



Wilbert Huls
23 augustus 2007

© Rijtsten.nl

Is het een A6?

Audi wil de komende jaren het aantal modellen met vier ringen in de grille fors uitbreiden. Vorig jaar is de A6 Allroad ook aan het gamma toegevoegd. Ondanks dat de A6 Allroad al een generatie bestaat (al was het zonder de toevoeging A6 in de naam) is dat een slimme manier om een extra model aan de modellenlijn toe te voegen. Het is immers gewoon een A6 Avant waar wat kleine wijzigingen aan zijn doorgevoerd. Of is het meer dan een goedkope manier om weer een extra model te maken? En wat is dan de meerwaarde van een Allroad ten opzichte van een A6 Avant?



Bling-bling

Dat de A6 Allroad op de A6 is gebaseerd blijkt niet alleen uit de naam. Zelfs een leek kan zien dat een A6 Avant en A6 Allroad dezelfde lijnen hebben. Toch zijn er natuurlijk wel de nodige aanpassingen gemaakt om de Allroad toch een eigen gezicht te geven. Meest in het oog springend zijn toch wel kunststof randen rond de wielkasten. Op licht gekleurde Allroads is dit kunststof veelal zwart, maar aangezien de lakkleur ook al zwart is, is deze auto voorzien van een donkergrijze kunststof. Onderaan de deuren en voor- en achterbumper zitten zilverkleurige kunststof delen om de auto een nog krachtiger aanblik te geven. De grille op de Allroad wijkt ook af van de gewone A6, doordat deze voorzien is van verchromde verticale spijlen. Maar de grille is nog niet alles dat blinkt, want door het aluminiumpakket glimmen ook de dakreling, de lijsten rond de zijramen en de portiergrepen. Al met al krijgt de auto wel een beetje een maffia-uitstraling, ook al omdat er nog dikke blinkende achttien inchers onder de auto

Audi A6 Allroad 3.0 TDI quattro Pro Line

zitten en de zij- en achterruiten geblindeerd zijn. Menig rapper zou zich hier best in durven vertonen.

Is het dan alleen uiterlijk vertoon wat de Allroad onderscheidt? Nee, zeker niet. Het onderstel is namelijk compleet anders wat natuurlijk alles te maken heeft met de luchtvering. Met deze luchtvering is de bodemvrijheid in te stellen. In de Dynamic-stand staat de auto net zo hoog als een standaard Avant, maar in de Lift-stand komt de Allroad zes centimeter hoger op zijn pootjes te staan, wat natuurlijk op ruig terrein in het voordeel van de Allroad werkt.



MMI

Zo zwart als de auto van buiten is, zo licht is hij van binnen. De lederen bekleding "Valcona"™ is een soort cr mewit. Ook de vloerbedekking en matten zijn van een

lichte kleur, al neigt het iets meer naar zandkleur. Besmettelijk is het in ieder geval wel, aangezien aan beide kanten voorin al behoorlijke vlekken in de matten zitten. Het dashboard is wel van een donkerder materiaal gemaakt, al is het gedeelte met de tellers en het informatiescherm toch wel in een lichtere kleur uitgevoerd. Ook prijkt er op sommige plekken wat wortelnoten hout, maar gelukkig komt dit niet *à* too much *à* over.

Het MMI-systeem van Audi vormt min of meer het hart van het interieur. Het grote scherm bevindt zich midden op het dashboard en de bediening ervan zit tussen de voorstoelen op de tunnel. Het systeem laat zich relatief makkelijk bedienen. Met de grote ronde knop selecteer je snel het gewenste menu en maak je je keuze definitief door de knop in te drukken. Bij verschillende onderdelen kan je met de vier knoppen rondom de ronde knop ook snel keuze maken. De vier knoppen komen overeen met de opties die op de vier hoeken van het scherm aangegeven zijn. Via het multimediasysteem zijn zaken als audio, navigatie en telefoon te bedienen, maar ook de instellingen van de auto zelf. Denk bijvoorbeeld aan de coming home-functie of hoe de bediening van de ramen moet werken. Maar bovenal is het in deze Allroad natuurlijk geschikt voor het instellen van de hoogte van de auto. In vereenvoudigde vorm is de informatie van het MMI-systeem ook weer te geven op het standaard boardcomputerschermje tussen de twee tellers. Handig als je tegelijk verschillende functies wilt zien. Leuk detail is dat elke functie op dit kleine scherm zijn eigen kleur heeft. De navigatie is blauw, de audio oranje en de telefoonfuncties worden in groen weergegeven.

De eerder genoemde lederen stoelen zijn comfortabel te noemen. Opvallend is dat je de verstelling nog wel helemaal met noeste handenarbeid moet doen, waar elektrische verstelling meer bij het chique karakter van de auto had gepast. Overigens is dan een prima houding voor een ieder te vinden. De verstelbare steun in de knieholtes is overigens een zeer prettige. Met name op lange ritten werkt dit zeer goed mee aan een ontspannen houding. Op de achterbank kan helaas niet zoveel versteld worden, maar de zitpositie is eveneens comfortabel te noemen. Er is uiteraard ruimte genoeg voor hoofd en benen. Zelfs onderuit gezakt moet je nog moeite doen om de voorstoelen te

Audi A6 Allroad 3.0 TDI quattro Pro Line

raken. In de bagageruimte kun je makkelijk je spullen kwijt in de 560 liter ruimte. Eventueel is de bagage zelfs vast te zetten met een systeem dat op de laadvloer gemonteerd is.



