

Audi je s svojo predstavitveno taktiko poskušal prepričati, da je 7 več kot 6. A po izkušnjah s prvega testa A6 bistvenih razlik, razen na zadku, ni.

Razlika med 7 in 6



► Tako bodo imeli torej kupci, ki se odločajo med enim ali drugim, lahko delo – če vedo, ali potrebujejo več prilagodljivosti prtljažnika in notranjosti ali eleganco videza 'prave' limuzine. Vsekakor pa bodo tisti, ki jim bo bolj všeč A6, dobili ugleden in prijeten avtomobil, ki je v primerjavi s svojim predhodnikom kar precej spremenjen. Novi A6 je tudi oblikovno kar lepo napredoval, nova oblika ob eleganci zagotavlja tudi zelo dinamičen videz. A se glede zunanosti kar pošteno krešejo mnenja: pripombe tistih, da je sodobne Audije težko razločevati, so še kako upravičene. Razlik, s katerimi bi že na prvi



pogled vedeli, da gre za 'osmico', in ne 'šestico', ali A6, in ne A4 (ali A5 Sportback), skoraj ni. Moramo pa upoštevati, da so se pri Audiju odločili za posebno zviti oblikovalski pristop. Kupcem avtomobilov nižjih števil vedno zagotovijo dovolj stičnih točk z naslednjim Audijem iz višjega razreda, kar zagotovo prinaša dodatno zadovoljstvo! Torej: A6 je skoraj takšnega videza kot A8, to pa je lahko že povsem dovolj dober razlog za nakup.

Tisto, kar še posebno prepriča, pa je občutek, ko sedemo v potniško kabino A6. Seveda je najlepše, če kar za volanski obroč. Na voznikovem sedežu ne bomo imeli težav z njegovim prilagajanjem, a spodaj podpisani je po nekaj urah daljše vožnje imel težave s počutjem. Šele po študiju zapletenega mehanizma za dodatno prilagajanje trdote in oblikovanja voznikovega naslanjala je bil vtis spet zadovoljiv. Ko sedemo v A6, seveda ugotovimo, da se notranost od A7 ne razlikuje. To je zagotovo dobro, ker smo že na testu tega Audija ugotovili, da je zares kakovostna in uporabna. Seveda je marsikaj odvisno od tega, koliko smo pripravljeni žrtvovati za različne možnosti opreme (predvsem glede izbire snovi na armaturni plošči in oblažninjenja). Bogateje opremljena armaturna plošča tako prepriča z videzom in uporabljenimi materiali ter natančnostjo izdelave. Tu se še najbolj izkaže Audijsa vrhunskost med vsemi premijskimi znamkami.

Podobno velja tudi za upravljanje MMI (multimedijskega sistema, ki združuje večino tistega, kar v avtomobilu lahko prilagajamo ali upravljamo). Vrtljivemu gumbu je v pomoč še sledilna ploščica, ki se spreminja, odvisno od tega, kaj hočemo

Nova oblika ob eleganci zagotavlja tudi zelo dinamičen videz.

urediti, lahko je zgolj številčnica, lahko pa tudi sprejema s prstom napisane znake. V pomoč so dodatni gumbi ob sredinskem vrtljivem gumbu. Za obvladovanje je potrebno veliko vaje (ali pa s pogledom vedno znova preverjati, na katere gumbke pritiskamo). Zato so še najbolj v pomoč navolanski gumbi, saj z njihovim upravljanjem ni težav, funkcije pa nato preverjamo na majhnem sredinskem zaslonu med merilnikoma. Tak način upravljanja vsega, kar ponuja A6, se zdi še najbolj varen, vse drugo – tudi menjava pogleda na velik zaslon, ki se iz armaturne plošče



prikaže ob zagonu, zahteva kar veliko voznikove koncentracije, ki bi jo včasih bolj potrebovali za opazovanje dogajanja na cesti. A vsak uporabnik s primernim odnosom do varne vožnje se sam odloča, kdaj se bo bolj posvečal avtomobilu in manj prometu ...

Naš A6 je sicer imel dolg seznam dodatne opreme (in tudi cena je od osnovnega zaradi tega zelo zrasla), a vseeno bi marsikdo v njem pogrešal še kak dodatek. Ob vsej elektronski podpori, na primer, ni bilo radarskega tempomata (a je tudi običajni do-



IZ OČI V OČI



Vinko Kemc

► Audijsa kronologija je rahlo ponesrečena: ko se A8 ravno dobro usede na trgu, že je tu A6, ki mu, z izjemo tega, da je nekaj manjši, pošteno hodi v zelje. V tem trenutku nakup turbodizla morda ni več najmodrejša odločitev, že zaradi splošnih tehničnih trendov v avtomobilski industriji, še bolj pa zato, ker so Audijsi bencinski stroji odlični in – boljše od dizlov. A da ne bo pomote – tudi takole gnan A6 je vrhunski izdelek. ◀





Naš A6 je imel dolg seznam dodatne opreme.



