



**D**a je šest med štiri in osem, še vedno drži. Drži tudi, da je Audijev A6 med A4 in A8. Le razlika se nekje manjša, drugje pa (malce) večja.

Audijeva zgodba je v novejši zgodovini zgodba o uspehu; praviloma (kjer je tudi kakšna izjema) se njegov imidž vzpenja in znamka se vsaj zadnji dve desetletji povsem enakovredno na nek svoj način kosa z že od veliko prej uveljavljenima tekmečema iz južne Bavarske ter Baden Württenberga. Priti tja ni lahko, le vrhunski izdelki to omogočijo. Dvoma ni.

Le redki še niso pozabili, da so se Audiji dolgo borili s tehničnim in oblikovnim povprečjem ter kot takšni z znamkami, na katere danes gledajo zviška. Sliši se morda pretirano, ampak pogledajte cene. Te natančno, brez najmanjšega dvoma povedo, kam kdo sodi. In Audiji niso poceni.

**Sklop motor-menjalnik je tisti, ki ga takšnega skoraj morate izbrati, razen če nimate kakšnega osebnega zadržka proti dizlom. Khm, dizel da je?**

Saj ne, da bi bilo v tem razredu pri komu bistveno drugače, a velja vseeno spomniti: takšen (motor!) A6 lahko domov odpeljete za manj kot 12 milijonov tolarjev. Ampak ga - verjemite - ne boste. Zelo verjetno boste že sami v salon prišli v tej smeri precej izobraženi, z dokaj natančno izdelanimi željami in zahtevami. Potem boste sedli k prodajalcu (zelo verjetno prebrisanemu), ki vam bo uspel servirati še kaj več. Na koncu, preden boste 'podpisali', bo seznam precej dolg.

Večopravilen, v usnje odet volanski obroč s prestavnima ročicama - dobra izbira. Čeden, morda malce pretanek, a odlično pade v roke. In s svojimi komandami je zelo uporaben. Slabih sto tisočakov.

Električno pomičen rolo za zadnjo šipo ter ročno pomična roloja za zadnji bočni šipi - koristno. Ko se sonce močno upre v karoserijo, ki je seveda zaradi elegance, ki jo izžareva ob impozantni motorni maski ter ob obilici

kroma, po možnosti temna, je z notranjo klimo težko. Rolo, še posebej na zadnji šipi - le kdo bi rekel - zelo pomaga. In da ne bi bilo zapletov, se pri vklopu vzvratne prestave začasno spusti v ležišče. Dobrih sto tisočakov.

Pametni ključ? Jasno, sliši se tehnično napredno in stvar bližnje prihodnosti, zatorej (še posebej, ker je Audijev slogan »Napredek skozi tehniko«) - za! Ampak mi nad njim nismo bili navdušeni: možgani, ki ga 'iščejo', da potem dovolijo zagon motorja z gumbom, ga pogosto niso našli. Dobro bi bilo razmisliti, ali bi sem vložili slabih 300 tisočakov.

Zabava! MMI z navigacijo, vrhunski zvočni sistem in izmenjevalnik šestih zgoščenk v predalu pred sovoznikom! Zelo verjetno takšnega A6 ne kupujete, da se boste z njim pretežno vozili iz ljubljanskih Kosez v središče mesta na delo. Najbrž boste pogosto

(poslovno?) križarili po Sloveniji, pa tudi izven nje. Takrat boste spoznali (če tega še ne veste) vse prednosti dobre glasbe in učinkovite navigacijske pomoči. Kdaj bo slednja koristna tudi v našem kotku, je, kot kaže, le še vprašanje časa. Se pravi: ne omahujte. Dobro naloženih 760 tisoč tolarjev.

Ni prestiža brez usnja in lesa. Črni ali temni zunanosti se krasno poda svetla notranjost. Prestižna eleganca! Na vrt, njivo, polje ali na lov nikar ne hodite s tem Audijem, za te reči si kupite rabljeno Nivo, Cherokeeja ali katerega drugega terenca. Takšna rahlo 'ubita' bež notranjost ne bo ravno hvaležna, če boste na 'samo' 12 tisočakov vredne (a ravno tako svetle) predpražnike nosili blato, zemljo in podobno. Sicer pa se bo na pogled in na otip vrhunskemu kakovostnemu usnju tudi gospa dobro počutila, lep svetel brezov les pa bo le še začini celotno podobo. Ne ena ne druga stvar nista nujni, a brez

## Hmm... A7?!

Številke so lahko, ne glede na to, ali so v kombinaciji s črkami ali ne, zelo pomembna zadeva.

