



## Audi A6

### Lichtmetaal

Autotest | Iedere Audi onderscheidt zich van de concurrentie op twee belangrijke punten. Het eerste is schoonheid. Een Audi is smetteloos afgewerkt en modern vormgegeven. Het tweede punt is rijplezier. Dat is eenvoudig te bereiken bij de kleinere modellen. Maar kan zelfs een luxe zakenauto als de A6 een sportief karakter aan de dag leggen?

Neem plaats in de nieuwe Audi A6 en onmiddellijk maakt een gevoel van onoverwinnelijkheid zich meester van de bestuurder. Het kleine stuurwiel priemt het interieur in, net als bij een sportwagen. De voorstoelen zijn zo diep en bieden zo veel zijdelingse steun, dat het vermoeden rijst dat deze auto tot heel wat in staat is. Daarbij wordt de bestuurder omringd door zo'n imposante hoeveelheid knoppen en displays dat hij/zij wel onder de indruk moet zijn.

Wacht echter nog even met het indrukken van de startknop en werp een blik op de cabine. Een standaard Audi-interieur is zo strak en sober vormgegeven, dat het gemiddelde mortuarium gezelliger is. De testauto is echter voorzien van optionele inleg van mat hout en dat zorgt samen met het leder voor een ongekend warme atmosfeer. Bijna ieder paneel is omringd door een rand van chroom, wat het hightech aspect van de A6 onderstreept.



### Opties

En hightech is de A6 zeker, want alle techniek die Audi in huis heeft is leverbaar op de A6. Dat betekent echter wel dat er in de praktijk een groot verschil is tussen de prijs in de catalogus en de prijs van een rijklare auto. Standaard is de A6 allerm minst armoedig, maar de auto wordt pas bijzonder met de nodige opties. De hier geteste "3.0 TFSI" kost volgens de prijslijst 65.300 euro, maar komt rijklaar op 118.395

euro!

De meest kostbare, maar ook de meest aangename optie, is het subliem klinkende audiosysteem van B&O. De klank ervan is realistisch, helder en krachtig. Alleen al dankzij dit audiosysteem was iedere rit met de A6 een waar genoegen.



Maar juich niet te vroeg. Het "Bang & Olufsen Advanced Soundsystem" haalt de kracht uit de vele luidsprekers die ieder individueel worden aangestuurd voor een perfecte akoestiek. Alleen als het bronmateriaal een DVD is, is dat mogelijk. Wanneer wordt geluisterd naar de radio of een CD, worden de inzittenden van alle kanten gebombardeerd met geluid. Dan is het alleen aangenaam luisteren wanneer de meeste "geluidsverbetersaars" zijn uitgeschakeld en had een eenvoudiger audiosysteem net zo goed geweest.

Een andere optie die het leven aangener maakt is "head-up display". Hiermee wordt essentiële informatie, zoals de snelheid, instructies van het navigatiesysteem of een waarschuwing voor het te dicht op een andere auto rijden, tegen de voorruit geprojecteerd. Het lijkt alsof de gegevens in het landschap voor de auto zweven. Het lezen van deze informatie vraagt veel minder inspanning van de bestuurder en al na enkele minuten rijden vraagt menigeen zich af waarom Audi nog de moeite neemt om ouderwetse klokken te plaatsen.



Zoals bij iedere Audi, zijn het audio-, communicatie- en navigatiesysteem gebundeld in het "MMI"-systeem (Multi Media Interface). Audi monteert geen aanraakgevoelig beeldscherm omdat dat een minder scherp beeld zou geven en vies wordt van het vele aanraken. Maar juist het bedienen van een apparaat door het aan te raken werkt intuïtief, getuige het succes van de Apple iPad. Als alternatief biedt Audi handschrijfherkenning, maar dat werkt traag en leidt de aandacht af van het verkeer. Ook het bedienen van de andere functies vraagt enige studie. Alhoewel de mogelijkheden van MMI zonder enige twijfel enorm zijn, blijft de gebruikersvriendelijkheid achter bij andere merken.

## Kleur

Lezers vragen regelmatig om de exacte benaming van de kleuren en uitvoeringen op de foto, zodat ze dezelfde auto kunnen aanschaffen als in het testverslag. Het leder in de testauto is "Milano Nougatbruin" het hout is "gevlamd essen".



De lakkleur is "Oolonig-grijs metallic" en doet afbreuk aan het lijnenspel. De vormgevers hebben alles in het werk gesteld deze grote sedan toch een elegante uitstraling te geven, maar dat gaat met een donkere lakkleur verloren. Een Audi wordt mede om het uiterlijk gekozen en dan verdient een lichte, sprekende kleur de voorkeur. Een grijze Audi A6 is als een gedistingeerd grijze clownsneus: doe het goed, of doe het niet.



## Prestaties en verbruik

De testauto mag dan een behouden kleur hebben: de motor is alles behalve bescheiden. Onder de motorkap huist een 3.0 liter zescilinder benzinemotor die wordt bijgestaan door twee turbo's. Daarmee is de "TFSI" goed voor exact 300 pk en een maximumkoppel van 440 Nm. Dat vermogen is bovendien over een breed toerenbereik beschikbaar.

