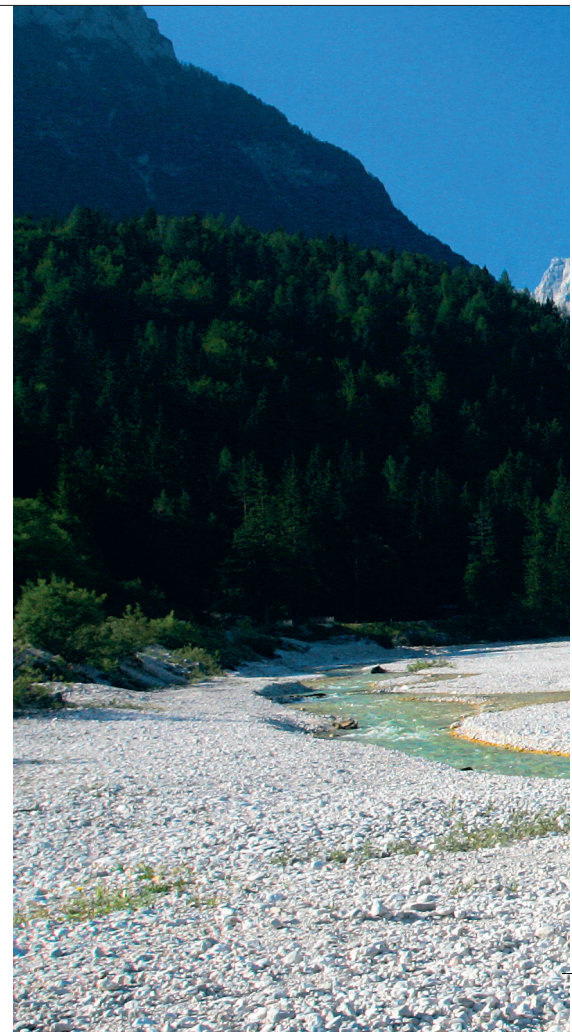


Mister Allroad

Vloga Allroada pri Audiju je jasna. Ko v Šestici s štirikolesnim pogonom začne zmanjkovati terenskosti, nastopi A6 Allroad. Ampak da ne bo pomote, Allroad ni špartansko osiromašen A6 Avant. Nasprotno. Allroad je tako izpopolnjen, da bi mu lahko rekli tudi Mister Allroad.

Tisti srečneži, ki imajo dovolj pod palcem, da lahko razmišljajo o takšnih avtomobilih, se verjetno zdajle ukvarjajo z drugimi težavami. Prijetnejšimi. Za katerega od treh se odločiti? Z dnem ko so Audijevi možje ob A6 Avanta Quattro postavili še Q7, ki pod pločevino v marsičem spominja na A6 in A6 Allroada, je postala odločitev o nakupu enega od njih sila zapletena stvar. Šestica je, recimo temu, najbolj civilizirana od vseh, cesti najbolj približana in ne nazadnje tudi cenovno najbolj dostopna. Če za ceno dobrih 11 milijonov, kolikor jih zahtevajo za A6 Avanta 3.0 TDI Quattro, sploh še lahko uporabimo ta izraz. Allroad s primerljivim motorjem je občutno dražji. Zanj boste morali odšteti dobrih 13 milijonov. 13.106.379 tolarjev, če smo povsem natančni. Zato pa so v tej ceni vključeni vsi karoserijski dodatki, ki ga ločujejo

