club Finlandin kanssa.**

Tuttuun tapaan Lahden huippusuosituksessa klassikkoajoneuvonäyttelyssä on myös näyttävillä Audeilla toteutettu osasto. Tänä vuonna teemana on Audi Sport. Classic Motorshow järjestetään 7.–8. toukokuuta Lahden messukeskuksessa.

Kuva: Riku Kaminen / RLO Events Oy

# 450 000

**Audi AG:lla vahva aloitus vuoteen 2016.**

Maailmanlaajuisesti tämä vuoden ensimmäisellä vuosineljänneksellä luovutettiin asiakkaille ennätyksellisesti yli 450 000 uutta Audia. Lisäksi myös maaliskuu oli Audi AG:n historian paras: 186 100 autoa. Suurin kysyntä on ollut uutuusmalleilla A4 ja Q7.

Suomessa Audi jatkaa hyvässä vauhdissa saksalaisten premium-autojen rekisteröintitilaston kärjessä.

# Selkeä näkymä tulevaisuuteen.

Audi e-tron quattro konseptiauto esittelee tulevaisuuden sähköautoilun lisäksi myös uudenlaisen näyttöjen ja käyttöliittymien maailman. Samalla nappulat siirtyvät menneisyyteen.

Patrick Morda (teksti) Tomi Virkki (käännös)

**HMI ja AMOLED** – nämä kaksi kirjainyhdistelmää tulevat lähiaikoina olemaan laajasti esillä. Ensimmäinen on lyhenne sanoista Human Machine Interface eli ihmisen ja koneen välinen käyttöliittymä. Audi nosti Las Vegasin CES 2016 -messuilla valokeilaan uusia näyttö- ja käyttökonsepteja ts. Audin näkemyksen tulevaisuuden HMI:stä – Audi e-tron quattro -konseptiauton matkustamon täysikokoisella mallilla. Se esitteli Audi virtual cockpit -digitaalimittariston laajentumisen kokonaiseksi Audi virtual dashboard -kojelaudaksi, jossa kaikki näyttöruudut on toteutettu AMOLED-teknologialla. Tämä kirjainyhdistelmä (lyhenne sanoista Active Matrix Organic Light Emitting Diodes) on LED-teknologian seuraava edistysloikka. Paremman energiatehokkuuden ja vähentyneen hukkalämmön lisäksi AMOLEDin varsinainen houkuttelevuus piilee siinä, että se vapauttaa näyttöruudut standardiformaattien rajoitteista mahdollistaen erimuotoisten näyttöjen käyttöönoton.

**Suoraan kuljettajan** näkökenttään sijoitettu uuden Audi virtual cockpit -digitaalimittariston OLED-näyttö on muodoltaan kaareva. Keskikonsolissa Audi MMI tarjoilee esimakua digitaalisesta tulevaisuudesta kahden suuren kosketusnäytön muodossa. Samalla kaikki painikkeet ja nappulat ovat historiaa. Ylemmän näytön ollessa omistettu perinteisille infotainment-toiminnoille, kuten navigointi ja media, on alempaan näyttöön keskitetty käsinkirjoitetun tekstin syöttäminen ja automaatti-ilmastoinnin käyttö.

**”MMI touch response”** -ominaisuuden ansiosta innovatiivinen uusi MMI-järjestelmä tunnistaa kosketuseleitä puhelimissa ja padeissa käytettyyn tapaan, soveltaen näitä auton ohjaamon ympäristöön. Järjestelmä tarjoaa myös sormenpäissä tuntuvaa palautetta, esimerkiksi selattaessa luetteloita tai säädettäessä ilmastointilaitetta. Kevyt näytön painallus valitsee ja aktivoi näytössä olevat painikkeet. Tämä estää tahattomat valintavirheet. Kosketuseletunnistus mahdollistaa myös sisällön ”raahaamisen” näytöstä toiseen.

Samalla myös puheohjausjärjestelmät tulevat integroitumaan sekä auton omiin, että online-järjestelmiin. Online-puheentunnistusjärjestelmä lähettää kuljettajan puheviestin datapakettina matkapuhelinverkon kautta pilvipalvelussa sijaitsevaan puheentunnistusohjelmistoon. Auton järjestelmä ja online-järjestelmä avaavat puheviestin tekstiksi, ja dialogihallintajärjestelmä yhteensovittaa nämä viestit. Auton sijaintiin ja käyttäjän aiempiin kyselyihin perustuen valitaan sisällön todennäköisin vaihtoehto. //

**More information:**
Tulevaisuus on jo näkyvillä monen Audi-mallin Audi virtual cockpit -digitaalimittariston muodossa. Näitä ovat mm. Audi TT, Audi R8, Audi Q7, Audi A4 ja uusi Audi Q2. www.audi.fi

Kuva: AUDI AG

# Kaupun viidakko

Uusi Audi allroad quattro erottuu joukosta edukseen. Se yhdistää korkeatasoisen mukavuuden ja monikäyttöisyyden quattro-nelivedon erinomaiseen etenemiskykyyn.

Hermann J. Müller (teksti), Robert Grischek (kuvat), RECOM (CGI), Tomi Virkki (käännös)

# ki-
# oon

Projektio kuva: shutterstock

Uudessa Audi A4 allroad quattrossa on 34 mm korkeampi maavara kuin Audi A4 Avantissa. Lisävarusteena on tarjolla myös mukautuva iskunvaimennus. Audi drive select -järjestelmässä, jonka avulla auton ominaisuuksia voi muokata oman makunsa mukaiseksi, on nyt myös offroad-asetus.

Projektiokuvat: shutterstock

Uuden Audi A4 allroad quattron tavaratila on kooltaan 505 litraa, ja se laajenee takaistuimen selkänojat kaatamalla 1 510 litraan. Aerodynaamisten ominaisuuksien optimoimiseksi katon takaosassa on sivuevillä varustettu tuuliohjain. Valitusta moottorista riippuen pakoputkisto on yksi- tai kaksiosainen ja ulostulot joko kaksi vierekkäistä vasemmalla (TDI) tai yksi kummallakin puolella (TFSI).

Projektiokuva: shutterstock

Puskurien alaosat, lokasuojien kaaret ja helmojen levikkeet korostavat auton maastoajohenkisyyttä. Ne ovat vakiona mattaharmaat ja lisähintaan niihin voi valita yhden viidestä kontrastiväristä. Ulkopeilit on kiinnitetty sivuikkunan alapuolelle oven yläpintaan, mikä parantaa näkyvyyttä etuviistoon. Kattolinja laskeutuu loivasti kohti takaosaa ja yhdistyy sulavasti D-pilariin. Vakiovanne on 17-tuumainen, ja laajasta valikoimasta löytyy vaihtoehtoja aina 19 tuumaan saakka.

Projektiokuva: shutterstock

# Design on muodon ja toimivuuden yhdistelmä.

**”Yksityiskohdat eivät ole yksityiskohtia.** Ne tekevät designin.” Hyvin sanottu, Charles Eames. Ennen kaikkea visionäärisistä huonekaluistaan tunnettu legendaarinen amerikkalainen designeri oli tärkeä vaikuttaja 1900-luvun muotoilussa. Huonekalualan ulkopuolella hänen sanojensa todenmukaisuus kiteytyi ensimmäisen Audi A4 allroad quattron ensiesittelyssä 2009. Se aloitti uuden markkinasegmentin ja samalla tiivisti ajomukavuuden, maasto-ominaisuuksien, upean muotoilun ja erinomaisen jokapäiväisen käytännöllisyyden täydellisen synteesin. Uusi Audi A4 allroad quattro vie tämän kokonaisuuden vieläkin pidemmälle.

**Tarkempi katselmus** kertoo sen välittömästi – jo itsessään upea A4 Avant saavuttaa huippunsa A4 allroad quattrossa. Muodon ja toimivuuden täydellinen yhdistelmä alkaa auton etuosasta särmikkäillä ajovaloilla, puskurin vahvoilla muodoilla ja etuhelman hopeanvärisellä suojalevyllä. Ne sulautuvat saumattomasti näyttäviin lokasuojan kaariin ja 34 millimeriä A4 Avantia korkeampaan maavaraan. Maavaran kasvu on yhteistulos korotetusta alustasta ja suuremmasta pyöräkoosta. Takanäkymää hallitseva puskuri ja sen kontrastivärinen diffuusori täydentävät kokonaiskuvan. Tukevat allroad-tyyppiset kattokaiteet, tavaratilan luukkuun integroitu tuuliohjain ja ”allroad”-logot etulokasuojissa viimeistelevät ulkoasun. Eamesin ajatuksia tämäkin: Designissa muodon ja toimivuuden ei tule olla toisiaan poissulkevia ominaisuuksia.

**Uuden Audi A4 allroad quattron** moottorien suorituskyky ja energiatehokkuus nousevat myös uudelle tasolle. Yksi TFSI-bensiinimoottori ja viisi TDI-dieselmoottoria kehittävät vahvaa voimaa tehoalueella 110–220 kilowattia, tehokkaimmassa mallissa siis 20 kW enemmän kuin edeltäjämallissa. Vastaavasti $CO_2$-päästöt ovat laskeneet 21 g/km. Vaihteistoina on joko 6-vaihteinen manuaalivaihteisto, uusi 7-vaihteinen S tronic -automaatti tai edelleen kehitetty 8-vaihteinen tiptronic. Ne huolehtivat voiman välityksestä vakiovarusteena olevalle quattro-nelivedolle. 2.0 TFSI -mallissa käytetään uutta ennakoivaa ja automaattisesti aktivoituvaa quattro ultra -nelivetojärjestelmää.

**Alustan ominaisuudet** on toteutettu vastaamaan asiakkaiden vaativimpiakin odotuksia. Ajettavuus ja eteneminen on varmaa ja hallittua sekä kestopäällysteellä että irtonaisemmalla ajoalustalla. Viidellä tukivarrella toteutettua etupyörien tuentaa on hienosäädetty, ja nyt myös taka-akselistossa on viisivarsituenta. Audin insinöörit ovat lisäksi onnistuneet vähentämään alustakomponenttien painoa yhteensä 12 kiloa. Lisävarusteena tarjolla on nyt myös mukautuva iskunvaimennus, jonka asetuksia voi valita Audi drive select -järjestelmän kautta. Järjestelmä on nyt laajentunut tuttujen comfort-, auto-, dynamic-, efficiency- ja individual-asetusten lisäksi offroad-asetuksella.

**Kaikki uudesta** A4-mallistosta tutut kuljettajaa avustavat järjestelmät ovat tarjolla myös A4 allroad quattroon. Yksi merkittävimmistä varusteista on mukautuva vakionopeussäädin Stop&Go-toiminnolla ja ruuhka-avustimella. Se huolehtii kiihdyttämisestä ja hidastamisesta järjestelmärajoitusten puitteissa rajoitettuun huippunopeuteen saakka ja lisäksi avustaa ohjaamisessa 65 km/h nopeuteen saakka. Muita uusia ominaisuuksia ovat ennakoiva taloudellisuusavustin, Park assist -pysäköintiavustin, pysäköintitilanteissa poikittaisliikenteestä varoittava avustin, poistumisvaroitin, törmäyksenestoavustin, kääntymisavustin ja Audi Pre sense -järjestelmät. Ensi kertaa tarjolla on myös perävaunun peruutusavustin, joka helpottaa huomattavasti käsittelyä ahtaissa paikoissa.