Hitro asociirajo na velikost ...

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič





## Drugo mnenje

**Matevž Korošec** Zdi se mi, kot da so pri Audiju stopili korak nazaj. Nova Šestica je na pogled manj avantgardna, čeprav je res, da je skladnejša, prostornejša in v marsičem naprednejša. Izza volanskega obroča bi težko trdil, da ta avto v dolžino meri skoraj pet metrov, pa tudi, da tehta 1755 kilogramov. Motor je ponoven dokaz odličnosti, tako kot samodejni menjalnik. Ob vsem kar ponuja, me na koncu zmoti le 'nemoderno' oblikovana sredinska konzola. Toda verjamem, da bi se tudi te zlahka navadil.

**Dušan Lukič** Pravzaprav so pri Audiju z A6 zastavili zelo zanimivo vprašanje: zakaj bi sploh še razmišljali o nakupu A8? A6 je ravno tako udoben, zadaj sicer malenkost manj prostoren (pa kaj!), ravno tako uglajen in očem celo prijetnejši. In trilitrski motor v kombinaciji s samodejnim menjalnikom je idealna izbira za ta avto. Škoda, da motor ne poganja le zadnjih koles.

dvoma za dober imidž sodita v karoserijo. Dobrih 500 in še slabih 150 tisočakov.

Zvočni parkirni pripomoček pi-pip? Ne odpeljite se brez njega. Obvladovanje centimetrov te karoserije ni lahko delo, tudi če trdite, da se na vsak avtomobil oziroma na njegove mere lahko navadite. Ja, lahko, ampak do takrat ga lahko pogosto vozite k ličarju, če ne celo h kleparju. Preskočite ta strošek in vso sramoto, ki jo boste deležni, ko bodo vsi zaposle-

### Ne usnje ne les nista nujna, a brez dvoma za dober imidž sodita v tole karoserijo.

ni v garaži opazovali vaše 'pridelke' s sten in zidov in se potem za vašim hrbtom hihitali. Pa še avtomobil bo sam po sebi izgubil velik del tiste prej omenjene impozantnosti. Za parkirni PDC na zadku bo treba denarnico stanjšati za dobre 104 tisočake, ampak čisto brez sramu ga naročite tudi za prednji del!

Električni preklon zunanjih ogledal, samodejno zatemnjevanje vseh vzratnih ogledal? Hm, zelo uporabna zadeva in številni argumenti za, vendar tudi če vas kdo prepričuje v nasprotno, ima zelo prav. O.K.,

če ste doma v Trstu in parkirate na cesti, sploh ne razmišljajte, še posebej, če želite ohraniti zunanji ogledali. Pa tudi sicer, recimo v samodejnih pralnicah, pride prav. In zatemnjevanje lahko mirno pospravite v predal aktivne varnosti. Skoraj 140 tisoč tolarjev in mi smo za.

Prtljažni in shranjevalni paket. V avtomobilu bivate, kar za takšen A6 še posebej velja, in če želite to bivanje narediti kar-

seda lahko, lagodno in brez skrbi, sestavite 28 in 32 tisoč tolarjev. Življenje bo zelo olajšano. Za brez pomisleka!

Še enkrat impozantnost: kako naj bo tak A6 s temno karoserijo, s tekočo bočno linijo, z visokima bokoma, z nizko streho, s kromom in s pojavo v celem postavljen na kolesa, manjša od 17 palcev? Sedem palcev in pol širine, 16 krakov (spet) tehničnega dizajna, ki se zdi, da je edini pravi za A6: 250 tisočakov. Objektivnih razlogov za ni, ampak mi smo enoglasno za.

