

AUDI A6 AVANT 2.6

Audi A6 spada v sredinski del tovarniške ponudbe in se mu leta, glede na A4 in A8, najbolj poznajo. V testnem primeru je iz ponujene motorne palete srednje motoriziran, čeprav s spodobnimi šestimi valji. Da pa v avantu iz Ingolstadta ne morete toliko tovoriti kot v nekaterih konkurentih, je staro dejstvo: tukaj se morate pač malo prilagoditi ali ubrati nekoliko drugačno, srednjo pot - med eleganco, športnostjo in funkcionalnostjo.

Za nastanek avanta velja podobno kot za audi A6 v limuzinski izvedbi, da je nekoliko teže zaznati prehod iz predhodnega modela. Ob pogledu nanj namreč dobimo občutek, da avto ni tako moderno

rezervnim kolesom v dnu prtljažnika in navideznim zložljivim dnom je še prostorn predal, v katerem lahko, kot v testnem primeru, prevažate verige za potrebe prihodnje zime ali pa, recimo, mapo for-

SREDNJA

mata A3, kateri je ta prostor bolj namenjen. Kljub izkušnjam pri snovanju podobnih avtomobilov, kot je A6 avant današnjih dni, pa so žal zelo nespretno namestili zunanjko kljuko za odpiranje zadnjih vrat. Prostor med njenim notranjim delom oziroma prijemalom in pločevino je preprosto preozelek. Ko pa se le-ta še zmanjša na račun okvirja registrske tablice, zmanjška prostora tudi za najtanjše prste.

Sicer pa to ve poleg voznika le še malokdo, drugim pa pogled na ta kljub vsemu precej popoln avto zbuja zavist. Zaradi res skoraj mercedesovske obdelave in natančnosti,

odličnih in pravilno odmerjenih sedežev, klimatske naprave, ki prepirča z učinkovitostjo, preglednim zaslonom in priročnimi stikali, kar velja tudi za vsa druga stikala in obvolanske ročice v avtomobilu. Toda s tem se hvalnica temu avtomobilu nikakor ne neha. Zavore so ob pomoči naprave ABS zlahka kos vozilu, četudi polno obremenjenemu, zmanjševanje učinka zaradi pregrevanja je bolj vohljivo kot zaznavno, armaturna plošča je skladno zložena, s preglednimi in ustrezno zasenčenimi ter ponoči primerno osvetljenimi merilniki. Nekaj malega zamere gre le names-



svež, kot so njegovi manjši in večji bratje iz te hiše. Vendar to še ne pomeni, da je A6 nemoderen in za starel avto, le pridihi preteklosti se ga drži bolj kot drugih. Je prava audijevska športna kombilimuzina, športnost pomeni v tem primeru eleganten, tipično za te automobile prikrojen zadek s precejšnjim naklonom zadnje šipe in kakovostno in natančno obdelanimi prtljažnim prostorom v njem. Ta je obdan v blagom višjega kakovostnega razreda, predala v obeh notranjih blatnih kih sta zajetna, zapirata se s praktičnim zapahom, med



POT



titvi stikala za vse štiri utripalke, ki je postavljeno v vrsto z vsemi drugimi na sredinski konzoli in torej ni jasno ločeno od njih. Da pa te stvari pri Audiju znajo ločevati, je moč opaziti že pri A4 in A8. Desno zunanje ogledalo je v skladu z novim stilom v Audijevi hiši optično premajhno, zaradi konveksnosti sicer zadostno, pa kljub temu moti marsikaterega voznika. Audijeva podvozja že lep čas slojivo po zanesljivosti in tako so ta vozila znana po res dobrini legi na cesti in s tem, jasno, dobrni vodljivosti. Tako je tudi v primeru A6, vendar je nos vozila težji in bolj muhast kot pri preostalih dveh bratcih, pa kljub temu še zmeraj vzorno vodljiv in nadzirljiv v primerjavi z mnogimi tekmeči.

