



Audi A6 Avant

Abstracte kunst

Autotest | Abstracte kunst vraagt vaak enige gewenning. Bij een weelderig schilderij of een groots standbeeld is meteen duidelijk waar het om gaat. Een abstract kunstwerk vraagt enig inlevingsvermogen of fantasie. Dat geldt ook voor de nieuwe Audi A6 Avant. Met de A6 Avant wil Audi namelijk veel meer bieden dan zomaar een stationcar. Het merk wil een functionele auto zo vormgeven en zo rijk aankleden dat het een begerlijk object wordt. Is dat gelukt?

De Engelsen hebben de mooie term "an acquired taste". De Nederlandse vertaling luidt "een aangewende smaak" en dat klinkt niet half zo mooi. Maar juist die term is vaak van toepassing op abstracte kunst. Eerst lijkt het te gaan om eenvoudige, koude lijnen die bijna niets voorstellen. Gaandeweg blijkt de kunstenaar er met een paar lijnen in te slagen meer te vertellen dan met een gedetailleerd kunstwerk. Het is aan de toeschouwer om invulling aan het werk te geven en dat geeft uiteindelijk veel meer waarde.

Vormgeving

Dan nu de Audi A6 Avant. Dat is op het eerste gezicht een fantasieloze auto die als twee druppels water ijk op alle andere Audi's. Een buitenstaander ziet zonder typeaanduiding niet of het hier om een A4 of A6 gaat.



Wie de ogen echter de kost geeft merkt dat de strakke, bijna steriele lijnen charme weten te geven aan iets wat in feite een kolossale auto is. Dankzij welgemikte holle en bolle vlakken speelt het licht zo met het koetswerk dat deze bijna vijf meter lange en twee meter brede stationcar niet lomp, maar elegant is. Ook de kleur "dakotagrijs metallic" maakt het verschil tussen anoniem grijs en zakelijk doch warm.

Al het uiterlijke vertoon gaat wel ten koste van de functionaliteit. De bagageruimte meet volgens de specificaties een royale 1.680 liter. Het volume komt echter uit de lengte en niet uit de hoogte. Ook de schuin aflopende achterklep neemt een flinke hap uit de nuttig te gebruiken ruimte. Tijdens de testperiode moest een rollator worden vervoerd en die paste slechts met moeite achterin! Zie deze stationcar daarom voornamelijk als "lifestyle" auto en niet als werkpaard.

De ruimte op de achterbank is voldoende, maar niet zo overweldigend als zou mogen worden verwacht bij een auto van deze omvang.



De ruimte voorin is prima en bovendien is dit waar de A6 de inzittenden weet te charmeren met een combinatie van weldadige luxe en oogstrelende vormgeving. Om met dat laatste te beginnen: de testauto is afgewerkt met fluweelbeige leder in de kleur "Valcona", terwijl het dashboard is ingelegd met ruw, bijna onbewerkt hout. Een standaard A6 heeft een zwart interieur met de gezelligheid van een mortuarium, maar met de juiste opties kan de A6 wedijveren met een vijfsterren hotel.

Uitrusting

Ook als het gaat om luxe zijn het wederom de opties waarmee de A6 wordt opgewaardeerd van zomaar een grote auto tot een hoogstandje van techniek.

Veruit favoriet bij de redactie is het audiosysteem dat is verzorgd door Bang & Olufsen. Er moet ruim tienduizend euro voor worden neergeteld, maar dat is het absoluut waard. Dat wil zeggen: wanneer het juiste bronmateriaal voor handen is. Wanneer zomaar naar de radio of naar een CD wordt geluisterd, komt het audiosysteem niet tot zijn recht. Dan forceert de elektronica zelfs ruimtelijkheid die er niet is, en is de klank zelfs onrustig. Alleen wanneer muziek van DVD (opgenomen in 5.1) wordt afgespeeld, weet de A6 zelfs de meest verstokte audioliefhebber puur kippenvet te bezorgen.



De optionele LED-koplampen hebben dezelfde lichtopbrengst als xenon, maar dan zonder de blauwe gloed en bij een nog lager stroomverbruik. Bovendien zijn ze voor het overige verkeer minder verblindend.

Ook een aanrader zijn de "comfortstoelen" met massagefunctie. Zowel de bestuurder als bijrijder hebben de keuze uit verschillende programma's met variërende intensiteit en de ervaring is dat dit echt ontspant.



Minder overtuigend is het systeem dat verkeersborden moet herkennen. Een camera bij de binnenspiegel kijkt met de bestuurder mee en toont onder andere de laatst herkende snelheidslimiet bij de snelheidsmeter. Helaas gaat dit vaker fout dan goed en daarom is het weggegooid geld. Dit doen andere merken veel beter.

Ook de nachtzichtassistent stelt teleur. Bij regen loopt de beeldkwaliteit zo sterk terug dat het beeld nauwelijks bruikbaar is, terwijl een dergelijke voorziening juist in deze situatie meerwaarde had geboden.