### Audi A6 3.0 TDI Quattro

**CENA:** [Porsche Slovenija]  
OSNOVNI MODEL: 11.729.000 SIT  
TESTNO VOZILO: 15.900.000 SIT

**Moč:** 165 kW (225 KM)  
**Pospšek:** 8,5 s  
**Največja hitrost:** 234 km/h  
**Povpr. poraba:** 13,1 l/100 km

**Garancija:**

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavanje, 3 leta garancije za lak, mobilna garancija brez omejitev  
**Predvideni redni servisi:**  
Glede na servisni računalnik

**Stroški vozila do prevoženih 100.000 km [v SIT]:**

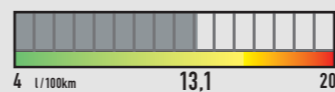
|                              |           |                                 |              |
|------------------------------|-----------|---------------------------------|--------------|
| redni servisi, delo:         | 83.650    | obvezno zavarovanje (2):        | 1.093.600    |
| material:                    | 175.580   | kasko zavarovanje (2):          | 1.882.400    |
| gorivo                       | 2.295.120 |                                 |              |
| gume (1):                    | 1.208.000 | <b>Skupaj:</b>                  | 16.288.350   |
| izguba vrednosti po 4 letih: | 9.550.000 | <b>Strošek za prevoženi km:</b> | 162,9 SIT/km |

(1) - upoštevali smo 3 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum  
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih



**NAŠE MERITVE**

**Vozne lastnosti**  
**Pospški** s  
0-100 km/h: 8,5  
402 m z mesta: 15,9 (144 km/h)  
1000 m z mesta: 28,8 (188 km/h)  
**Prožnost** s  
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.  
**Največja hitrost** 234 km/h (VI. prestava)  
**Poraba goriva** l/100 km  
najmanjše povprečje 11,7  
največje povprečje 15,2  
**skupno testno povprečje** 13,1



**Trušč v notranjosti** dB

|            |      |     |    |    |
|------------|------|-----|----|----|
| Prestava   | III. | IV. | V. | D  |
| 50 km/h    | 56   | 54  | /  | 54 |
| 90 km/h    | 64   | 62  | 60 | 59 |
| 130 km/h   |      | 66  | 64 | 64 |
| Prosti tek |      |     |    | 40 |

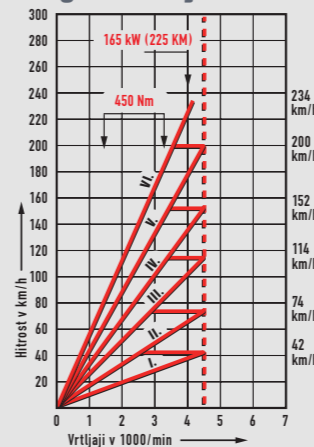


od 100 km/h: 39,3 (AM meja 40 m)

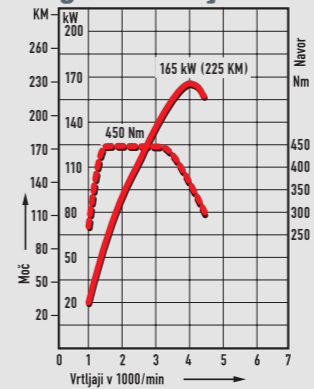
**Napake med testom**

- občasno nedelovanje zagona motorja brez ključa

**Diagram menjalnika:**



**Diagram motorja:**

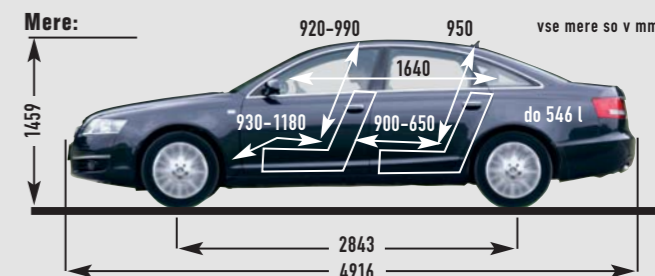


**Užitek v vožnji:**

☺☺☺☺☺  
O.K., sploh ni težko biti z njim hiter, razen morda na najostrejših ovinkih. Ampak ni to to. Že ko zjutraj zaspan pograbiš Audi-jev ključ, se začne dobra volja. No?

**TEHNIČNI PODATKI**

**Motor:** 6-valjni - 4-taktni - V-90° - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 83,0 x 91,4 mm - gibna prostornina 2967 cm³ - kompresija 17,0 : 1 - največja moč 165 kW (225 KM) pri 4000 vrt/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,2 m/s - specifična moč 55,7 kW/l (75,7 KM/l) - največji navor 450 Nm pri 1400-3250 vrt/min - 2x2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,171; II. 2,340; III. 1,521; IV. 1,143; V. 0,867; VI. 0,691; vzvratna 3,403 - diferencial 3,088 - platišča 7,5J x 17 - gume 225/50 R 17 Y, kotalni obseg 1,98 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000 vrt/min 55,7 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, po dve tritkotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), elektronsko krmiljena mehanska zavora na zadnji kolesi (stikalo levo ob izbirni ročici menjalnika) - volan z zobato letvijo, servo, 2,5 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1765 kg - dovoljena skupna masa 2345 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2100 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarniška):** največja hitrost 243 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,3 s - poraba goriva (ECE) 11,8/6,3/8,3 l/100 km



