


TEST - AUDI S6

Vprašanje dovoljenj



Tudi demokracija v najboljšem pomenu besede ni svoboda. V trenutku, ko z nekom deliš prostor, se mu moraš prilagoditi. In on seveda tebi.



Audi S6? Ahm, kaj pa vem. Avtomobil? Brez dvoma. Nima kril. Ima pa krilca. Takšna v titanovi barvi, tam spodaj med obema kolotekoma. Tako boste S6 tudi prepoznali (čeprav ima sedaj takšna krilca tudi Allroad) in dober poznavalec bo hitro prebral iz lepe, a le diskretne dodelave zunanjosti nekega A6, za kaj gre. Dve mali znački »S6«, dva dimnika konkretnega premera (vsak seveda na svoji strani), izbuljene obrobo kolotekov, spojlerji, 17-palčna kolesa, široke in nizke gume ...

... odlični sedeži ...

Teško je na preprost, vsakdanji način dojeti S6. Marsikomu se zavrti v glavi že, ko razume ceno, drugemu šele potem, ko nekaj časa prebije na sovoznikovem sedežu, tretji doživi vnebovzetje že, ko o tem avtomobilu govori. S6 postaja kult.

Zunanost ne bega; že A6 je OK, ni torej razloga, da tudi S6 ne bi bil, še posebej po vseh tistih bolj ali manj drobnih spremembah. Znotraj ni bistveno drugače. Okolje je sicer nemško hladno, a ergonomsko dovršeno. Morda bi bilo lahko le notranje vzvratno ogledalo nekoliko višje in notranja kljuka trdo vzmetenih vrat bi bila lahko nameščena bolj nazaj, pri drugem ni pripomb. Gumbi so tam, kjer morajo biti, klimatska naprava je odlična, položaj voznika glede na prestavno ročico in na stopalke je pravšnji, volanski

obroč pa je tako ali tako izdatno vzdolžno in višinsko nastavljiv. Športnost nakazuje okrasni karbon, ki se iz armaturne plošče nadaljuje na vratne obloge in na sredinsko konzolo, še več obljublja mali »S6« na volanskem obroču in največ skomin povzroča skala merilnika hitrosti. Zadnja številka na njej je 300!

Nemci bolj malo eksperimentirajo - vgrajujejo le najboljše kose in držijo se priznanih barvnih kombinacij. Zato so sedeži Recarovi, njihova površina usnjena (z dodatki alcantare) in njihova barva svetlo bež. Paziti je treba le na občutljivost za najmanjšo umazanijo, sicer pa, ne glede na barvo, v boljšem sedežu v avtomobilu, ki mu je dovoljeno na cesti, najbrž ne boste sedeli. Da je ambient prijetnejši, je tudi strop v svetli bar-

vi, izdelan iz alcantare in - enako občutljiv za umazanijo.

Opreme je imel testni S6 za dolg seznam, morda je na njem manjkala le ultrazvočna pomoč za zelo bližnje parkiranje. Sicer se zunanost kiti z velikim številom delov v titanovi barvi (ali pa je to krom, ki ni čisto vsakdanje barve), celo zunanji ogledali



Informativnost: merilniki

sta takšni. In glej ga: S6 ima obe ogledali enako veliki, čeprav je prav to tisti A6, ki mu je še najmanj treba skrbeti, kaj je zadaj ...

A nič ne de, pri Audiju se bojda vračajo z enako velikimi ogledali tudi pri drugih modelih.

S S6 je povsem enako kot z drugimi prestižnimi športniki. Najprej bi ga videl, potem bi sedel vanj in čisto na koncu bi ga, jasno, peljal. Da vidim, česa je hudič zmožen.

Najprej se namrdnem: samodejni menjalnik! Potem izvem, da teorija pravi, da bo do 100 kilometrov na uro trajalo le eno sekundo dlje. In nazadnje ugotovim, da je pri teh njutenmetrih dejansko povsem vseeno, kakšen je menjalnik. Čeprav bi, no, takole po tihem, vseeno želel ročni s šestimi prestavi, takole vsaj za bolj športen občutek in za crkljanje lastnega ega.

Avtomobil, ki ima merilnik hitrosti raztegnjen do 300 kilometrov na uro in ki ga pri 250 kilometrih na uro ustavi le elektronika, je sam vrag. Ne glede na to, kako hitro se peljete, ko pohodite stopalko plina, avtomobil za trenutek omahuje (avtomatika), potem pa prilepi na sedež. In to vse tja do omejenih 250 kilometrov na uro ... Večino tega opravijo motorni litri, nekaj pa tudi njuten-

metri in kilovati. Nima turbinskega polnilnika, zato ni brutalen, ampak le vleče, vleče!

Pri tem je dobrih več stvari: da se (kot kupec) ob odštetem denarju za S6 ne sprašujem več, koliko motor požre bencina; da ima ob tej porabi S6 dovolj veliko (čeprav bi bil kak liter več še dobrodošel) posodo za gorivo; in da je zveza med karoserijo in tlemi vselej zanesljiva in kakovostna.