**Auton sisätiloissa** käytettävyys, mukavuus ja laatu ovat myös uudella tasolla. Vaakasuoriin linjoihin painottava arkkitehtuuri antaa lisää tilantuntua ja avaruutta. Somistelistojen, istuimien, värien ja infotainment-varustelun – kuten Audi virtual cockpit -digitaalimittaristo – laaja valikoima antaa paljon mahdollisuuksia muokata sisätilojen tunnelmaa omien mieltymysten mukaiseksi. Myös Audi connect -liitettävyyspalvelut, Audi smartphone interface ja Audi phone box induktiivisella latauksella tarjoavat uusimman sukupolven infotainment-teknologiaa. Lisävarusteena tarjolla oleva Bang & Olufsen 3D sound system tuo A4 allroad quattroon 19 kaiuttimellaan ja 755 watin tehollaan täysin uudenlaisen kolmiulotteisen kuunteluelämyksen, ensimmäisenä tässä kokoluokassa. Myöskään tavaratilojen ominaisuuksissa ja laadussa ei tingitä – tilavuutta on 505 litraa ja takaistuimen selkänojat alas kaatamalla tila laajenee kattoon asti lastattuna 1 510 litraan. Sähkötoiminen tavaratilan luukku ja sähkötoiminen tavaratilan peite ovat vakiovarusteita.

Kaikki tämä tekee Audi A4 allroad quattrosta ainutlaatuisen auton, joka erottuu edukseen. //

IN A 4028

# Q2

# #nuorekasta #määrätietoisuutta

Uusi Audi Q2 esiteltiin tänä keväänä Geneven kansainvälisessä autonäyttelyssä. Kompaktin kokoinen SUV yhdistää uudentyyppisen edistyksellisen muotoilun ja monipuolisen käytännöllisyyden uusimman sukupolven teknologiaan.

Tomi Virkki (teksti)

**Kiilamaiset ajovalot,** korkealle sijoitettu Single-frame-etusäleikkö ja suurikokoiset puskurin alaosan ilmanottoaukot antavat uudelle Audi Q2:lle itsevarman ja vahvan ilmeen, joka kertoo varmasta ja ketterästä etenemiskyvystä sekä kaupungin ruuhkissa että karummilla metsäteillä. Loivasti auton takaosaa kohti laskeutuva katon linjaus ja matalat ikkunapinnat tuovat autolle coupémaista ilmettä, jota korostaa leveä kontrastivärinen C-pilari ja katon takareunan suurikokoinen tuuliohjain. Korkea hartialinja ja ovipintojen kovera kylkimuoto kiinnittävät katseen ja korostavat kontrastiväritettyjen pyöränkaarien vahvaa muotoa. 4,19 m pitkän Audi Q2:n akseliväli on 2,60 m ja koriylitykset ovat lyhyet. Auto on 1,51 m korkea ja 1,79 m leveä.

Korkeamman maavaran ansiosta kulku Audi Q2:n ohjauspyörän taakse käy vaivattomasti. Näkyvyys ulos on hyvä ja ajoasento mukavilla etuistuimilla on kuten >>

#ulospäinsuuntautunut

#monipuolinen

Audin henkilöautomalleissa. Myös takaistuimella on tilaa ja avaruutta juuri sopivasti pidemmällekin matkalle. Käytännöllisen muotoinen tavaratila on kooltaan 405 litraa, ja takaistuimen selkänojat alas kaadettuna tila kasvaa 1 050 litraan. Lisävarusteena on tarjolla sähkötoiminen tavaratilan luukku.

Lanseerausvaiheessa uuteen Audi Q2:een on tarjolla kuusi moottorivaihtoehtoa. Kolme TFSI-bensiinimoottoria, 1.0 (85 kW), 1.4 (110 kW) ja 2.0 (140 kW) sekä kolme dieseliä – 1.6 TDI (85 kW) ja kaksi 2.0 TDI-moottoria (110 kW ja 140 kW). Pienemmillä moottoreilla varustetut Q2:t ovat etuvetoisia. Niiden yhteyteen saa joko kuusivaihteisen manuaalivaihteiston tai seitsemänvaihteisen S tronic -automaattivaihteiston. 2.0 TFSI- ja 2.0 TDI -moottorien yhteydessä on vakiona S tronic -automaattivaihteisto ja elektronisesti ohjatulla hydraulisella monilevykytkimellä toteutettu quattro-neliveto. Progressiivinen ohjaus, jonka välitys muuttuu ohjauksen kääntökulman mukaan, on vakiovaruste. Ajettavuudeltaan Q2 on kuten kaikki Audit – täsmällinen, mukava ja urheilullinen. >>

Q2

#yksilöllinen
#erilainen

# #urbaan

Audi Q2:ssa käytetään edistyksellisiä teknologisia ratkaisuja, jotka ovat peräisin isommista Audi-malleista. Näitä ovat mm. Audi virtual cockpit -digitaalimittaristo ja mukautuva vakionopeussäädin Stop & Go -toiminnolla ja ruuhka-avustimella. Tarjolla ovat myös Audi side assist -kaistanvaihtoavustin, Audi active lane assist -kaistanpitoavustin, liikennemerkkien tunnistus sekä pysäköintiavustin ja poikittaisesta liikenteestä takana varoittava avustin.

Vakiovarusteena olevan Audi MMI -informaatio- ja käyttöjärjestelmän näyttöruutu on sijoitettu kojelaudan yläpintaan. Lisävarusteena saatava Audi connect mahdollistaa erilaisten mobiililaitteiden liitettävyyden. Uuteen Audi Q2:een on saatavilla myös Audi smartphone interface, joka tuo Apple Car Play- sekä Android Auto -älypuhelintoiminnot auton näytölle.

Audi Q2 tarjoaa paljon mahdollisuuksia yksilölliseen varusteluun. Varustepaketit, vannevalikoima, ulkovärit ja sisätilan värilliset somiste-elementit sekä erilaiset istuinverhoilut jättävät reilusti tilaa luovuudelle. Yksi näistä varusteista on näyttävä LED-sisävalopaketti valaistuine somiste-elementteineen. Tarjolla on myös upeaa äänentoistoa Bang & Olufsen Sound Systemin 705 watin ja 14 kaiuttimen tuottamana.

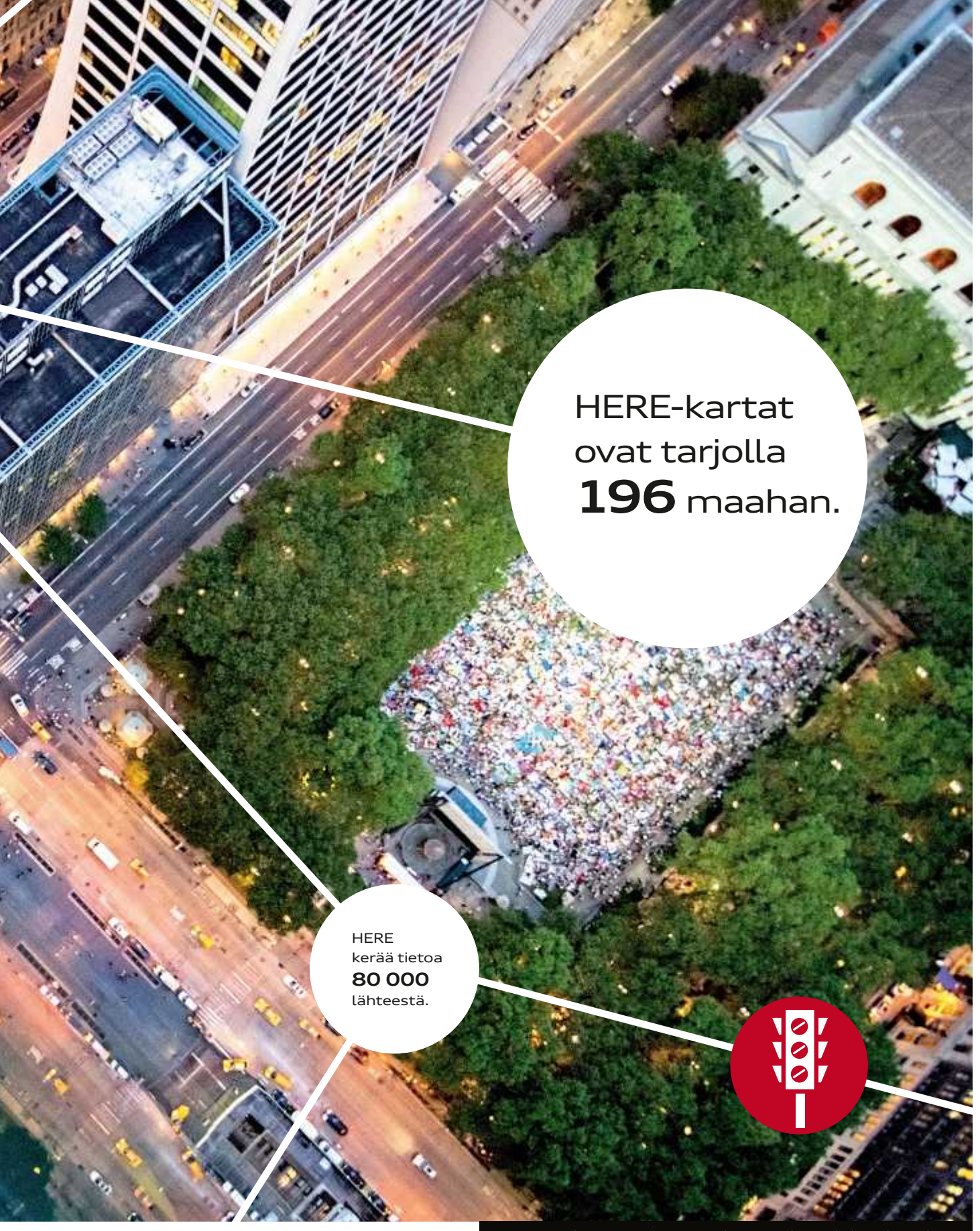
Uusi Audi Q2 saapuu Suomen markkinoille syksyllä 2016. Hintoja ei ole vielä vahvistettu. //

Lisätietoa osoitteessa audi.fi.

# Navigointia tulevaisuuteen

HERE:n kehittämät digitaaliset kartat ovat todella tarkkoja. Tämä alansa johtava yritys on nykyisin Audi AG:n, BMW Groupin ja ja Daimler AG:n yhteisomistuksessa. HERE tarjoaa myös avaimet itseajavaan autoon.

Laura Hamdorf (teksti), Navid Baraty (kuvat), Tomi Virkki (käännös)




HERE, alunperin Nokian tytäryhtiö, on yksi mobiilien digitaalisten järjestelmien johtavista teknologiatoimittajista. Yhtiö on kehittänyt paikantamisalustan, joka yhdistää korkearesoluutioiset kartat sijaintiin perustuvaan reaaliaikaiseen informaatioon. Näin käyttäjä saa erittäin yksityiskohtaisen ja ajantasaisen kuvan todellisesta maailmasta.

Iso data mullistaa elämämme – ja myös liikkuvuuden. Tässä vaiheessa mukaan tulee HERE. Useista eri lähteistä kootusta datasta voidaan jatkuvasti tuottaa autoille informaatiota. Tuloksena on eräänlainen sosiaalinen liikkuvuuden verkko.

