

Za vse primere



Včasih so avtomobili zelo 'usmerjeni': le športni, le terenski, le prostorni. Potem so tu bolj ali manj posrečene kombinacije in potem je tu še četica tistih, ki znajo skoraj vse.

► Imate radi udobne, prostore avtomobile, a ne marate največjih, prestižnih limuzin? Prav. Imate radi karavane, a ne tistih, ki imajo oglat, odsekan, nič kaj estetski (pa čeprav zelo uporaben) zadek? Prav. Želite štirikolesni pogon in možnost uporabe na (zelo) slabih cestah, a nočete terenca? Spet prav. Hočete dokaj varčen avtomobil, a se ne želite odpovedati udobju? Tudi prav. Ni edini, ki izpolnjuje vse naštetu, je pa zagotovo ta trenutek med najboljšimi, če ne kar najboljši: Audi A6 Allroad Quattro!

Če bi prvič sedli v Allroada z zaprtimi očmi in jih šele nato odprli, bi se morali kar precej potruditi, da bi ga ločili od klasičnega karavanskega A6. Napisov, ki bi označevali model, skoraj ni, oznake Quattro ima lahko tudi navadni A6. Šele pogled na zaslon sistema MMI, ki je namenjen uravnavanju nastavitve zračnega podvozja (to je v Allroadu serijsko, v klasičnem A6 pa je zanj treba doplačati dva do tri tisočake), izda, za kateri avtomobil gre, saj je poleg klasičnih individualnih, dinamičnih, samodejnih in udobnih nastavitve tam še funkcija Allroad. Ni treba prav zelo ugibati, kaj stori – treh avtomobila je namreč ob preklopu v ta način delovanja dlje od tal, podvozje v celem pa prilagojeno vožnji po (zelo) slabih cestah (ali nežnih brezpotjih). Še eno možnost nastavitve podvozja je treba omeniti: varčno, ki avtomobil spusti na najnižjo možnost (boljšemu zračnemu uporu in manjši porabi v prid).

Ne dvomimo sicer, da bo večina voznikov podvozje preklapila v način Comfort (ali Auto, kar je pri zmerni vožnji pravzaprav enako), saj je tako udobja največ, vozne lastnosti pa skoraj ne trpijo, je pa lepo vedeti, da je lahko tak Allroad na spolzki cesti povsem zabaven avtomobil, tudi po zaslugi štirikolesnega pogona Quattro. Če ima ta še športni diferencial (ki ga je sicer treba doplačati), sploh. Pa čeprav ima, takole čez prst, le okoli 200 kilogramov manj kot dve toni.



245 'konjev' je za premikanje okroglih dveh ton, kolikor tehta zmerno naložen Audi A6 Allroad, dovolj.

Za lahkotno voznost ima poleg motorja precej zaslug tudi menjalnik. Sedemstopenjski dvosklopčni S tronic prestavlja hitro in gladko, res pa je, da se občasno ne more izogniti sunkom, ki bi jih klasična avtomatika zaradi pretvornika navora ublažila, tako pa voznik dobi občutek, da kombinacija velikih, zlasti dizelskih motorjev, ki zmorejo veliko navora in imajo veliko vztrajnost, in dvosklopčnega menjalnika ni ravno najboljša kombinacija. Morda še največjo pohvalo Allroadu (in hkrati grajo menjalniku) je izrekel dolgoletni lastnik Audijeve osmice, ki je vožnjo v Allroadu komentiral z izjavo, da ni razloga, da A8 ne bi zamenjal za Allroada – razen menjalnika.

Tudi motor je namreč (če že ni povsem nov) tehnično izpiljen kos mehanike. Šestvaljnik je podprt s turbopuhalom ter dovolj dobro zvočno in vibracijsko izoliran, da je v kabini slišen le, ko se zavrti proti visokim vrtljajem, pa še to le toliko, da voznik ve, kaj se dogaja. Zanimivo: zvok, ki v nizkih vrtljajih prihaja iz dveh izpušnih

cevi na zadku, bi lahko pripisali tudi bolj športnemu in prostorninsko obilnemu bencinskemu motorju.

