



Audi A6 Avant e-Hybrid

Karakterbehoud

Autotest | Eens een Audi A6, altijd een Audi A6. Dat is helemaal niet zo'n gekke gedachte, want de A6 heeft een unieke charme. De auto is groot, maar niet obsceen. Luxueus, maar niet decadent. Stoer, maar ook elegant. Toch ontwikkelt de markt zich razendsnel, terwijl Audi aan hetzelfde oude concept blijft vasthouden. Is het nog steeds verstandig om een Audi A6 te kopen?

Dat ligt aan de uitvoering! Er zijn namelijk twee auto's bij Audi die "A6" heten. De "A6 e-tron" is een moderne auto waarin Audi alle techniek bundelt die het in huis heeft. De "A6 e-Hybrid" is meer behoudend en daarom gericht op de koper die de voorkeur geeft aan stapsgewijze vooruitgang. En dat dan bij voorkeur met inachtneming van alle tradities van weleer. Deze conservatieve versie van de A6 is het onderwerp van deze test.



De elektrische A6 en conventionele A6 zijn twee compleet verschillende auto's op verschillende platformen met verschillende vormgeving. De

conventionele A6 heeft een meer conventionele vormgeving. Toch gaat de auto ook mee met de tijd, want de nieuwe A6 is net even strakker gelijnd en beter gestroomlijnd dan de vorige. De testauto is uitgevoerd in donkerblauw met een licht interieur en dat doet wonderen voor de uitstraling.



Interieur

Deze traditionele Audi A6 heeft ook een traditioneel interieur. Dat wil zeggen: een cocon van leder, chroom en glanzend zwarte panelen. In dit tijdperk van SUV's heeft de A6 een ouderwets diepe zit en dat geeft een veilig en knus gevoel. Ook de zit achterin is diep, want Audi heeft de batterij van de hybride-aandrijving onder de bagageruimte en niet onder de achterbank geplaatst. Wat Autozine betreft is dit een verstandige keuze: wie een A6 kiest, wil expliciet geen SUV en hiermee wordt dat gevoel versterkt.

De bediening geschiedt via een mix van beeldschermen en knoppen. Zo gaat de A6 met de tijd mee, zonder zich van de klant te vervreemden. Ook traditioneel bij de luxe modellen van Audi: een heerlijk klinkend audiosysteem van Bang & Olufsen.

Houd er rekening mee dat moderne auto's heel veel veiligheidsvoorzieningen, een online verbinding en meerdere gebruikers kennen. Iedere rit start daarom met meerdere dialogen voor toestemming van het verzamelen van data, het in- of uitschakelen van assistenten, het updaten van software, etc. Een leuke ontwikkeling is de projectie van kleurenbeelden op de

vloer onder het portier. Een grote pijl op de grond bij de achterbumper toont precies waar men de voet moet bewegen om de achterklep automatisch te laten openen.



Plug-in hybride

De belangrijkste innovatie bij de A6 komt van de elektrische "e-tron". De stappen bij de traditionele A6 zijn bewust minder groot. Nog steeds is de A6 leverbaar als plug-inhybride, omdat dat fiscaal aantrekkelijk is. De benzinemotor is voortaan aangepast op het gebruik in een hybride met een speciale coating. Hiermee is de motor beter bestand tegen koude starts. De motor in een hybride staat immers vaak stil en wanneer de tractiebatterij leeg is, moet de benzinemotor plotseling presteren zonder eerst warm te kunnen lopen.

De batterij heeft een veel grotere capaciteit dan bij de vorige A6, waardoor langer en vaker elektrisch kan worden gereden. Tijdens een test onder ongunstige weersomstandigheden kon steeds een dikke 100 km worden afgelegd op een volle batterij. In tegenstelling tot Audi's eigen Q3 kan de A6 helaas niet snelladen. Aan een publieke lader kostte het opladen een kleine 2 uur, aan een thuislader 4.5 uur.

