



## Audi RS6 Avant

### Subtiel geweld

Autotest | Het lijkt een doodgewone stationcar. De Audi RS6 Avant is ruim en luxueus. Dit exemplaar is fraai aangekleed met lichtmetalen velgen en grote luchthappers. Binnenin blijft weinig te wensen over, alle denkbare opties zijn aanwezig. Het zijn allemaal subtiele hints dat dit niet zomaar een stationcar is. Wie de sleutel omdraait weet waarom.

Onder de motorkap is de sterkste motor te vinden die Audi ooit in serie heeft geproduceerd. Dit is niet zomaar een A6 Avant, dit is een RS6 Avant. De RS6 is voorzien van compromisloze racetechniek afkomstig van Audi circuitauto's. Met een gesmoorde brul komt de 5.0 liter tiencilinder tot leven. Iedere rij van vijf cilinders heeft een eigen turbo, waarmee deze stationcar goed is voor 580 pk / 650 Nm.

### Uitbarsting

Dat is fors meer vermogen dan de directe concurrenten in huis hebben. Bovendien zorgt de zogenaamde "T-FSI" techniek ervoor dat de kracht op een bijzondere manier wordt geleverd. Vanaf 1.500 toeren per minuut is direct het volledige koppel van 650 Nm beschikbaar. Daarom is in alle situaties instant acceleratievermogen beschikbaar. De geringste beweging van de rechtervoet is voldoende om er zo onwerkelijk snel vandoor te schieten, dat hard lachen de enige reactie is.



Als het allemaal niet gekker lijkt te kunnen, doet de RS6 er bij 6.000 tpm nog eens een enorme schep bovenop. Dan komen beide turbo's tot leven en barst het volle vermogen van 580 pk los met de subtiliteit van een vulkaanuitbarsting. Het maakt daarbij nauwelijks uit hoe hard het daarvoor ging. Zelfs bij 180 km/u worden de inzittenden letterlijk in de stoelen gedrukt en komt de horizon alarmerend snel dichterbij. Het is als een film die plotseling snel vooruit wordt gespoeld, alleen is dit realiteit.

Tijdens het schakelen (sequentieel of per volautomaat) geeft een computer een stevige dot tussengas, zodat de motor op toeren blijft en na de gangwisseling niet terugvalt in snelheid. Bovendien geeft dat een prachtig geluid! Met geopende ramen, in een tunnel, is alleen al het motorgeluid goed voor een onvervalste racesensatie. Door de lage zit en de sfeer van een cockpit biedt bijvoorbeeld een Audi R8 nog meer spektakel, maar de RS6 is in de rechte lijn vrijwel even snel.



## Quattro

Zoals gebruikelijk bij Audi wordt het vermogen overgebracht op alle vier de wielen. Daarom heeft de RS6 geen enkel probleem om het enorme motorvermogen op het asfalt over te brengen. Alleen door voluit te accelereren in een bocht is het mogelijk wielspin te forceren.

Puristen geven de voorkeur aan tweewielaandrijving omdat dit de auto zuiverder en beter controleerbaar maakt. Het voordeel van Audi's vierwielaandrijving is echter dat iedereen hard kan met de RS6.

## Wegligging

Binnen de 19" velgen zijn remschijven te vinden die vrijwel de gehele velg vullen. De remmen zijn goed opgewassen tegen het geweld van de motor, maar bij een noodstop is voor het eerst merkbaar dat de RS6 geen lichtgewicht raceauto is maar een zware personenauto (ondanks toepassing van gewichtsbesparend aluminium).



De wegligging is een sportwagen waardig dankzij "Dynamic Ride Control". Afhankelijk van de situatie kan worden gekozen voor een stevig, hard of keihard onderstel. Audi spreekt eufemistisch van "comfort", "dynamic" en "sport". Met name in deze laatste stand is iedere vorm van comfort zoek, maar is de RS6 in staat tot bloedstollende prestaties.



## Rust

Maar de RS6 is meer dan een sportwagen, juist dat is de aantrekkingskracht van de RS6. Wanneer het onderstel in de comfortabele stand wordt gezet en de motor niet wordt geprovoceerd, is de RS6 een prima auto voor dagelijks gebruik.

