

TEST - AUDI ALLROAD QUATTRO 2.7T

# Prikrita večnamembnost

Stari ste od 40 do 49 let, imate nadpovprečno izobrazbo in zelo visoke prihodke. Dovzetni ste za novosti, neradi sklepate kompromise. Med vaše priljubljene športe sodijo jadrnanje, golf in jahanje ... Vozite Audi Allroad Quattro.



No, ali pa vsaj ustrezate ciljni skupini, ki ji je namenjena najnovejša kreacije Audi je avtomobilski hiše. Seveda morate biti še v 90 odstotkih moški ..., toda tudi vsi drugi lahko berete naprej.

Z modelom Allroad je Audi prestopil med avtomobilski znamke, ki imajo v svoji paleti terence - seveda tiste bolj prestižne, dobro opremljene za prihajajoča leta. Njihove tržne raziskave namreč kažejo, da bo razred terenskih vozil v Evropi od približno 320.000 prodanih avtomobilov v letošnjem letu po-

skočil na vsaj 350.000 čez tri leta. Ker pa je ta pogača izjemno slastna in prinaša tudi velike dobičke, nihče noče ostati brez svojega deleža. Pri Audi so ubrali bližnjico, ki sta jo poprej dodobra uveljavila Subaru z modelom Legacy Outback in Volvo z modelom Cross Country. V obeh primerih je šlo za terenca, izpeljana iz kombijevskih različic Legacyja in Volva V70, dvignjena od tal, z ustrezno grozečimi plastičnimi dodatki in s karoserijskimi izboljšavami. Da je recept uspešen, je dokazala cvetoča prodaja obeh modelov, pred-

vsem v ZDA, zato zdaj po cestah vozi že njuna druga generacija.

V zadnjem času je idejo posvojil še Renault z modelom Scenic RX4, Audi pa jo je pri Allroadu nadgradil. Novinec je sicer v nezmotljivem sorodstvu z modelom A6 Avant, čeprav ima drugačne luči, zajetnejše plastične odbijače spredaj in zadaj, ki se ne ustrašijo prvega grmovja, plastične obrobe napih-njenih blatnikov, da se lahko podrgne ob kakšno skorjo, aluminijaste letnice na spodnji strani vrat zaradi lepšega videza in da

zmore odriniti kakšen nadležen kamen, močno kovinsko zaščito pod prednjim delom trebuha, da neraven teren ne bi poškodoval vitalnih delov motorja in podvozja, robustno narebreno streho, ob katero lahko brez škode podrsa tudi gorsko kolo, in večja zunanja vzvratna ogledala, da je pregled nad dogajanjem boljši. Ima pa tudi predelano podvozje s samodejnim nastavljanjem višine, ki z gumbi na armaturni plošči dovoljuje tudi ročne posege.

Razdaljo od tal je tako moč-če spreminjati za 66 milime-

trov, od najnižjih 142 do celih 208 milimetrov, kar je celo več kot pri bolj »resnih« terencih, ki se jim reče ML, na nosu pa imajo zvezdo. Najnižje se avtomobil spusti pri hitrostih nad 120 km/h; zaradi ugodnejše aerodinamike in manjše porabe goriva - takrat na armaturni plošči gori samo ena dioda, ki označuje položaj avtomobila. Na asfaltiranih cestah se boste do 120 km/h peljali 25 milimetrov višje (dve diodi), še 25 milimetrov višje (tri diode) pa na neutrjeni podlagi, ampak samo do hitrosti 80 km/h. V ta položaj se vzme-

tenje samodejno postavi tudi pri parkiranju, da je vstopanje in izstopanje lažje. Priden Audi, priden! Najvišji položaj, še 16 milimetrov višje (četrti dioda), je namenjen vožnji po terenu in hitrostim do 35 km/h. Tako teorija. In praksa? Inženirji so v elektronske možgane vgradili nekaj računalniških zank, ki preprečujejo, da bi se avtomobil nenadzorovano dvigal in spuščal: za prehod iz nižjega v višji nivo morate vsaj 30 sekund neprenehoma voziti hitreje od mejne hitrosti, obratno pa vsaj dve minuti. No, pa tudi sicer med vožnjo

**Allroad je doma tako na brezpotjih kot na avtocestah.**

spreminjanja višine ni opaziti in čutiti, le pred semaforjem, če stojite dovolj dolgo, lahko občasno zaznate dviganje avtomobila. Bolj se razlika v stopnji vzmetenja pozna pri udobju med vožnjo.