De kracht wordt op alle vier de wielen overgebracht via een razendsnel schakelende "S-Tronic" zeventraps automatische versnellingsbak. Deze laatste beschikt over een dubbele koppeling. Daardoor is het mogelijk in de ene versnelling te rijden, terwijl de andere alvast wordt klaargezet om de schakeltijden tot een minimum te beperken. Desgewenst kan de bestuurder zelf schakelen met hendels achter het stuurwiel, maar in de praktijk voelt de elektronica de bestuurder zo goed aan dat dat zelden nodig is.



Slechts een licht tikje op het gaspedaal is voldoende voor een instant versnelling. In de stad is het bijna een kunst om bij het verkeerslicht niet sneller weg te zijn dan het overige verkeer (en dan is de sportstand van de automaat nog niet eens gebruikt). De sprint van 0 naar 100 km/u wordt in 5,5 seconden geklaard en het lijkt alsof zelfs de elektronica iedere kans aangrijpt om van die sensatie te genieten. Het is niet overdreven om binnen de bebouwde kom uit zelfbescherming achter vrachtwagens te blijven, anders regent het bekeuringen.

Op de snelweg maakt het nauwelijks uit hoe hard het gaat, er is altijd voldoende vermogen om alle inzittenden nog eens stevig in de stoelen te drukken en er een flinke schep bovenop te doen.

Om het verbruik te beperken, is een stop/start systeem standaard. Dit vraagt enige gewenning: wanneer het gaspedaal bij het weggrijden te diep wordt ingedrukt, is de motor nog niet op toeren en komt de auto met een bokkensprong van de plek. Reken in de



stad op een verbruik van 1 op 5 (veel meer dan Audi belooft). Op de lange afstand, en met de nodige zelfbeheersing, is 1 op 14 haalbaar met de 3.0 TFSI.



## Weggedrag

De sublieme prestaties en het relatief gunstige verbruik zijn te danken aan het "geheime wapen" van Audi: lichtmetaal. In plaats van het gebruikelijke zware plaatstaal, gebruikt Audi waar mogelijk lichtgewicht aluminium. De gedachte hierachter is dat een lichtgewicht object makkelijker in beweging is te brengen dan een zwaar object. Bovendien is een lichte auto makkelijker te stoppen: de A6 remt desgewenst alsof er een anker is uitgegooid.

De Audi A6 is niet alleen relatief licht, het gewicht is ook zo veel mogelijk evenredig verdeeld over de voor- en achterwielen. Alhoewel de motor nog voor de vooras ligt (de concurrentie weet de motor meer in het midden van de auto achter de vooras te concentreren), voelt de A6 lichtvoetig. De besturing is bovendien zeer direct, waardoor deze 4 meter 92 metende sedan kleiner aanvoelt dan hij eigenlijk is. Tegelijkertijd is de "rechtuitstabiliteit" uitstekend, wat betekent dat op de snelweg nauwelijks stuurcorrecties nodig zijn. Ondanks de bewegelijkheid, is de A6 zeker geen nerveuze of vermoeiende auto.



De testauto is voorzien van het optionele sportonderstel in combinatie met twintig inch (!) velgen. Dat geeft een subliem gevoel in het stuurwiel, maar reduceert het comfort tot een minimum. Bovendien maakt deze combinatie de auto springerig. In een snelle bocht op slecht wegdek begon de testauto te stuiteren en kwam in een spectaculaire doch onbedoelde vierwieldrift terecht. Het advies is daarom te kiezen voor het sportonderstel of voor grotere velgen, maar niet voor beide. Er is namelijk ook zo iets als te veel lichtmetaal.

## Conclusie

Biedt de nieuwe A6 de moderne vormgeving en de sportieve ondertoon die het rijden met een Audi zo aantrekkelijk maken? Zonder enige twijfel! Ook deze grote Audi biedt dankzij lichtgewicht bouw en een geavanceerd onderstel meer rijplezier dan zomaar een grote zakenauto. In het geval van de testauto is door een combinatie van overmaatse velgen en een sportonderstel het comfort matig.

De juiste opties maken het dagelijks leven met de A6 nog aangenamer. Adaptieve cruisecontrol en head-up display komen de veiligheid sterk ten goede. Het B&O audiosysteem klinkt zo fantastisch dat zelfs filerijden in de A6 een waar genoegen is. ■



## Specificaties

### Audi A6 3.0 TFSI Quattro S-Tronic

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte  
Wielbasis

492 x 187 x 146 cm  
291 cm

Gewicht  
Aanhanger  
Aanhanger geremd

1.825 kg  
750 kg  
2.100 kg

Tankinhoud  
Bagageruimte  
Bandenmaat

65 l  
530/995 l  
245/45R18

#### Motor en prestaties



Motorinhoud  
Cilinders / kleppen  
Vermogen  
Koppel  
Aandrijving

2995 cc  
6/4  
333 pk @ 5300 tpm  
440 Nm @ 2900 tpm  
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u  
Topsnelheid

5,1 sec.  
250 km/u

Verbruik gemiddeld  
Verbruik stad  
Verbruik buitenweg  
CO2 uitstoot

7,4 l / 100 km  
9,8 l / 100 km  
6 l / 100 km  
172 gr. / km

#### Prijs

Prijs  
Prijs instapmodel

€ 67.780,-  
€ 46.490,-