"Ook de Audi A6 e-Hybrid biedt een unieke combinatie van luxe, elegantie en grootsheid die de auto al generaties lang gewild maakt"



Prestaties

De A6 e-Hybrid is goed voor 299 pk / 450 Nm (368 pk / 500 Nm voor de testauto in "Competition"-uitvoering), maar heeft desondanks een heel ander karakter dan de overgemotoriseerde modellen van weleer. In de elektrische modus is de A6 e-Hybrid kalm en terughoudend, zonder de prestatiedrang of het venijn van elektrische auto's in deze prijsklasse. Wanneer de bestuurder expliciet voor de elektrische modus kiest, houdt de elektronica zich daar strikt aan (terwijl sommige concurrenten bij het minste of geringste toch even de benzinemotor inschakelen). Eén ding is als uiterst irritant ervaren: met hendels achter het stuurwiel kan worden bepaald hoe sterk de auto inhoudt en energie terugwint bij het loslaten van het gaspedaal. Echter, dit is slechts eenmalig! Daarom moet in de praktijk in de stad bij iedere bocht en iedere verkeersdrempel weer opnieuw de mate van regeneratie worden ingesteld.

Omdat de verbrandingsmotor rekent op assistentie van de elektromotor, heeft deze niet de overmacht of reserve van een grote benzinemotor van weleer. Dankzij de assistentie heeft de benzinemotor meer souplesse dan voorheen, maar niet de grootsheid. Alleen wanneer het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingetrapt, maakt deze meer toeren en komt even later het beloofde vermogen los. Dan is deze A6 behoorlijk rap, zolang er voldoende ruimte is om tempo te maken. Dit is namelijk een echte Autobahn-kampioen en minder een stoplichtsprinter. Wanneer kalm wordt gereden met lege batterij, kan een verbruik van 6 liter per 100 km worden

gerealiseerd.



Weggedrag

In een ver verleden zat de grootste vooruitgang tussen generaties van auto's in het weggedrag. Inmiddels slaagt bijna iedereen erin om een goede mix tussen comfort en dynamiek te vinden. En toch heeft Audi juist hier weer een stap gezet. Dat is echter wel afhankelijk van de gekozen opties. Luchtvering in combinatie met 20 inch velgen blijkt een uitstekende combinatie te zijn. Het zorgt voor heel veel gevoel in de besturing, terwijl het comfort uitstekend is. Op een heel eigen manier zorgt de A6 Avant ervoor dat oneffenheden in het wegdek wel merkbaar, maar niet voelbaar zijn. Dit alles geeft een groots en superieur gevoel dat de testrijder de zelfvoldane blik op het gezicht bezorgde die in de regel is voorbehouden aan auto's uit een nog hoger segment.

Een andere zinvolle optie is de meesturende achteras. Het effect hiervan is veel geringer dan bij bijvoorbeeld Mercedes-Benz, maar daarom is het gevoel ook minder kunstmatig. De draaicirkel is niet spectaculair klein, maar de meesturende achterwielen brachten wel degelijk redding in een krappe parkeergarage. Bovendien maken ze exact inparkeren veel makkelijker.



Conclusie

De Audi A6 is er voortaan in twee varianten. Dat betreft niet alleen een sedan en stationcar zoals voorheen, maar nu ook een moderne en traditionele versie. Met de "A6 e-tron" laat Audi zien waartoe het technisch in staat is, met grote vooruitgang als resultaat.

De "A6 e-Hybrid" is bedoeld voor hen die aan traditie hechten. De A6 e-Hybrid biedt voldoende vooruitgang om de aanschaf van een nieuwe de moeite waard te maken, maar niet zoveel dat het vertrouwde karakter wordt aangetast. Ook de Audi A6 e-Hybrid biedt een unieke combinatie van luxe, elegantie en grootsheid die de auto al generaties lang gewild maakt. Het is daarom niet meer dan logisch dat Audi daar een vervolg op wilde maken. Juist door elektrische en conventionele aandrijving strikt gescheiden te houden, slaagt Audi er nog beter in om het karakter te behouden. ■



Specificaties

Audi A6 Avant e-Hybrid

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	500 x 188 x 147 cm
Wielbasis	292 cm
Gewicht	2.240 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	46 l
Bagageruimte	404/1423 l
Bandenmaat	225/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	368 pk @ 0 rpm
Koppel	500 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5.3 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	2.9 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	54 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 79.990,-
Prijs instapmodel	€ 61.490,-