Torej, podvoze: Audijska merila mehkoosti oziroma trdote podvozja so dokaj nenavadna, saj je večina njihovih večjih limuzin precej mehkih. Ampak, ne, ne, tale A6, se pravi S6, je športno trd. Dovolj trd. Ni razloga za preplah pri 250 kilometrih na uro, ko sicer ravna avtomobilska cesta nenadoma postane (na nekaterih delih) že kar nevarno zavita. S6 tudi z najmanjšim gibom ne pokaže boleznile malega TT. Prav nasprotno, zadek pridno sledi nosu, dokler gume sodelujejo pri oprijemu s podlago. Pa pri tistih hitrostih niti ne svetujem raziskav, kaj bi bilo, če bi guma spustila.

Veliko lažje je pri manjših hitrostih. Kdor zna, bo kmalu ugotovil, da je mogoče zmognosti mehanike (stalen štirikolesni pogon!) izrabiti le ob izklopljenem sistemu za dinamičen nadzor vozila ESP. V okoliščinah, ko je oprijem gum odličen, se bo pokazala že kronična bolezen Audijskega (pretežak nos, siljenje nosu iz ovinka), čim bolj pa začne drseti, tem več veselja ponuja S6. Že na spolz-



Moč in navor: motor



Diskretnost: Izbuljeni blatniki



Ergonomičnost: kokpit



kem asfaltu velja pretikati ročno in v ustrezni prestavi pohoditi plin. S6 čisto malo prekrmili, ravno toliko, da je treba volan izravnati, prav redko tudi pa je treba kolesi zasukati v nasprotno smer.

Ni pa nujno. S6 vse to sicer omogoča, a se povsem mirno lahko vozite (ali pa nizko letite) po bolj ali manj ravnih avtomobilskih cestah. Tu se potem pojavi le eno vprašanje: je dovolj dovoljenje za vožnjo avtomobila ali je dobro ob tem imeti še pilotsko licenco.

Pa saj ne, da bi bil S6 tako hiter. Drugi so potem tako počasni!

Vinko Kernc

Oprijem: Recarovi sedeži



Impozantnost: dve izpušni cevi, široke gume

Tehnični podatki

Motor: 8-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 84,5 × 93,0 mm - gibna prostornina 4172 cm³ - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 250 kW (340 KM) pri 7000/min - največji navor 420 Nm pri 3400/min - ročična gred v 5 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/veriga) - po 5 ventilov na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic ME 7.1.) - tekočinsko hlajenje 11,0 l - motorno olje 7,5 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik z možnostjo ročnega pretikanja (Tiptronic) - prestavna razmerja I. 3,571; II. 2,200; III. 1,505; IV. 1,000; V. 0,804; vzratna 4,095 - prestava v diferencialu 3,500 - gume 255/40 R 17 Y (Continental ContiSportContact)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj dvojna trikotna prečna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4833 mm - širina 1850 mm - višina 1443 mm - medosna razdalja 2759 mm - kolotek spredaj 1578 mm - zadaj 1590 mm - rajdni krog 11,7 m - **notranje:** dolžina 1700 mm - širina 1510/1460 mm - višina 940-1000/900 mm - vzdolžnica 920-1140/ 890-650 mm - prtljažnik (normno) 434 l - posoda za gorivo 82 l

Mase: prazno vozilo 1735 kg - dovoljena skupna masa 2275 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2100 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,7 s - poraba goriva (ECE) 21,8/ 10,1/14,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 98)

NAŠE MERITVE

Pospeshi:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	3,6 s	hitrosti:
0-80 km/h:	5,4 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	7,3 s	60 59,3 km/h
0-120 km/h:	10,1 s	80 79,9 km/h
0-140 km/h:	15,5 s	100 96,0 km/h
1000 m z mesta:	29,8 s	120 115,7 km/h
		(172 km/h)

Največja hitrost:

250 km/h (V. prestava)

Prožnost:

meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Zavorna pot:

od 150 km/h: 90,9 m

od 100 km/h: 40,4 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 17,3 l/100km

Najmanjše povprečje 13,6 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 20 °C
50 km/h	56 56 54	p = 1010 mbar
100 km/h	64 62 62	rel. vl. = 66 %
150 km/h	70 68 66	
Prosti tek	39	

KONČNA OCENA

Ciljna skupina kupcev je znana: krog tistih, ki si ga lahko privoščijo, je zelo ozek. Toda Audi S6 ponuja veliko več, kot le postavljajstvo. Je eden tistih avtomobilov, kjer večinoma ni pripomb, hkrati pa omogoča skoraj dirkaško vožnjo s povsem uporabno karoserijo. Brez dvoma pa je krog onih, ki si ga želijo, večji vsaj za faktor 100. Pa to ni nič čudnega; si zasluži.

- | | |
|----------------------------------|---|
| ☑ diskretno polepšana karoserija | ☑ za umazanijo občutljiva svetla notranjost |
| ☑ motor | ☑ težka vrata |
| ☑ sedeži | ☑ cena |
| ☑ lega na cesti | |
| ☑ zavore | |
| ☑ oprema | |
| ☑ ergonomija | |
| ☑ materiali v notranjosti | |

CENA: 17.403.837 SIT (Porsche Slovenija)