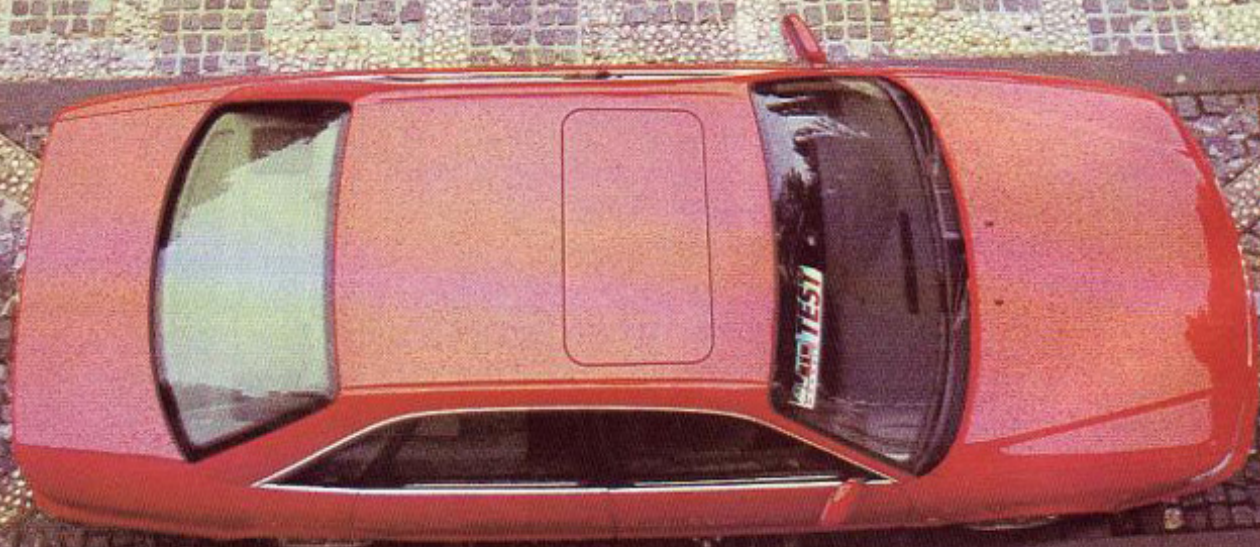


Test

AUDI A6 2,5 TDI
QUATTRO

MO
ZA
IK



Kaj bi še pred nedavnim rekli za kombinacijo turbodizelskega motorja, štirikolesnega pogona in šestih prestav v menjalniku, seveda v primeru, ko gre za osebni avto in ne za terenca? Najbrž bi malo podvomili, nikakor pa se ne bi strinjali s tem, da je lahko to skoraj športen avto. Pa je tudi to postalo resničnost, in sicer v obliki audija A6 2,5 TDI quattro.

Večino tega časa je bila igla merilnika hitrosti v bližini številke 200, vrtljaji so bili v razumni meji in takšna potovalna hitrost je za turbodizelski avto odlična.

goriva. Z rdečo barvo poudarjen I v napisu TDI na zadku pomeni, da se loči od enakega petvaljnika, ki zmore 85 kW (115 KM), po nekoliko drugačnem elektronskem krmiljenju motorja in prilagojenem in spremenjenem visokotlačnem vbrizgu goriva. Na ta način

kakršnega zganjajo motorji s takšnim vbrizgavanjem goriva.

Navduši odlična prožnost motorja, k njej pa izdatno pripomore tudi dobro izračunan šeststopenjski menjalnik, ki omogoča hitro in natančno pretikanje. Z nekaj malega poznavanja

Navdušenje pa se nadaljuje ob opazovanju podatka o porabi goriva, ki ga izpisuje potovalni računalnik. Namestitev računalniškega zaslona (med merilnikoma hitrosti in vrtljajev) omogoča branje podatkov med vožnjo, ne da bi bila zaradi pogleda na računalnik ogrožena varnost vožnje. Nizke številke so prav izzivalne in tudi po nekaj sto kilometrih vožnje s polnim plinom po nemških avtocestah poraba nikakor ni hotela zlesti preko 8,3 litra plinskega olja na 100 kilo-



Zagotovo trenutno ne bi našli tako varčnega, tako velikega in tako poskočnega avta, kot je A6 z večjim motorjem TDI, seveda z vsemi dobrimi voznimi lastnostmi, ki jih prav tako premore po zaslugi odličnega štirikolesnega pogona. Vzdolžno nameščeni motor v nosu je petvaljni turbodizel z neposrednim vbrizgom

ta z rdečo barvo poudarjeni TDI zmore 103 kW (140 KM) pri ugodnih 4000 vrtljajih v minuti, pri 1900 vrtljajih pa spoštljiv navor 290 Nm. Ta motorna moč ga uvršča v najvišji razred turbodizelskih motorjev. Motor v audiju A6 se odlikuje tudi z dobro zvočno zatesnjenostjo, saj tudi pri hladnem zagonu ni slišati tovarnjaškega trušča,

narave turbodizelskega motorja in ob asistenci tega menjalnika je mogoče avto z lahkoto voziti neprestano v območju med 2000 in 4000 vrtljaji v minuti. V tem območju je ta motor izredno suveren, predvsem glede na prožnost, ki vedno znova preseneti do te mere, da je takrat vožnja s tem avtomobilom vozniku zelo zabavna.

metrov. Večino tega časa je bila igla merilnika hitrosti v bližini številke 200, vrtljaji so bili v razumni meji in takšna potovalna hitrost je za turbodizelski avtomobil odlična.

