



Arnold van Schepen
10 oktober 2011

Handelsreiziger in perfectie

De nieuwe A6 limousine is een zorgvuldige evolutie van zijn voorganger, dat geldt ook voor de jongste A6 Avant, die de leeftijd van zijn fraai gelijkende voorganger subtiel duidt. We reden met een full options 3.0 TDI quattro. De kostprijs van deze opties is her en der onderwerp van gesprek, daarom laten we de kosten ervan buiten beschouwing, en kijken we vooral de (meer)waarde van deze opties. Maar niet voordat we vastgesteld hebben wat voor auto er achter deze optielijst schuilgaat.



Showcase

First things first, ons testexemplaar heeft 53 duizend euro aan opties op een vanafprijs van 77 duizend euro voor de Pro Line +. Een bewuste keuze van de importeur, omdat deze auto als showcase dient van wat Audi zoal in huis heeft. Maar laten we beginnen met een beschouwing van zijn uiterlijk. Het front van de nieuweling toont volgens Audi meer voorwaartse drang dan zijn voorganger, terwijl de achterzijde van de Avant nog veel overeenkomsten toont met zijn voorganger. Het model van de achterlichten is echter volledig anders en de inkeping daaronder is voor liefhebbers van de vorige misschien even wennen. Maar al met al maakt de nieuwe A6 Avant een krachtig statement met een zakelijke, high-tech ondertoon. Bij onze testauto spat dat laatste er van af: de Dakotagrijze lak, 20 inch velgen en led-verlichting voor en achter maken van deze auto een imposante verschijning. Nemen we de auto wat nauwkeuriger onder de loep, dan zien we maar liefst vier camera's aan de voorzijde. Aan de achterkant is het

Audi A6 Avant 3.0 TDI quattro Pro Line +

virtual pedal onzichtbaar aanwezig. Met een voetbeweging onder de bumper - "waarom schop jij onder je auto?" vroeg een passant - opent de achterklep. Verder staat er alleen "TDI quattro" te lezen, dat laat buitenstaanders in het ongewisse over de motorinhoud. Totdat de startknop ingedrukt wordt. Dan klinkt het bekende geluid van de drieliter V6 diesel. En gelukkig heeft Audi geen fluisteruitlaat gemonteerd, want er klinkt continu een prettige dieselgrom voor het luisterend publiek. De biturbo 3.0 TDI die later dit jaar komt heeft zelfs een speciaal ontwikkeld uitlaatsysteem dat nog beter klinkt.



Meer dan oog voor detail

Binnenin hoor je nauwelijks iets van de stationair draaiende motor. Waarschijnlijk had Audi het motorgeluid helemaal weg kunnen dempen, maar heeft men er bewust voor gekozen om een snuifje V6-sound door te laten dringen. We vlijen neer op

Audi A6 Avant 3.0 TDI quattro Pro Line +

comfortstoelen met massagefunctie, aan de geperforeerde Valcona leren bekleding is af te lezen dat de stoelen ook geventileerd zijn. Over plakkende overhemden aan zweetruggen hoeven we ons dus geen zorgen te maken. Het sportstuur heeft een opvallend klein hart, dit geeft goed zicht op het brede instrumentenpaneel met een aangenaam groot centraal display. Het dashboard en de ergonomie komen uiteraard volledig overeen met de A6 limousine die we eerder testten, over de ergonomie en het ontwerp niets dan lof. Kijken we over de meteroverkapping heen, dan blijft onze blik hangen bij het head-up display. Nog voordat we een meter gereden hebben lijkt het wel dat projectie niet in lijn met het hart van het stuurwiel staat. Om het display scherp te zien moet je het hoofd iets naar links houden. De behuizing van de projectie-unit is niet zoals we van Audi zouden verwachten: hard kunststof en een lelijke naad tussen de bovenkant van het dashboard en de unit. Bij een nadere beschouwing van het instrumentarium wordt duidelijk waar de vier camera's aan de voorzijde voor dienen: we hebben een adaptieve cruise control, Audi's active lane assist, Pre Sense plus en een nachtzicht assistent. Op het eind van het dashboard, tegen de a-stijlen, rijzen de tweeters van het B&O Advanced geluidssysteem omhoog. Tijdens het spelen met de MMI-knop ontdekken we nog meer moois, waaronder de adaptieve luchtvering. Dat belooft wat!



