



Michel van Breugel
6 mei 2009

© Rijtesten.nl

Verjongingskuur

Het Duitse merk Audi schreeuwde het niet van de daken, maar de A6 heeft kort geleden een verjongingskuur ondergaan. Wij nemen het je niet kwalijk als dit je is ontgaan, want het exterieur onderging nauwelijks veranderingen. De opvallendste wijzigingen zitten in de nieuwe voorbumper, voor- en achterlichtunits. Kenners zien dit vooral aan het gebruik van LED-verlichting in de koplampen, nu ook op de A6 dus. Het ging Audi echter meer om het technische aspect, zo is het belangrijkste dat er twee nieuwe motoren aan het gamma zijn toegevoegd: een zuinige tweeliter diesel en een hagelnieuwe drieliter zescilinder die voortaan in de Limousine en de Avant te verkrijgen zijn.

Door de toevoeging van de 2.0 TDIe is de A6 nu zelfs verkrijgbaar met een A-label. Vooral voor de zakelijke markt een fijne aanvulling. Waar wij ons op focussen is de

Audi A6 3.0 TFSI quattro Pro Line

nieuwe 3.0 TFSI die de 3.2 V6 aflost. Deze zes cilinder reden wij met automatische zesversnellingsbak welke standaard alle vier de wielen aandrijft. In de A6 lijkt ons dit een verfijnde combinatie, hoe zal dit zich in de praktijk uitpakken?



© Rijtesten.nl

LED-verlichting overheerst

De optische wijzigingen van de A6 zijn zoals gezegd niet erg opvallend. Het front is in grote lijnen gewijzigd door een andere voorbumper. De nieuwe lichtunits bieden voortaan plaats aan LED-dagverlichting zoals in alle andere modellen van Audi. Deze combinatie is overigens alleen te maken met de optionele bi-xenon verlichting. Persoonlijk vinden wij de onafhankelijke LED-™s van bijvoorbeeld de A4 geslaagder dan deze "wat pompeus ogende" LED-strook van de A6. De achterzijde springt het meest in het oog door de opnieuw ontworpen achterlichtunits. Deze zijn nu eveneens voorzien van LED-verlichting wat een prachtig gezicht geeft in het donker.

Audi A6 3.0 TFSI quattro Pro Line

Buiten het feit dat dit fraaier oogt, is het veiliger door de snellere reactietijd van LED-verlichting.

De A6, welke in zijn huidige configuratie alweer sinds 2004 op de markt is, zal in deze gedaante nog enkele jaren moeten meegaan. Door deze facelift probeert Audi de verkopen weer een nieuwe impuls te geven. Naast de gereden Limousine hebben ook de Avant en de Allroad deze wijzigingen meegekregen. Het krachtige ontwerp toont nauwelijks iets van zijn leeftijd, het blijft een tijdloze auto. Als we de A6 aan de zijkant bekijken zien we een kleine vouw in de carrosserie wat bij dit IJszilver metallic exemplaar goed zichtbaar is. Daarnaast valt op dat aan de achterkant een krachtige vouw op de rand van het kofferdeksel valt. Hierdoor lijkt een kleine spoiler gesuggereerd te worden. Ook de diffusor is licht gewijzigd maar dat is nauwelijks noemenswaardig.



© Rijtesten.nl

Weinig voor veel

De ontwerpers hebben het interieur van de A6 buiten beschouwing gelaten tijdens de facelift. Audi heeft alleen het MMI-systeem vernieuwd. De meest uitgebreide versie "MMI Navigatie plus" speelt nu ook DVD's af en heeft een harde schijf met een capaciteit van 40 GB. Verder doet het interieur nog lekker vertrouwd aan. De gebruikte materialen zijn van een hoog niveau. Alles ziet er goed uit en zit strak in elkaar, hier is de klasse van het Duitse merk direct zichtbaar. In dit testexemplaar is gebruikt gemaakt van aluminium op het dashboard met een optionele essenhout inleg op diverse plaatsen in het interieur. De - optioneel elektrisch verstelbare "voorstoelen zijn met leer bekleed (eveneens optioneel) en geven de voorpassagiers van de A6 een rijk gevoel. Door de meervoudige verstelling is een optimale zitpositie te realiseren als bestuurder zijnde. Ook optioneel op dit exemplaar zijn de adaptive cruise controle en het Audi Lane Assist welke je waarschuwt wanneer je zonder te knipperen over de

belijning rijdt door middel van trillingen in het stuurwiel. Naar onze mening werkt het niet optimaal, mede door het niet tijdig signaleren. Bij sommige concurrenten grijpt het systeem bovendien in met een stuurcorrectie, dat doet het Audi Lane Assist helaas niet.

Het dashboard heeft een prettig design, alles is gesitueerd waar je het zou verwachten. De ergonomie is dan ook prima in orde. Bij het zien van de optielijst is het opvallend dat diverse zaken niet standaard zijn in een auto met een prijs van â,- 64.000. Lederen bekleding, elektrisch verstelbare voorstoelen en stoelverwarming zijn bijvoorbeeld kostbare opties die je eigenlijk voor dit bedrag wel mag verwachten.