Pri vožnji po magistralni cesti pa poraba hitro pade in se sploh ni težko voziti še dovolj odločno, da računalnik pokaže podatek



druga stikala, česar pri audiju A4 ne najdemo več. Pravzaprav se je za najbolj neprijetno stvar pri testnem audiju A6 izkazala namestiti te stikala za pomik šip. Ploščica s štirimi stikali je nameščena tam, kjer je odmerjen tudi prostor za ročno oporo v notranji oblogi voznikovih vrat. Tako se najpogosteje odpre zadnja desna šipa, ko voznik nehoti s komolcem oplazi ali se dotakne stikala, ki je precej občutljivo za dotik. Poleg prav trmasto majhnega desnega zunanega ogledala temu audiju ne moremo ničesar zameriti. Včasih

uglašeno vzmetenje ter dovolj dolge in ustrezne sedežne površine. Z volanskim servom se prav hitro spoprijateljite, zanesljivost zavor je na ustreznih ravni, če se odločite za štirikolesni pogon, kot je bilo v testnem primeru, pa morate vzeti v zakup nekoliko plitvejši prtljajnik.

Testni audi A6 pa ni bil le razkošen po zmogljivosti in skromen po porabi goriva, bil je tudi - glede na avtomobilski razred, kateremu pripada - gosposko opremljen. Ni manjkalo ogrevanje sedežev, seveda prevlečenih z usnjem, električna je premikala vse, le za vzdolžni pomik volanskega obroča je bilo treba uporabiti človeško silo. Pohvalna je tudi praktična avtomatska klimatska naprava z dobro ločljivimi in razberljivimi stikali in preglednim zaslonom. Glede funkcionalnosti velja enaka pohvala stikalu sončne strehe, prestiž notranjosti pa so dopolnjevali še umetni leseni vložki in tempomat. Da ima ta avto dve zračni vreči in samozatagovalnike varnostnih pasov, pa je tako ali tako samo po sebi razumljivo.

Audi A6 je v različici 2,5 TDI quattro zagotovo dosegel enega svojih vrhuncev. S tem avtom, ki velja za enega prvih dizelskih športnikov, so postavili tudi v privzdignjenem srednjem razredu nova merila glede zmogljivosti vozila in porabe goriva. Ko pa bodo takšni avtomobili tudi cenovno dostopnejši, bodo navduševali še znatno bolj.

5,7 litra goriva. To pa je že skoraj na meji današnje avtomobilске idealnosti. Če seveda hočete z avtomobilom res varčevati, si takšnega audija zaradi njegove nabavne cene najverjetneje ne boste kupili, če pa ogromno potujete, in to v vseh podnebnih pasovih, ta avto glede na svojo zasnovo in zmogljivost spada v izbor najidealnejših v tem trenutku. Prav ta idealnost pogonskega sklopa in motorja je dobro orožje audija A6 proti močnim tekmeccem, ki jih je že ali jih še bo dobil v svojem razredu. Ta audi že ob nastanku ni kazal tolikšne dolžine koraka od predhodnika, kot ga kažeta A4 in A8, vendar to ne pomeni, da A6 ni sodoben avto. Odlikuje ga prostornost ter zelo natančna obdelava in izdelava. Da se pa nekaterih muh iz preteklosti ni tako uspešno znebil kot njegova manjši in večji brat, je opazno tudi v notranjosti.

Recimo, stikalo za vse štiri utripalke je še zmeraj nameščeno v isti vrsti kot



nekoliko okoren in težek nos avtomobila pri hitrejši vožnji skozi krajše ovinke se izniči po zaslugi štirikolesnega pogona. K udobni vožnji poleg razkošne notranje prostornosti izdatno pripomorejo razmeroma trdo, vendar še zmeraj dovolj udobno

Tekst: Andrej Supé
Foto: Matej Družnik

Tehnični podatki

Motor: petvaljni - štiristaktni - vrstni - dizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 81 x 95,5 mm - gibna prostornina 2461 kubik - ov - kompresija 20,0:1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,73 m/s - specifična moč 41,9 kW (56,9 KM)/liter - največji navor 290 Nm pri 1900/min - ročni gred v 6 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - visokotlačna razdelilna črpalka za vbrizg (Bosch VE) - turbinski polnilnik - vodno hlajenje, 6,5 litra - motorno olje 5,0 litra - akumulator 12 V, 92 Ah - alternator 1650 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enoklatna suha sklopka - šeststopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,50; II. 1,89; III. 1,23; IV. 0,87; V. 0,67; VI. 0,56; vzvratna 3,46, diferencial 3,875 - platišča: 6x1,5 - gume: 205/60 R15 (Dunlop sport D8 M2) - katalni obseg 1,902 m - hitrost pri 1000/min v VI. prestavi 52 km/h.

