



# Majhno, a pomembno

Na prvi pogled tega morda ni opaziti, saj je A6 na videz zelo drugačen od predhodnika, a v resnici gre le za drobne spremembe – ki pa niso nepomembne.

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

je podatek, ki se ga ne bi sramoval marsikateri po imenu in namenu športni avto), a hkrati tudi z zglodno majhno porabo. Testna je bila za las pod 11 litri, po mestu pričakujte liter do dva več (odvisno od sloga vožnje), če se boste odpravili na daljše in ne prehitre (a še vedno hitrejšje od naših avtocestnih omejitvev) poti, pa bo padla pod deset litrov; tudi krepko pod deset, če ste res zmerni pri hitrosti.

Menjalnik sicer ni zadnji krik tehnike in je zaradi tega na trenutke neodločen, prepočasi pretika navzdol ali nepričakovano pretika navzgor, vsekakor pa je v primerjavi s konkurenco v zlati sredini. Športni način je uporaben, saj višje točke prestavljanja niso moteče (zaradi tihega motorja), omogoča pa tudi ročno prestavljanje z ročico (z narobe obrnjeno kuliso, torej naprej za višjo prestavo in nazaj za nižjo) ali pa z obvolanskima ročicama. A ker je menjalnik, kot rečeno,

dovolj dober, bo, o tem ne gre dvomiti, večino časa preživel v položaju D. Štirikolesni pogon? Je. Deluje. Neopazno, torej odlično.

Tako se bo voznik še bolj sprostil za volanskim obročem in bo lahko opazil, da ima A6 po pomladitvi med merilniki nov grafični zaslon velike ločljivosti (z novo obrobo) in da je v kabini nekaj več aluminijastih in kromanih obrob



in poudarkov. Sedeži so še vedno zglodno udobni (a imajo nove, aktivne vzglavnike), ergonomija še vedno vzorna, prostora dovolj. Navigacija tudi po slovenskih cestah deluje dobro, prenovljeni sistem upravljanja MMI je zdaj dobil gumb na vrhu glavnega gumba za upravljanje, kar upravljanje (recimo) navigacije še poenostavi ...

Še največ pa je sprememb na zunanosti. Nos zdaj neustavljivo spominja na A8, ksenonski žarometi so dobili dnevne luči LED, oblika zadka je na pogled popolnoma nova, vključno z lučmi. A6 je s temi spremembami še bolj odrasel, eleganten. In s to pogonsko mehaniko

in opremo obljube, ki jih da z videzom, tudi izpolni. A ne pozabite: nič ni zastoj ...

## Audi A6 3.0 TDI DPF Quattro Tiptronic

**Cena osnovnega modela:** 52.107 EUR  
**Cena testnega vozila:** 76.995 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 7 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 67 % / Stanje kilometrskega števca: 5.304 km

**POSPEŠKI**  
0-100 km/h: 6,9 s  
402 m z mesta: 14,7 s (155 km/h)

**PROŽNOST**  
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

**NAJVEČJA HITROST** 250 km/h (VI. prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 42,4 m (AM meja 39 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje 10,9 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.967 cm<sup>3</sup>  
- največja moč 176 kW (240 KM) pri 4.000-4.400/min - največji navor 450 Nm pri 1.400-3.500/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 235/45 R 18 V (Bridgestone Blizzak LM-25).

Mase: prazno vozilo 1.785 kg - dovoljena skupna masa 2.365 kg.  
Mere: dolžina 4.927 mm - širina 1.855 mm - višina 1.459 mm - prtlačnik 546 l - posoda za gorivo 80 l.

Zmogljivost: največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,8 s - poraba goriva (ECE) 9,3/5,8/7,1 l/100 km.

**HVALIMO IN GRAJAMO**

- ▲ motor
- ▲ ergonomija
- ▲ sedeži
- ▲ udobje
- ▲ MMI

- ▼ ni smernih žarometov (tudi statičnih)
- ▼ komande tempomata bi lahko bile na volanu
- ▼ trdo odpiranje prtlačnika
- ▼ klimatizacija ima težave z odroševanjem stekel

## Končna ocena

Audi A6 je z zadnjo pomladitvijo dobil natanko tisto, kar je potreboval: zunanjo obliko, ki že sama po sebi pove, za kako dober avto gre.