bro opravljal svoje delo na daljših poteh ali pa tam, kjer se je bilo treba strogo držati omejitev). Z veseljem bi se lahko odpovedali strežniku DVD/CD v zamenjavo za povsem običajne vtičnice AUX, USB in iPod (Audi za izdatno doplačilo ponuja Audi music interface). Tistih, ki si želijo varnega telefoniranja, sicer A6 ne razočara. Upravljanje in povezava potekata preprosto. Doplačila za povezavo bluetooth pri Audiju sicer ne zahtevajo, a je ta možna zgolj ob nakupu MMI in radia, skupaj pa je za to treba dodati še slaba dva tisočaka. Tako se ni treba čuditi, če se bodo tudi lastniki novih dragih A6 vozili kot mesečniki z mobilnikom v rokah in ob ušesu!

Nikakor tudi ni mogoče razumeti, da Audi še vedno ponuja pametni ključ, v katerem je sicer daljinski upravljalnik za odpiranje ključavnic, toda ključa v notranjosti avtomobila za zagon ne potrebuješ več, ker to funkcijo prevzame gumb na armaturni plošči. Slaba rešitev za pomoč pri vstopu in uporabi ključa, a razumljiva, ker je udobnejša (zares pameten ključ,

ki lahko ves čas ostane v žepu ali torbici) treba pač dokupiti.

A kdo bi se pritoževal nad takšnimi malenkostmi, saj se navsezadnje vozi v ugledni premijski limuzini!

K zapisanemu o voznih lastnostih in zmogljivostih v primerjavi s popolnoma enako motoriziranim Audijem A7, o katerem smo pisali v tretji letošnji številki Avto magazina, ni veliko dodati. Z običajnimi gumami je seveda za malenkost bolj dinamičen in prijeten za hitro vožnjo in ovinkih, malenkostno je tudi volan natančnejši.

Gume z manj tornega koeficienta in drugimi, za toplejše razmere pomembnejšimi lastnostmi, pa spodbujajo tudi gospodarno porabo goriva. Že omenjena daljša avtocestna vožnja se je izkazala za dober preizkus gospodarnosti, povprečje 7,4 litra porabljenega goriva ob izrabi zgornje dovoljene potovalne hitrosti po italijanskih avtocestah pa za zares presenetljivo. Tu se izkaže lahka gradnja, s katero so Audijevi inženirji zmanjšali težo avtomobila (v primerjavi s tekmeci, a tudi s predhodnikom).

A6 je v vsakem pogledu zanimiv avtomobil, z zelo sodobno tehnologijo (serijski sistem stop-start, ki pa ga je zaradi hitrih reakcij med vožnjo v zastoji treba izklopiti), z odličnim pogonskim sklopom (dvosklopčni menjalnik le ob redkih priložnostih zaostaja za 'pravim' samodejnim; štirikolesni pogon sploh prepriča), z ugledom, ki je vsaj enakovreden ugledu drugih 'premijcev', in z udobjem, ki daljša potovanja precej olajša.

O razmerju med ceno in tem, kaj za to dobite, pa se mora tako in tako odločiti vsak sam. ❖

TABELA KONKURENCE

MODEL	Audi A6 3.0 TDI (180 kW) Quattro S-Tronic	Mercedes-Benz E 350 CDI BlueEFFICIENCY	BMW 530d
motor (zasnova)	6-valjni - V90°	6-valjni - V72°	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2.967	2.987	2.993
največja moč (kW/KM pri 1/min)	180/245 pri 4.000-4.500	195/265 pri 3.800	180/245 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	500 pri 1.400-3.250	620 pri 1.600-2.400	540 pri 1.750-3.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.915 × 1.874 × 1.455	4.868 × 1.854 × 1.471	4.899 × 1.860 × 1.464
največja hitrost (km/h)	250	250	250
pospešek 0-100 km/h (s)	6,1	6,2	6,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,2/5,3/6,0	7,7/5,0/6,0	8,0/5,3/6,3
izpusti CO ₂ (g/km)	158	159	160
cena osnovnega modela (evri)	52.740	54.360	50.200

TEHNIČNI PODATKI

CENA:	[Porsche Slovenija, d. o. o.]
2.0 TDI (130 kW):	39.990 EUR
3.0 TDI (180 kW) Quattro S-Tronic:	52.740 EUR
Testno vozilo:	72.507 EUR
Moč:	180 kW (245 KM)
Pospešek:	6,2 s
Največja hitrost:	250 km/h
Povpr. poraba:	7,9 l/100 km

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

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 30.000 km ali dve leti.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.858	kasko zavarovanje (2):	6.390
gorivo	9.907		
gume (1):	3.386	Skupaj:	49.102
izguba vrednosti po 5 letih:	22.541	Strošek za prevoženi km:	0,49 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	5.020		