**Zunanje mere:** širina vozila 1855 mm - kolotek spredaj 1612 mm - zadaj 1618 mm - rajdni krog 11,9 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1530 mm, zadaj 1500 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klopa 450 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 80 l

**Prostornina prtljavnika** izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 2 x kovček (68,5 l); 1 x kovček (85,5 l)

**Pomembnejša serijska oprema:** prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - ESP - sistem za pomoč pri zaviranju - servo volan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4 x električni pomik šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali.

Kako naj bodo sedeži v takem A6 ročno nastavljivi? Ob usnju, lesu in cenah, o katerih se pogovarjamo, morajo biti sedeži nastavljivi električno, sicer se boste sami sebi zdeli neumni. Slabih 300 tisoč, nastavljivost pa lahkotna, izdatna in sedeži (morda delno tudi zato) neutrudljivi. Za. Tudi 100 tisoč za njihovo gretje se bo v hladnejših letnih časih pošteno obrestovalo.

Ksenon plus? Bolj učinkovitih žarometov si v tem trenutku ne morete omisliti. Vse za aktivno varnost, četudi stane slabih 300 tisoč. Raje dobro razmislite o telefonu GSM. Skupaj z naslonom za roke šteje 320 tisočakov, ampak vprašajte, če se da naslon dobiti tudi brez telefona. Modri zob z vašim telefonom, ki ga skoraj gotovo pogosteje menjate kot avtomobil, je odlična alternativa. Mi bi to opcijo od daleč brisali.

Aha. Lep je in znotraj ter zunaj pametno nadgrajen. Pa se tudi pelje? Brez skrbi. Sklop motor-menjalnik je tisti, ki ga takš-

nega skoraj morate izbrati, razen če nimate kakšnega osebnega zadržka proti dizlom. Khm, dizel da je? Ja, O.K., steče malce nerodno, od tam dalje pa dvomov ni. Dvesto kilometrov na uro se zgodi zelo hitro, dovolj hitro, da boste na nemških avtomobilskih cestah absolutno konkurenčni (razen morda ponoči, med Münchnom in Nürnbergom, ko se vam bo na zadek prilepil kak 911). Samodejnost menjalnika pa bo v obeh programih (normalnem in športnem), med katerima je opazna razlika, popolnoma zadovoljila. Ja, kupili ste tudi možnost ročnega pretikanja, ampak razen v izjemnih primerih ga kar tako ni za uporabljati. Vrtljivi ročici pretikanja na volanskem obroču za športen občutek res nista najboljša rešitev (kdo ve, katera je kje, ko enkrat preprimate obroč v ostrejšem ovinku), ampak koliko bo to tipičen voznik pogrešal?

Pa Quattro? Če najdete lep makadamski ovinek, izklopite ASR in ESP in se lotite vož-

nje na športen način, ugotovili boste, da ta A6 odlično izbira razdelitev navora med kolesa. Drsenje je lahko nadzorljivo in lahko nudi veliko užitek, ampak tu je štirikolesni pogon zamisljen bolj kot varnostni del v primeru poslabšanega stika med gumami ter podlago. Je pa vseeno lepo vedeti, kako (dobro) se avtomobil obnaša, ko se fizikalne meje spustijo.

**Zelo verjetno takšnega A6 ne kupujete, da se boste z njim pretežno vozili iz ljubljanskih Kosez v središče mesta na delo.**

Dobro. Še kakšna mala željica pri opremiti tu in tam, pa smo sestavili dobrega A6 in mu ceno dvignili na skoraj 16 milijonov. Če ga zdaj pogledate kritično: velik, prostoren, prestižen, čeden, tehnično odličen. Se vam ne zdi, da bi bilo ime A7 po vsem bolj primerno zanj? ■