Dan zorgt de grote motorinhoud juist voor rust en souplesse. Bij 120 km/u ligt de naald van de toerenteller lui onderin de schaalverdeling en zoekt de RS6 heerlijk over het asfalt. Desgewenst is 200 km/u een aangename kruissnelheid voor lange afstanden.

Misschien was het eerder jammer dat het magnifieke motorgeluid alleen was te horen met de ramen open, nu is het fijn dat er rust heerst in het interieur. Alleen de zachte, tevreden grom uit de beide uitlaten en de stevige kuipstoelen verraden nu dit een bijzondere auto is.



Zoals het hoort bij een topuitvoering is de RS6 voorzien van alle luxe. De achterklep wordt elektrisch bediend, achteruitrijden wordt vergemakkelijkt door een camera en alles wat elektrisch kan worden versteld, wordt ook elektrisch versteld. Door middel van radar houdt de RS6 automatisch afstand tot de voorligger op de snelweg. Dankzij Bluetooth kan de telefoon in de jaszak blijven en kan worden gebeld via de carkit van de auto.

Alleen het uitgebreide audiosysteem gooit roet in het eten. De klank van de Bose-luidsprekers is uitgesproken bombastisch en opdringerig. Zelfs niet-audiokenners grijpen direct naar de volumeknop om deze stoorzender uit te schakelen.

## Ruimte

Zoals iedere "Avant" biedt ook de RS6 volop bagageruimte. De laadruimte meet standaard 565 liter en is eenvoudig te vergroten tot 1.660 liter. Standaard wordt een veelheid van spanbanden, netten en scheidingswanden meegeleverd. Dat is niet alleen handig, maar in geval van de RS6 pure noodzaak. Wanneer de bestuurder zich even niet beheerst schiet de vracht door de bagageruimte!

Het feest is afgelopen. De RS6 komt tot rust op de parkeerplaats voor het kantoor en neemt de rol aan van een nette zakenauto. Het zijn slechts de brede wielkasten, de dubbele uitlaat en de grote luchtinlaten die er op wijzen dat dit meer is dan een doorsnee stationcar. Alleen deze subtiele hints wijzen nog op het bloedstollende feest dat plaats vond op weg hier naartoe.



## Conclusie

Een Audi is een Audi, zelfs als het de krachtigste stationcar ter wereld is. De RS6 Avant doet in technisch opzicht niet onder voor pure sportwagens, maar dit exemplaar schreeuwt het niet uit. Het uiterlijk is slechts op details aangepast en daarom is de RS6 even elegant en beschaafd als iedere andere Audi.

Wie de auto niet provoceert heeft aan de RS6 een ruime, veilige en comfortabele reisauto. Dit topmodel is bovendien voorzien van alle luxe die Audi in huis heeft. Wanneer het mag en kan, ontpopt de RS6 zich als een supersportwagen die bloedstollende prestaties neerzet. De RS6 is nog krachtiger dan de directe concurrentie en kan het enorme motorvermogen dankzij Quattro vierwielaandrijving optimaal benutten. ■





## Specificaties

### Audi RS6 Avant RS6

#### Maten en gewichten



|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 493 x 189 x 146 cm |
| Wielbasis                 | 285 cm             |
| Gewicht                   | 2.025 kg           |
| Aanhanger                 | n.b.               |
| Aanhanger geremd          | n.b.               |
| Tankinhoud                | 80 l               |
| Bagageruimte              | 565/1660 l         |
| Bandenmaat                | 255/40R19          |

#### Motor en prestaties



|                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| Motorinhoud              | 4991 cc             |
| Cilinders / kleppen      | 10/4                |
| Vermogen                 | 580 pk @ 6250 tpm   |
| Koppel                   | 650 Nm @ 1500 tpm   |
| Aandrijving              | vierwielaandrijving |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 4,6 sec.            |
| Topsnelheid              | 250 km/u            |
| Verbruik gemiddeld       | 14 l / 100 km       |
| Verbruik stad            | 20,4 l / 100 km     |
| Verbruik buitenweg       | 10,3 l / 100 km     |
| CO2 uitstoot             | 333 gr. / km        |

#### Prijs

|                   |             |
|-------------------|-------------|
| Prijs             | € 173.880,- |
| Prijs instapmodel | € 46.215,-  |