

Najboljši ta hip?



besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

V prvi letošnji številki smo ob testu rahlo prenovljenega A6 zapisali: »Vemo že od prej: A6 je najboljši v kombinaciji s trilitrskim turbodizlom (ali pa vsaj 2.0 TFSI bencinarjem), samodejnim menjalnikom in seveda štirikolesnim pogonom Quattro.«

► Zarečenega kruha se največ poje, pravi pregovor, in čas je za malico: najboljši A6 ta hip res ima samodejni menjalnik in štirikolesni pogon Quattro, a pod motornim pokrovom mora biti trilitrski, šestvaljni turbobencinar z neposrednim vbrizgom. 3.0 TFSI. Morda bomo zaradi teh dveh stavkov

čez čas ponovno malicali zarečeni kruh, trenutno pa to drži.

Za vse, ki se bojite prevelike porabe: na testu smo zabeležili 12,7 litra, pa nismo bili nežni in mestnih voženj ni bilo nič manj kot po navadi. Če si voznik zaželi bolj športne vožnje, lahko številka sicer hitro spleza nad

15, ne računajte pa, da bo kdaj padla pod 11 litrov in pol. Toda pod črto tale A6 ni noben kronični bencinoholik, pa čeprav njegov motor zmore zelo zdravih 290 'konjev'. Od njih sicer ne pričakujte izrazite športnosti, so pa dovolj živahni, da je rezerve moči v vsakem trenutku dovolj, da so lahko (nem-

ške) avtocestne hitrosti zelo velike in da je za spremljanje tempa prometa dovolj že zelo rahel pritisk na stopalko za plin (tudi od tod zmerna poraba). Zvok ni pretirano športen niti v najvišjih vrtiljajih (in takega si tudi ne bi želeli), v nizkih pa je tale Audi A6 tih in uglasen.

| Audi A6 Avant 3.0 TFSI (213 kW) Quattro Tiptronic



Menjalniška avtomatika (doplačilno jo je mogoče ročno upravljati z ušescema za volanskim obročem) ni med najnovejšimi biseri tehnike, a tudi ni treba, da bi bila: avto ne potrebuje sedmih, osmih ali še več prestav, saj je navora, pa tudi uporabnega razpona vrtiljavev več kot dovolj. Dajte mir, zataknite menjalnik v D (ali v S, če vas športnost res grize) in se vozite. Tudi po snegu, saj Quattro deluje – sicer neopazno, a brez težav.

Tale A6 je namreč hiter, ni pa (kljub štirikolesnemu pogonu in športnemu paketu S line) športnik. Zato je ravno še dovolj udobno vzmeten, da ga ne moremo razglasiti za preveč športnega, še lepše pa bi bilo, če bi imel zračno vzmetenje. To bi stalo dobra dva tisočaka več, kar je manj, kot je recimo vredno usnje, s katerim je bil testni A6 Avant opremljen, lahko pa se recimo odpoveste tudi notranjim dekorativnim elementom klavir lak črne barve, gretju zadnjih sedežev, doplačilu za komfortno samodejno klimo (navadna samodejna klimatizacija je povsem dovolj) ... Kajti tak A6 Avant bi bil že blizu idealni izbiri tehnike in opreme. Lastnik A8, ki se je z njim popeljal, je bil po nekaj kilometrih jasen: če bi imel zračno vzmetenje, bi bil boljša izbira kot A8 ...

Prostora zadaj je seveda malo manj kot v A8, a razen za tiste, ki se mislijo po direktorsko voziti zadaj, to niti ni pomembno, saj je za (recimo) družinsko uporabo prostora več kot dovolj, seveda pa enako velja tudi za karavanski prtljažnik. In ker smo pri

A6 vajeni dobrega položaja za volanom in dobre ergonomije, tudi k temu pripomb ni.

Je torej takle A6 Avant najboljši A6 ta hip? Ne za vsakogar (nekateri pač prisegajo na dizle), a vseeno: da. ►►

Audi A6 Avant 3.0 TFSI (213 kW) Quattro Tiptronic

Cena osnovnega modela: 56.721 EUR
Cena testnega vozila: 79.438 EUR

NAŠE MERITVE

T = 23 °C / p = 1120 mbar / rel. vl. = 97 % / Stanje kilometrskega števca: 9.203 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 6,6 s
402 m z mesta: 14,6 s (158 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

250 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,8 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 12,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V90° - turbobencinski - gibna prostornina 2.995 cm³ - največja moč 213 kW (290 KM) pri 4.850–6.800/min - največji navor 420 Nm pri 2.500–4.850/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 255/35 R 19 Y (Michelin Pilot Sport).
Mase: prazno vozilo 1.790 kg - dovoljena skupna masa 2.420 kg.
Mere: dolžina 4.927 mm - širina 1.855 mm - višina 1.463 mm - prtljažnik 565–1.660 l - posoda za gorivo 80 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 250 km/h - pospešek 0–100 km/h 6,1 s - poraba goriva [ECE] 13,3/7,2/9,5 l/100 km, izpust CO: 223 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ motor
▲ ergonomija
▲ uporabnost

▼ cena
▼ serijska oprema
▼ videz sedežnega usnja

Končna ocena

Kombinacija mehanike in opreme je odlična, manjka le zračno vzmetenje. Je pa res, da lahko za šok poskrbi cena: skoraj 80 tisočakov. Veliko denarja, veliko glasbe ...

