



Všadeprítomné ambientné osvetlenie dokáže interiér auta premeniť na pojazdné kasíno



Priplatkové AMG sedadlá vyzerajú skvelo, mohutnejším ľuďom však odporúčame zostať pri klasických



Grafický potenciál displeja priniesol široké možnosti individualizácie prístrojov



Funkcia Dynamic select nesmie chýbať ani v najmenšom modeli. Mení naladenie podvozka a motora



Pod elegantnou roletkou nájdete v stredovom tuneli aj praktické držiaky na nápoje alebo telefón

# DOBA DIGITÁLNA

Nová generácia Triedy A spôsobila revolúciu v oblasti inteligentných systémov využívaných v automobilovom priemysle. V porovnaní s predchodcom je novinka zároveň pristrannejšia a pohodlnejšia ako kedykoľvek predtým.

Moderné technológie v spolupráci s dotykovými displejmi umožnili automobilkám do auta vtiesnať veľké množstvo zaujímavých funkcií, ktoré obohatili zoznam príplatkovej výbavy. Ich obsluha počas jazdy je však často natoľko komplikovaná, že väčšina vodičov to po krátkom období skúšania vzdá a po zvyšok spolužitia s autom si vystačia len so základnými funkciami, ako sú hovory, hudba alebo navigácia. Inžinieri v Mercedese si našťastie včas uvedomili, že s príchodom nových technológií musia vyvinúť prirodzenejší spôsob ovládania palubných systémov, ktorý by nerozptyľoval vodiča za volantom.

Ich odpoveďou na tento problém je nové rozhranie MBUX, ktoré zažilo svoju premiéru práve v novej Triede A. Mercedes-Benz nahradil analógové prístroje dvoma displejmi s vysokým rozlíšením, ktoré svojím zasadením do palubnej dosky vytvárajú pocit jednotného širokouhlého kokpitu. Za obzvlášť zaujímavé považuje

jeme možnosti interakcie s týmto systémom prostredníctvom touchpadu cez volant, priamo dotykom alebo hlasom. Práve posledná možnosť naznačuje, akým smerom sa bude vývoj v najbližších rokoch uberať. Pri použití tohto spôsobu ovládania totiž nemusíte spúšťať zrak z cesty a celý proces interakcie so systémom je bezpečnejší. Žiaľ, funkcia hlasového ovládania nie je v praxi natoľko vyvinutá, ako deklarujú propagačné materiály. Prvý problém sa objavil v momente, keď sme na auto prehovorili v slovenčine. Na materinský jazyk vám v súčasnosti Mercedes nezareaguje a najbližším zrozumiteľným jazykom v ponuke je čeština. Tento výber nielenže rozzúri niektorých bývalých členov SNS, ale nutnosť rozprávať so systémom v inom jazykom neprispieva k prirodzenému zážitku. V anglickom nastavení sa nám systém navyše zdal byť o niečo chápavejší a rozumel aj slangovým výrazom. Automobilka je na dobrej ceste, no k dokonalosti má hlasové ovládanie ešte ďaleko.

O to viac sme si počas týždňa užívali klasické ovládanie tlačidlami na volante, ktorý má tvarom aj vyhotovením veľmi blízko k tomu z vlajkovej lode značky. Spracovanie interiéru je na prvotriednej úrovni a na nedostatok priestoru vpredu sa nebudú sťažovať ani vysokí cestujúci. V Stuttgarte si však mohli odpustiť veľké množstvo krehkých lakovaných plastov, ktoré sa jednoducho zašpinia. Kritiku si zaslúžia aj technici, ktorí viacprvkovú zadnú nápravu vymenili pri slabších modeloch za torznú tyč. S úsporným naftovým motorom pod kapotou však rozdiel na ceste pravdepodobne nespoznáte. Nedostatok výkonu motoru vynahrádza najmä spotrebou, ktorú sme v teste stlačili pod 5 l/100 km. Pochváliť musíme aj podvozok, ktorý bol napriek veľkým kolesám a športovej úprave dostatočne komfortný a vodičovi poskytoval istotu v zákrutách.

Text: Peter Orosz  
Foto: Tomáš Kelement



Čas navštíviť Aliexpress, v novej Triede A nájdete len USB-C porty, ku ktorým budete potrebovať adaptér



Sedenie vzadu komplikujú hrubé športové sedadlá, ktoré výrazne zasahujú do priestoru cestujúcich



Do batožinového priestoru zmestíte aj väčšie kufre, oceňujeme možnosť jednoduchého sklápania



Nová Trieda A vyzerať fantasticky, „fejkové“ koncovky výfukov si však dizajnéri mohli odpustiť

## TECHNICKÉ ÚDAJE

MERCEDES-BENZ TRIEDY A 180D DCT	
Motor	preplň. naftový R4, 1 461 cm <sup>3</sup>
Výkon	85 kW (116 k) pri 4 000 ot./min.
Krútiaci moment	260 Nm pri 1 750 - 2 500 ot./min.
Pohon a podvozok	7-st. automatická prevodovka DCT, pohon predných kolies, vpredu McPherson, vzadu torzná priečka. Brzdy kotúčové, vpredu s vnútorným chladením. Pneu. 205/60 R 16.
Batožinový priestor	370l - dm <sup>3</sup>
Rozmery	4 419 × 1 796 × 1 440 mm, rázvor 2 729 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1 445/1 935 kg, objem nádrže 43 l.
Najvyššia rýchlosť	202 km/h
Zrýchlenie 0 - 100 km/h	10,5 s
Spotreba	4,1 - 4,5 l/100 km
Emisie CO <sub>2</sub>	108 - 118 g/km
Cena/testované auto	22 615/40 368 €
Konkurenti:	BMW 1, Audi A3 Sportback, Lexus CT
<b>auto motor sport HODNOTENIE</b> ★ ★ ★ ★ ☆	
+ Priestor vpredu, kvalita spracovania, úsporný motor, dizajn, infotainment.	Pohon 6 Podvozok 8 Komfort 9
- Cena, slabý motor, menej miesta vzadu (športové sedadlá).	Interiér 10 Cena/výbava 7