od Šestice s kombijevskim zadkom (tudi povsem kromirana maska!), zaščita podvozja, MMI basic, ki nas vsakič znova prepričuje o svoji uporabnosti, in - ne boste verjeli - sistem zračnega vzmetenja. Tega v serijski izvedbi ne boste dobili niti v dražjem Q7, za katerega boste morali, ko govorimo o primerljivem motorju, odšteti približno tri odstotke več. Prav to pa je stvar, ki lahko na koncu pretehta. Zakaj se Allroad baha z njim in zakaj ga Q7 nima, seveda ni skrivnost. A6 je v osnovi prenizek, da bi lahko bil tudi terensko (tega izraza, prosim, ne razumite dobesedno) uporaben. Torej če so hoteli Audijevi možje nanj pritisniti značko Allroad, so ga morali oddaljiti od tal. In to so najpreprosteje rešili z zračnim vzmetenjem. Verjetno se sliši čudno. Nekako tako kot da bi bili to njihov edini izhod v sili, ampak tudi če je bil, boljšega niso mogli uporabiti. Zračno





vzmetenje - pri Audiju nosi oznako Adaptive Air Suspension - ki mu voznik ukazuje prek vrtljivega guma sistema MMI, omogoča štiristopenjsko določanje višine in s tem posledično trdoto požiranja neravnin. In prav to je verjetno najslajša stvar, ki ločuje Allroada od njemu podobnih. V

programu dynamic se ta povsem približa k tlom, s čimer še poudari agresivno obliko Allroada in s svojim delovanjem povsem upravičuje oznako dinamično. Ta program je kot nalašč za hitrosti, dosežene na avtocestah in urejenih magistralnih cestah. Kaj pa ko se cesta zoži in postane bolj

luknjasta? Zadostuje že preprost zasok gumba in pritisk nanj in Allroad se oddalji od ceste za dodaten centimeter in pol ter prične neravnine požirati udobneje. Program comfort je hkrati še tako pameten, da zna tudi samodejno prilagajati višino in trdoto vzmetenja. Jasno, glede na hitrost

Test | Audi Allroad 3.0 TDI Tiptronic



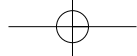
vožnje in podlago pod kolesi. Makadamskim cestam je namenjen program allroad, najslabšim podlagam pa lift, ki Allroada od tal povzdigne za 18,5 centimetra oziroma za šest več kot v dinamiku.

Takrat lahko začnemo potihoma razglabljati tudi o terenskih zmogljivostih tega avta, ki pa jih, za vaše dobro, ne primerjate s pravimi terenci. Tristo milimetrov globoko vodo, ki jo lahko prečkate, 18,3-stopinjski vstopni in 21,5-stopinjski izstopni kot so sicer spoštljivi podatki za tovrstne kombije, toda za kako terenski avto gre v resnici, veliko povedo gume, natakneje na Allroadu. Goodyear Excellence je model, namenjen udobnim limuzinam iz premium razreda. Bolj terenske so na voljo le za doplačilo.

Ampak ko boste sedli v notranost Allroada, boste spoznali, da so se pri Audiju glede gum pametno odločili. V potniškem prostoru ni ene same stvari, ki bi govorila v prid avtomobilu s terenskimi geni. Notranost je izpopolnjena prav tako kot v podobno opremljenih Šesticah. Kaj to pomeni, bomo poskušali ponazoriti s številkami. Na osnovno ceno, ki se ustavi pri 13.372.000 milijonih, se je v tem Allroadu znašlo še za dobrih 4,3 milijone dodatne opreme. Ja, prav imate, za enak denar si lahko pri Renaultu omislite spodobno opremljenega Megana z 1,6-litrskim bencinskim ali pa, če vam je ljubše, z 1,5-litrskim dizelskim agregatom. In to brez popustov! Toda to je nesmiselna primerjava. Kupci Audijevih Šestic ne razmišljajo o Renaultih, še bolj tragično pri tem pa je, da izmed vseh dodatkov, ki so se znašli v tem Allroadu, prav nobenega ne bi mogli označiti za nepotrebne. Vsaj v avtomobilu tega cenovnega razreda ne. Dakarsko bež kovinska barva, vlečna naprava, večopravilni volanski obroč, usnje v