**KOLIKO STANE SIT**

|   |         |
|---|---------|
| <b>Dodatna oprema</b>                                       |         |
| Ksenonska žaromet Plus                                      | 293.600 |
| Sistem za pomoč pri parkiranju zadaj                        | 104.000 |
| Tempomat  | 71.000  |
| Električno nastavljiva prednja sedeža                       | 296.600 |
| Usnjeno oblažinjene   | 525.000 |
| Advanced key  | 296.600 |
| Sistem MMI z barvnim zaslonom in navigacijskim sistemom DVD | 759.300 |
| <b>Nekateri nadomestni deli</b>                             |         |
| Prednji žaromet s smernikom                                 | 94.100  |
| Prednja meglenka  | 18.700  |
| Prednji odbijač   | 90.700  |
| Okrasna maska z znakom                                      | 25.200  |
| Prednja šipa  | 103.900 |
| Prednji blatnik   | 67.800  |
| Zadnji odbijač  | 97.600  |
| Zunanje ogledalo  | 88.100  |

**Tabela konkurence**

| Model                                  | Audi A6            | BMW                | Jaguar               | Mercedes-Benz      |
|--|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------|
|  | 3.0 TDI Quattro    | 530d               | S-Type 2.7 D Classic | E 320 CDI Classic  |
| <b>motor (zasnova)</b>                 | 6-valjni - V-90°   | 6-valjni - vrstni  | 6-valjni - V-60°     | 6-valjni - vrstni  |
| <b>gibna prostornina (cm³)</b>         | 2967               | 2993               | 2720                 | 3222               |
| <b>največja moč (kW/KM pri 1/min)</b>  | 165/225 pri 4000   | 160/218 pri 4000   | 153/206 pri 4000     | 150/204 pri 4200   |
| <b>največji navor (Nm pri 1/min)</b>   | 450 pri 1400-3250  | 500 pri 2000-2750  | 435 pri 1900         | 500 pri 1800-2600  |
| <b>dolžina x širina x višina (mm)</b>  | 4916 x 1855 x 1459 | 4841 x 1846 x 1468 | 4905 x 1818 x 1447   | 4818 x 1822 x 1449 |
| <b>največja hitrost (km/h)</b>         | 243                | 243                | 227                  | 243                |
| <b>pospešek 0-100 km/h (s)</b>         | 7,3                | 7,3                | 8,3                  | 7,7                |
| <b>poraba goriva po ECE (l/100 km)</b> | 11,8/6,3/8,3       | 10,6/6,3/7,8       | 10,9/6,1/8,0         | 9,4/5,4/6,9        |
| <b>cena osnovnega modela (SIT)</b>     | 11.729.000         | 11.510.000         | 11.252.000           | 12.848.000         |

**ocena**

|                              |     |   |
|------------------------------|-----|---|
| <b>Zunanost (15)</b>         | 15  | Brezhibno sestavljena, oblikovno pa brez dvoma čedna karoserija je znanilec oblike Audi-jev bližnje prihodnosti.                      |
| <b>Notranost (140)</b>       | 124 | V izrazito tehničnem dizajnu so komande logično postavljene, a še vedno moti količina gumbov kljub sistemu upravljanja MMI.           |
| <b>Motor, menjalnik (40)</b> | 39  | Motor je tehnično brez pripomb in se odlično poda temu avtomobilu. Mala zamerimo menjalniku negotovost v ročnem načinu pretikanja.    |
| <b>Vozne lastnosti (95)</b>  | 86  | Quattro zagotavlja odlično lego na cesti, ki jo podvozje z lahkoto obvladuje. Nekoliko previsoka je stopalka zavore.                  |
| <b>Zmogljivosti (35)</b>     | 32  | Kljub dizlu so zmogljivosti v celoti odlične, morda bi lahko pospeševal kako desetinko bolje. Kot takšen je dober za potovanja.       |
| <b>Varnost (45)</b>          | 43  | Vrhunski varnostni paket (aktivna in pasivna varnost), le nekoliko slabša vidljivost nazaj (dež). Zavira nekoliko slabše od tekmecev. |
| <b>Gospodarnost (50)</b>     | 24  | Njegova najslabša kategorija. Posebej s porabo goriva ni najbolj prepričljiv, garancija in predvidena izguba vrednosti sta povprečni. |

**Skupaj 363**  
Velja dobro razmisliti: A6 ali A8? Novi A6 je namreč vrhunski potovalni avtomobil z nekaj (pretežno ekonomskimi) slabostmi, sicer pa z odličnim imidžem, tehniko, materiali, opremo in videzom. Človek se zlahka navadi nanj.

**OCENA avto 1 2 3 4 5**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk - ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5