



Audi A6 e-tron

Audi met gebruiksaanwijzing

Autotest | Audi presenteert een nieuwe generatie van de A6. Dat feit alleen is al groot nieuws, want veel merken bieden alleen nog SUV's aan. Audi introduceert met de A6 vertrouwde sedans en stationcars. Die conventionele modellen zijn echter wel verregaand gedigitaliseerd en voorzien van elektrische aandrijving. Hoe vertrouwd is de nieuwe A6 daarmee nog?

Hoe vertrouwd de A6 is, ligt aan de gekozen uitvoering. De auto is er namelijk met verbrandingsmotor en met elektromotor. Deze staan op verschillende platforms en verschillen in uiterlijk. De testauto is een "Audi A6 Avant e-tron" ofwel de stationcar met elektrische aandrijving. Beide auto's bedienen zich van dezelfde huisstijl. Dat is een geslaagde doorontwikkeling van de klassieke stijl naar de nieuwe tijd. De e-tron onderscheidt zich met een gesloten grille en tweeledige koplampen.

"De vormgeving is een geslaagde evolutie van de klassieke stijl naar de nieuwe tijd"



Daarbij heeft de testauto een zogenaamde "Black Pack", dat met zwarte accenten voor een imposant voorkomen zorgt. De stationcar is gekozen omdat die versie het meest populair is. Dat is niet vanwege de ruimte (de wielbasis en daarmee de bagageruimte zijn gelijk aan die van de sedan), maar wel vanwege het lijnenspel. Kortom: als Avant komt de A6 het beste tot zijn recht.



Ruimte en uitrusting

Ook het interieur is een moderne versie van de vertrouwde stijl. Nog altijd is de cabine smetteloos afgewerkt met hoogwaardige materialen, waardoor alleen al plaatsnemen in de A6 een bevoorrecht gevoel geeft. De ruimte voor- en achterin is goed voor een auto in dit segment. Dankzij een elektronisch

dimmend glazen dak is de hoofdruimte ook met deze optie goed. De kofferruimte is gemiddeld groot. De bergruimte onder de motorkap ("frunk") is juist zeer groot.

Audi kiest ervoor om alles te digitaliseren wat gedigitaliseerd kan worden. Wat Autozine betreft gaat Audi hierin soms te ver met complexe oplossingen voor niet bestaande problemen. Zo is de testauto voorzien van peperdure digitale buitenspiegels bestaande uit camera's en beeldschermpjes in de portieren. Behalve dat dit de stroomlijn iets verbeterd, vraagt het veel gewenning van de bestuurder omdat een veel kleiner deel van de weg zichtbaar is dan in een glazen spiegel. Er zijn hulplijnen om het rijden makkelijker te maken, maar deze zijn lang niet zo intuïtief en effectief als bij andere merken.

Een ander voorbeeld betreft het audiosysteem met zogenaamd "3d geluid". Dit komt alleen tot zijn recht bij nummers die in vele kanalen zijn opgenomen. Standaard stereogeluid klinkt in "3d" rommelig en wordt snel vermoeiend. Door alle effecten uit te schakelen, keert de rust terug en is het "Bang & Olufsen Premium Sound System" iedere euro waard dankzij een glashelder en evenwichtig geluid. Let op: gebruik geen Bluetooth-verbinding, dan is de bandbreedte te beperkt om het audiosysteem volledig tot zijn recht te laten komen.



De vele veiligheidssystemen vragen de meeste studie. Omdat de Europese Unie dat verplicht stelt, kijkt de A6 mee met de bestuurder om vervolgens te waarschuwen voor iedere fout of slordigheid. En net als bij andere merken maakt de computer daarbij

zoveel beoordelingsfouten, dat iedere paar seconden een waarschuwing klinkt. Bij het wisselen van rijstrook kan de elektronica zelfs een flinke ruk aan het stuur geven als de computer van mening is dat er te weinig ruimte is. Het gevolg is dat wisselen van rijstrook in druk spitsverkeer nagenoeg onmogelijk is zonder ook deze functie uit te schakelen. Alleen wanneer een groot deel van de veiligheidsvoorzieningen is uitgeschakeld, waarschuwt de elektronica wanneer dat echt nodig is en draagt de computer echt bij aan de veiligheid.

Elektrische auto

De Audi A6 is traditioneel een luxe reisauto die bedoeld is om zeer grote afstanden mee af te leggen. Daarom voorziet Audi de A6 van een batterij met een capaciteit van niet minder dan 100 kWh en daarmee kan in theorie 648 km worden afgelegd zonder tussenstop. Tijdens de testperiode onder ideale weersomstandigheden was dit 570 km, maar dan wel met een stevige rijstijl.