Op de achterbank is het aangenaam vertoeven. Zo valt de ruimte in positieve zin op. Zowel aan hoofdruimte als aan beenruimte ontbreekt het niet. Als de passagiersstoel naar voren wordt geschoven kan er gemakkelijk een ministersplaats gerealiseerd worden. De achterbank zit voor twee volwassen heel behoorlijk, worden er drie volwassenen op de bank geplaatst is het vooral voor de middelste inzittende een minder prettige rit. De bagageruimte is eveneens van het formaat â€™grootâ€™. Wanneer de wat kleine achterklep, dit blijft altijd een hekel punt bij een sedan, zich opent kijk je in een diep gapend gat. De 546 liter die de A6 tot zijn beschikking heeft is ruim voldoende voor de wekelijkse boodschappen. Daarnaast is de ruimte uit te breiden door de leuning van de achterbank in twee delen te laten zakken. Een vlakke laadvloer heeft dit overigens niet als resultaat.



TFSI zonder Turbo

Zoals gezegd is de belangrijkste wijziging bij de facelift het motoren pallet. De grote blikvanger van het nieuwe motorengamma is toch wel de gloednieuwe 3.0 V6 TFSI, de 3.2 V6 zal hierdoor het veld ruimen. De aanvulling 'T' staat normaal voor Turbo, maar niet bij deze motor. De ingenieurs uit Ingolstadt monteren op deze drieliter een mechanische compressor. Het monteren van een compressor levert volgens de geleerden meer voordelen op dan een uitlaatgassenturbo. De 3.0 TFSI levert hierdoor meer vermogen dan de 3.2 liter, zo is bij 2.500 toeren per minuut al het maximale koppel van 420 Nm beschikbaar en dat zorgt voor meer elasticiteit dan bij de 'oude' zescilinder. In dit testexemplaar is een automatische zesversnellingsbak gemonteerd die prima combineert met de nieuwe krachtbron. Het gevoelloos wisselen van de verzetten past prima bij het rustige karakter van de motor. De respons van het gaspedaal vangt de automaat goed op, zo schakelt de bak bij half gas een verzet terug

om aan de vraag te voldoen. Bij flinke acceleraties laat de bak de TFSI flink in de toeren klimmen, en genereert daarbij een fantastisch geluid dat eigenlijk iedere zescilinder zou moeten afgeven. De 290pk sterke 3-liter snelt hierdoor vanuit stilstand in 5,9 seconden naar de 100 km/h.

Eenmaal op weg in de A6 valt op dat de besturing snelheidsafhankelijk is. Bij lage snelheden is het stuurwiel kinderlijk eenvoudig rond te draaien. Naar onze mening wel erg licht waardoor feedback de missende factor is. Ook bij het inparkeren zou je het gevoel met de wielen willen behouden. Op snelheid voelt de besturing zwaar genoeg om directheid uit de voortrein waar te nemen. Tijdens bochtenwerk is het gevoel van wat de wielen doen prima. Het is een fijne rijdersauto die niet snel van de wijs te brengen is, helemaal niet door de toevoeging van het quattro-systeem. Het gevaar ligt door dit systeem snel op de loer gezien het feit dat er zo hard door een bocht gereden kan worden dat je je afvraagt wanneer de A6 zich gewonnen geeft. Als het fout zou gaan moet het wel gigantisch fout gaan.

Op hoge snelheden valt op dat het binnenin de Audi opvallend stil blijft. De motor laat nauwelijks van zich horen en de " optionele " luchtvering lijkt alles te dempen wat hij tegenkomt. De bestuurder kan kiezen voor een comfortabele of sportieve demping met een druk op de knop. Optisch is inderdaad te zien dat de auto hoger of lager ligt in deze standen. Tijdens het rijden valt vooral de comfortabele stand op, deze is stukken beter als het standaard onderstel te bieden heeft. We kunnen ineens sneller over verkeersdrempels rijden zonder er daadwerkelijk last van te hebben. Ook oneffenheden lijken definitief weg te worden gefilterd. Een dure, maar zeer waardevolle aanvulling voor de A6.



© Rijtesten.nl

Goed, beter, best

Door de toevoeging van de 2.0 TDIe valt de A6 nu ook in de klasse met een A-label. Voor de leasemarkt een erg gunstige situatie, en direct een flinke duw in de rug bij deze facelift. Een andere opvallende speler is deze gereden 3.0 TFSI die beschikt over een heerlijke zescilinder met mechanische compressor. De souplesse van deze krachtbron is perfect gecombineerd met de automatische zesbak. Deze Audi is een ruime reiswagen die niet direct opvalt in het verkeer, zeker niet zoals deze, met een grijze carrosseriekleur. Je rijdt in de A6 met een dikke wagen, maar het imago blijft daardoor wat uit. Het kan een voordeel voor de A6 opleveren, maar ook een nadeel betekenen voor sommige (aspirant) kopers. De A6 3.0 TFSI quattro Pro Line automatisch staat voor een dikke â,- 64.000 in de prijslijsten. Dat is een flinke smak geld, maar daar krijg je ook een flinke wagen voor. Ons testexemplaar was door de importeur met een waslijst aan opties voorzien wat de prijs flink laat stijgen. Naar onze mening tÃ© flink gezien de

Audi A6 3.0 TFSI quattro Pro Line

meerprijs van dik â,- 33.000 die er voor de opties betaald moet worden. Hier kan ook een nieuwe middenklasser voor aangeschaft worden!

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Geweldig soepele motor
- + Comfort en geluiddemping
- + Binnenruimte

Min

- Afmeting carrosserie
- Beperkte standaarduitrusting
- Dure optielijst