



70 LITROV?

Ko ti uspe v posodo za gorivo, ki ima po tovarniških podatkih 'le' 70 litrov, natočiti 75,84 litra goriva, pri tem pa posoda ni bila izpraznjena niti do rezervne zaloge goriva, se vprašaš po njeni resnični prostornini.

Amotite se, če mislite, da bom to pri Audiju A6 2.0 TDI pograjal. Osebnost mi je ta lastnost prišla celo prav, saj sem se z njim odpravil na daljšo pot čez mejo in po zaslugi ugodne porabe goriva 6,9 litra na sto prevoženih kilometrov prevozil okroglih 1100 kilometrov, ne da bi moral vmes dotočiti gorivo. Grajam pa dejstvo, da je voznik, ki želi v celoti izkoristiti razpoložljivo prostornino posode za gorivo, prisiljen v to, da jo izredno počasi in dolgotrajno polni. Na začetku sistem sicer natočeno gorivo lepo sproti požira, na koncu pa morate kar dobrih 20 litrov goriva čisto počasi 'napljuvati' skozi cev, saj ga cevni sistem posode sprejema le po kapljicah. Ob tem vam



glede na zamudnost polnjenja do vrha toplo svetujem, da za tovrstno početje izberete črpalke, kjer je malo prometa, saj vozniki, ki bodo čakali v vrsti za vami, nad vašo vztrajnostjo vsekakor ne bodo navdušeni.

Na poti v tujino sem dodobra preizkusil tudi delovanje odličnega navigacijskega sistema, ki bo, mimogrede, vaš mošnjiček olajšal

»Vozniki, ki čakajo v vrsti za vami, nad vašo vztrajnostjo pri dolivanju zadnjih kapljic goriva vsekakor ne bodo navdušeni.«



za masnih 878 slovenskih tisočakov. Pot do izbranega cilja izračuna zelo hitro, opozarjanje na spremembe smeri je večkratno, vedno pravočasno in logično. Če pa se zgodi, da kljub odličnemu usmerjanju zgrešite predlagano pot oziroma jo namenoma prezrete, bo sistem z namenom, da bi vas preusmeril nanjo, izredno hitro in sproti predlagal vse razpoložljive zakonsko dovoljene obvoze, odcepe ali lokalne ceste. Če pa teh ni, vas bo nežno prosil, da izvedete prepovedano polkrožno obračanje na prvem možnem mestu. Ko pa ignorirate še ta zadnji klic v obupu, sistem hitro predlaga novo pot.

V Nemčiji, kjer je povezanost radijskih postaj s službami, ki nadzorujejo dogajanje na cestah, in z drugimi podobnimi informacijskimi službami zelo dobro urejena, pa se je izkazala še ena plat navigacijskega sistema. Na podlagi obvestila o zastoji na odseku avtoceste, ki je bila del izbrane poti, je, da bi se izognil zastoji, namreč povsem samostojno izračunal in predlagal obvoz. Če upoštevam še, da ima na plošči DVD zbrane zemljevide večine evropskih držav (žal med njimi še vedno ni Slovenije), se mu lahko v znak spoštovanja in odličnosti samo priklonim.

Testni A6 2.0 TDI je bil oplemeniten tudi s paketom opreme S line, ki med drugim vsebuje bolj tigo športno vzmetenje, ki celoten avto zniža za 20 milimetrov, nizkopresečno obutev in odlična športna sedeža spredaj. Medtem ko lahko slednja pohvalim, ker sta ergonomsko dobro oblikovana in vozniku in sovozniku zagotavljata izvrstno bočno oporo v ovinkih, pa lahko za športno podvozje mirno zapišem, da ga na omenjeni poti vsekar ne bi pogrešal. Povečana trdota vzmetenja je namreč zaradi močnejšega stresanja vozila med vožnjo čez razdrapane in luknjaste ceste bolj motila, kot pa bi komaj zaznavno izboljšanje voznih lastnosti med ovinki lahko navduševalo. Pri tem je treba upoštevati še dejstvo, da ima A6 že ob serijski udobni nastavitvi vzmetenja zelo dobri lego in vodljivost, siljenja težkega nosa iz ovinka pri doseganju fizikalnih mej podvozja, ki je značilno za vse Audije, pa tudi trša nastavitev vzmetenja ne zmore občutneje ublažiti.

Vožnjo z Audijem A6 2.0 TDI pospremijo tudi zelo dobra zvočna izolacija potniškega prostora, izvrstna splošna ergonomija, dobra prostornost na vseh sedežih, zajeten prtljažnik in dober sistem MMI, s katerim lahko povelju-

jete radijskemu sprejemniku, klimatski napravi, navigacijskemu sistemu in telefonu.

Kljub vsemu opisanemu pa sem v avtu, ki je na papirju vreden več kot 12 milijonov tolarjev, pogrešal ksenonska žarometna, gretje (vsaj) prednjih sedežev in akustični sistem za pomoč pri parkiranju spredaj in zadaj. Vse drugo je testni primerik imel, a je treba za to tudi poseto plačati. Ja, luksuz in odličnost sta še vedno izredno (pre)cenjeni. ■

Audi A6 2.0 TDI S line

Cena osnovnega modela:	8.969.000 SIT
Cena testnega vozila:	12.093.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=1 °C / p= 1021 mbar / rel. vl.: 63 % / Stanje km števca: 10568 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	10,8 s
402 m z mesta:	17,7 s (129 km/h)
1000 m z mesta:	32,3 s (164 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [IV./V.]:	6,7/10,4 s
80-120 km/h [V./VI.]:	9,2/11,6 s

NAJVEČJA HITROST

210 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750-2500/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 245/45 R 18 V (Pirelli Sottozero W240 M+S). Mase: prazno vozilo 1540 kg - dovoljena skupna masa 2120 kg. Mere: dolžina 4916 mm - širina 1855 mm - višina 1459 mm - prtljažnik 546 l - posoda za gorivo 70 l. Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3 s - poraba goriva [ECE] 8,0/4,8/6,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ sistem MMI
- ▲ športna sedeža
- ▲ ergonomija
- ▲ prednja sedeža
- ▲ navigacijski sistem
- ▼ neudobno podvozje
- ▼ tipalo za dež
- ▼ preskakovanje doma posnetih cechejev
- ▼ cevni sistem posode za gorivo

Končna ocena

Navigacijski sistem je sicer drag, a odlični. Udobno vožnjo zmoti le premalo udobno športno podvozje. V sicer odlični avto pa se je prikradla ena pomanjkljivost. Če želimo izkoristiti vso razpoložljivo prostornino posode za gorivo, je izredno počasno vliivanje zadnjih 20 litrov goriva pač nedopustno.