De hier gereden "Performance"-uitvoering met 367 pk / 565 Nm nodigt daartoe namelijk uit. Zelfs wanneer voor het gevoel kalm wordt gereden, schiet de A6 Performance door het verkeer. Wanneer iets wordt aangedrongen, ontwikkelt het vermogen zich razendsnel, terwijl de rust toch wordt bewaard. Dat maakt het makkelijk om in alle comfort lange ritten te maken. Door te kiezen voor de sportstand en door het stroompedaal nadrukkelijk tot de vloer in te trappen komt het echte vermogen los en is dit een ronduit snelle auto. Desondanks kwam het testverbruik uit op een beschaafde 16.5 kWh per 100 km.

Bij een accu met een grote capaciteit horen hoge laadsnelheden. Bij een snellader wist de testauto met 25% batterijlading resterend een snelheid van 230 km/h te bereiken. Deze snelheid bleef ruim boven de 200 km/h tot ongeveer 50% lading, waarna deze daalde tot zo'n 150 km/h. Hiermee kwam de actieradius na een kleine 20 minuten alweer op 400 km. De A6 behoort daarmee tot de zeer snel opladende elektrische auto's, maar minder mag ook niet worden verwacht in deze prijsklasse. Tijdens het opladen geeft de A6 veel en duidelijke informatie over het laadproces, zodat de bestuurder goed kan bepalen wanneer het verstandig is om de laadsessie te beëindigen.



Weggedrag

Een Audi A6 is traditioneel een comfortabele reisauto die zich desgewenst ook sportief laat rijden. Op dit punt is de A6 e-tron niet alleen een waardige opvolger, maar overtreft hij de voorgangers zelfs! Ondanks het hoge gewicht (2.2 ton rijklaar) voelt de A6 e-tron niet zwaar, maar juist solide en stabiel. De besturing is overduidelijk bekrachtigd, maar desondanks niet te licht en juist wel heel exact.

Wanneer kalm wordt gereden, is de A6 e-tron rustig en comfortabel. Alleen de geluiden van de banden doorbreken de stilte. Wanneer juist met ferme hand wordt gestuurd, toont de A6 zijn dynamische kant. Dankzij het overvloedige motorvermogen, de communicatieve besturing en de goede balans is het mogelijk om de achterwielaandrijving optimaal te gebruiken. Met het stroompedaal kan de bestuurder

de balans van de auto in de bocht beïnvloeden. Met de juiste instellingen geeft de computer daarbij veel vrijheid voor maximaal rijplezier.

voorheen. ■



Conclusie

De vijfde generatie van de Audi A6 is ook leverbaar als elektrische auto. Ongeacht de gekozen motor is de auto standaard voorzien van een enorme hoeveelheid elektronica die de veiligheid en het comfort moet vergroten. Het verschil met de puur mechanische generaties van weleer lijkt daarom groot. Toch is Audi erin geslaagd om de weelde, de grootsheid en het bevoorrechte gevoel te behouden. De vormgeving is een geslaagde evolutie van de klassieke stijl naar de nieuwe tijd.

Echter, de Audi A6 is een auto met gebruiksaanwijzing geworden. Dat begint al bij de configuratie, want veel opties doen het vooral goed op papier, maar bieden in de praktijk soms weinig meerwaarde (o.a. de virtuele buitenspiegels). De elektronica vraagt met de vele instellingen letterlijk om een gebruiksaanwijzing. Dat geldt niet alleen voor de rijmodi, maar ook voor het audiosysteem en de vele veiligheidsvoorzieningen. Met de standaard instellingen is de A6 bemoeizuchtig (rijeigenschappen), betuttelend (veiligheidsvoorzieningen) en vermoeiend (audiosysteem). Door al deze systemen naar de eigen hand te zetten biedt de elektronica juist meerwaarde. Dan zorgt de elektrische aandrijving voor meer comfort, betere prestaties, lagere kilometerkosten, nul (directe) uitstoot en zelfs meer rijplezier dan



Specificaties

Audi A6 e-tron

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	493 x 0 x 153 cm
Wielbasis	295 cm
Gewicht	2.260 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.100 kg
Batterij	100 kWh
Bagageruimte	502/1422 l
Bandenmaat	225/55R19

Motor en prestaties



Vermogen	367 pk @ 0 rpm
Koppel	565 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5.4 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	16.50 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	648 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 73.490,-
Prijs instapmodel	€ 61.490,-