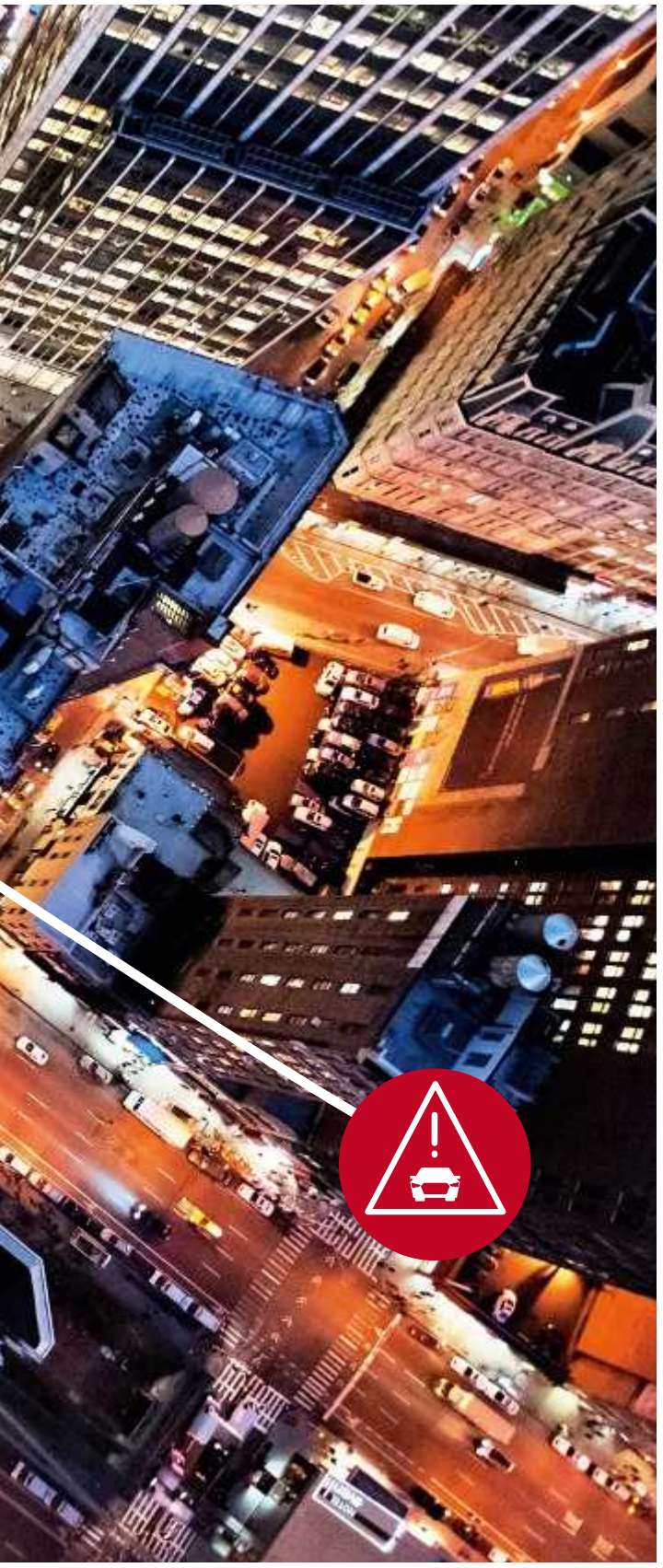
**Parviälykkyys tarkoittaa** yksilöiden voimavarojen ja kykyjen selektiivistä hyödyntämistä ongelmien ratkaisuun. Tämän konseptin perusajatus on, että yhdelläkään yksilöllä ei koskaan ole niin paljon tietoa kuin joukolla. Tai kiteytettynä, yksilöiden oivalluksista kertyy massaälykkyys. Joten mitä jos parviälykkyyttä – joka luonnossa toteutuu esimerkiksi muurahaisyhdyskunnissa ja kalaparvissa – voisi hyödyntää liikenteessä tai jopa päivittäisissä toimissa? Ajatellaanpa ajoneuvojen lisäksi kaikkia tielläliikkujia ja itse infrastruktuuria vaihtamassa keskenään informaatiota, lähettämässä ja vastaanottamassa varoituksia ongelmatilanteista, jakamassa tietoa nopeammista reiteistä ja pysäköintipaikoista tai vaikka suosittamassa ostospaikkoja. Kaikki tämä reaaliajassa, räätälöitynä yksilöiden tarpeisiin. Onnettomuuksien dramaattisen vähenemisen lisäksi myös energian kulutus ja liikenteen sujuvuus paranisivat.

## HERE simuloi digitaalisen kuvan maailmastamme reaaliajassa.

**Unelma liikenteen** sosiaalisesta verkostosta on lähellä toteutumistaan – suurelta osin digitaalisen karttapalvelun, HEREn, ansiosta. Yritys toimittaa pilvipalveluun perustuvia, reaaliaikaisia karttoja, joita päivitetään jatkuvasti käyttäen muun muassa informaatiota, jota kerätään car-to-X-liikenneviestinnästä. ”Reaaliaikaiset kartat ja sijaintiin perustuvat palvelut rakentuvat tietä kohti huomisen liikkuvuutta”, sanoo Rupert Stadler, Audi AG:n johtokunnan puheenjohtaja. Siksi Audi yhdisti voimansa BMW Groupin ja Daimler AG:n kanssa noustakseen tämän teknologian kärkeen. Audin tunnistin- ja avustavien järjestelmien erikoisosaamiseen yhdistettynä HEREn huipputarkat kartat antavat lupauksen mobiilin parviälykkyyden ratkaisevasta etenemisestä. Jonkin ajan kuluttua HERE-alusta helpottaa merkittävästi jokapäiväistä elämäämme tarjoamalla meille juuri oikeaa tietoa juuri oikealla hetkellä – käytännöllisesti katsoen ennustaen toiveemme ja halumme, kooten niistä räätälöidyn ratkaisun yksilöllisiin tarpeisiimme. ”HERE muuraa peruskiven täysin uusille infotainment-, liitettävyys- ja avustaville järjestelmille”, selittää Ricky Hudi, Audi AG:n Sähkö/Elektroniikka-kehitysosaston johtaja >>

Kuvat: AUDI AG

Kuljettajille annetaan oikea-aikaisia hälytyksiä HERE-pilvipalvelun kautta, mikä mahdollistaa nopeamman reagoinnin liikennevirran häiriöihin. Se voisi vähentää onnettomuuksia merkittävästi.



**Edellä mainituista syistä** HERE-kartat ovat hyvin arvostettuja ympäri maailman. Nykypäivänä suuri osa Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa myydyistä uusista autoista on jo varustettu karttapalvelulla. Lähitulevaisuudessa kaksi miljoonaa noista ajoneuvoista tulee linkittymään HEREen internetin kautta. Se tarkoittaa miljardien yksittäisten informaatio-bittien päivittäistä syöttämistä karttaan. Mitä enemmän ajoneuvoja on mukana, sitä tarkemmaksi ja täydellisemmäksi tarjolla oleva data tulee. Se johtuu siitä, että kaikki verkossa mukana olevat kommunikoivat toistensa kanssa pilvipalvelun kautta, jossa ne jakava tietojaan. HERE kerää dataa yhteensä 80 000:sta eri lähteestä. Verkottuneiden autojen lisäksi mukana ovat esimerkiksi liikenneohjauskeskukset ja liikennevalot. Näin kuljettajat saavat ajoissa varoituksen edellä olevista kolareista, tietöistä, liikenteen pullonkauloista tai esteistä, jotka vaativat erityistä valppautta. Oikea-aikainen hälytys antaa kuljettajalle mahdollisuuden reagoida ajoissa, myöhästymisen sijasta. Sillä on merkittävä vaikutus – esimerkiksi liikenneonnettomuuksin: ”Yli yhdeksän kolaria kymmenestä johtuu inhimillisestä virheestä. Järjestelmä tarjoaa mahdollisuuden vähentää onnettomuuksien määrä kymmeneen prosenttiin”, kommentoi Rupert Stadler teknologian näkymiä ja potentiaalia. Tietojen vaihto pilvipalvelun kautta on tietenkin kryptattua ja anonyymiä.

**Nyt kun nämä kolme** saksalaista premium-automerkkiä ovat yhdessä hankkineet HEREn, kerätyn datan määrä tulee edelleen kasvamaan. Kun autojen määrä HEREssä lisääntyy, ne syöttävät lisää tietoa alustalle ja kartat tulevat yhä paremmiksi. Juuri siksi HERE on avoin kaikille autonvamistajille ja teollisuudelle. Turvallisen autoilun lisäksi Audi uskoo, että senttimetrin tarkkuus tulee olemaan tärkeässä roolissa avustavissa järjestelmissä, navigoinnissa ja varsinkin itseajavissa autoissa. Näillä edistysaskeleilla Audi on jälleen kerran vakuuttavasti todistanut Teknisen etumatkansa. Itseajavat autot perustuvat hienostuneen sensoriteknologian lisäksi tekoälyyn. Älykkäiden autojen avaintekijä on keskitetty kuljettajanavustin, lyhenteenä zFAS, joka linkitettynä HEREn pilvipalveluun vaihtaa ja prosessoi informaatiota.

**Seuraavissa Audin** mallisukupolvissa on siis odotettavissa uudenlaista auton älykkyyttä. //

# Sähk

# ö + diesel

Uusi Audi Q7 e-tron quattro on urheilullinen, mukava ja samanaikaisesti erittäin energiatehokas. Se on maailman ensimmäinen TDI-dieselmoottorilla, sähkömoottorilla ja quattro-nelivedolla toteutettu pistokehybridi.

Tomi Virkki (teksti)

Kuvat: Audi AG

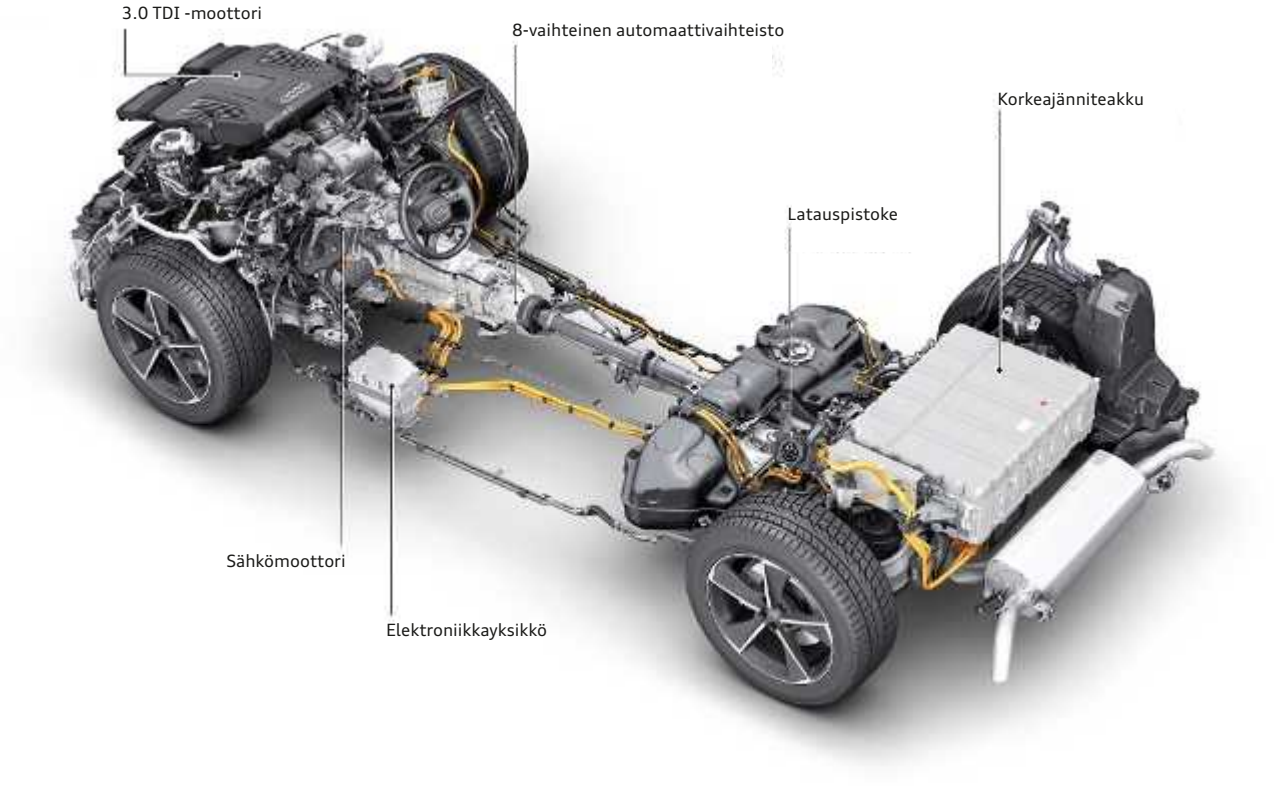
**Audi Q7 -mallisto laajentui** keväällä uudella edistyksellisellä mallilla: Audi Q7 e-tron quattro yhdistää kaksi maailmaa: Litium-ioniakuston avulla iso SUV voi kulkea jopa 56 kilometrin matkan pelkällä sähkövoimalla – lähes äänettömästi, energiatehokkaasti ja ilman paikallisia päästöjä. Yhdessä dieselmoottorin kanssa sen toimintasäde yltää 1 410 kilometriin.