Motor v tem vozilu je prav tako žedobro znan. Steje tri leta, čeprav je moderen izdelek,

ima po dva ventila na vsak valj in po eno odmično gred za vsako vrsto valjev. V razkošnem slogu motorjev V6 se tudi ta agregat odlikuje z odlično prožnostjo in s tem elegantno vožnjo v nižjem območju vrtljajev, se pa zelo rad zvrsti tudi nekaj malega preko 6500 vrtljajev. Njegovo eleganco dopolnjuje tudi teh solidne končne zmogljivosti. Morda je bil prav zaradi tega menjalnik bolj slišen ob pretikanjih, česar pa mu ne moremo preveč zameriti. Audiji ne nosijo zamen toliko črk A v svojih imenih, spadajo preprosto med avantgardo, so torej po svoje napredni in prvinski, znajo zadostiti mnogim potrebam, od družinskih do kruto športnih -- in v sredini med njimi je tudi testni A6.

ANDREJ SUPÉ

Foto: TOMI LOMBAR



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - V 90 stopinj - gibna prostornina 2598 cm³ - kompresija 10:1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 5750/min - največji navor 225 Nm pri 3500/min - ročična gred v starih ležajih - dvakrat po ena odmica gred v glavi (zobati jermen) - dva ventila na vsak valj - elektronsko vzbogatanje goriva in elektronski vžig - vodno hlajenje 11 litrov - uravnavani katalizator

Prenos moći: motor sprejaj poganja prednji kolesi - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,50; II. 1,84; III. 1,30; IV. 1,03; V. 0,84; vzvratna 3,44, diferencial 3,89 - gume 195/65 R15

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - sprejaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna predna vodila, stabilizator - zadaj pologa (vzvojna) prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolutne na vsa štiri kolesa, sprejaj prisilno hlajene, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4797 mm - širina 1783 mm - višina 1430 mm - medosna razdalja 2687 mm - kolotek sprejaj 1524 mm, zadaj 1524 mm - rajndi krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 1690 mm - širina 1460/1460 mm - višina 940-1000 mm - vzdolžnica 960-1170; 900-690 mm - prtljažnik (nomino) 510/960 l - posoda za gorivo 80 l

Teže: prazno vozilo 1510 kg - dovoljena skupna teža 2010 kg - dovoljena teža prikolice 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 8,6 s - poraba goriva (ECE): 7,0/8,6/12,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

Naše meritve:

Največja hitrost: 211 km/h (V. prestava)

| | |
|--------------------------|------------------------|
| Največja hitrost: | 211 km/h (V. prestava) |
| Pospeski: | |
| 0-60 km/h | 3,9 s |
| 0-80 km/h | 7,1 s |
| 0-100 km/h | 10,0 s |
| 0-120 km/h | 14,6 s |
| 0-140 km/h | 19,5 s |
| 1000 m z mesta | 31,6 s (166 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 96,5 m
od 100 km/h 43,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na resnično
60 56,5 km/h
80 77,1 km/h
100 99,7 km/h
120 117,9 km/h
140 139,1 km/h

| Trušč v notranjost (dB): | III. | IV. | V. |
|--------------------------|------|-----|----|
| prestava | | | |
| hitrost: | | | |
| 50 km/h | 52 | 54 | 55 |
| 100 km/h | 65 | 62 | 64 |
| 150 km/h | - | 68 | 66 |
| 200 km/h | - | - | 71 |
| prosti tek | - | 37 | - |

Poraba goriva:
testno povprečje 12,6 l na 100 km

| Hvalimo: | Grajamo: |
|------------------------------------|---|
| • izdelava in obdelava | • kljuka za odpiranje zadnjih vrat |
| • motorna prožnost in zmogljivosti | • namestitev stikala za vse štiri utripalke |
| • malo hrupa v kabini | • premajhno desno zunanje ogledalo |
| • videz | • hrupen menjalnik |
| • lega na cesti | |
| • zavore | |

Končna ocena:
Audi A6 avant 2,6 je elegantna športna kombilimuzina, ki zmore zadovoljiti kar cel dučat interesov in potrebi, od družinskih, poslovnih, ljubezenskih, pa tudi do zmerno cestno-športnih.