notranosti, strešno okno, alarmna naprava, dodatno zatemnjena zadnja stekla, notranje ogledalo s samodejno zatemnitvijo in kompasom, tempomat, CD-strežnik, akustični parkirni sistem, komfortna klimatska naprava, ozvočenje DSP, navigacijska naprava z DVD-predvajalnikom, priprava za mobilni telefon, ksenonski žarometi, paket luči in dekorativni dodatki iz orehovega lesa, obrobljeni s kovinskimi letvicami, so stvari, ki se v tem avtu zdijo povsem samoumevne. Enako kot 3,0-litrski dizelski šestvaljnik, nadgrajen s šeststopenjskim Tiptronicom. Tako usklajenega delovanja mehaniških sklopov zlepa ne boste našli. Tudi pri najbližjih tekmecih ne. In prav ti še poudarjajo občutek vrhunskosti med vožnjo z Allroadom. Motor je med šibkejšimi v paleti, pa so njegove zmogljivosti



kljub temu že na meji športnih. Menjalnik se ne baha z oznako DSG, je pa šeststopenjski, pretika hitro, omogoča ročen način pretikanja in se zna prilagajati voznikovu načinu vožnje. Še osupljivejše so zavore, ki povsem kljubujejo zmogljivostim in masi. Mimogrede, 36,4 metra s 100 kilometrov na uro do popolne zaustavitve je rezultat, s katerim se lahko bahajo le športni avtomobili. Tem pa se igla na tehtnici ne ustavi pri številki 1.880. Občutek izza volana je torej varljiv. Da je Allroad v resnici težek avto, ugotovite, ko je vstop na hitrost v ovinku prevelika, in začne siliti ven. Ampak štirikolesnega pogona in motorja to ne zmede. Če je voznik pravi, se bo izteklo brez posledic. Tudi na spolzki podlagi in ob izklopljenem ESP-ju, ki mimogrede v programu zračnega

»Z dnem, ko so Audijevi možje ob A6 Avant Quattro postavili še Q7 in A6 Allroada, je postala odločitev o nakupu enega od njih sila zapletena stvar.«



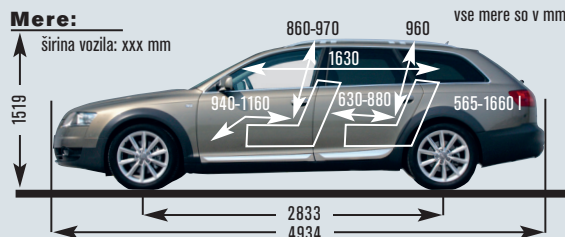
vzmetenja allroad dopušča odrsavanje in začne v voznikovo delo posegati kasneje.

Skratka, če bi v tem trenutku iskali najbolj popoln limuzinski kombi (zmogljivosti, uporabnost, udobje ...), je to prav verjetno A6 Allroad. In to je tudi edini argument, ki še lahko upravičuje astronomsko ceno. Stvari, ki bi vas lahko motile, skoraj ni. V štirinajstih dneh našega testa smo na ta seznam vpisali le štiri malenkosti: predalček za očala tik ob osrednjem ogledalu, ki je premajhen, da bi vanj lahko tudi zares pospravili očala, nezmožnost ločenega prižigavanja prednjih meglenk od zadnjih, nelogično odzivanje sistema MMI na smer vrtenja gumba (v smeri urinega kazalca se pomika navzgor in obratno) in ne povsem ravno dno, ki ga dobite, ko podrete zadnje klopi. ■

Audi Allroad 3.0 TDI Tiptronic

CENA: (Porsche Slovenija)
Osnovni model: 13.379.000 SIT
Testno vozilo: 17.701.000 SIT

Moč: 171 kW / (233 KM)
Pospešek: 7,9 s
Največja hitrost: 230 km/h
Povpr. poraba: 11,2 l/100 km



NAŠE MERITVE

(T=19 °C / p=1020 mbar / rel. vl.: 60 % / Gume: 245/45 R 18 Y (Goodyear Excellence) / Stanje km števec: 802 km)