Allroad se v tem poglavju resnično izkaže. Na trenutke deluje celo bolj harmonično kot navaden A6 Avant, z veliko možnostjo poziranja tako kratkih kot tudi dolgih neravnin. Omenjeno velja za drugo stopnjo vzmetenja. Tista najnižja nekoliko bolj potresa na kratkih grbinah, pri vožnji prek asfaltnih

stikov na avtocesti v najvišji stopnji pa se avtomobil v ovinkih in pri zaviranju preveč nagiba. Tudi na makadamu in luknjastih cestah je vzmetenje zgledno, čeprav včasih v podvozu kaj udari. Voznik že zaradi same zasnovi avtomobila podzavestno malce manj agresivno napada luknje, kot bi jih s kakšnim klenim terencem, od katerega pričakuje večjo robustnost. Vsekakor pa velja, da se Allroad Quattro v vseh stopnjah odreže bolje od neposrednih tekmecev. BMW-ja X5 in Mercedes ML. Cestno obnašanje



Za res hitra vijuganja se karoserija preveč nagiba, sicer pa je lega v ovinkih zanesljiva.

mu torej lahko štejemo v velik plus, dodatno tudi zato, ker so inženirji prednje sedeže razvili na novo, da bi zagotovili boljši bočni oprrijem. No, posebnega napredka ni čutiti, vendar udobju sedenja in nastavitvenim možnostim ne gre nič oporekati. Juhuhu, končno terenec, ki

se na cesti obnaša kot limuzina, že slišim vzklikati zaprisežene ljubitelje športne vožnje, ki jih mika nedeljski izlet po brezpotjih, pa jih je groza togih prem, jeklenih šasij in podobnih, za dinamičnost avtomobila ubijajočih konstrukcij. Hej, počasi, počasi, kdo pa je omenjal kakšno

posebno športnost? Audi A6 že sam po sebi ni skalpelsko oster v ovinkih in kirurško natančen, ko gre za odzive krmilnega mehanizma. Pri Allroadu velja, da sicer prenese zelo velike prečne pospeške in z njimi povezane hitrosti v ovinkih, toda ob pretiranju začne siliti navzven z nosom in nekoliko preveč se nagiba, da bi lahko bilo hitro metanje iz ovinka v ovinek vsakodnevna terapija proti siceršnjim tegobam življenja. Odlični pripomoček je ESP, ki ob hitrih spreminjanjih smeri ukroti zadek, še preden se ta napoti proti bližnjemu jarku.

Ima pa ta cestna odličnost (za terence) veliko pomanjkljivost: prenizko sedenje. Ne razumite napak, v samem avtomobilu se morda sedi še malce previsoko, ampak pogled izza volanskega obroča je enak kot pri drugih osebnih avtomobilih: omejen na avto ali dva spredaj, nikakor pa ne kraljevisko visok nad preostalimi udeleženci v prometu in s skoraj panoramskim razgledom nad dogajanjem na cesti. Mnogi kupujejo terence prav zaradi občutka varnosti, ki jim ga daje višje sedenje - pri Allroadu ga ni mogoče naročiti niti na seznamu dodatne opreme.

Na njem je dokaj malo stvari: navigacijski sistem, posebno

ozvočenje, ogrevanje sedežev, zadnje bočne varnostne blazine in podobno, vsa preostala pomembna oprema je zajeta že v osnovni ceni. Tukaj Allroad blesti: odlagalnih predalov je v izobilju, stikal ravno tako, ampak voznik se jih hitro privadi, ločena klimatska naprava za obe polovici avtomobila se ne zmede niti pri največji vročini, kakovost izdelave je na visoki ravni.

Obilo prostora ponuja avtomobil tudi potnikom. Na zadnji klopi lahko uživajo v razkošju tudi dolgonogi, tako da jim dolga potovanja ne bodo delala nobenih težav. 455 prtljažnih litrov ni številka, s katero bi se Allroad lahko hvalil in bo za družinske športne avanture kar tesna, a jo je s podiranjem zadnje klopi mogoče povečati na 1590 litrov. Stene in dno prtljažnika so ravni, da jih je mogoče dobro izkoristiti, rolo pa ima tudi pripravno mrežico, ki varuje potnike pred napadom prevelikega veselja hišnih ljubljencev ali pred letečo prtljago med vožnjo. Pohvalno je, da Allroada lahko obremenite s 630 kilogrami.

Pohvalimo lahko tudi motor. 2,7-litrski šestvaljnik z dvema turbinskima polnilnikoma zmore 250 KM, ki niso nikoli v zadregi, ko je treba pospešiti. Do



Počutje je enako kot v navadnem A6, ergonomija je dobra.



**Tehnična poslastica: samodejno uravnavanje višine dovoljuje tudi ročne posege.**