245 'konjev' je za premikanje okroglih dveh ton, kolikor tehta zmerno naložen Audi A6 Allroad, dovolj. Res je, najmočnejša različica tega motorja, podprta z dvema turbopuhalom in 313 'konji', bi bila s stališča vozniskega užitka še bolj dobrodošla, a je tudi skoraj 10 tisočakov dražja od te, 180-kilovatne različice. Audi A6 Allroada je sicer mogoče dobiti tudi s še šibkejšo, 150-kilovatno različico tega dizla, a glede na obnašanje testnega Allroada je najboljša izbira prav ta različica, ki smo jo preizkušali. Ob do konca pohojeni stopalki za plin se tale Audi A6 Allroad premika izjemno živahno, če pa ste le malo bolj nežni, menjalnik ne prestavlja v nižje prestave, motornega navora pa je tudi v nizkih vrtljajih dovolj, da boste še vedno med najhitrejšimi na cesti, tudi če se igla merilnika vrtljajev ves čas ne pomakne čez številko 2.000.



In kljub temu tako motoriziran A6 Allroad ni požrešnej: testno povprečje se je ustavilo pri 9,7 litra, kar je za tako zmogljiv avtomobil s štirikolesnim pogonom in ob dejstvu, da smo se večinoma vozili po avtocesti ali v mestu, številka, ki se je Audijevim inženirjem ni treba sramovati.

Glede na to, da je Allroad dolg le malenkost manj kot pet metrov, seveda dejstvo, da je v notranjosti prostora na pretek, ni presenetljivo. Štirje povprečno veliki odrasli bodo v njem brez težav presneli tudi dolge poti, dovolj pa bo prostora tudi za njihovo prtljago, čeprav je treba omeniti, da je prtljažnik sicer lepo obdelan ter dolg in širok, a hkrati zaradi štirikolesnega pogona (ki pač zahteva svoj prostor v zadku vozila) tudi precej plitek.

Ostanimo še v potniški kabini. Sedeži so odlični, izdatno nastavljivi (spredaj), in ker ima Allroad samodejni menjalnik, tudi ni težav s predolgim gibom stopalke sklopke, ki lahko sicer pokvari izkušnjo marsikateremu, predvsem višjemu vozniku. Svetle barve, odlična izdelava ter obilica odlagalnih površin pozitiven vtis, ki ga naredi kabina Allroada, le še podkrepijo. Klimatizacija je seveda vrhunska, v osnovi dvopodročna, v testnem Allroadu doplačilna štiripodročna, in dovolj zmogljiva, da hitro ohladi avtomobil tudi v letošnji poletni vročini.

Audijev sistem MMI za upravljanje funkcij avtomobila še vedno spada v vrh tovrstnih sistemov. Ravno pravšnje šte-



vilo gumbov, da so pomembne funkcije dosegljive hitro, a dovolj malo, da ni zmede, logično zasnovani izbirniki in dobro rešeno povezovanje z mobilnikom so njegove odlike, poleg tega pa ima sistem (seveda ne serijsko) še sledilno ploščico, s pomočjo katere lahko ne le izbirate radijske postaje, temveč tudi preprosto s pisanjem s prstom vnašate cilje v navigacijsko napravo (in se tako izognete edini resni pomanjkljivosti MMI-ja, vpisovanju s pomočjo vrtljivega gumba).

Po dveh tednih življenja s takšnim avtomobilom je jasno: Audi A6 Allroad je primerek vrhunske izpiljenega kosa avtomobilske tehnike, kjer poudarek ni toliko (ali samo) na obilju in naprednosti tehnike kot na njeni dodelanosti. ◀◀

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva	1.270
19-palčna aluminijasta platišča z gumami	1.541
Shranjevalni paket	134
DVD/CD strežnik	871
MMI navigacijski sistem	4.435
Dekorativeni elementi iz lesa	898
Bluetooth	656
Nasloni za roke, oblečeni v usnje	428
Usnjeno oblažinjeno Valcona	3.021
Parkirna tipala spredaj in zadaj	1.045
Ozvočenje BOSE	1.273
Večpodročna samodejna klimatska naprava	871
Prednja sedeža s pomnilniško funkcijo	3.349
Ksenonske luči	1.179
Paket luči	375