Kaikkien Audin hybridimallien tavoin myös Q7 e-tron quattro on toteutettu rinnakkaishybridinä. Dieselmoottori, erittäin energiatehokas uusimman sukupolven 3.0 V6 TDI, tuottaa 190 kW (258 hv) huipputehon ja 600 Nm vääntömomentin.

Merkittävä energiatehokkuutta lisäävä komponentti on vakiovarusteinen erityisesti Q7 e-tron quattroa varten kehitetty lämmityksenhallintajärjestelmä, johon on integroitu lämpöpumppu. Se mahdollistaa sähkökomponenteista syntyvän hukkalämmön hyödyntämisen Q7 e-tron quattron sisätilojen lämmittämiseen. Audi on ensimmäinen autonvalmistaja, joka esittelee tämän teknologian sarjavalmisteisessa pistokehybridiautossa. Sisätilojen nopeamman lämpiämisen lisäksi asiakas hyötyy myös pidemmästä ajomatkasta.

Audi Q7 e-tron quattro on 5-paikkainen ja matkustamoltaan luokkansa tilavin. Myös takaistuimella on >>

**Audi Q7 e-tron 3.0 TDI -hybridijärjestelmä**




säädettävät selkänojat ja pitkittäinen säätömahdollisuus. Litiumioni-akusto on sijoitettu tilaa säästävällä tavalla: Tavaratilan tilavuus on perustilassaan 890 litraa  ja se kasvaa maksimissaan 2 075 litraan. Sähkötoiminen tavaratilan luukku on vakiovaruste.

**Hybridijärjestelmän ohjausyksikkö** huolehtii Audi Q7 e-tron quattron eri toimintatiloista älykkäästi, joustavasti ja erittäin energiatehokkaasti. Kuljettaja voi valita neljästä eri toimintatilasta. EV-tila priorisoi sähkövoimalla ajamisen, kun taas hybriditilassa järjestelmä valitsee toimintatilan pääasiallisesti vapaasti ajotilanteen mukaan. Akunsäästötilassa järjestelmä varastoi tarjolla olevan sähköenergian ja lataa akkua lataustilassa.

Liikkeellelähtö tapahtuu pääasiallisesti sähkövoimalla. TDI-moottorin aktivoimiseksi kuljettajan on painettava aktiivista kaasupoljinta (jälleen Audi-innovaatio) yli tietyn vasteen, joka riippuu hybridijärjestelmän tilannekohtaisista vaatimuksista. Samanlainen vaste kaasupolkimessa on ylitettävä, jotta kummankin moottorin tehon yhdistävä tehostettu boosting-toiminto aktivoituu.

**Q7 e-tronin kohokohta** on vakiovarusteinen Audi virtual cockpit – täysin digitaalinen mittaristo 12,3-tuumaisella näytöllä. Se esittää kaiken tärkeän informaation upealla grafiikalla ja erinomaisella kuvanlaadulla. Kuljettaja voi valita erilaisia näyttöasetuksia, mm. vain e-tronissa käytettäviä näyttöjä, kuten sähkövoimamittari. Suuri näyttö mahdollistaa vaihtamisen perinteiseen kierroslukumittariin tai sen yhtäaikaiseen näyttämiseen rinnakkain sähkövoimamittarin kanssa. Lisäksi näyttö kertoo energiavirran suunnasta, toimintasäteestä (numeroin ja graafisesti) ja akuston varaustilasta.

Audi Q7 e-tron on jo tilattavissa e-tron -erikoistuneilta Audi-jälleenmyyjiltä. Ensimmäiset esittelyautot saapuvat jälleenmyyjille kesän aikana. //

*Lisätietoa: audi.fi*

Vakiovarusteinen Audi virtual cockpit on täysin digitaalinen mittaristo 12,3 tuumaisella näytöllä.

Kuvat: Audi AG

e-tron
PLUGGED AND
CHARGING

# Sisäistä kauneutta

Suomalaistaustainen Patrik Müller piirtää tulevaisuuden autoja. Audi Magazine tapasi hänet Audin päämajassa Ingolstadtissa.

Vesa Eskola (teksti ja kuvat)

**Audilla muotoilijana** työskentelevä Patrik Müller ottaa meidät vastaan Audi Mobile -museon alakerrassa. Hän tervehtii meitä reippaasti suomeksi ”No moi” ja virnistää. ”Minulla on suomalainen äiti, ja olen kasvanut Suomessa. Asuin 10 ensimmäistä vuottani Lahdessa. Saksa on minulle itse asiassa vieras kieli.”

Patrikin syntymäkaupunkia Lahtea ja hänen nykyistä työtään yhdistää Lahden muotoilu- ja taideinstituutti, josta on lähtenyt maailmalle moni suomalainen automuotoilija. Patrik tietää koulun.

”Se on itse asiassa hauska yhteensattuma. Asuimme aika lähellä Lahden muotoiluinstituuttia. En tietenkään vielä tuolloin ymmärtänyt täysin sitä, mitä siellä tehdään. Asuin myös jo muualla, kun päätin opiskella automuotoilua. Olisi ollut hauska opiskella Lahdessa, koska juureni ovat siellä. Skandinaavinen muotoilu kiinnostaa minua. Olen kasvanut Suomessa, ja ensimmäiset vaikutteeni ovat sieltä.”

**Patrikin erikoisalaa** on autojen arkkitehtuuri eli sisätilojen konseptointi. Työnkuvaan sisältyy sen muotoileminen, miten erilaiset palikat auton sisällä sijaitsevat. Ja kuten kaikessa tulevaisuuteen liittyvässä, sitä ymmärtääksen on meidän aloitettava menneestä.

Patrik johdattaa meidät V16-moottorisen vuosimallin 1938 Auto Union -kilpurin luokse.

”Tällä autolla on suuri merkitys Audin historiassa, ja sen vaikutukset heijastuvat myös Audien muotoiluun. Kaikki auton ohjaamossa on rakennettu puhtaasti käytännöllisyyden ja toimivuuden pohjalta.” >>

# ”Minulle ohjaamo on kuin hyvä puku. Sen pitää istua hyvin.”

**Toinen vahva vaikuttaja** Audi-autojen muotoilussa on Ur-quattro, jonne Patrik johdattaa meidät seuraavaksi. ”Ohjaamossa näkyy yhä käytännöllisyys. Kojelauta ja keskikonsoli ovat täynnä neliskanttisia muotoja. Kaikki tarvittava haluttiin pakata autoihin niin, että auton valmistuskustannukset pysyivät kurissa. Tämä näkyy myös materiaaleissa.”

Neliskanttisuus hallitsi Audien ohjaamoita, kunnes ensimmäinen TT esiteltiin. Patrikin silmät syttyvät, kun hän puhuu autosta. ”TT poikkesi selvästi muista Audi-malleista. Siinä on useita pyöreitä elementtejä; muodoissa on paljon ympyröitä ja puoliympyröitä; siis samoja muotoja kuin Auto Unionin Hopeanuolissa. TT on auto, joka aloitti kokonaan uuden aikakauden Audilla – aikakauden, jolla muotoilun arvostus nousi selvästi.”

Tämä näkyy etenkin TT:n ohjaamossa. Ulkopintojen pyöreys jatkuu sisätiloissa ja yksityiskohdissa. Mittaristo on puoliympyrän muotoinen. Ilmansuuttimet ovat pyöreät. Ovissa on pyöreitä muotoja. Keskikonsoli on puoliympyrän muotoinen.

Mutta kuinka Lahdessa kasvanut pikkupoika on ylipäätään päätynyt piirtämään autoja, joiden merkki on Audi?

**Teollisen muotoilun lisäksi** Patrik on opiskellut myös arkkitehtuuria Berliinissä. Osittain varmasti siksi, koska hänen molemmat vanhempansa olivat arkkitehtejä. ”Kasvoin kodissa, jossa arkkitehtuuri oli voimakkaasti läsnä. Se on antanut minulle varmasti perspektiiviä muotoiluun, mutta korkeakoulun valinnalla oli lopulta suurempi merkitys uravalintaani ja siihen, että olen nykyisin Audilla.”

Patrik opiskeli teollista muotoilua Grazissa koulussa, johon Audilla on perinteisesti vahvat siteet. ”Koulussa opittu tekninen ymmärtämys vaikutti paljon uravalintaani, toinen on pienoismallien rakentaminen eli opitun ymmärtämisen siirtäminen käytäntöön.”

Kiinnostuksen moottoriajoneuvoihin Patrik on perinyt isoisältään. ”Hän toimi toisessa maailmansodassa lentokonemekaanikkona, ja myöhemmin hänellä oli oma moottoripyöräverstas Lahdessa. Mekaanisten osien kanssa pelaaminen oli myös hänen harrastuksensa, ja tuo intohimo tarttui minuun. Hän opetti minulle monia asioita kesämökillämme, ja sillä oli suuri vaikutus ammattini valintaan.”

Patrik myös arvioi, että hänen isoäitinsä, äitinsä ja siskonsa ovat osaltaan vaikuttaneet siihen, että hän päätyi sisätilojen muotoilijaksi.

”Heille kaikille kodin ja kodikkuuden tekeminen oli hyvin tärkeää. Sieltä kumpuaa varmasti myös kiinnostukseni estetiikkaan. Olen siis imenyt teknisiä vaikutteita isoisältäni ja estetiikan perheeni naispuolisilta jäseniltä.”

Audilla Patrik aloitti vuonna 2011. ”A2-konsepti oli ensimmäinen projekti, jossa olin mukana. Meitä oli kuusi muotoilijaa eri osastoilta (arkkitehtuuri, istuimet, toiminnot sekä värit&somisteet) tekemässä sen sisätiloja.” Kokonaisuudessaan projektiin osallistuneiden henkilöiden – mallinrakentajien, projektipäälliköiden ja tekniikoiden – kokonaismäärä oli paljon suurempi, koska Audin konseptiautot ovat hyvin lähellä tuotantomalleja ja niiden vaatimuksia. A2:ta seurasi uusi A4.

”Olin mukana A4-mallin suunnittelukilpailussa, josta sain paljon kokemusta suunnitteluprosessista. Vuonna 2013 olin mukana sport quattro -konseptin design-tiimissä. Se auto on edelleen suosikkini. Viimeisimmät projektini ovat sitten e-tron ja h-tron quattrot -konseptit. Olen ollut mukana noin 10 projektissa, ja odotan innolla mitä tulee seuraavaksi.”

**Audilla sisätilojen tärkeys** on korostunut jatkuvasti. Kokonaan uuden suunnan Audin muotoilu sai, kun Walter de Silva aloitti päämuotoilijana.

”Audi esitteli vuonna 2003 kolme konseptiautoa: Pikes Peak quattron, Nuvolari quattron ja Le Mans quattron. Nuo kolme autoa loivat pohjan nykyiselle A-, Q- ja R-mallistolle.” Noiden kolmen konseptiauton merkitys näkyy Patrikin mukaan myös sisätiloissa. >>

Automuotoilijoilla on tänä päivänä käytössä uskomaton määrä digitaalisia työkaluja. Tästä huolimatta ensimmäiset luonnokset syntyvät yhä usein käsin.

Patrik Müller ja h-tron quattro -konseptiauto.

# ”Tulevaisuudessa auton sisätilojen muotoilu heijastuu auton ulkopinnoissa.”

”Nuvolarissa esitelty keskikonsoli on pysynyt tuotannossa pienin muutoksin tähän päivään asti. Ohjaamoa muutettiin vasta uuteen A4:ään. Le Mans quattrossa näkyy puolestaan yhtäläisyys Auto Unionin Hopeanuolen yksipaikkaiseen ohjaamoon.”

Los Angelesissa vuoden 2014 lopulla esitelty Prologue-konsepti lähti johdattelemaan Audin muotoilua taas uuteen suuntaan. Muotoilujohtajaksi tulleen Marc Lichten kädenjälki näkyy selkeästi. Prologuen muotokieli konkretisoituu ensi vuonna esiteltävässä Audi A8:ssa ja sitä seuraavissa A6:ssa sekä A7:ssä.

