

## Test

### AUDI A6 2.6

Doseči popolnost je praktično nemogoče. Zato pa se je popolnosti mogoče kar precej približati. Včasih pomeni takšen majhen korak ogromno dela, ni najbolj viden na zunanosti (tokrat avtomobila), je pa novi proizvod še bolj izpopolnjen kot prejšnji in to velja v primeru audija A6.



Ali je A6 nov audi ali ni, to je sedaj vprašanje, kajne? Ko ga prvič vidite, dobite občutek, da ste ga že videli; ko še enkrat pogledate le opazite določene spremembe. Največji vtis zagotovo naredi novo ime te audijeve serije, saj A trenutno pri Audiju pomeni prihodnost. V dolžino je

# KORAK NAPREJ





zrasel za borih sedem milimetrov, v širino za devet, a kdor to opazi, je res mojster. Nekoliko več oblikovalske svežine je dobila bočna linija vozila, saj deluje nekoliko bolj mondeno kot prej, gornji rob pločevine je po audijsko še zmeraj razmeroma visok, linija sama je precej ravna

in zelo elegantno prične padati navzdol le nad prednjim pokrovom. Ta je sedaj oblikovan v stilu A8 z novimi režami za dotok zraka in bo oblikovno dajal bodoči pečat vsej družini vozil iz Ingolstadta. Na novo so oblikovane tudi luči, prednja žarometna sta sedaj elipsoidna.

V tovarni zatrjujejo, da je novi A6 dodelan v skladu s časom. Revolucionarnih sprememb pa je tako ali tako zmeraj preveč. V skladu s časom je tudi 80-odstotna reciklaža vozila, zaradi A6 pa ne bo v prihodnje poškodovan niti en kisikov atomček ozonske plasti. Lepo!

Že sedenje v testnem A6 2.6 je ponujalo odličen občutek. Najprej sem pogledal oporo za levo nogo. Ta je bila že prej, pri audiju 100, zame tako dobra, da je sploh ne bi spreminjal. In res je ostala prav takšna. Volan je pri A6 nastavljen vzdolžno in še po višini, po višini pa tudi vojni-



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni - štiritaktni - V 90 stopinj - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 82,5 x 81 mm - globna prostornina 2598 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,0:1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 5750/min - srednja hitrost bala pri največji moči 15,5 m/s - specifična moč 42,3 kW (57,7 KM)/liter - največji navor 225 Nm pri 3500/min - ročična gred v 4 ležajih - 1 odmična gred za vsako vrsto valjev (zobati jermeni) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vžigavanje goriva in vžig - vodno hlajenje, 11,0 litra - motorna olje 5,0 litra - akumulator 12 V, 63 Ah - alternator 1260 W - uravnavan izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokoltna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,500; II, 1,840; III, 1,300; IV, 1,030; V, 0,840; vzvratna 3,440, diferencial 3,890 - platišča: 6J x 15 - gume: 195/65 R15 (dunlop DB sport) - katalni obseg 1,924 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 35,3 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx= 0,32 - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj polloga (vzvojnaj) prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolutne na 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, zavrtljaja od ene do druge skrajne točke 3,5

**Mere, zunanje:** dolžina 4797 mm - širina 1783 mm - višina 1430 mm - medosna razdalja 2687 mm - kolotek spredaj 1524 mm, zadaj 1524 mm - rajdni krog 11,4 m - najmanjša razdalja od tal 101 mm - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1690 mm - širina (kamoli) spredaj 1460 mm, zadaj 1460 mm - višina nad sedežem spredaj 940-1000 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 960-1170 mm, zadnja klopa 900-690 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normna) 510/704 l - posoda za gorivo 80 l

**Teža:** prazno vozilo 1440 kg - dovoljena skupna teža 1990 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 209 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE): 7,0/8,6/12,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost:

212 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	3,8 s
0 - 80 km/h	7,0 s
0 - 100 km/h	9,9 s
0 - 120 km/h	14,4 s
0 - 140 km/h	19,3 s
0 - 160 km/h	27,5 s
1000 m z mesta	31,5 s (167 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	34,3 s (167 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,0 s (144 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h	92,8 m
od 100 km/h	41,2 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40 km/h	37,4
60 km/h	56,4
80 km/h	76,8
100 km/h	79,4
120 km/h	115,9
140 km/h	142,5

