



Audi A6 (2004 - 2011)

Auditief

Autotest | Audi presenteert haar auto's als comfortabel en vooruitstrevend, waarbij sportiviteit de boventoon voert. De A6 werd begin 2004 tijdens de Autosalon van Genève geïntroduceerd en kwam kort daarna op de markt. Met een 3-liter turbodiesel motor, Quattro vierwielaandrijving en een overweldigende lijst opties moet dit de ultieme reisauto zijn. Kan de A6 de beloften van Audi waarmaken?

Zelfs de grootste volwassene voelt zich ineens heel klein bij het plaatsnemen in de A6. De ruimte voorin is overweldigend. De elektrisch verstelbare, verwarmbare en met leder beklede stoelen moeten een flink stuk naar voren om de pedalen en het stuur te kunnen bereiken! Helaas heeft de elektrische verstelling geen geheugen. Het stuur wordt handmatig veresteld, de pedalen zijn helemaal niet verstelbaar. Eenmaal genesteld, valt op dat de A6 ondanks de riant hoofdruimte toch een lage auto is en dat komt het sportieve gevoel ten goede.



Bescheiden

De ruimte achterin is voldoende om de eigenaar van een middenklasser te laten verdwalen. Desondanks bieden andere limousines in dit segment iets meer ruimte. Wel zijn de achterste zitplaatsen perfect

verzorgd met een doorgevoerde airconditioning en een multifunctionele armrust op de middelste zitplaats. Achter de achterbank is een bagageruimte te vinden die zo diep is dat opnieuw risico bestaat op verdwalen in de eigen auto.

Ondanks de lengte van bijna vijf meter, weet Audi zich te onderscheiden door een elegante en ingetogen vormgeving. Wie een grote luxe reisauto wil hebben zonder daarop aangekeken te worden, heeft aan de A6 een goede. Vooral de kleine koplampen en achterlichten stralen een zekere bescheidenheid uit.

Ook in het rijden is die bescheidenheid terug te vinden. De A6 voelt niet groter dan bijvoorbeeld een Volkswagen Passat. Smalle straatjes vormen geen enkel probleem en ook parkeren is geen onmogelijke opgave. Daarom wekt de auto meteen vertrouwen en zet de A6 direct koers richting de randstad. Toch zijn de eerste kilometers niet de veiligste, want de ongeduldige testrijder nam niet de tijd om uit te zoeken waar alle knoppen voor dienen maar kiest er voor dat al rijdende te doen.

Optielijst

De testauto is voorzien van zoveel opties, dat een ander voor dat bedrag een leuke middenklasser aanschaft. Het arsenaal knoppen is overweldigend! De A6 is standaard voorzien van een "Multi Media Interface" (MMI), wat een mooie naam is voor een zeer uitgebreide boordcomputer. Via een kleurenscherm dat iets naar de bestuurder is toegedraaid (eindelijk!) worden de meeste functies bediend. Daarbij vallen de prachtige graphics en geanimeerde menu's op.

Meest in het oog springend zijn de functies om het gewenste gedrag van de auto in te geven. Dat heeft betrekking op de verlichting, vergrendeling, meldingen van de boordcomputer en de telefoon. Heel bijzonder is het instructieboekje op DVD dat via het beeldscherm kan worden geraadpleegd. De radio slaat, ook wanneer de auto is geparkeerd, alle verkeersinformatie digitaal op. Bij aanvang van de rit kan de laatste informatie alsnog worden beluisterd om zo een route om de files heen te plannen. Echt uniek is het audiosysteem. Terwijl Bose normaalgesproken een garantie is voor hoofdpijn,

bonkend laag en snerpend hoog, klinkt het Bose-systeem in de Audi A6 niet onverdienstelijk. Een primeur!



Diesel

Met het zogenaamde "multifunctionele" stuurwiel kunnen het audiosysteem, de telefoon en de versnellingsbak worden bediend terwijl de handen aan het stuur blijven. De hier gereden 3-liter dieselmotor wordt standaard gekoppeld aan een zestraps automaat die zich ook sequentieel laat schakelen. Dat kan met de hendel van de automatische versnellingsbak, maar ook met lepels achter het stuurwiel. Deze draaien bovendien mee met het stuurwiel, zodat ze het daadwerkelijk mogelijk maken hogere bochtsnelheden te halen. Bovendien zijn de versnellingsbakverhoudingen zo gekozen dat de motor naar wens kalm en sterk of juist levendig en fel is.

