

**AUDI RS 6 V10 5,0L**

Audi RS6 jest *zajebisty* (przepraszam za to dosadne określenie, ale uważam że to słowo najlepiej opisuje ten samochód).

Jak widzicie na załączonych zdjęciach w trakcie odbierania auta do testów padał śnieg i było -7 stopni mrozu – pomyślałem sobie: no tak 580KM pod maską i szerokie opony 275/40/20 oraz masa własna 2080kg to nie najlepsze połączenie na śniegu i ,że nie będzie okazji przekonać się na własnych plecach jak czuć przyśpieszenie w 4,5sek do 100km.h.

Nawet nie wiecie jak się pomyliłem – to co potrafi Audi RS6 na błocie pośniegowym przechodzącym w mokry śnieg da sie tylko opisać słowem użytym w pierwszym zdaniu.

Miałem okazję pokonać wiele kilometrów w zimie w Subaru Impreza STi i trochę mniej w Mitsubishi Lancer Evo 9 i byłem zachwycony ich trakcją, przyśpieszeniem i możliwością ustawiania samochodu w zakręcie gazem i kierownicą, ale to co pokazał Audi RS6 przeszło moje najśmielsze oczekiwania.

UKŁAD NAPĘDOWY

Masa tego Audi jest o ok. 500Kg większa od w/w japońskich cywilnych rajdówek.

I ta wyższa masa jest w tym przypadku zaletą – samochód na śliskiej, ośnieżonej nawierzchni p rzyśpiesza niesamowicie stabilnie
(dużo stabilniej niż STI czy EVO) – oczywiście za sprawą napędu Quattro i mechanicznego centralnego dyferencjału rozdzielającego napęd w proporcjach 60% na tył i 40% na przód – dzięki temu w zakrętach samochód ma charakterystykę neutralną i nie płuży przodem mimo ciężkiego silnika przed przednią osią.

Niesamowite jest, że tak duży samochód daje się sterować gazem i kierownicą (oczywiście na mocno ośnieżonym placu) tak samo jak EVO i STI.




SILNIK i SKRZYNIA BIEGÓW

Brzmienie i dźwięk jaki wydostaje się z tłumików to czysta poezja (którą dozuje się prawą nogą z najwyższą przyjemnością :-)

V10 o pojemności 5,0L pochodzące z Lamborghini Gallardo (ale konstruktorzy Audi dorzucili do niego 2 turbiny) to majstersztyk pod każdym względem - w każdej chwili, przy każdej prędkości obrotowej (brak turbodziury), i na każdym biegu masz do dyspozycji 650Nm.

Automatyczna skrzynia biegów działa bardzo dobrze (mimo, iż nie jest to DSG).

Tryb D służy do spokojnej jazdy – zmienia biegi pomiędzy 1500 a 2500 obrotów i wykorzystuje mnóstwo niutonometrów a samochód dynamicznie przyśpiesza.

Tryb S to już wykorzystanie całego potencjału, skrzynia trzyma wyższe obroty (powyżej 2500) tak aby turbiny już pompowały i w momencie naciśnięcia „kick-down" nie redukuje biegu w dół tylko ciągnie aż do 5,500 na każdym biegu, wciskając kierowcę i pasażerów w fotele.

Skrzynia jest tak dobra, że nie czułem potrzeby zmiany biegów łopatkami przy kierownicy (może by sie przydały na torze wyścigowym) – a po za tym nie ma czasu na takie zabawy – trzeba patrzeć daleko w przód bo juz za sekundy te miejsce się przybliży:-)




ZAWIESZENIE

Pokrętło systemu MMI steruje także twardością zawieszenia:

-

w trybie Comfort można spokojnie podróżować po Warszawie, jest komfortowo

ale sprężyście;

-

w trybie Dynamic zawieszenie jest już dobrze sztywne;

-

tryb Sport jest tak twardy, że nie nadaje się nasze drogi – to jest dobry wybór na autostradę powyżej 200 km/h, na tor Poznań lub Nurburgring.