Twee gezichten

De motoren die in de Allroad leverbaar zijn staan ook bij de gewone A6 op de lijst. Toch kun je datzelfde niet in omgekeerde volgorde stellen. Alleen de twee krachtigste benzinemotoren (even afgezien van de S6) en de twee krachtigste dieselmotoren zijn ook leverbaar in de A6 Allroad. De geteste auto was voorzien van de drieliter TDI, uitgerust met dieselpartikelfilter. Deze krachtbron is goed voor 233 pk bij 4.000 toeren en een indrukwekkende 450 Nm die al beschikbaar zijn bij 1.400 toeren per minuut. Deze getallen zorgen er dan ook voor dat de Allroad, ondanks zijn massa van 1.880 kilogram, toch in 7,8 seconde naar de 100 km/u wordt gesleurd. De krachten die de

getallen aangeven ervaar je ook daadwerkelijk als de Allroad eens flink op zijn staart getrapt wordt. De auto gaat maar door en gaat maar door. Ook een tussentijdse versnelling kost geen enkele moeite. Van comfortabel cruisen rond de 120 km/u kun je moeiteloos weer verder versnellen door enkel het gaspedaal weer stevig weg te drukken.

Mocht je de kracht niet voldoende ervaren, dan kan de automaat ook in de S-stand gezet worden. Dezelfde auto met nog steeds dezelfde motor krijgt dan een totaal ander karakter. Uiteraard schakelt de automaat pas veel later op en krijg je ook de daarbij horende roffel te horen, maar de auto lijkt ook een tikje nerveuzer. Je wordt min of meer uitgedaagd om ook daadwerkelijk sportiever te gaan rijden. Waar je je met de automaat in de D-stand vrij passief kan voortbewegen, moet je de auto als het ware meer in de hand nemen in de S-stand.

Qua sturen valt de Allroad wat tegen. Natuurlijk moet een zwaardere auto ook wat zwaarder bediend worden, maar een tikje meer bekrachtiging was niet verkeerd geweest. Maar erger nog: het sturen is zelfs wat indirect te noemen. Het stuur moet steeds net iets te ver gedraaid worden om een bocht soepel aan te snijden. Een slalom, om het even goed te testen, is niet soepel en sportief te nemen. Opvallend toch wel, omdat Audi toch wel een beetje de sportieve kant op probeert te leunen. De wegligging daarentegen is natuurlijk mede door het quattro-systeem wel degelijk des Audi's. Een klaverblad kan opvallend snel genomen worden, zonder dat de auto de indruk wekt aan zijn taks te zitten.

Natuurlijk is het quattro-systeem met name standaard op deze auto vanwege het Allroad-principe. Met aandrijving verdeeld over vier wielen kun je nu eenmaal beter op bijvoorbeeld zand of sneeuw uit de voeten. Daarnaast is er natuurlijk het luchtveringsysteem. H't grote verschil met een standaard A6. Met een simpele handeling is de Allroad in hoogte te verstellen. Het duurt overigens wel even voordat de hoogste stand bereikt is. Op het scherm wordt aangegeven welke stand gekozen is en of de auto die stand al bereik heeft of niet. Eigenlijk geeft de naam van de auto al een beetje aan waar hij voor bedoeld is: "All roads", oftewel alle wegen. Verhard,

Audi A6 Allroad 3.0 TDI quattro Pro Line

onverhard, besneeuwdâ€¦ het maakt niet uit, daar weet de Allroad allemaal wel raad mee.



© Rijtesten.nl

Wellies

En dan de hamvraag nogmaals: wat is de meerwaarde van de Allroad boven de A6 Avant? In geld is het makkelijk uit te drukken: je betaalt voor een Allroad 3.0 TDI quattro Pro Line automatisch ruim vijfduizend euro meer dan voor de vergelijkbare Avant.

Daarnaast heb je met het andere uiterlijk een wat stoerdere uitstraling, al merk je bij veel mensen dat die het uiterlijk juist minder mooi vinden dan de elegante lijnen van de gewone Avant. Uiteindelijk zit het grootste verschil hem dus eigenlijk in de luchtvering die de auto meer terreinwaardigheid geeft. Waar de Allroad zich in de vorige editie de enige Audi mocht noemen met terreincapaciteiten, heeft de huidige A6 Allroad bijval gekregen van de grotere Q7. Je zou het vermoeden kunnen krijgen dat de A6 Allroad

Audi A6 Allroad 3.0 TDI quattro Pro Line

vooral zijn eigen broers, de A6 Avant en de Q7 beconcurrereert. Dat zal deels ook wel het geval zijn, maar juist door een combinatie van beide te zijn, weet Audi op deze manier weer klanten individueler te bedienen, iets wat in deze tijden steeds belangrijker wordt. Uiteindelijk zal de uitbreiding van het aantal modellen bij Audi in de komende jaren niet alleen kunnen leiden tot meer verkopen, maar ook in een betere tegemoetkoming aan de individuele wensen van de klant. Gezien het aantal Allroads dat ik tijdens de testperiode tegenkwam, is er zeker een markt voor. En laten we eerlijk zijn, je loopt ook niet in je Hugo Boss-kostuum met dito schoenen bijvoorbeeld een bouwterrein of paardenranch op, dan trek je op zijn minst een paar Wellies aan. Dus die statige estate mag op een ongeplaveide ondergrond er ook best wat modderbestendiger bij staan.

Plus

- + Uitgebreid MMI-systeem
- + Prima prestaties
- + Ambigu karakter automatisch

Min

- Geen elektrische verstelling stoelen
- Indirect stuurgedrag
- Beconcurrereert deels eigen merk