

AUDI A6 2.5 TDI QUATTRO AVANT



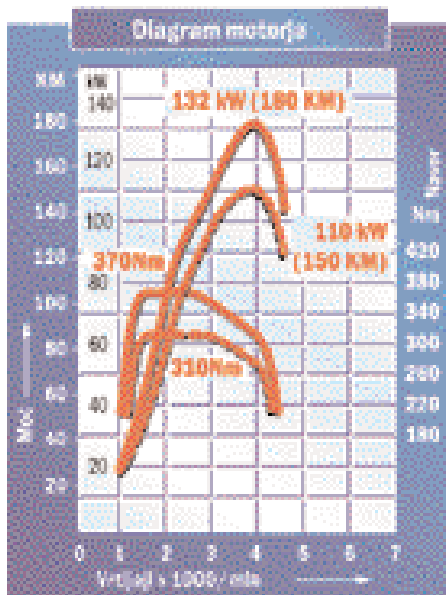
Še močnejši

Audi je 2,5-litrski motor V6 TDI predstavil leta 1997. Zmogel je 150 KM največje moči in že takrat je vzbujal športne občutke. Ker konkurenca medtem ni spala, so se inženirji lotili posodobitve tega sicer uspešnega motorja. Ta je prinesla 30 dodatnih KM največje moči, tako da jih zdaj zmore 180. To pomeni specifično moč 72 KM na liter delovne prostornine, česar se ne bi sramoval marsikateri bencinski motor.

Res je, da številke niso vse, vendar pa že povejo nekaj o impresivnem razvoju dizelskih motorjev v zadnjih letih. Svoje govorijo tudi prodajne statistike - delež dizelskih motorjev nezadržno narašča. Tukaj ima Audi vodilno vlogo, saj je njihova kratica TDI postala sinonim za sodoben turbodizelski motor.

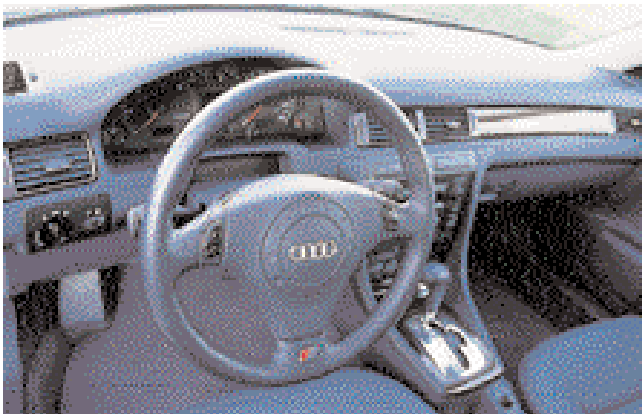
Odličen motor se seveda poda odlični limuzini, kar Audi A6 nedvomno je. Krasijo ga brezhibna izdelava, kakovostni materiali in odlična ergonomija. O obliki ima seveda vsakdo svoje mnenje, vendar je nesporno, da je oblikovalcem uspelo najti prepoznavnost in všečnost pri ljudeh, ki bolj kot na sredozemsko razigranost stavijo na germansko

eleganco. Avant pa je namenjen tistim, ki jih pogled na limuzinsko togost vendarle preveč ohladi, saj je težko verjeti, da bi tehnico v prid karavanu nagnili samo dodatni litri v



Primerjava diagramov navora in moči s prejšnjim motorjem

prtlačnem prostoru. Ta je brezhibno obdelan in ga je groza ob misli na žaklje cementa. Groza je lahko tudi nič hudega sluteče potnike ob demonstraciji voznih zmogljivosti tega avtomobila. Za tako dejavnost si mora nadebudni voznik izbrati precej ovinkasto pot, kjer bodo prednosti odličnega podvozja s štirikolesnim pogonom prišle na plan. Cviljenje gum ne bo niti za trenutek ponehalo, kajti motorni navor znaša 370 Nm, in to enakomerno v območju od 1500 do 2500 vrtljajev ročične gredi v minuti. No, meni se je sicer zdelo, da je tista spodnja meja vsaj tristo vrtljajev više, vendar nič ne de, Audijevim inženirjem je pač že treba verjeti. Zato pa pri drvenju skozi ovinke ne smete verjeti občutkom, pridobljenim s prednjim pogonom, pri katerem voznik med drsenjem dobiva s prvih koles jasno opozorilo, da se približuje zgornji meji. Pri štirikolesnem pogonu tega opozorila ni, kajti avtomobil se suvereno pelje do zgornje meje, potem pa lahko sledi nenaden izlet v maline ob cesti. Da bi se voznik lahko še bolj poistovetil s Schumacherjem in njegovim početjem, so v



Na odličnem športnem volanskem obroču sta tipki, ki lahko ukazujeta sicer samodejnemu menjalniku.