Dzięki zwiększonemu rozstawowi kół i zawieszeniu Sport Plus – Audi RS6 w zakrętach w ogóle się nie przechyla – nie wiem co zrobili konstruktorzy i ile czasu poświęcili na zestrojenie zawieszenia -ale „mega-szacun” dla nich – podobne wrażenia znane mi są tylko z Porsche 911.

Koła mają rozmiar 275/40/20 cali i kryją olbrzymie wentylowane i nawiercane tarcze hamulcowe – polecam jednak zakup opcjonalnych hamulców ceramicznych – dlaczego? - Bo Audi RS6 ma takie przyśpieszenie, że co chwila trzeba zwalniać aby nie popaść w konflikt z prawem.





*tekst i zdjęcia: Maciej Szanter*

# Prawdopodobnie najlepsza taksówka świata

**Wielu producentów już wpadło na to by montować do limuzyn niezwykle mocne silniki. Amerykanie już w latach 60 – tych produkowali Muscle Cary, z których narodziły się auta sportowe, a nawet wyczynowe. Audi przebiło wszystkich! Jakie tam Lamborghini, Ferrari, czy Porsche. Audi RS6 i to z nadwoziem kombi to jest sprzęt!**



Żadnych kompromisów. Silnik V 10 biturbo 5,0l i 580 KM. Tak! Aż 580, więcej niż niejeden z wyżej wymienionych supersamochodów.

Śnieży na dworze, temperatura około -7, błoto pośniegowe jest wszechobecne, bo jak zwykle zima zaskoczyła drogowców. Próbujemy ruszyć. O, żadnych problemów, mimo zbyt szerokich jak na zimę opon. Stajemy na światłach, silnik już się rozgrzał. Ruszamy, O! Nikt nie jest w stanie płynnie ruszyć, a my... jak na suchym asfalcie, to niesamowite. Automat płynnie zmienia biegi. Możemy niemal natychmiast złamać wszystkie przepisy. A na obrotomierzu tylko 2 tys obrotów. Ale opanujmy ambicję. Żadnego rzucania samochodem na boki. Napęd na cztery koła płynnie jest podawany na te koła, które tego potrzebują. Następne światła, czujemy się pewniej i znów płynnie ruszamy. Ale jazda. Trzeba fantazję trzymać na wodzy. Wjeżdżamy w zakręty, również pięknie, pewnie. Trochę jednak czuć ciężki silnik z przodu. Ale auto jest przewidywalne. Na suchym czujemy RS'a jeszcze pewniej. Przyspieszenia niesamowite. Z wyprzedzaniem jakiegokolwiek samochodu nie mamy absolutnie żadnego problemu. Dla przeciwników ekshibicjonizmu dobra wiadomość. Audi RS6 wygląda jak normalne auto. Nikt się za nim nie ogląda. Mimo, iż ma poszerzone błotniki, trzeba się trochę znać, by dostrzec, co to za pojazd. Bądź dostrzec symbol RS, lub dwie duże rury wydechowe.

Wnętrze, jak u Audi, to najwyższa jakość. Mimo zimy wnętrze szybko się rozgrzewa. Fotele dla człowieka o wzroście średnim są dobrze ułożone i dobrze trzymają na boki. Można włączyć wielostopniowe ogrzewanie foteli aż tak mocno, iż będzie parzyć. To chyba rozwiązanie na Syberię.

Bagażnik duży, ot takie rodzinne auto, gdzie dzieci można odwieźć do przedszkola.



Chyba tak prędkim samochodem jeszcze nie jeździłem. 4,5 sek do setki pewnie jest osiągalne w lato przy rozgrzanych oponach. Przy przyspieszeniu i hamowaniu czuć wysoką masę auta 2025 kg. Mimo, ze hamulce są jak żyleta. ABS nie ingeruje zbyt wcześnie. Przydało by się nadwozie aluminiowe, to masa by spadła o ok. 250 kg i dało by się to odczuć pozytywnie, jako jeszcze większy fan z jazdy.

Jedno jest pewne. Postrzeganie świata dzieli się na dwie części. Przed RS6 i po RS6. Życie już nigdy nie będzie takie samo!

*Tekst: Mirosław Wdzięczkowski*

*Zdjęcia: Maciej Szanter*