### Poraba goriva:

testno povprečje  
13,4 l na 100 km

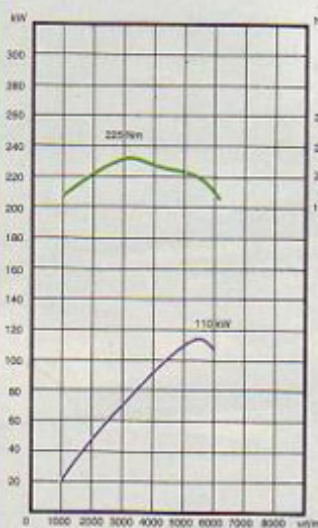


DIAGRAM MOTORJA

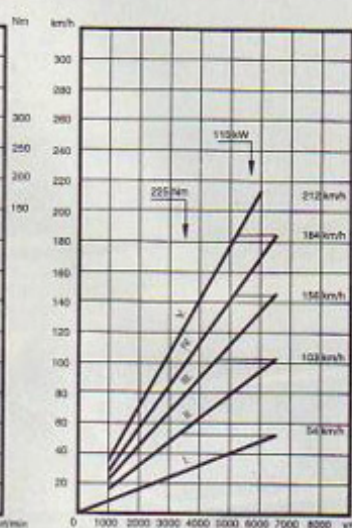


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- motor
- menjalnik
- vodljivost in lega na cesti
- notranje udobje
- videz
- klimatska naprava
- pasivna varnost
- pocinkana karoserija

## Grajamo

- stikalo za vse štiri utripalke
- desno vzvratno ogledalo
- prtljažnik

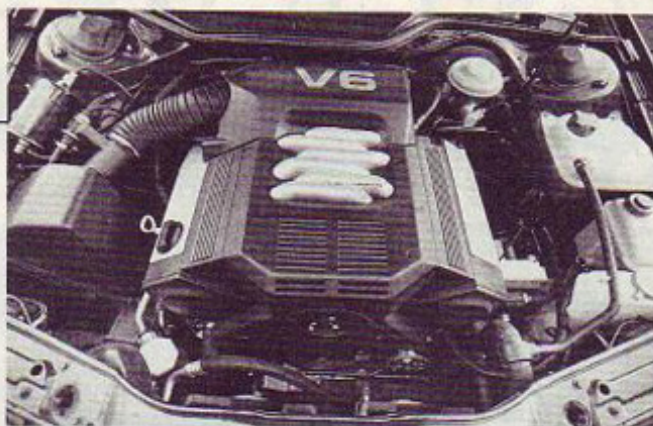
## Cena

DEM 59.060  
(Porsche Interauto, Ljubljana)

## Končna ocena

Audi A6 2.6 pomeni kot avto usklajenost s časom, torej je avto današnjega trenutka, z odličnim motorjem, z dodelanim podvozjem, naravi bolj prijazen in prav takšen, kot so bili audiji že prej, natančno in dobro izdelan. S svojo prostornostjo je dober poslovni avto in obenem nežno športna družinska limuzina.





*Motor je eden najtišjih, obenem kultiviran in zmogljiv*

kov sedež. Morda je katera od teh nastavitvev odveč, škodijo pa zagotovo ne.

Sedeži so udobni, ravno prav trdi in z zadovoljivim telesnim oprijemom in nekaj ur sedenja na njih ne pušča bolečin v nogah ali v križu. To velja za vseh pet sedežev v tem audiju. Poleg osrednje ključavnice je testno vozilo imelo še klimatsko napravo, zračno blazino za voznika, elektrika pa je upravljala prednji

izdelave. Merilniki so dobro vidni in ponoči odlično osvetljeni, obvolanski ročici sta dovolj veliki za svoje naloge, volanski obroč je kar zajeten, ne prevelik, predvsem pa primerno debel. Prezračevalnih rež je prav toliko, kolikor jih duša poželi, tudi za zadnje klop. V testnem audiju je bila v hrbtnem naslonjalu zadnje klopi nameščena vreča za smuči, prtljažnik za njo pa je kljub 510 litrom normativne prostornine deloval vsaj optično majhen gle-



šipi in zunanji vzvratni ogledali. O klimatski napravi vse najboljše, saj jo je moč ustrezno nastaviti na želeni učinek, tako da se prijetno hladen vroč poletni dan ne konča s kihanjem. Branje podatkov z nje je zelo pregledno, stikala pa so kompaktna in estetska.

Stikalo za vse štiri utripalke je sicer pravilno nameščeno na sredinski konzoli, tako da je dosegljivo tudi sovozniku, je pa še zmeraj "stlačeno" v vrsto drugih stikal in zaradi tega nekoliko nepregledno. V desnem vzvratnem ogledalu je dovolj slike iz ozadja, a ogledalo bi lahko bilo vseeno nekoliko večje.