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,32 - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga (vzvojnja) prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4797 mm - širina 1783 mm - višina 1430 mm - medosna razdalja 2690 mm - kolotek spredaj 1524 mm, zadaj 1524 mm - rajdni krog 11,4 m - najmanjša razdalja od tol 125 mm - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1700 mm - širina (komolci) spredaj 1460 mm, zadaj 1450 mm - višina nad sedežem spredaj 920 mm, zadaj 970 mm - vzdolžnica prednji sedež 990/1190 mm, zadnja klop 900/670 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 510 l - posoda za gorivo 80 l.

Teže: prazno vozilo 1560 kg - dovoljena skupna teža 2010 kg - dovoljena teža priklovice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 208 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (DIN): 4,4/6,1/7,5 litra plinskega olja na 100 km.



Naše meritve
Največja hitrost: 219 km/h (VI. prestava)

Pospeški:
 0-60 km/h 4,3 s
 0-80 km/h 7,4 s
 0-100 km/h 10,6 s
 0-120 km/h 14,7 s
 0-140 km/h 19,7 s
 1000 m z mesta 31,7 s (165 km/h)

Prožnost:
 1000 m od 40 km/h (V.) 34,4 s (165 km/h)
 1000 m od 40 km/h (VI.) 38,9 s (145 km/h)

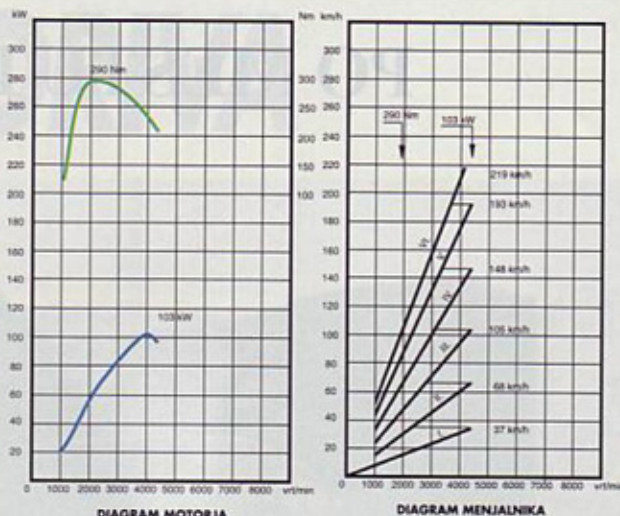
Zavorna pot:
 od 150 km/h 95,1 m
 od 100 km/h 42,9 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na: resnično:
 60 57,1 km/h
 80 77,8 km/h
 100 98,3 km/h
 120 118,3 km/h

Trušč v notranjosti (dB):
prestava III. IV. V. VI.
hitrost
 50 km/h 58 58 54 56
 100 km/h 68 64 62 62
 150 km/h - 70 69 68
 200 km/h - - 74 74
 prosti tek 64

Poraba goriva:
 testno povprečje 7,9 l na 100 km

Cena
 73.926 DEM
 (Porsche Inter Auto, Ljubljana)



Hvalimo

- zmogljivosti
- poraba goriva
- menjalnik
- prostornost
- lega na cesti
- izdelava

Grajam

- desno zunanje ogledalo
- nameštitev stikala za vse štiri utripalke
- nameštitev stikal za dvig in spust šip
- cena

Iz oči v oči

Srednja pot se nemalokrat pokaže kot najboljša. Če se torej ne morete odločiti med skrajnima A4 in A8, vam še vedno ostaja A6. Res nekoliko »zrelejš« oblike, pa kljub temu vreden črke pred številko 6. Z motorjem, kot ga je imel testni avto, boste poleg zelo solidnega avtomobila dobili tudi pravega športnika. Volk v ovčji koži torej.

Tjaša Smrekar

Kaj bi rekel gospod Diesel, če bi mogel sedeti v takšen avtomobil? In kaj bi rekel gospod Horch alias Audi, če bi mogel sedeti v takšen avtomobil? In dvomim, da sta bila takšna vizionarja, da bi lahko kaj takšnega predvidela. Če vam »hiša« ni ravno všeč, se nad motorjem, menjalnikom in pogonom ne boste mogli pritožiti, pa če ste še tak pikolovec.

Vinko Kernc