



Audi A6 Allroad (2006 - 2011)

Waar een wil is, is een AllRoad

Autotest | Eind vorig jaar presenteerde Audi vol trots de nieuwe A6 AllRoad. Deze grote stationcar is voorzien van Quattro vierwielaandrijving, een verhoogd onderstel en een robuuste off-road aankleding. Maar er bestaat al een A6 Avant Quattro en het basismodel Audi Q7 is goedkoper dan de A6 AllRoad. Welke weg slaat Audi in met dit nieuwe niche model?

Vormgeven kunnen ze wel bij Audi. De A6 AllRoad is volgens de makers een op zichzelf staand ontwerp, maar de gelijkenissen met de gewone A6 Avant zijn onmiskenbaar. Beide auto's zijn even groot, alleen is de AllRoad een paar centimeter hoger om extra bodemvrijheid te creëren. Stootstrips rondom en beschermplaten die iets onder de bumpers uit komen, benadrukken het stoere karakter. Daarnaast onderscheidt de AllRoad zich met een grille met verticale lamellen. Vooral in "dakarbeige" is de A6 AllRoad een zeer fraaie verschijning.

Bijna weg

Niet alleen de basisvorm, ook de motoren en technische specificaties van de A6 AllRoad zijn gelijk aan die van de A6 Avant. Beide zijn leverbaar met permanente vierwielaandrijving, zij het dat de AllRoad standaard is voorzien van het Quattro-systeem. De AllRoad zou daarom verder moeten gaan waar een gewone A6 ophoudt. Doel van de proefrit is een grote zandbank, waar de AllRoad z'n kunsten mag vertonen.

Maar voor het zover is, wordt een proefrit gemaakt over "all roads".



Audi's MMI (Multi Media Interface) combineert audio, telefonie, klimaatbeheersing en navigatie in één beeldscherm en één bedieningsunit. Dit systeem functioneert naar behoren, maar de gebruikersvriendelijkheid laat te wensen over. Het koppelen van de mobiele telefoon aan de auto via Bluetooth werkt uiteindelijk probleemloos, maar het configureren is niet eenvoudig. Het (optionele)

navigatiesysteem weet ieder adres in Europa probleemloos te vinden, maar het ingeven van een bestemming is omslachtig. Het interieur is verdeeld in vier klimaatzones, maar het instellen van de temperatuur kan makkelijker.

Uiteindelijk kent het navigatiesysteem de route, is de mobiele telefoon aan de auto gekoppeld, staat de radio op de favoriete zender en is het klimaat naar wens. De testrit kan beginnen.



Binnenweg

De eerste weg waarop de AllRoad zich mag bewijzen is een binnenweg. De "Adaptive Air Suspension" (luchtvering) staat nu op de stand "comfort". In deze modus zou zelfs het slechste wegdek moeten voelen als een strak biljartlaken, maar ook nu is de AllRoad stevig geveerd en zijn oneffenheden in het wegdek wel degelijk voelbaar. Blijkbaar is een Audi ook in comfort-stand een sportieve auto. De besturing is uitzonderlijk licht, wat de communicatie tussen auto en bestuurder niet ten goede komt.

De A6 AllRoad is bedoeld als alternatief voor een SUV en in de stad blijkt direct het eerste voordeel. Ondanks de lengte van bijna vijf meter, is de AllRoad ook in de stad redelijk handelbaar. Dit is een ruime, vierwielangedreven auto, maar geen onpraktisch grote auto. Bovendien lokt de A6 AllRoad geen boze blikken uit bij buitenstaanders, zoals dat wel het geval is bij menig SUV.



De ruimte voorin is overvloedig. Op de achterbank is de ruimte gemiddeld. De bagageruimte is enorm (maximaal 1.660 liter). De wekelijkse boodschappen passen probleemloos en ook een mountainbike of uitgebreide sportuitrusting past gemakkelijk. Bovendien is de bagageruimte voorzien van een verplaatsbaar schot waarmee tere vrachtjes veilig kunnen worden gescheiden van zware stukken. Hoe mooi het ook staat: het donkere (optionele) "privacy glas" van de achterruiten maakt achteruit inparkeren lastig.



Snelweg

De testauto is voorzien van een zescilinder 3-liter turbodiesel en die is op de snelweg oppermachtig (233 pk / 450 Nm). Buiten de auto klinkt de 3.0 TDi als een wonderlijke krachtbron die het midden houdt tussen een benzinemotor en een elektrisch aggregaat, zeker niet als een dieselmotor. Binnenin de auto klinkt de grote diesel juist machtig en imposant.

