

Avant-turizem

Tiste čisto prve asociacije ponavadi ne ustrezajo avtomobilu; so le proizvod misli, ki se oklenejo besednih iger.

Z zelo malo domišljije bi to lahko zapisal tudi za tega Audija.

Kriva je - spet - asociacija. Pregovorno so namreč Audiji zapisani kot avtomobili za poslovneže in za njihove bolj ali manj dolge poslovne poti, najraje po avtomobilskih cestah. Toda - ali ti ljudje nimajo družin ali vsaj partnerjev in ali nimajo trenutkov oddiha?

Tudi (ali predvsem) na takšne računa tako velik Avant. Je že res, da niti najmanj ne sodi v skupino avtomobilov, ki bi jim rekel ljudski (ali s tujko: Volkswagen), saj je treba zanj odšteti toli-

ko kot za manjše stanovanje v mestu ali za manjšo hišo kje na podeželju. Le tako ali drugače uspešni (vsekakor pa na finančnem področju) pridejo v ožji krog favoritov. In tudi med njimi pride do selekcije: čisto zaresen kandidat se mora videti in se veseliti sedeti, voziti in biti viden v avtomobilu s štirimi krogi, kar je v tem cenovnem razredu še posebej pomembno.

Če (ko) smo to osvojili, pride na vrsto vrednotenje. Elegance pojave mu menda ne moremo očitati, niti (ali še posebej) takšnemu, ki



ima nekoč le dostavniško, danes pa še vedno trendovsko zaključen zadek z velikim prtljažnikom. In prav tu se je vredno ustaviti. Pa niti ne zato, ker ima ta Avant še posebej prilagodljiv prtljažni del, vključno z vzdolžnima tračnicama, na kateri je možno pritrditi kar nekaj (predvsem doplačilnih) elementov, ki lajšajo življenje s prtljago v zadku; bolj zato, ker je ta prtljažnik zdaj prav spodobno velik v osnovni (565 litrov) in v dokončno povečani (1660) izdaji, kar še ne tako dolgo v preteklosti ni bila ravno lastnost Avantov. Se spomnite: Avanti so bili bolj trendovski zaradi videza in manj zaradi velike prostornine za zadnjo klopjo. Takrat smo jim razmeroma majhne litre zlahka oprostili.

Zdaj tudi to ni več potrebno; litrov je (očitno) dovolj. Je pa v vsem drugem ostal tipičen Audi. Če preskočimo zvečine zelo dobre notranje materiale in skoraj brezhibno izdelavo notranjosti, ne moremo mimo notranjega vzdušja: red in urejenost z veliko mero prestiža in kakovosti je tisto, na čemer gradi Audi in kjer je tudi zelo prepričljiv. Veliko pripomorejo detajli, na primer skoraj čarobna notranja osvetlitev: štirikrat (skoraj ksenonsko belo) k nogam in spet štirikrat izpod vratnih oblog. Tipična je (žal) tudi ponudba opreme: seznam

»Red in urejenost z veliko mero prestiža in kakovosti je tisto, na čemer gradi Audi in kjer je tudi zelo prepričljiv.«



▲ Motor družine TDI, 3 litri prostornine, šest valjev: razen hladen v prostem teku, ko ni posebej uglasjen, je odlični proizvajalci veliko navora, ki hitro naraste do lepih 450 njutonmetrov, kar tudi ob hidravlični sklopki (samodejni menjalnik!) omogoča zelo hitra premikanja. Še najbolj se seveda izkaže na hitrih avtomobilskih cestah.



»Besedi Audi in Quattro gresta nekako tako skupaj kot Adam in Eva ali Stan in Olio.«

doplačil je dolg in zelo vabljev, a z vedno isto napako - da je doplačljiv. In kar nekaj postavk s tega seznama se zdi, da bi takšen Avant moral imeti - tudi parkirni PDC spredaj (oba z zadnjim pa še grafični prikaz), navigacijo, gretje in hlajenje sedežev, pametni ključ, televizijo s predvajalnikom DVD in - brez skrbi - še marsikaj bi našli.