Tutkitaanpa nykyisiä malleja: ”Uuden Q7:n ja uuden A4:n ohjaamossa korostuvat vaakalinjat. Kojelauta näyttää leveältä ja linjakkaalta. Ohjaamossa on avara tunnelma. Se korostaa ylellisyyttä ja viihtyvyyttä. Samalla kojelauta kuitenkin kaartuu matkustajien ympärille muodostaen yhtenäisen ja harmonisen tilan. Sekä Q7 että A4 ovat molemmat premium-tuotteita, ja sen voi tuntea auton sisällä. Se näkyy laadukkaissa materiaaleissa.”

Patrikin mukaan vaatimukset laadun suhteen ja ylellisyyden tunteen korostaminen ovat yhä tärkeämmässä roolissa Audi-mallien sisätilojen designissa. Kaiken pitää toimia kokonaisuutena, ja kaiken pitää olla harkitusti kohdallaan viimeisintä yksityiskohtaa myöten.

”Muotoilussa on ollut tapana, että autojen ulkokuori suunnitellaan ensin, ja sisätilat heijastelevat sitten auton ulkomuotoja. Tulevaisuudessa tämä voi olla toisin päin. Ohjaamon viihtyisyys korostuu, ja siksi autot suunnitellaan ohjaamolähtöisesti. Tämä muotokieli heijastuu sitten auton ulkopintoihin. Sekä sisätilat, että ulkoasu vaikuttavat kumpikin toisiinsa.”

Kaikki miettivät tällä hetkellä tulevaisuuden suuntauksia. Patrik kokee itsensä onnekkaaksi, että hän on saanut olla mukana juuri sisätilojen suunnittelussa.

”Suurimmat muutokset autoissa tapahtuvat tällä hetkellä autojen sisällä. En ole myöskään pelkkä stylisti, vaan minun on ymmärrettävä uuden tekniikan mukanaan tuomat muutokset ja mahdollisuudet sekä ihmisten toiveet. Minulle ohjaamo on kuin hyvä puku. Sen pitää olla esteettinen mutta myös mukava – ja sen pitää istua hyvin.”

**Patrikin suomalaisuuden** näkee siinä, että hän tykkää tehdä asioita kokonaisvaltaisesti. Yksityiskohdat ovat tärkeitä, mutta tärkeintä on kokonaisuus. >>

”Suurimmat muutokset tapahtuvat tällä hetkellä autojen sisällä.”

**Vallankumous ohjaamossa**

Auton ulkokuori voi vain jalostua nykyisestä, mutta sisätiloissa on mahdollista tehdä tulevaisuudessa monia asioita täysin uudella tavalla. Puhutaan ohjaamojen vallankumouksesta. Tämä näkyy etenkin e-tron quattro ja h-tron quattro -konsepteissa, joiden sisätiloissa Patrikin kädenjälki näkyy. Olemme siirtyneet Patrikin kanssa pieneen teollisuushalliin Ingolstadtin laitamilla, ja hän paljastaa hupun alta upean keltaisen konseptiauton.

”Näytimme ensimmäisen kerran tulevaisuuden Audin muotoja Prologue-konseptissa Los Angelesissa vuonna 2014, ja viime syksynä Frankfurtin autonäyttelyssä veimme teemaa pidemmälle e-tron quattro -konseptissa. Auto on toki vasta konsepti, mutta vuonna 2018 tuotantoon tuleva versio tulee muistuttamaan sitä läheisesti.”

Tuon auton pohjalta valmistui myös polttokennoauto h-tron quattro, joka esiteltiin Detroitissa tämän vuoden alussa. Auton sisätilat huokuvat modernia ja korkealaatuista tunnelmaa.

”Auto säilyy tärkeänä esineenä, jolla ihmiset haluavat heijastaa persoonaansa. Tulevaisuudessa ulkokuori ei välttämättä ole enää ihmisille se tärkein juttu, joten ohjaamoista halutaan yksilöllisempiä.”

Tähän liittyvät läheisesti myös digitaaliset ohjaamot, ihmisten verkottumisen tarve, halu olla jatkuvasti yhteydessä internetiin ja ulkomaailmaan.

”Konseptiauton ohjaamossa on paljon uusia elementtejä. Näistä näkyvin on kolme OLED-näyttöä, joista kaksi on keskikonsolissa. Tekniikasta huolimatta ohjaamo on hyvin veistoksellinen ja avaran oloinen. Olemme keskittyneet myös ohjaamon sisävalaistukseen. Valo on tärkeä tunnelman luoja.”

Yksi iso teema tulevaisuuden autoilussa on se, että autot pystyvät tulevaisuudessa ohjaamaan itseään. ”Autonominen ajaminen herättää myös kysymyksiä, mihin suuntaan autojen ohjaamoja pitäisi kehittää, jos ja kun kuljettajan ei tarvitse ajaa koko ajan. Voin hyvin kuvitella, että matkustamoon tulee tulevaisuudessa tiettyjä olohuonemaisia elementtejä. Autosta tulee yhä vahvemmin eräänlainen kodin jatkumo.”

”Minulle tärkein on se tunne, kun istut autoon, ja kaikki on juuri oikealla paikalla. Kun joku yksityiskohta on väärässä paikassa, siitä tulee helposti häiriötekijä.” Myös harmonia ja materiaalien tuntu ovat Patrikille tärkeitä.

”Skandinaavinen muotoilu on käytännöllistä ja mukavaa. Huomaan tämän aina kun käyn tapaamassa sukulaisiani Suomessa. Ei tarvitse katsoa kuin Pohjoismaissa tehtyjä huonekaluja tai kotitaloustarvikkeita. Suomessa kaikki kasvavat skandinaavisen muotoilun vaikutuksen alaisena, joskin minä tiedostin sen vasta muutettuamme pois Suomesta.”

Skandinaavista muotoilua pidetään myös ajattomana. ”Uskon, että iso osa skandinaavisen muotoilun vetovoimaa on se, että se on saanut kehittyä rauhassa. Muotoilun ei ole väkipakolla pitänyt olla huippumodernin näköistä.”

Ja työskentely Audilla? Mikä Audeissa kiehtoo Patrikia? ”Audi valmistaa laatuautoja. Merkin urheilullisuus ja materiaalien laadukkuus sisätiloissa puhuttelevat ihmisiä monella eri tasolla. Se kiehtoo minua. Audi on myös automerkki, joka on määrittänyt asemansa uudestaan useammin kuin kerran. Se on äärettömän moderni. Ja tämä modernius on luotu unohtamatta merkin historiaa. Jokainen Audi sisältää perinteisiä elementtejä, modernilla tavalla toteutettuna.”

Patrik pitää myös siitä, että Audin muotokieli on äärettömän selkeä, eli sitä on helppo ymmärtää. Audilla on myös uskomattoman paljon autojen valmistustaitoa. ”Ilo uudesta autosta ei ole vain sitä, että se näyttää hyvältä. Sen pitää myös tuntua hyvältä.” Ja tämä näkyy kaikessa; osat ovat oikeilla paikoillaan, materiaalit istuvat hyvin. Audit huokuvat laatua, joka kumpuaa täsmällisyydestä. Ja tämä täsmällisyys ei ole syntynyt sattumalta, se vaatii aikaa.

”Uuden automallin suunnittelu kestää kuutisen vuotta, ja laatu on mukana jo ensimmäisissä luonnoksissa. Audilla muotoilijat myös työskentelevät auton kanssa huomattavan pitkään, oikeastaan tuotantomallin valmistukseen asti.”

Ja se on kokonaisvaltaisesti ajattelevalle miehelle tärkeää. //

Kuvat: Audi AG

Audi on urheilullinen merkki, joten sen ohjaamossa pitää korostua kuljettajakeskeisyys. Tätä voidaan korostaa suuntaamalla esimerkiksi keskikonsoli hieman kohti kuljettajaa.

# Taru sormusten historiasta

Neljä rengasta, neljä erilaista historiaa, joista kietoutuu lopulta Audin tuttu keulamerkki. Audi museum mobile kertoo merkin historiasta, mutta myös paljon muusta. Patrik Müller vei toimittajan museokierrokselle.

Vesa Eskola (teksti ja kuvat)

V-12919

**Audin pääkonttorin vieressä** seisoo komea rakennus, johon on arkistoitu ilmavasti useaan kerrokseen Audin pitkän historian tärkeimmät autot – sekä polku- ja moottoripyörät. Erilaisia kulkuvälineitä on yhteensä yli sata. Jo rakennuksen ulkokuori viestii, että sen uumenissa on historiaa. Julkisivu on kuin puun vuosirenkaat.

Kierrämme Patrikin kanssa yläkertaan, josta tarina alkaa. Tiedon ystäviä viihdytetään useilla infonäytöillä, joista selviää Audin syntyyn johtanut historia. Olemme hetkessä vuodessa 1899, jolloin August Horch perusti oman yrityksensä. Ensimmäinen auto, Horch Modell 1, teki ensimmäisen matkansa Kölnissä tammikuussa 1901. Vanhin jäljellä oleva Horch-auto, Horch 10–12 hp, seisoo lasivitriinissä ja sitä katsoessa ei voi olla näkemättä yhtäläisyyksiä hevosten vetämiin kärryihin. Aisojen väliin on asennettu vain katettu moottori, jossa ravasi useampi konehevonen. Ratti on oikealla, kuten se oli kaikissa Saksassa valmistetuissa autoissa aina vuoteen 1921.

Yläkerrassa on myös polkupyöriä, koska niistä Wandererin historia alkoi vuonna 1885. Täällä selviää muun muassa se, miksi ensimmäisissä polkupyörissä oli iso pyörä, jonka päällä pyöräilijä istui.

Viime vuosisadan ensimmäisinä vuosikymmeninä valmistettuja autoja katsellessa tajuaa, miten nopeaa ja turbulenttia auton kehitys alkuvaiheessa oli. Uusia ideoita ammentavien automuotoilijoiden lisäksi myös erilaisilla käsityön mestareilla oli paljon työtä.

Muutoksia autoteollisuus on sisältänyt aina. Hyvästä esimerkistä käy ensimmäinen vuosina 1916–1917 kehitetty DKW (Dampfkraftwagen eli höyryvoimavaunu). Höyrykone ei ottanut tulta alleen, ja se kelpasi lopulta vain kutistettuna leikkikaluksi. DKW:n varsinainen kaupallinen menestys alkoi kuitenkin polkupyörien apumoottoreista (Das Kleine Wunder), joka johti nopeasti moottoripyörien ja autojen valmistukseen. DKW oli vuonna 1928 muutaman kuukauden ajan maailman suurin moottoripyörävalmistaja.

**Saksalaiset ovat aina** ymmärtäneet yhteistyön merkityksen teollisuudessa. Auto Union syntyi vuonna 1932, kun Audi, DKW, Horch ja Wander yhdistyivät yhden merkin alle. Syntyi neljä rengasta. >>

01

03

**01** Myös kaksipyöräiset ovat osa Audin historiaa. Wandererin tarina alkoi polkupyörien valmistuksesta vuonna 1885. Ensimmäinen moottoripyörä valmistui vuonna 1902. **02** Autojen korit olivat aluksi puuta, puisen rungon päälle liitettiin vain metalliset paneelit. Koreja valmistivat usein samat pajat, jotka tekivät myös hevoskärryjä.

**03** 1902 August Horch siirsi yrityksensä Kölnistä Reichenbachiin ja aloitti heti uusien Horch-mallien suunnittelun. 1902–1903 valmistetussa autossa oli 10–12 hevosvoimaa ja voima välittyi taka-akselille poikkeuksellisesti ketjun sijaan kardaanin välityksellä. Poikkeuksellista oli myös käynti takaistuimille auton takaosan kautta.

**02**

Auto Unionin hopeanuolet voittivat GP-kisoja ja rikkoivat nopeusennätyksiä. Taustalla vuoden 1938 Type C/D. Etualan Streamliner ylsi 380 km/h suoranopeuksiin.