Armaturna plošča deluje zelo solidno, kar je seveda posledica kakovostne in natančne



*Armaturna plošča je na ravni vozila v celoti*

de na elegantno, skoraj pet metrov dolgo limuzino. Če ne drugega, se je pri tem prtljažniku treba navaditi vsaj ekonomično zlagati velike kose prtljage vanj.

Motor v nosu je bil 2,6-litrski šestvaljnik s po dvema ventiloma na valj in 90-stopinjskim kotom med valjema. V predhodnem modelu se je prvič znašel maja leta 1992. Zelo neupravičeno je potisnjen nekoliko v senco malo večjega brata, motorja 2.8. Odlikuje ga izjemno kultiviran tek, dovolj uporabne moči in navora v celem območju delovanja in še nekaj, kar je pri tem stroju naravnost vrhunsko - tih tek. Če ga poslušate, lahko kar mimogrede preverite, koliko vam je doslej hrup okvaril slušni organ. V primeru, da ga slišite v kabino pri



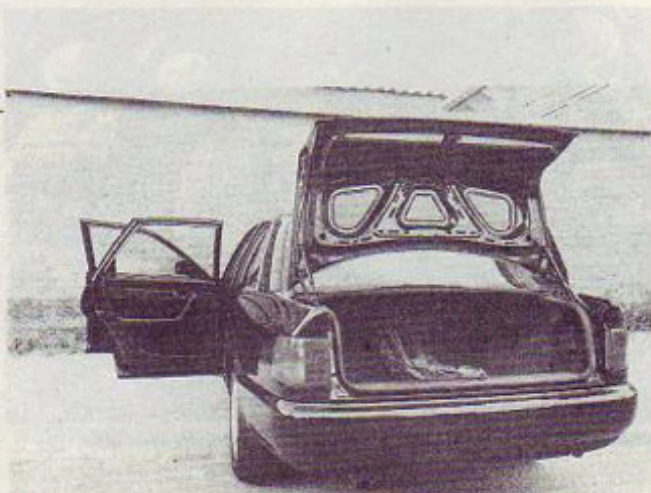
## Test

prostem teku, je vaš sluh odličan, če pa ga ne slišite, se še zmeraj lahko tolažite z možnostjo, da imate minimalno okvaro sluha. V višjih vrtljajih se oglašajo kot srednje močan veter in polglasni šepet. Saj ni res, pa je!

Največjo moč 110 kW (150 KM) doseže pri 5750 vrtljajih, največji navor 225 Nm pa pri 3500 vrtljajih v minuti. S prožnostjo, ki jo premore, tudi ob pomoči spretne izračunanega in zelo natančnega menjalnika, se ob zelo zmerni vožnji lahko z njim namenite tudi varčevati, čeprav ob vseh motorjih TDI, ki jih ponuja A6, to ni ravno najboljša pot.

Vpetost pogonskega sklopa je sedaj dosegla tisto točko, pri kateri nikakor ni več premeška, ampak nežno elegantna, k temu pa izdatno prispeva tudi hidravlična sklopka, ki uspešno blaži nič kaj rahlo voznikovo nogo.

Podvožje A6 je ostalo tipično audijsko, se pravi spredaj s posamičnima obesama in vzmetnima nogama, zadaj pa s polto-



**Nič kaj prostora prtljajnik z vrečo za smuč**

**Praktično: mrežici na hrbtišču prednjih sedežev in široko odpiranje vrat**



go premo, vodili in vijačnima vzmetema. Usklajenost tega podvožja je primerljiva z usklajenostjo glasbenikov v filharmoničnem orkestru. Ta avto je praktično nevtralen. Pri vstopih in izstopih iz ovinkov, pri vzdrževanju želene smeri slepo uboga voznikove želje, ki jih dobiva prek prav tako dobrega volanskega servomehanizma, zavor in motorja. Pri tem ni moteča razmeroma velika teža vozila ali pa obtežen zadek. Zavore s svojim zanesljivim delovanjem dopolnjujejo to harmonijo podvožja, ki jo je sposoben ponuditi audi A6.

Vse dobre lastnosti so torej ostale, se nekoliko pomnožile in na ta način audiju A6 ni težko nadaljevati uspešne poti, ki jo je začrtal model 100.

Tekst: ANDREJ SUPÉ  
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