TABELA KONKURENCE

MODEL	Audi A6 Allroad 3.0 TDI (180 kW) Quattro S tronic	BMW 530d xDrive Touring	Mercedes-Benz E-T 350 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY
motor (zasnova)	6-valjni - V 90°	6-valjni - vrstni	6-valjni - V 72°
gibna prostornina (cm³)	2.967	2.993	2.987
največja moč (kW/KM pri 1/min)	180/245 pri 4.000-4.500	190/258 pri 4.000	195/265 pri 3.800
največji navor (Nm pri 1/min)	580 pri 1.750-2.500	560 pri 1.500-3.000	620 pri 1.600-2.400
dolžina × širina × višina (mm)	4.940 × 1.898 × 1.452	4.907 × 1.860 × 1.462	4.895 × 1.854 × 1.515
največja hitrost (km/h)	236	245	247
pospešek 0-100 km/h (s)	6,7	6,2	7,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,4/5,6/6,3	6,9/5,4/5,9	8,8/6,4/7,2
izpusti CO ₂ (g/km)	165	156	189
cena osnovnega modela (evri)	65.400	61.800	71.160

MAXX Motion
OMV Premium goriva

Več kilometrov, manj emisij.

www.omv.si

OMV

Audi A6 Allroad 3.0 TDI (180 kW) Quattro S tronic

TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Porsche Slovenija, d. o. o.)
3.0 TDI (150 kW) quattro S tronic: 64.140 EUR
3.0 TDI (180 kW) quattro S tronic: 65.400 EUR
Testno vozilo: 86.748 EUR
Moč: 180 kW (245 KM)
Pospešek: 6,4 s
Največja hitrost: 236 km/h
Povpr. poraba: 9,7 l/100 km

Garancija:
 2 leti splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje, neomejena mobilna garancija ob rednem servisiranju pri pooblaščenih servisierjih.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval izračunani po servisnem opomniku.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.783	kasko zavarovanje (2):	10.336
gorivo	12.804		
gume (1):	2.998	Skupaj:	72.184
izguba vrednosti po 5 letih:	38.808	Strošek za prevoženi km:	0,72 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	5.455		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 30 °C / p = 1.144 mbar / rel. vl. = 25 % / Game: Pirelli P Zero 255/45/R 19 V / stanje kilometrskega števca: 1.280 km

Vozne lastnosti

Pospeški **s**
 0-100 km/h: 6,4
 402 m z mesta: 14,6
 (154 km/h)

Prožnost

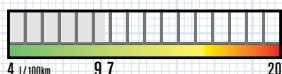
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

236 km/h
 (VI. In VII. prestava)

Poraba goriva

l/100 km
 najmanjše povprečje 7,2
 največje povprečje 11,1
 skupno testno povprečje 9,7

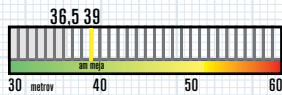


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.	VII.	dB
Prestava	59	58	56			
50 km/h				59	58	
90 km/h				61	60	
130 km/h						60
Prosti tek						36

Zavorna pot

m
 od 130 km/h: 62,1
 od 100 km/h: 36,5
 (AM meja 39 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

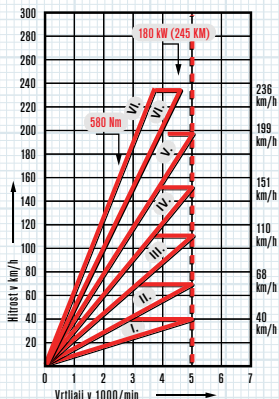
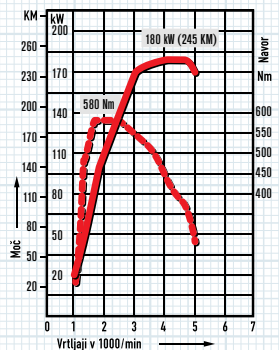