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

NAŠE MERITVE

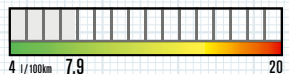
T = 12°C / p = 1.190 mbar / rel. vl. = 41 % / Gume: Goodyear Efficient Grip 245/45/R 18 V / stanje kilometrskega števca: 2.190 km

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	6,2
402 m z mesta:	14,4
	(156 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

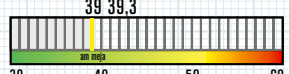
Največja hitrost	250 km/h
	(VI. in VII. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	5,3
največje povprečje	10,2
skupno testno povprečje	7,9



Trušč v notranjosti		dB
Prestava	III. IV. V. VI. VII.	
50 km/h	54 52 52	
90 km/h	60 59 58	57 56
130 km/h	62 62 60	59
Prosti tek	39	

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	67,0
od 100 km/h:	39,3
	(AM meja 39 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

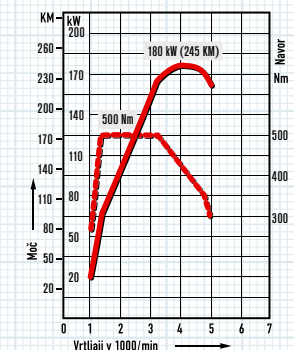
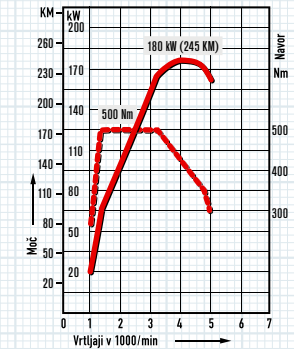


DIAGRAM MOTORJA:



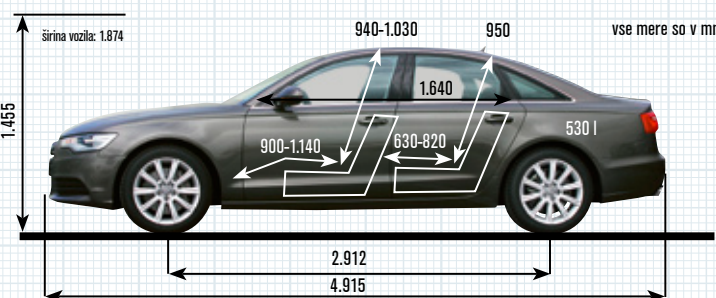
UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊
Kdor uživa v vožnji s turbodizlom, mu bo A6 ustrežal. A se da še več, zato do popolnosti manjka ena zvezdica.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V90° - turbodizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 83 × 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 500 Nm pri 1.400-3.250/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 7-stopenjski robotizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,692; II. 2,150; III. 1,344; IV. 0,974; V. 0,739; VI. 0,574; VII. 0,462 - diferencial 4,093 - platišča 8 J × 18 - gume 245/45 R 18, kotalni obseg 2,04 m. **Voz in obese:** limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijane vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), 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 1.720 kg - dovoljena skupna masa 2.330 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.100 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,1 s - poraba goriva (ECE) 7,2/5,3/6,0 l/100 km, izpust CO₂ 158 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.874 mm - kolotek spredaj 1.627 mm - zadaj 1.618 mm - rajdni krog 11,9 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.550 mm, zadaj 1.500 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnji sedež 460 mm - premer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 75 l.



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

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

OCENA

Zunanost (15)	13	Klasična limuzina - nekaterim povzročča težave razvozlanje, ali gre za 'šestico', 'sedmico' ali 'osmico'.
Notranost (125)	112	Dovolj velik, le peti potnik mora biti nekoliko manjši, navduši zlahtnost materialov in izdelave.
Motor, pogon, podvozje (65)	61	Motor in pogon sta za običajne potrebe prevažanja idealna, zadovolji tudi S tronic.
Vozne lastnosti (70)	64	Vozite se lahko z veliko dinamike, vzmetenje pa prilagajate trenutnim potrebam.
Zmogljivosti (35)	31	No, k turbodizelskemu motorju ni pripomb, a Audi ponuja tudi močnejše, bencinske.
Varnost (45)	44	Skoraj idealna.
Gospodarnost (65)	39	Če gledamo nanj z odprto, a polno denarico, je nakup ugoden. Tudi pri Audiju pa vam za vsako dodatno željo vzamejo še več iz nje.
Skupaj	364	Prepričljiva novost, tudi dovolj novega v primerjavi s prejšnjim rodом A6!

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

- ▲ videz in ugled
- ▲ dovolj zmogljiv turbodizel, lepo povezan z menjalnikom
- ▲ štirikolesni pogon
- ▲ vrhunska notranost
- ▲ vodljivost
- ▲ zvočna izolacija
- ▲ poraba goriva
- ▼ veliko samoumevne opreme je treba dokupiti
- ▼ upravljanje nastavitve sedežev
- ▼ pametni ključ je posmeh imenu
- ▼ ni graja, a za pravilno uporabo MMI je potreben čas privajanja
- ▼ zastarela navigacijska karta Slovenije