Zoals het hoort bij een auto als deze is de A6 AllRoad beduidend sneller dan het overige verkeer en dat geeft de bestuurder als vanzelf een superieur gevoel. 120 km/u is wandeltempo, tussenacceleraties boven die 120 km/u worden met gemak en overmacht neergezet. Een stoplichtsprintje kost meer moeite, want de motor is ondanks de forse inhoud sterk afhankelijk van de turbo. Vanuit stilstand lijkt eerst weinig te gebeuren, pas wanneer de turbo assisteert is de 3.0 TDi ook bij het verkeerslicht razendsnel weg.

Boven de 120 km/u brengt de luchtvering de carrosserie enkele centimeters lager bij het asfalt om voor een betere wegligging en een lager verbruik te zorgen. Ook hier wint de AllRoad het gemakkelijk van de SUV, want dankzij het lage zwaartepunt is de wegligging uitstekend. Mede door de forse afmetingen ligt de A6 AllRoad als een blok op de weg en vraagt het bizarre capriolen om deze auto uit balans te krijgen.

De AllRoad is een heerlijke kilometervreter die moeiteloos met hoge kruissnelheid enorme afstanden weet af te leggen. Gezien de forse prijs valt alleen het geluidsniveau tegen. De AllRoad is niet volmaakt stil

en dat is in deze klasse wel de norm.

Off road

Aangekomen bij de bosrand past de luchtvering zich opnieuw aan op de situatie. Naast de stand "AllRoad" is voor serieus terreinrijden de stand "Lift" beschikbaar. Hiermee is de maximumsnelheid beperkt tot 25 km/u, maar de bodemvrijheid bedraagt 18,5 cm en dat is vergelijkbaar met een echte terreinauto. Bij klimmen of dalen raakt de AllRoad door de forse overhang voor en achter toch al snel de grond.

Bovendien leent het motorkarakter zich niet voor terreinrijden. De kracht komt te plotseling los, waardoor de kans groot is dat de Audi zich spontaan ingraaft. De standaard gemonteerde banden vullen zich snel met zand. Ook de speciale off-road stand van het elektronisch stabiliteitssysteem en het elektronische sperddifferentieel doen hier weinig tegen.

Deze auto vraagt daarom een eigen stijl van terreinrijden: snelheid maken, snelheid houden en vooral niet stoppen. Op dit punt weet de AllRoad het niet te winnen van de SUV. Als trekauto of razendsnelle wintersport-expres is de AllRoad juist ideaal.



Conclusie

De naam zegt het al: de Audi "AllRoad" zou zich thuisvoelen op alle denkbare wegen. Ondanks het robuuste uiterlijk, voelt de AllRoad zich het minst

thuis in het terrein. Het karakter van de motor, de banden en de overhang zorgen ervoor dat de standaard A6 AllRoad niet verder komt dan licht terrein. Sneeuw, ijs of een zware aanhanger vormen juist geen enkel probleem.

De vergelijking met een luxe auto doorstaat de AllRoad helaas ook niet glansrijk. Alhoewel de A6 AllRoad op alle fronten een fantastisch rijdende auto is, is de prijs schrikbarend hoog (testauto inclusief opties kost 98.140 euro). Een auto in deze prijsklasse moet imponeren en iedere seconde van iedere rit behagen; dat doet de A6 AllRoad nauwelijks.

Voor beduidend minder geld dan Audi voor de A6 AllRoad vraagt, zijn diverse andere auto's te vinden die dezelfde kwaliteiten bieden. Maar die zijn niet zo mooi getekend als de A6 AllRoad en die hebben geen Audi-logo op de neus. Vooral dat logo heeft een bijna magische aantrekkingskracht. Klanten hebben er in de praktijk dan ook alles voor over om een Audi te rijden, want waar is wil is, is nu ook een AllRoad. ■



Specificaties

Audi A6 Allroad (2006 - 2011) 3.0 TDI Quattro Tiptronic

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	493 x 186 x 152 cm
Wielbasis	283 cm
Gewicht	1.880 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.900 kg
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	565/1660 l
Bandenmaat	225/55R17

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	7,4 sec.
Topsnelheid	233 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	9,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	199 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 73.640,-
JUSTLEASE.NL	€ 1.315,-