Want de 3-liter 6-cilinder turbodiesel heeft heel wat in huis. Vooral een stoplichtsprint geeft bijna cartooneske effecten. Deze diesel komt zo rap van de plek, dat de A6 een kruispunt al over is terwijl het overige verkeer nog nauwelijks over de stopstreep is. Daarbij trakteert de krachtbron de inzittenden op een machtig geluid. Buiten de auto klinkt de motor niet als een benzinemotor, maar zeker niet als een nagelende diesel.

Binnenin de auto laat de zes cilinder slechts een diepe gesmoorde brul horen, zoals dat hoort bij een reislimousine. Wanneer de diesel mag "brullen" zijn de tussensprints indrukwekkend en is het

snelheidspotentieel zo groot dat het nauwelijks kan worden benut binnen de grenzen van de wet. QUATTRO

Daarom is het veel interessanter dat deze snelste A6 diesel standaard wordt geleverd met Quattro vierwielaandrijving. Terwijl een moderne auto met voor- of achterwielaandrijving de wielen voorbeeldig aan de grond houdt en het spoor altijd volgt, gaat vierwielaandrijving toch een stap verder. De A6 wringt niet en werkt niet, maar volgt iedere bocht alsof op rails. Waarschijnlijk is de grens van de bestuurder eerder bereikt dan die van de grip. Eenmaal over de grens wordt de A6 lichtvoetig, om uiteindelijk voorspelbaar en corrigeerbaar de buitenkant van de bocht op te zoeken.



De vierwielaandrijving heeft ook een nadeel. Door de extra mechaniek glijdt de A6 met minder raffinement

en verfijning over de weg. Daarbij is de A6 minder stil dan vergelijkbare auto's, zij het dat het in dit segment nog altijd een getraind oor vraagt überhaupt iets van rijgeluiden op te vangen.

De beloofde sportiviteit komt opnieuw terug in de besturing. De A6 voelt lichter, leniger en wendbaarder dan menig andere grote auto. Dat komt vooral tot uiting wanneer de auto daadwerkelijk de benen mag strekken. Wanneer kalm en statig gereden, zoals dat hoort met een dergelijke limousine, is de A6 niet interessanter dan gemiddeld. Het is juist wanneer het gas diep wordt ingedrukt en de (sublieme) remmen bij snel bochtenwerk ongemoeid worden gelaten dat de A6 tot leven komt. Dan is de A6 een luxe reisauto die de eigenaar bij voorkeur zelf rijdt en zich slechts bij uitzondering laat rijden.

Conclusie

Wat is de meerwaarde, ofwel het "Auditief" van de A6? Dat is in eerste instantie niet zomaar aan te wijzen. De auto biedt minder comfort dan een Jaguar S-TYPE of de luttele dagen eerder gereden Chrysler 300C. Als rijdersauto legt de A6 het af tegen de BMW 5-serie. Ook op het gebied van innovatieve techniek moet de Audi zijn meerdere erkennen in BMW. In dat perspectief is de A6 hoogstens een tussenoplossing voor wie een echte rijdersauto zoekt, maar de voorkeur geeft aan gedistingeerde vormgeving. Dan is de A6 wel een uiterst kostbaar alternatief. De testauto heeft een rijklaarprijs van dik 80.000 euro en dan nog zijn de knoppen van het navigatiesysteem, de luchtvering of de radar-cruise-control blanco.

De meerwaarde van de Audi A6 is te vinden in het tweeslachtige karakter. Wie kalm rijdt heeft aan de A6 een luxe limousine die in alle comfort enorme afstanden overbrugt. Zodra het enorme potentieel van de 3-liter 6-cilinder diesel wordt aangesproken, is de A6 ineens een razendsnelle geweldenaar. Daarbij komt dan de alerte besturing en een wegligging/veiligheid die dankzij de vierwielaandrijving bijna onovertroffen is. ■

Specificaties

Audi A6 (2004 - 2011) 3.0 TDI Quattro Tiptronic

Maten en gewichten

| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 492 x 186 x 146 cm |
| Wielbasis | 284 cm |
| Gewicht | 1.785 kg |
| Aanhanger | 750 kg |
| Aanhanger geremd | 1.900 kg |
| Tankinhoud | 80 l |
| Bagageruimte | 546 l |
| Bandenmaat | 225/50R17 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|---------------------|
| Motorinhoud | 2967 cc |
| Cilinders / kleppen | 6/4 |
| Vermogen | 240 pk @ 4000 tpm |
| Koppel | 450 Nm @ 1400 tpm |
| Aandrijving | vierwielaandrijving |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 6,8 sec. |
| Topsnelheid | 250 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 7,1 l / 100 km |
| Verbruik stad | 9,3 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 5,8 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 189 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 62.585,- |
| Prijs instapmodel | € 43.175,- |