## Auto Unionin alkuaika oli nopeiden Hopeanuolien juhlavaa aikaa.

**01** Wanderer W25K synnytettiin vuonna 1936 Auto Unionin alaisuudessa kilpailijaksi BMW 328:lle. Autossa oli Ferdinand Porschen suunnittelema suora kuusisylinterinen moottori. **02** Aikakausi ennen toista maailmansotaa oli hienojen avoautojen kulta-aikaa. Museossa on tuolta ajalta useampi hieno avonainen Auto Union, Horch ja Wanderer. **03** Konseptiautoko uusi keksintö? Metsästysretkiä varten Ruotsin kuninkaalle vuonna 1923 tehty Horch valmistui pitkälti samasta syystä kuin miksi konseptiautoja tehdään tänään – herättämään asiakkaiden mielenkiintoa.

**Auto Unionin alkuaika** oli nopeiden Hopeanuolien juhlavaa aikaa, eikä vähiten siksi, että Auto Unionin moottoriurheilutoimintoja johti vuosina 1934–1937 Ferdinand Porsche. Kuuluisaan kuskikatraaseen kuuluivat Bernd Rosemeyer, Hans Stuck, Ernst von Delius, Hermann Paul Müller ja Tazio Nuvolari. Heistä Rosemeyer kruunattiin F1-maailmaa edeltäneiden Grand-Prix-kisojen Euroopan mestariksi vuonna 1936. Stuck sijoittui samana vuonna toiseksi. Tämä oli kova pala GP-kisoja siihen asti dominoineelle Mercedekselle. Kisa-autoissa oli avonainen ja yksipaikkainen ohjaamo, josta juontaa yhä tänä päivänä mielikuvamme urheilullisiin ohjaamoihin.

1930-luvulla autot saivat myös uusia muotoja. Korien muodot alkoivat elää, kun metallista taottiin autoihin veistoksellisempia kaaria. Myös autojen ohjaamossa tapahtui paljon. Autot olivat ylellisiä tuotteita, ja se näkyi käsityön määränä.

**Kierrämme Patrikin kanssa** kerroksen alaspäin. Toisen maailmansodan jälkeen kesti muutaman vuoden ennen kuin Auto Unionin toiminta saatiin uudelleen käyntiin. Ensimmäinen tuotantoauto oli vuonna 1949 valmistunut DKW Schnellaster; >>

**01** Pikes Peak on 4 302 metriä korkea vuori Koloradossa, jonka huipulle on ajettu kilpaa vuodesta 1916. Walter Röhrl teki reittiennätyksen vuonna 1987 Audi Sport Quattro S1:llä. **02** Ei automuseota ilman tekniikkaa. Autojen keveys on iso osa Audin historiaa. **03** Audi 100 valmistui tuotantoon vuonna 1968. Se kehitettiin salassa Volkswagenin johtokunnalta. Audi 100 paitsi pelasti Audin, siitä alkoi myös Audin nousu kohti premium-liigaa.

**Ingolstadt**
Ingolstadt ei ole kuuluisa kaupunkilomakohde, mutta Audi-ihmiselle kaupunki on näkemisen arvoinen. Museossa vierähtää helposti puolikin päivää. Münchenistä pääsee Ingolstadtiin kätevästi joko vuokra-autolla tai junalla. Jos autojen valmistus kiinnostaa, myös tuotantolinjaa on mahdollista päästä kurkkaamaan. Tämä kierros on kuitenkin varattava etukäteen. Kierroksen hinta on 7 euroa, eläkeläisiltä 3,50 euroa. Ingolstadtin vierailusta saa irti enemmän lataamalla älypuhelimeen tai tablettiin (Android/iPhone/iPad) Audi Forum Ingolstadt to go -applikaation.

**Audi-museo**
Virallinen nimi: Museum Mobile
Osoite: Audi Forum, Ettinger Strasse
Avoinna: ma-su 9–18. Suljettu Baijerin juhlapyhinä.
Pääsylippu: 2 euroa, eläkeläiset, opiskelijat ja alle 18-vuotiaat 1 euroa
Pääsylippu ja opastettu kieros: 4 euroa, eläkeläiset, opiskelijat ja alle 18-vuotiaat 2 euroa
Hyvä tietää: Museon alakerrassa on myös pieni myymälä, josta voi ostaa matkamuistoja, ja museon vieressä on Audin ravintola, joka on avoinna ma-la 8–18 ja su 10–16.

pieni pakettiauto, josta tehtiin myös henkilökuljetusversio eli pikkubussi. Autoon liittyy parikin mielenkiintoista tarinaa. Sitä valmistettiin paitsi sähköautona myös Suomessa 10 kappaletta Sisu-Donau merkillä varustettuna.

Pakettiautoa seurasivat DKW:n ja Auto Unionin henkilöautot. Sen sijaan Horchin ja Wanderin autotarina ei jatkunut, eikä Auto Union koskaan palannut ennen sotaa edeltävään loistoonsa. Vuosina 1958–1959 se siirtyi Daimler-Benzin omistukseen, mutta kumppanuus oli lyhytaikainen. Vuosina 1964–1966 Auto Union päätyi lopulta asteittain Volkswagenin omistukseen ja se fuusioitiin vuonna 1969 NSU:n kanssa. Uuden yhtiön virallisesti nimeksi tuli Audi NSU Auto-Union AG, josta se lyheni vuonna 1985 nykyiseen muotoonsa Audiksi.

**1970-luvun lopulla syntyi** myös Audin linjoja pitkään hallinnut neliskanttinen muotoilu, jota edustavat mm. Ur- ja Sport quattro. Myös niiden ohjaamot loivat suuntaviivat, joissa pysyttiin pitkään.

1980-luku oli Audin kulta-aikaa moottoriurheilussa, kun quattrot hallitsivat rallipolkuja. Niissä nelivetoa korostettiin muhkeilla pyöränkoteloilla, ja tämä piirre siirtyi myös siviiliautojen muotoiluun.

Olemme saapuneet museon pohjakerrokseen. Pää on pyörällä lyhyessä ajassa tankatusta tiedon määrästä. Audin museo on paljon muutakin kuin automuseo. Autotiedon lisäksi vierailijat saavat runsaasti tietoa kulloisenkin aikakauden historiasta ja teknisestä kehityksestä. Museo on upea ja ehdottomasti pidemmänkin vierailun väärti. //

1970-luvun lopulla syntyi Audin linjoja pitkään hallinnut neliskanttinen muotoilu.

# Perustavv laatua

## Audi A4 Avant 1.4 TFSI S tronic Business

Esittelyissä ja koeajoissa on useimmiten autoja, jotka on ladattu mitä hienoimmilla varusteilla, isoilla moottoreilla ja nelivedolla. Siitä poiketen tällä kertaa koeajossa on etuvetoinen Audi A4 Avantin ns. perusmalli bensiinimoottorilla, ilman ainuttakaan lisävarustetta. Auto on kuitenkin varustettu automaattivaihteistolla, koska sen valitsee valtaosa Audin ostajista. Tarkoituksenani on selvittää, millainen auto A4 perusmuodossaan on.

Tuomas Vuoksela (teksti)

# aa

Kuva: Audi AG

**Audi A4 Avant Business** on uuden A4-mallisarjan 1,4-litraisella turbomoottorilla ja S tronic -automaattivaihteistolla varustettu farmariauto. Sen hinta on hieman alle 42 000 euroa. Katselen pysäköityä valkoista autoa kahvilan ikkunasta tutustuen rauhassa sen linjoihin, joissa on paljon tuttua, mutta hiemankin enemmän tarkastellen myös paljon uusia upeita yksityiskohtia. Puhtaan valkoinen väri tekee mustalla matalalla etusäleiköllä varustetusta autosta hillityn tyylikkään ja asiallisen. Samoin 16-tuumaiset pyörät istuvat kokonaisuuteen mainiosti.

Hörppään loput aamukahvista ja siirryn raikkaaseen kevätilmaan. Uudenmallinen kaukosäädin avaa ovet ja vilauttaa vakiovarusteisten LED-ajovalojen yläreunassa olevia LED-suuntamerkkivaloja. Ovenkahvassa on uudenlainen ylöspäin kääntyvä liikerata, mikä tuntuu luontevalta ja jämäkältä. Ovesta avautuu näkymä tummanharmaalla kankaalla verhoiltuun >>

Kojelaudan keskellä on selkeä MMI-näyttöruutu.

## ”Vakiovarusteena on mm. LED-ajovalot ja sähkötoiminen tavaratilan luukku.”

sisätilaan, jonka miellyttävä sävy tuo mieleen vuolukivitakan ja sen lämmön. Vakiomallinen kuljettajan istuin näyttää hyvältä, ja istuuduttuani alas myös tuntuu siltä. Säädöt löytyvät helposti ja ohjauspyöräkin asettuu siihen mihin pitääkin. Nahkapäällysteisessä vakio-ohjauspyörässä on uusi muoto, joka on mielestäni erittäin onnistunut. Ratissa on monitoimisäätimet sekä myös vaihteenvalitsinvivut – nekin siis vakiovarusteena. Painan lyhyesti käynnistyspainiketta, ja moottori herää käyntiin tuskin kuultavasti. Samalla myös kolmiulotteisesti toteutettu mittaristo ja sen isokokoinen keskinäyttö aktivoituu. Valitsen keskinäyttöön suurikokoisen digitaalinumeroita näyttävän nopeusmittarin.

Autossa on vakiovarusteena myös Audi drive select -järjestelmä, jonka avulla moottorin, vaihteiston ja ohjauksen ominaisuuksia voi muokata haluamaansa suuntaan. Valitsen alkajaisiksi comfort-asetuksen ja laitan D-ajovaihteen päälle. Auto lähtee liikkeelle pehmeästi ja tasaisesti ja vastaa kaasuun pirteästi. Lievä ennakkoluuloni moottorin pieneltä tuntuvaan sylinteritilavuuteen karisee nopeasti. Turboahdetussa moottorissa olevat 150 hevosvoimaa ovat selvästikin hereillä ja hyvässä laukkavalmiudessa.

**Matka etenee** läpi ruuhkaisen pääkaupungin liikennevaloista toiseen. Start-stop-järjestelmä toimii joustavasti, ja jos liikkeelle pitää päästä rivakammin, niin vaihteiston S-asetuksella sammutusautomatiikka deaktivoituu. Silti ajaminen ei muutu nykiväksi, joten päätän jatkaa S:llä. Tunnelma on hiljainen ja leppoisa, ja keskikonsolin MMI-hallintayksiköstä löytyy helposti radio ja sopiva kanavakin, jonka tiedot näkyvät kojelaudan keskellä olevassa MMI-näyttöruudussa. Seuraavan kulman jälkeen pysähdyn ottamaan kyytiin kolme ystävääni, jotka tarvitsevat kyydin Hämeenlinnan suuntaan. Pitkäjalkaisina he ovat juuri sopivia mittareita takatilojen arviointiin. Ensin kuitenkin nousen autosta avaamaan tavaratilan luukun. Sähkötoimisena se kyllä olisi auennut ovikatkaisimestakin, mutta nythän on tarkoitus tutustua autoon läpikotaisin. Moottoroidun tavaratilan luukun lisäksi myös tavaratilan suojaverho liikkuu sähköllä, joten käytännöllisen muotoisen tavaratilan käytössä ei tarvita mitään kikkailua. Laukut kyytiin ja porukka sisälle.

Takaistuimelta kuuluu hyväksyviä huomautuksia – tilaa on enemmän kuin tarpeeksi. Kuorman lisääntyminen ei tunnu ajamisessa tai kiihtyvyydessä. Seuraavista liikennevaloista alkaa moottoritie, ja olen jonon ensimmäisenä, joten kaasua voi painaa reilumminkin. Auto kiihtyy hienosti ja tyylikkään eleettömästi – tunnelma on kuin kokoluokkaa suuremmassa autossa.