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

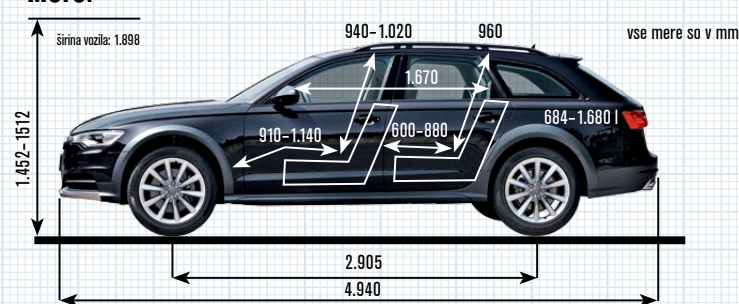


Ker se Allroad odlično znajde tudi na makadamskih cestah, mu mirno podelimo štiri zvezdice. Peto bi prinesel bencinec v nosu.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V 90° - turbodizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 83 x 91,4 mm - gibna prostornina 2.967 cm³ - kompresija 16,8 : 1 - največja moč 180 kW (245 KM) pri 4.000-4.500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,7 m/s - specifična moč 60,7 kW/l (82,5 KM/l) - največji navor 580 Nm pri 1.750-2.500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 7-stopenjski robotizirani menjalnik z dvema sklopkama - prestavna razmerja I. 3,692; II. 2,150; III. 1,344; IV. 0,974; V. 0,739; VI. 0,574; VII. 0,462; - diferencial 4,375 - platišča 8,5 J x 19 - gume 255/45 R 19, kotalni obseg 2,15 m. **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojna trikotna prečna vodila, zračno vzmetenje, stabilizator - zadaj večvodilna prema, zračno vzmetenje, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.880 kg - dovoljena skupna masa 2.530 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.500 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 236 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,7 s - poraba goriva (ECE) 7,4/5,6/6,3 l/100 km, izpust CO₂ 165 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.898 mm - kolotek spredaj 1.631 mm - zadaj 1.596 mm - rajdni krog 11,9 m.
Notranje mere: širina spredaj 1.540 mm, zadaj 1.510 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530-560 mm, zadnji sedež 470 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 65 l.



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

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje ključavnice - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

OCENA

Zunanost (15)	14	Šestica je kot Allroad bolj vpeljiva, na pogled pa tudi bolj športna in prestižnejša.
Notranost (125)	113	Allroad ni nič prostornejši od klasičnega A6, je pa zaradi zračnega vzmetenja udobnejši.
Motor, pogon, podvozje (65)	61	Motor si zasluži zelo visoko oceno, vtis malce kvari dvosklopčni menjalnik, ki ni tako uglasen kot klasična avtomatika.
Vozne lastnosti (70)	64	Allroad se tako kot navadni A6 odlično znajde na asfaltu, a tudi ko tega pod kolesi zmanjka, ni bil manj uspešen.
Zmogljivosti (35)	31	No, k turbodizelskemu motorju ni pripomb, a Audi ponuja tudi močnejše, bencinske.
Varnost (45)	42	O pasivni varnosti ne gre dvomiti, za višjo oceno pri aktivni pa je manjkalo precej elektronskih pomagala.
Gospodarnost (65)	40	Ni dvoma, da je Allroad odličan avtomobil, tako kot ni dvoma, da si ga bodo lahko privoščili (pri nas, seveda) le redki. Za veliko glasbe je potrebno veliko denarja.
Skupaj	365	A6 Allroad je, vsaj za tiste, ki si takšen avtomobil želijo, pravzaprav A6 plus. Malo boljši (predvsem pri podvozju), a tudi malo dražji ...

OCENA avto magazin 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

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ sedeži
- ▲ podvozje
- ▲ MMI
- ▲ zvočna izolacija
- ▼ občasni sunki menjalnika
- ▼ plitev prtljažnik