Vozne lastnosti

Pospeški s

0-100 km/h:	7,9
402 m z mesta:	15,7
	(145 km/h)
1000 m z mesta:	28,6
	(187 km/h)

Prožnost

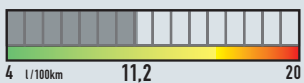
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

230 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	9,8
največje povprečje	14,7
skupno testno povprečje	11,2

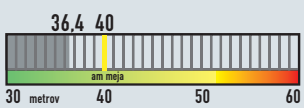


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	D.
50 km/h:	54	53	52	52
90 km/h:	62	60	59	58
130 km/h:	64	63	62	
Prosti tek				39

Zavorna pot

od 100 km/h: 36,4 m (AM meja 40 m)



Napake med testom

- brez napak

Ocena

Zunanost (15)	15	A6 Avant je vsičen, A6 Allroad pa je oblikovno verjetno najbolj izpopolnjen limuzinski kombi.
Notranost (140)	124	Izbrani materiali in prefinjeno oblikovanje. Zmotijo zaobljena vrata in posledično manjši prtlačnik.
Motor, menjalnik (40)	39	Vrhunski dizel, spoštijva moč in šeststopenjski samodejni menjalnik. Več skoraj ni mogoče dobiti.
Vozne lastnosti (95)	86	Zračno vzmetenje prinaša še več udobja. Da je avto težak, ugotovite, ko je hitrost v ovinku prevelika.
Zmogljivosti (35)	32	Motor ni najzmogljivejši v paleti, so pa njegove zmogljivosti vseeno skoraj vrhunske.
Varnost (45)	43	O varnosti v Allroadu pričajo podatki o zavorni poti. Tako hitro se ustavijo le športni avtomobili.
Gospodarnost (50)	24	Cena zagotovo ni gospodarna. Če že, potem bi to lahko rekli za porabo goriva. To pa je tudi vse.

Skupaj 363

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

DIAGRAM MENJALNIKA:

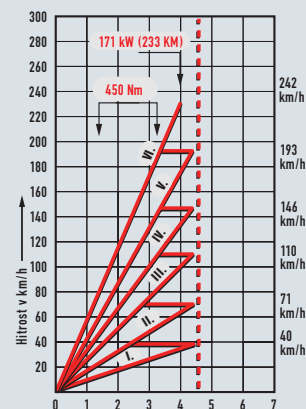
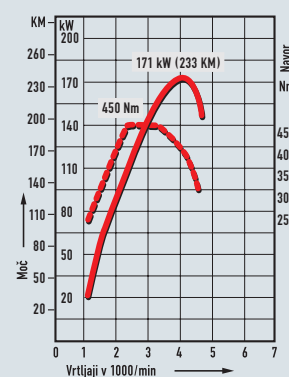


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Sklepanje kompromisov se redko obnese in Allroad je kompromis. Ampak za udobje v vožnji si vseeno zasluži visoko oceno.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-90° - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2967 cm³ - največja moč 171 kW (233 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 18 Y (Goodyear Excellence).

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, zračno vzmetenje, stabilizator - zadaj posamični obesi, zračno vzmetenje, prečni vodili, poševni vodili, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 11,9 m - posoda za gorivo 80 l.

Mase: prazno vozilo 1880 kg - dovoljena skupna masa 2510 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 230 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,8 s - poraba goriva (ECE) 11,8/7,0/8,8 l/100 km.

Prostornina prtlačnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)



HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika in imidž
- ▲ usklajeno delovanje motorja, menjalnika in pogona
- ▲ zračno vzmetenje
- ▲ arhitektura notranjost
- ▲ vrhunski materiali
- ▲ napredna tehnologija

- ▼ premajhen predalček za očala
- ▼ nezmožnost ločenega prižigavanja meglenk
- ▼ dno v prtlačniku ni ravno (podrta klopi)
- ▼ nelogično odzivanje MMI na smer vrtenja gumba
- ▼ cena