**Moottoritiellä 120 km/h** nopeudesta ohitukset sujuvat vaivatta, ja matkanteon perusteemana on suuntavakaa jämäkkyys, hiljaisuus ja mukavuus. Keskustelukin onnistuu ääntä korottamatta. Kuin yllättäen olen jo perillä Hattulassa ja jätän kyydistä kiittelevät ja autoa vuolaasti kehuvat kaverit matkatavaroineen kotipihaansa.

Jatkan matkaa auringonpaisteisessa säässä vielä jonkin matkaa pohjoiseen ja sitten pieniä mutkaisia teitä kiireettömästi kohti Helsinkiä. Täsmällinen ohjautuvuus ja vaivaton ajaminen nostivat väkisinkin hymyn huulille. Perillä mietin ja arvioin auton olemusta ja ominaisuuksia. Kysymykseen, vastaako tämä ”perusvarusteltu” auto Audille asetettuja odotuksia, oli helppo vastata: Varmasti! //

Tavaratila on suuri ja käytännöllisen muotoinen.

Uusi S tronic -automaattivaihteisto tuo mukavuutta ja sujuvuutta ajoon

Auton toimintoja
käytetään keskikonsolin
MMI-yksiköstä.

# Maltilla mestariksi

Pohjakosketukset kasvattivat purjehtija Tapio Nirkosta yhden Suomen suurimmista Rio-toivoista.

Iina Airio (teksti), Vesa Koivunen/SPV (kuvat)

**Pieni aurinkohattuinen** tyttö juoksee ison miehen luo. Hetkessä hän lennähtää vahvoilla käsivarsilla kohti kirkkaansinisenä hohtavaa taivasta. Tyttö kihertää onnellisena ja kietoo 194 sentin korkeudessa kädet isänsä kaulaan. Onnellinen on myös tuo Mallorcan Club Nautico S'Arenalin terassilla seisova mies. Hän on Finnjolla-purjehtija Tapio Nirkko, yksi Suomen suurimmista Rio-toivoista. Juuri päättyneessä Trofeo Princesa Sofian kovatasoisessa regatassa Nirkko sijoittui kolmanneksi ja jätti taakseen useita arvokisavoittajia sekä olympiamitalisteja.

”En tehnyt mielestäni mitään ihmeellistä koko regatan aikana, mutta näemmä keskiarvo riitti palkintokorokkeelle”, Nirkko sanoo.

Ja juuri siinä hänen nykyisen menestyksensä salaisuus onkin. Nirkko taitaa veneensä niin kevyessä kuin kovassakin tuulessa, keinuttavassa aallokossa tai tyynellä vedenpinnalla. Hän on yksinkertaisesti tasaisen hyvä.

**Tapio Nirkko syntyi** perheeseen, jonka kesäloman viettoon kuului lomapurjehdus saaristoon. Niinpä isä Matti ja äiti Pirjo tutustuttivat pienen Tapion ja hänen isosiskonsa Annen veneilyyn elämäntapana jo varhain. Kilpapurjehdusta suvussa ei kuitenkaan harrastettu.

”Vanhempani ilmoittivat minut parin päivän aloittelijakurssille Soukan rantaan. Silloin seitsemänvuotiaana alkuraapaisu tälle uralle tuli”, Nirkko muistelee.

”Sen jälkeen jatkoin pidemmälle kurssille Espoon Pursiseuraan. Meitä oli siellä tosi hyvä porukka, josta suurin osa jatkoi harrastusta. Lapset ja vanhemmat viihtyivät yhdessä, valmentajamme Jan Karlsson veti hyviä treenejä ja kehityimme samaan tahtiin.”

Purjehdus sai vielä monta vuotta pysyä rentona kesäharrastuksena, sillä Tapiota liikuttivat enemmän palloilulajit.

”Jalkapallon pelaaminen oli tavoitteellisinta, ja varsinkin kesäisin futis vei paljon aikaa. Talvisin pelailin koripalloa. Minulla ei ollut sen kummempia päämääriä, ja koris oli sopivan harrastuksenomaista.” >>

”Suuri kiitos vanhemmilleni siitä, että he tukivat niin taloudellisesti kuin henkisesti.”

Paljolti hyvien purjehduskaverien ansiosta seilaus ei jäänyt muiden harrastusten varjoon. Tapio kasvoi kuitenkin pituutta nopeammin kuin ystävänsä, ja optimistijolla sai jo 12-vuotiaana vaihtua E-jollaan.

”Purjehdus nousi niihin aikoihin ykköslajikseni. Kilpailin aina vanhempia ja kokeneempia vastaan, sillä kasvoin niin nopeasti luokkien läpi. Ehkä siksi en pärjännyt nuorella iällä erityisen hyvin”, Nirkko miettii.

**E-jollan jälkeen** oli vuorossa piipahdus Laser standardissa, ja Mäkelänrinteen urheilulukioon mennessään 190-senttinen nuorukainen aloitti Finnjollassa. Koska raavaiden miesten luokasta ei löytynyt vastusta Suomesta, Nirkko sukelsi hetkessä huolettomasta juniorikisailusta mittaamaan vauhtiaan maailman kovimpien joukkoon.

Alussa sitä vauhtia ei juuri ollut.

”Olin 90-kiloinen, eli Finnjolla-purjehtijaksi liian kevyt. Kehityssuuntani oli kuitenkin selkeä, vaikka se ei aina näkynyt. Vertasin itseäni regatoissa maailman parhaisiin, ja välillä tuntui, että en mennyt tarpeeksi nopeasti eteenpäin.”

Samalla purjehduksesta tuli ensi kertaa kallis harrastus. Finnjolla oli Nirkon ensimmäinen upouusi vene, sillä kaikki aiemmat olivat olleet käytettyjä.

”Suuri kiitos vanhemmilleni siitä, että he tukivat niin taloudellisesti kuin henkisesti. Muistan, miten isäni lähti Turkki–Kreikka-akselin kisoihinkin mukaan kuljettamaan venettä, koska en 16-vuotiaana saanut vielä itse ajaa autoa.”

”Vanhempieni tuki oli ja on yhä vastikkeetonta. Koskaan ei ole tullut olo, että minulla olisi heidän vuokseen paineita pärjätä tai että olisin epäonnistuessani pettänyt heidät”, Nirkko kiittelee.

**Sama maltti,** joka oli läsnä nuoren Nirkon henkisessä kehityksessä, seurasi häntä fyysisessä harjoittelussa. Keppijumppa vaihtui vasta lukioaikana salitreeniin. Muutamassa vuodessa lihasmassa kehittyi lähemmäs Finnjolla-purjehtijan ideaalia, ja keväällä 2004 Nirkko huomasi olevansa todella lähellä Ateenan olympialaisten maapaikkaa. Hän karsiutui kisoista lopulta niukasti, mutta neljä vuotta myöhemmin onnisti. Joakim Wileniuksen johdolla pohjoismaisessa ryhmässä harjoitellut Nirkko odotti itseltään Pekingin olympialaisissa paljon.

”Ja sitten epäonnistuinkin täydellisesti. Meni aika pitkään päästä pettymyksestä yli.”

Onneksi ura kuitenkin jatkui, sillä jo seuraavana vuonna Nirkko saavutti uransa ensimmäisen arvokisamitalin, EM-hopean.

”Arvokisamenestys oli jotain, mitä kohti olin aina harjoittelussani mennyt. Sitten kun mitalin sain, ei elämäni muuttunutkaan ihmeelliseksi. Ketään ei seuraavassa kilpailussa kiinnostanut, mitä tapahtui edellisessä. Pistelasku alkoi nollasta.”

Seuraavan vuoden aikana Nirkko välillä väläytteli taitojaan, välillä oli vaikeampaa. Perthin MM-kilpailuista 2011 alkoi hyvä putki, joka päättyi 2012 MM-kilpailun viidenteen ja Lontoon olympialaisten 10. sijaan.

”Sijoitus harmitti, vaikka toisaalta olin näyttänyt itselleni, että pystyn purjehtimaan kovimmassa kisassa ihan kärkisijoilla. Koska hampaankoloon jäi niin paljon, oli selvää, että jatkan Rioon.”

**Intensiivisen** Lontoo-projektin jälkeen Nirkko piti kuitenkin harkitun tauon purjehduksesta. Hän aloitti opinnot Jyväskylän yliopiston maisteriohjelmassa, mikä tarkoitti jatkuvaa matkustamista pääkaupunkiseudun ja Keski-Suomen välillä. Kun vielä Nirkkojen tytär syntyi kesällä 2013, oli aiemmin täysin purjehdukseen keskittyneen urheilijan elämässä monta liikkuvaa palaa.

”MM-kilpailut menivät penkin alle, eikä ihme. Esikoisemme syntyi vain pari viikkoa ennen kisoja, joten ajatukseni olivat kotona. Syksyllä sahasin Jyväskylän, Espoon ja Ranskanharjoitusleirien väliä. Silloin ei oikein mikään toiminut.”

Kun Nirkko jätti koulun taka-alalle, palapeli alkoi valmistua. Uusiseelantilaisen Dayne Sharpin valmennuksessa, kansainvälisen treeniryhmän sparrauksessa ja onnistuneen purjekehitystyön tuloksena Nirkko lunasti maapaikan Rioon jo ensimmäisessä mahdollisessa kilpailussa 2014.

”Isyys sai minut perustelemaan itselleni uudelleen, haluanko todella olla parisataa päivää vuodesta reissussa. Ja kun halusin ja vaimoni Pia oli asian kanssa sinut, ei minulla ollut enää huono omatunto poissaoloistani. Saan itsestäni irti jopa enemmän kuin ennen, sillä en halua olla perheeni luota päivääkään turhaan pois.”

Tasapaino näkyy väistämättä myös purjehdusradalla. Moni asia niin välinekehityksessä, taktiikassa kuin fysiikassakin on loksahtanut paikalleen, mutta eniten kyse on rauhallisesta kypsymisestä. Elämän tuomasta opista.

”En saa enää kicksejä siitä, että pärjään yhdessä lähdössä hyvin. Ymmärrän nyt, että palkinto odottaa vasta viikon lopussa. Sen tajuaminen vaati aika monta pohjakosketusta – mutta kyllä se kannatti.” //

Uusiseelantilaisen Dayne Sharpin valmennuksessa, kansainvälisen treeniryhmän sparrauksessa ja onnistuneen purjekehitystyön tuloksena Nirkko lunasti maapaikan Rioon jo ensimmäisessä mahdollisessa kilpailussa 2014.

# Shop.audi.fi palvelee verkossa

Audi Collection -tuotteet ja Audiin sopivat lisävarusteet voi hankkia nyt kätevästi shop.audi.fi-verkkokaupasta. Tuotevalikoima päivittyy jatkuvasti uusilla ja upeilla Audi-tuotteilla. Käy tutustumassa joko mobiilisti tai tietokoneella.

Timo Toiviainen (teksti)

**Audi-verkkokauppa** on suunniteltu Suomen markkinoita varten, ja siellä on tarjolla lähes koko Audin lisävarusteiden ja lifestyle-tuotteiden valikoima.

Omaa tai vasta tilattua Audia täydentääkseen voi lisävarusteita hakea rekisterinumerolla, automallilla, tai uutta autoa suunniteltaessa konfiguraattorista saatavalla Audi-koodilla.

Suosituimpiin varusteisiin kuuluvat kattavan kevytmetallivannevalikoiman lisäksi esimerkiksi käytännölliset tekstiili- ja kumimatot sekä kaukalomatot, istuinsuojat, venttiilinhatut ja AMI-adapterijohdot musiikin tallennuslaitteen liittämiseksi Audi music interfaceen. Yksi mielenkiintoinen varuste on oviin asennettava Led-valosarja, joka heijastaa Audi-renkaat tai quattro-tekstin maahan ovea avattaessa.

Audi Entertainment Mobile on suosittu takaistuimella matkustavien viihdekeskus. Autoilukäyttöön optimoitu kahden tablettitietokoneen turvallinen Android-viihdepaketti toistaa esimerkiksi videot ja Spotify-musiikin. Monipuolisilla liitännöillä varustettua laitetta voidaan käyttää myös ajoneuvon ulkopuolella.