De beloofde voetgangermarkering werkt slecht: een persoon die voor een gestrande auto op de vluchtstrook staat, wordt niet herkend. Alleen bij een in scène gezette situatie met een persoon op een neutrale achtergrond, herkende de computer de voetganger en werd deze omkaderd.



Prestaties

Zoals bij iedere moderne Audi, bepaalt de computer het karakter van de auto. De bestuurder kan kiezen voor een comfortabel, dynamisch en tegenwoordig ook een economisch programma. In dit laatste geval is de reactie op het gaspedaal iets terughoudend en doen grootverbruikers zoals de airconditioning een stapje terug.

De testauto is een "3.0 TDI Quattro S-Tronic". Standaard levert de zescilinder diesel al 204 pk / 400 Nm, maar dit topmodel doet daar nog eens een schepje bovenop en komt tot 245 pk / 500 Nm. In de dynamische modus zet deze dieselende stationcar prestaties neer die sommige sportwagens doen verbleken. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt in 6.3 seconden geklaard, terwijl het enorme koppel voor machtige tussenacceleraties op hoge snelheid zorgt. Dat gaat bovendien gepaard met een imposant geluid (voor zover mogelijk met een dieselmotor).



Dankzij de Quattro vierwielaandrijving kan het overvloedige motorvermogen onder alle omstandigheden veilig en effectief op het asfalt worden overgebracht. Mede daarom geeft de A6 de bestuurder het gevoel dat alles kan, waardoor zelfs de kalmste bestuurder uiteindelijk als een bullebak door het verkeer raast.

Verbruik

Omwille van het comfort is voornamelijk in de economische stand gereden. Dan kiest de zeventraps automaat zo snel mogelijk een hoge versnelling. Bij 120 km/u hangt de naald van de toerenteller dan lui onderin de schaalverdeling (1.800 tpm) en heerst rust in het interieur.



Ook deze sterkste A6 Avant is voorzien van een brandstofbesparend stop/start-systeem. Dat werkt prima, maar zeker niet onmerkbaar. Na het automatisch stopzetten van de motor bij een verkeerslicht, is vervolgens het starten zowel hoorbaar als voelbaar. Terwijl sommige auto's de motor al stopzetten bij kruipsnelheid, wacht de A6 juist enkele seconden om zeker te weten dat de auto blijft stilstaan.

Ondanks het veelvuldig gebruik van de eco-modus en een overwegend kalme rijstijl, blijkt het door Audi beloofde verbruik van 1 op 17 op z'n zachtst gezegd optimistisch gesteld. Zelfs wanneer alleen lange afstanden bij een matige snelheid worden afgelegd, is 1 op 14.7 het best haalbare. Let bovendien op de brandstofmeter: deze is bij volle zon nauwelijks afleesbaar, dus het is belangrijk deze regelmatig te controleren om verrassingen te voorkomen.

Weggedrag

Niet alleen de motor, ook het onderstel past zich aan bij de stemming van de bestuurder. Tenminste, tot op zekere hoogte. Hoe mooi de 20 inch velgen de testauto ook staan: zelfs in combinatie met luchtvering bleef de testauto stug geveerd. Met andere woorden: 18 inch is meer dan genoeg.

De wegligging is in alle gevallen prima. Audi maakt

waar mogelijk gebruik van aluminium om het gewicht van de auto te reduceren. Dat maakt de A6 iets leniger en geeft iets meer gevoel in het stuurwiel dan bij de directe concurrenten. Ook bij een noodstop komt de A6 Avant veilig en gecontroleerd tot stilstand.



Conclusie

Is het Audi gelukt om een gebruiksvoorwerp als een stationcar te verheffen tot een kunstwerk? Gezien de reacties van buitenstaanders is het antwoord een volmondig "ja". Na een week rijden is de mening van de redactie iets genuanceerder.

De "Audi A6 Avant 3.0 TDI S-Tronic Quattro" rijdt prima, maar niet significant beter dan andere auto's in dit segment. Alhoewel de A6 er als stationcar fraai uitziet, laat de kofferruimte te wensen over. De prestaties van de 245 pk / 500 Nm sterke zescilinder diesel zijn sensationeel te noemen, maar daar staat tegenover dat het beloofde lage verbruik bij lange na niet is te realiseren. Bovendien is de A6 alleen met een flinke hoeveelheid opties bijzonder en dat maakt de auto uiterst kostbaar. Maar... is dat niet het kenmerk van een authentiek kunstwerk? ■



Specificaties

Audi A6 Avant 3.0 TDI (245 pk) Quattro S-Tronic

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	493 x 187 x 146 cm
Wielbasis	284 cm
Gewicht	1.865 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	75 l
Bagageruimte	565/1680 l
Bandenmaat	225/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	2967 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	245 pk @ 4000 tpm
Koppel	500 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,3 sec.
Topsnelheid	243 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	7,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	156 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 67.800,-
Prijs instapmodel	€ 49.980,-