klasičen samodejni menjalnik in ima s Schumacherjevim skupne le gumbke na volanu. V kombinaciji s turbodizelskim motorjem ne deluje dobro le pri speljevanju. Saj veste, kako je danes z zavijanjem v križišču v levo. Čakate in čakate, nasproti vozeče kolone pa ni in ni konec. Potem pride težko pričakovana luknja in z vso silo pritisnete stopalko za plin. Avto pa nič. Najprej mora vaš namen razumeti menjalnik s precej dolgo prvo prestavo, potem mora motor prebroditi turboluknjo, ki v praksi ni tako majhna, kot je videti na teoretičnem diagramu. Potem vas avto sicer izstrelji čez križišče, vendar so bile tiste desetinke daljše kot ure v domačem



180 KM iz 2,5 litra gibne prostornine se ne bi sramoval marsikateri bencinski motor.

Audija namestili odličen trikraki volanski obroč s tipkama, ki lahko ukazujeta samodejnemu petstopenjskemu menjalniku. Seveda vaše ukaze preverja računalnik, tako da ne morete narediti nobene neumnosti. Pri pospeševanju, na primer, računalnik sam prestavi v višjo prestavo, ko vrtljaji dosežejo rdeče polje, ali pa nasprotno. Lahko pa izberete samodejni način in vse delo s prestavljanjem prepustite njemu. Menjalnik je sicer hiter, vendar je v bistvu še zmeraj

fotelju. Sta pa motor in menjalnik uigran par na odprtih cestah. Na avtocesti avtomobil z lahkoto zmore potovalne hitrosti čez 200 km/h, poraba goriva pa kljub temu ostane pod desetimi litri na sto prevoženih kilometrov. Prestrašeni potniki iz poglavja o ovinkasti cesti se bodo lahko pomirili in prišli k sebi, kajti trušča ni veliko zaradi odlične zvočne izolacije potniške kabine in ugodne aerodinamike, ki ne povzroča vrtinčenja zraka ob karoseriji. Prijatelj mi je nedavno v šali dejal, da dizelskim motorjem ne povečajo moči samo zaradi tega, ker potem res ne bi nihče več kupoval avtomobilov z bencinskimi motorji. Tudi če to ni res, se pa dobro sliši. Audijev motor 2.5 TDI je odličen izdelek, kljub temu da za polnjenje valjev z gorivom ne uporablja najnovejše tehnike skupnega voda, temveč klasično elektronsko vodeno črpalko. V oznaki TDI je sedaj reč I, D pa bo počakal do naslednje izboljšave, ki bo prinesla še več moči.

Uroš Potočnik

Tehnični podatki

Motor: 6 -valjni - 4-taktni - V-90°, dizelski, nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 78,3 × 86,4 mm - gibna prostornina 2496 cm³ - kompresija 19,5 : 1 - največja moč 132 kW (180 KM) pri 4000/min - največji navor 370 Nm pri 1500-2500/min - ročična gred v 4 ležajih - 2 × 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/zobniški prenos) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva, elektronsko vodena črpalka (Bosch VP 44), turbinski polnilnik na izpušne pline, hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 6 l - motorno olje 6 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,670; II. 2,000; III. 1,410; IV. 1,000; V. 0,740; vzvratna 4,100 - diferencial 2,810 - gume 205/55 R 16 (Dunlop SP Witer Sport M2)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator, zadaj pomožni okvir, posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBV - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4796 mm - širina 1810 mm - višina 1479 mm - medosna razdalja 2759 mm - kolotek spredaj 1540 mm - zadaj 1569 mm - rajdni krog 11,7 m - **notranje:** dolžina 1720 mm - širina 1510/1470 mm - višina 950-1020/970 mm - vzdolžnica 910-1150/940-670 mm - prtlačnik (normno) 434-1590 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1680 kg - dovoljena skupna masa 2260 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 219 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 12,9/6,6/8,9 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	5,1 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	7,2 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	10,4 s	60 55,9 km/h
0 - 120 km/h:	14,5 s	80 75,6 km/h
0 - 140 km/h:	18,7 s	100 91,9 km/h
1000 m z mesta:	31,7 s	120 111,8 km/h
	(169 km/h)	140 131,7 km/h
		160 156,3 km/h

Največja hitrost:

210 km/h (V. prestava)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča.

Zavorna pot:

od 100 km/h: 41,6 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 10,4 l/100km

Najmanjše povprečje 9,2 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):		Okoliščine meritev
Prestava:	III.	IV.	V.
50 km/h	60	58	/
100 km/h	62	64	62
150 km/h	66	68	68
200 km/h		74	
Prosti tek		47	

KONČNA OCENA

Audi A6 Avant 2.5 TDI Quattro je odličen avtomobil. Še posebej se lahko izkaže na dolgih potovanjih, saj navdušuje z majhno porabo, odličnimi zmogljivostmi in neutrjujajočo vožnjo. Davek na odličnost je seveda visoka cena. Kdor jo zmore, naj uživa.

- zmogljivosti motorja - poraba goriva - lega, vodljivost - izdelava - materiali - ergonomija	- slaba odzivnost pri speljevanju - visoka cena
--	--

CENA: 9.328.478 SIT (Porsche Slovenija)