**Auton lisävarusteiden lisäks**i kaupasta löytyy Audi Collection -tuotteita kotiin ja aktiiviseen elämään. Esimerkiksi keraamiset Audi-veitset ovat trendikkään keittiön tunnusmerkki. Audi Collection -valikoimista löytyvät myös asusteet, vaatteet, laukut, lasten tuotteet sekä Golf-varusteet ja -vaatteet.

Kesän lomamatkoja varten shop.audi.fistä löytyvät myös Audiin suunnitellut taakkatelineet polkupyörätelineineen. Retkille suunnatessa mukaan voi varata vaikkapa Audin korkeat laatuvaatimukset täyttävän teltan, kylmälaukun ja ympäristöystävällisen repun, jossa on aurinkopaneeli mobiililaitteen lataamiseen.

Auton lisävarusteiden lisäksi Audi Collection tarjoaa laadukkaita tuotteita kotiin ja aktiiviseen elämään.

Shop.audi.fi-verkkokauppa palvelee kaikkia Audi-autoilijoita ja merkistä kiinnostuneita 24 tuntia vuorokaudessa. Arkisin chat-palvelu vastailee myös kysymyksiin aamuyhdeksästä iltayhdeksään. Suuri osa tuotteista toimitetaan muutaman arkipäivän kuluessa. Tilatut tuotteet noudetaan valitun Audi-jälleenmyyjän asiakaspalvelusta, jossa ne voi myös kätevästi maksaa.

Monien lisävarusteiden, kuten esimerkiksi lisälämmittimien ja vetokoukkujen, hintoihin sisältyy myös asennus. Asennusajan voi valita suoraan verkkosivuilla näkyvästä kalenterista omalle Audi-jälleenmyyjälle. //

01

02

03

04

05

06

**01** Audi-teltta. Voidaan käyttää sellaisenaan tai se voidaan yhdistää Audisi tavaratilaan erityisen erikseen ostettavan yhdyskappaleen avulla. **02** Audi-juomamuki. Hyvä eristys ruostumattomasta teräksestä valmistettujen kaksoisseinien ansiosta. Vuotamaton Autoseal®-rakenne. Tilavuus: 460 ml. **03** Kello 'Flatline', harmaa. Tyylikäs kello erittäin ohuella rungolla. **04** Alumiinivanne 7,5 J x 17, 5-V-puolainen. **05** Audi Sport -aurinko-lasit, 'Gloryfy'. **06** Audi Entertainment Mobile, kahden soittimen paketti.

Audi
Top Service

# Huoleton ja takuuvarma merkkihuolto

Audi-merkkihuolto on vaivaton ja luotettava tapa varmistaa auton toimivuus ja arvon säilyminen mahdollisimman hyvin. Valtuutetussa Audi-huollossa sinua palvelee aina ajantasaisesti koulutettu henkilökunta ja huippuvälineet.

**1.** Koulutettu henkilökunta tuntee Audin tekniikan yksityiskohtaisesti. He huoltavat auton tarkasti ja tehokkaasti niin, että auto pysyy uudenveroisena ja turvallisena.

**2.** Audi-huollossa käytetään laadukkaita alkuperäisosia, huoltotarvikkeita ja valmistajan autokohtaisia huolto-ohjelmia. Huollon yhteydessä voit myös helposti räätälöidä Audisi entistä sopivammaksi laajan lisävaruste- ja tarvikevalikoiman avulla.

**3.** Audi-huolto hyödyntää maahantuojan ja valmistajan teknistä tukea, tietojärjestelmiä ja ajantasaista ohjeistusta. Näin auto saadaan huollettua ja korjattua aina oikein ja ongelmitta.

**4.** Nykyaikaisen auton oikea diagnosointi edellyttää merkkikohtaisia mittalaitteita. Audin tietojärjestelmään yhdistetyn diagnoositesterin avulla autoon saadaan ladattua ajantasaiset tiedot ja ohjelmistopäivitykset. Valmistajan omat erikoistyökalut varmistavat laadukkaan työnjäljen ja tehokkaan ajankäytön.

**5.** Merkkihuollolla varmistat mahdollisten takuun jälkeisten vastaantulojen hyödyntämisen.

**6.** Määräaikaishuollon jälkeen huolehdimme, että matkasi jatkuu keskeytyksettä seuraavaan huolto-ohjelman mukaiseen määräaikaishuoltoon asti. Jos matka keskeytyy esimerkiksi teknisen vian vuoksi, saat apua paikan päälle numerosta **0800 922 822.**

**7.** Myönnämme alkuperäisille Audin varaosille ja työlle kahden vuoden takuun.

**8.** Audi-merkkihuolto täyttää valmistajan laatuvaatimukset, joita valvotaan muun muassa vuosittaisilla auditoinneilla. Lisäksi laatutasoa valvotaan esimerkiksi säännöllisillä sisäisillä laatutarkastuksilla.

**9.** Merkkihuollon mekaanikot suojaavat aina ratin, penkkien tekstiilit ja lattiat sekä auton nokan ja lokasuojat huollon yhteydessä. Saat autosi aina huollosta puhtaana, sillä huolto sisältää myös auton pesun.

## Myönnämme alkuperäisille Audin varaosille ja työlle kahden vuoden takuun.

**Merkkihuolto pärjäsi TM:n vertailussa**
Merkkihuolto kannattaa myös Tekniikan maailman vertailun perusteella. TM teki korjaamotestin, jossa se vertasi merkkiliikkeitä ja merkeistä riippumattomia korjaamoita keskenään kahdessa eri vaiheessa. Kaksi vuotta sitten merkkihuoltamot peittosivat riippumattomat korjaamot mennen tullen. Viime keväänä TM uusi testin, ja edelleen merkkiliikkeet pärjäsivät testissä selkeästi parhaiten. (Tekniikan maailma 11/2015).

**Varaa huolto verkossa**
Audi-merkkihuollon varaat kätevästi ja nopeasti verkossa miltä tahansa päätelaitteelta – mihin vuorokaudenaikaan tahansa.

**1.** Klikkaa **huollonvaraus.audi.fi**
**2.** Syötä rekisteritunnus ja ajokilometrit. Palvelu tarjoaa autollesi ajankohtaiset huoltopalvelut, niihin liittyvät lisäpalvelut ja hinta-arvion. Voit valita haluamasi huoltoliikkeen.
**3.** Varaa itsellesi sopiva aika kalenterista.
**4.** Vahvista varaus. Huollon maksat vasta huoltoliikkeessä.

# Audi-mallisto 1.5.2016
# Hinnat ja tekniset tiedot: audi.fi

## A1 Sportback

## S1 Compact Coupé

## S1 Sportback

## A3 Sportback

## A3 sedan

## A3 Sportback e-tron

Yksityiskohtaiset auto- ja lisävarustehinnastot: www.audi.fi. Kuvien autoissa erikoisvarusteita. Pidätämme oikeudet muutoksiin.

## A3 Sportback g-tron

## A3 Cabriolet

## S3 Sportback

## S3 Sedan

## RS3 Sportback

## A4 Sedan

## A4 Avant

## A4 allroad quattro

## A5 Coupé

## A5 sportback

## A5 Cabriolet

Yksityiskohtaiset auto- ja lisävarustehinnastot: www.audi.fi. Kuvien autoissa erikoisvarusteita. Pidätämme oikeudet muutoksiin.

## S5 Coupé

## S5 Sportback

## S5 Cabriolet

## A6 Sedan

## A6 Avant

## A6 allroad quattro

## S6 Sedan

## S6 Avant

## RS6 Avant

## A7 Sportback

## S7 Sportback

## RS7 Sportback

Yksityiskohtaiset auto- ja lisävarustehinnastot: www.audi.fi. Kuvien autoissa erikoisvarusteita. Pidätämme oikeudet muutoksiin.

## A8

## A8 L

## A8 L W12

## S8

## Q2 TULOSSA!

## Q3

## RS Q3

## Q5

## SQ5 TDI

## Q7

## Q7 e-tron

## SQ7 TDI TULOSSA!

Yksityiskohtaiset auto- ja lisävarustehinnastot: www.audi.fi. Kuvien autoissa erikoisvarusteita. Pidätämme oikeudet muutoksiin.

## TT Coupé

## TT Roadster

## TTS Coupé

## TTS Roadster

## R8

## Audi myynti- ja huoltoverkosto

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Espoo | M/H | Audi Center Espoo | Haltilanniitty 6 | www.audicenter.fi |
| Helsinki | M/H | Audi Center Helsinki | Mekaanikonkatu 10 | www.audicenter.fi |
| Hyvinkää | M/H | Autotalo Laakkonen Oy | Veikkarinkatu 7 | www.laakkonen.fi |
| Hämeenlinna | M/H | Autotalo Laakkonen Oy | Tampereent.169 | www.laakkonen.fi |
| Iisalmi | H | Pörhön Autoliike Oy | Marjahaankierto 9 | www.porho.fi |
| Joensuu | M/H | Autotalo Laakkonen Oy | Voimatie 4-6 | www.laakkonen.fi |
| Jyväskylä | M/H | Jyväskylän Autotarvike Oy | Aholaidantie 2 | www.jklautotarvike.fi |
| Keminmaa | M/H | Pörhön Autoliike Oy | Kauppakuja 6 | www.porho.fi |
| Kokkola | H | Pörhön Autoliike Oy | Vaunumiehenkatu 4 | www.porho.fi |
| Kotka | H | LänsiAuto Kotka | Ristikalliontie 41 | www.lansiauto.fi |
| Kouvola | M/H | LänsiAuto Kouvola | Taitajantie 4 | www.lansiauto.fi |
| Kuopio | M/H | Autotalo Laakkonen Oy | Leväsentie 33 | www.laakkonen.fi |
| Lahti | M/H | Autotalo Laakkonen Oy | Ajokatu 261 | www.laakkonen.fi |
| Lappeenranta | M/H | LänsiAuto Lappeenranta | Myllymäenkatu 6 | www.lansiauto.fi |
| Lohja | H | Autotalo Lohja Oy. Lohja | Lehmijärventie 5 | www.autotalolohja.fi |
| Mikkeli | H | Savilahden Auto Oy | Kalustekuja 1 | www.savilahdenauto.fi |
| Oulu | M/H | Audi Center Oulu, Pörhön Autoliike Oy | Nuottasaarentie 6 | www.porho.fi |
| Pori | M/H | Käyttöauto Oy | Korjuuntie 18 | www.kayttoauto.fi |
| Porvoo | H | Autotalo Laakkonen Oy | Ruiskumestarinkatu 4 | www.laakkonen.fi |
| Rovaniemi | M/H | Pörhön Autoliike Oy | Teollisuustie 25 | www.porho.fi |
| Salo | M/H | Traktoauto Oy | Joensuunkatu 6 | www.traktoauto.fi |
| Seinäjoki | M/H | Käyttöauto Oy | Pohjankaari 2 | www.kayttoauto.fi |
| Tampere | M/H | Audi Center Tampere, Autotalo Laakkonen Oy | Hatanpään puistokuja 32 | www.laakkonen.fi |
| Turku | M/H | Audi Center Turku | Rieskalähteentie 89 | www.auditurku.fi |
| Vaasa | M/H | Käyttöauto Oy | Rantamaantie 35 | www.kayttoauto.fi |
| Vantaa | M/H | Audi Center Airport | Tikkurilantie 123 | www.audicenter.fi |
| Ylivieska | M/H | Autotalo Antti-Roiko Oy | Ratakatu 26 | www.antti-roiko.fi |

M=myynti H=huolto

Myynti: Audi-myyntiverkosto kautta maan Maahantuonti: VV-Auto Group Oy. Kuvien autoissa erikoisvarusteita. Yksityiskohtainen hinnasto: www.audi.fi. Oikeudet muutoksiin pidätetään.

RUN ON IMPULSE
NEW fuzeX™
Run long, short, and anywhere in between with the perfect combination of lightness and cushioning in fuzeGEL™.
WANT IT MORE
asics

quattro
Nelivedon etumatkaa.
IN A 4028