Besedi Audi in Quattro gresta nekako tako skupaj kot Adam in Eva ali Stan in Olio. Če je Audi enkrat tako velik, je čisto prav, da je tudi Quattro, se pravi stalno štirikolesno gnan in ustrezno motoriziran, da se motorne zmogljivosti ne zgubijo skozi 'zapleten' pogon. Če izberete motor 3.0 TDI, niste nič zgrešili; tudi s Tiptronicom (samodejni menjalnik z možnostjo sekvenčnega pretikanja) je navora pretežno dovolj, da se slabih dvesto kilogramov manj kot dve toni težak A6 ne počuti podhranjenega vsaj tja do 200 kilometrov na uro. Ne glede na razmišljanje z začetka tega zapisa drži: tale A6 se zdi, kot bi bil ustvarjen za (še najraje - saj vemo, zakaj - nemške) avtomobilske ceste; vse do kakih 210 kilometrov na uro lepo nabira hitrost, ne sicer brutalno, saj nav-

sezadnje ni dirkaške sorte, a dovolj hitro, da lahko povsem enakovredno sledite tudi najhitrejšemu prometu, ki ga doživite v družbi hitrih avtomobilov na relaciji München-Nürnberg.

Takole gre v številkah: rdeče polje na merilniku vrtljajev se prične pri 4500, menjalnik v vsakem položaju (torej tudi v ročnem načinu) pretakne pri 4400, pri 220 kilometrih na uro se motor vrti s slabimi 3800 vrtljaji v minuti in pri 4000 vrtljajih v minuti (obakrat seveda v šesti prestavi) se peljete okrog 230 kilometrov na uro. Treslajev znotraj ni niti takrat in trušč je ustrezno zaduščen.

Dober in nezaznaven partner je menjalnik, še posebej ob normalni vožnji, ko bi tehnični laik sploh ne vedel, da obstaja. Dokler od njega ne zahtevate veliko, deluje brezhibno. No, brezhibno deluje ves čas, a velja biti posebej v trenutkih, ko želite na cesti izven naselij tesno prehitevati, na to pripravljeni, kar tudi ne predstavlja težave, saj ročno pretikanje omogoča vnaprejšnje pretikanje v prestavo s pravim motornim režimom. Pravzaprav je edina zamera, kjer si voznik sam ne more pomagati, dokaj počasen štart z mesta (in prvih nekaj metrov), če seveda želi biti voznik takrat hiter.

Se pa tudi v tem A6 pojavlja še ena stara Audijeva lastnost: da karoserija sicer nemoteče, a vseeno razmeroma izrazito niha v vzdolžni smeri - med pospeševanjem v nižjih prestavah ali pri zaviranju. Ni pa, kot se morda še kdo spominja izpred desetletja, takšen A6 več pretirano mehko vzmeten oziroma

blažen, a je požiranje grobih in kratkih neravnin vseeno zelo mehko. Napredek na podvožju je očiten.

Turizma (osebnega, seveda) se takšen A6 ne brani, pa tudi avanturizma ne, če pod slednje štejete kakšne manj ustaljene, morda adrenalinske športne aktivnosti (ki zahtevajo večje ali manjše rekvizite) lastnika in potnikov. Vsekakor pa nakup tako velikega Avanta ni avanturizem; vedno je nekje neka ne prav kratka vrsta ljudi, ki preži na rabljenega. Le pri ceni je treba priti na skupni imenovalac. ■

Audi A6 Avant 3.0 TDI Quattro Tiptronic

Cena osnovnega modela: 12.452.000 SIT
Cena testnega vozila: 16.172.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=14 °C / p=1010 mbar / rel. vl.: 67 % / Stanje km števec: 7799 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 8,2 s
402 m z mesta: 16,0 s (142 km/h)
1000 m z mesta: 29,1 s (184 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 6,4/- s
80-120 km/h (V./VI.): 9,7/11,8 s

NAJVEČJA HITROST

240 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 36,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 13,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-90° - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2967 cm³ - največja moč 165 kW (225 KM) pri 4000/min - največji navor 450 Nm pri 1400-3250/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 245/45 R 17 V (Michelin Pilot Primacy).
Mase: prazno vozilo 1825 kg - dovoljena skupna masa 2455 kg.
Mere: dolžina 4933 mm - širina 1855 mm - višina 1463 mm - prtljažnik 565-1660 l - posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,6 s - poraba goriva (ECE) 11,9/6,4/8,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ izdelava
- ▲ počutje
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ pogon
- ▲ volanski obroč
- ▲ brisalniki

- ▼ majhen predal pred sovoznikom
- ▼ manjka nekaj opreme
- ▼ (pre)visoka stopalka zavore

Končna ocena

Zakaj A6 Avant, zakaj ne A6? Zelo preprosto: ker je Avant bolj frajerski in ker ima tudi zelo prepričljiv prtljažnik. Podprto z zelo dobro mehaniko, z odlično izdelavo in z zelo dobrimi materiali je avtomobil, pri katerem se je treba le še sprijazniti z blagovno znamko. Marsikomu to ni posebej težko.