Veilige afstand door techniek

De werking van het MMI-systeem is erg ongecompliceerd, zeker wanneer je bedenkt hoeveel functies ermee ingesteld kunnen worden. Het touchpad is een zinvolle aanvulling. Het instellen van de bestemming in de navigatie kan een heel gedraai en geklik zijn, door deze op het touchpad te "schrijven" is het een fluitje van een cent. Nadat we het reisdoel hebben ingegeven, stellen we de Audi drive select op "Comfort" en klikken de selectiehendel van de zeventraps S-Tronic in de D. Met een vloeiende beweging gaan we van start, we hebben enkele kilometers binnenweg voor de boeg voordat we een drukke snelweg op kunnen. Het is een oase van rust aan boord, de verkeersbordherkenning toont op het display tussen de meters en in de head up display dat 80 het maximum is. Aan de aanduiding "D7" is te zien dat de bak intussen zes keer heeft opgeschakeld. Daar hebben we niets van gemerkt. Plotseling remt het verkeer af, het is niet meteen duidelijk waarom. De adaptieve cruise control is niet

Audi A6 Avant 3.0 TDI quattro Pro Line +

ingeschakeld, maar aan een knipperend rood symbool in de snelheidsmeter en de voorruit is te zien dat de A6 de marge tussen hemzelf en de voorligger te klein vindt. Audi's Pre sense plus is goed alert, zo blijkt. De verkeersbordherkenning ook, want blijkbaar stond er een snelheidsbeperking aangegeven die ondergetekende over het hoofd gezien heeft; vanwege werkzaamheden geldt een maximumsnelheid van 30km/u die het systeem wel heeft gezien. We volgen een kleine omleidingsroute door een dorpje. De luchtvering slikt de drempels moeiteloos op en zonder voelbare schakelmomenten houdt de S-Tronic het toerental zo laag mogelijk. We zitten comfortabel in onze A6 en we zien wel hoe ver we moeten omrijden, in de comfort-modus is de A6 een prima onthaastmobiel. Toch is de afstand met de buitenwereld op een zeker moment even te groot: voordat we een bocht rechtsaf namen zagen we toch echt een grote betonnen bloembak rechts van de weg staan. Om een tegenligger ruimte te geven willen we halverwege de bocht nog wel een stukkie naar rechts, maar door de hoge raamlijn is het even niet duidelijk hoeveel zijwaartse speling we nog hebben. Ook een blik in de buitenspiegel geeft geen duidelijkheid. Dat betekent dat ook jeugdige fietsertjes eventjes uit beeld kunnen raken. Gelukkig voor ons is de dodehoek detectie ook alert op die kwetsbare verkeersdeelnemers.



Functioneel comfort

Het duurt even voordat we op de snelweg grote stappen kunnen maken. Het bord 130 zijn we inmiddels al lang gepasseerd, maar de verkeersbordherkenning houdt het erop dat 120 hier het maximum is. Schoonheidsfoutje? Zo eigenlijk niet mogen voor een auto van dit kaliber. Maar het assistentiepakket bewijst goede diensten in het onrustige verkeer tussen de Nederlandse "baustellen". De led's in de spiegelbehuizing maken overuren om te voorkomen dat we medeweggebruikers in de dode hoek over het hoofd zien. De cruisecontrol staat ingesteld op 10 kilometers boven het maximum en zodra de weg vrij is sprint de A6 met grote stappen naar de ingestelde snelheid. Het gemak waarmee de 1825 kilo zware Audi dit doet is opzienbarend. Het terugschakelen en optrekken gaat onvoorstelbaar soepel. De 3.0 TDI heeft een groter bereik boven de 120 km/u dan eronder. Daar zit dan ook letterlijk en figuurlijk de kracht van deze auto, aan de minder legale zijde van de Nederlandse wetgeving. Toch maakt dit de auto niet tot

een overbodig model in ons land. Er zijn genoeg Nederlanders die regelmatig Duitsland doorkruisen, en voor wie time money is. Het gemak en de rust waarmee deze auto 140, of 180+ doet is indrukwekkend. Toch moeten we een kritische kanttekening maken, de o zo fraaie 20 inch velgen hebben en bandwang ter grootte van een handjevol centimeters. Het incasseringsvermogen is nul en daar kan de optionele adaptieve luchtvering niets aan doen. Wat ons betreft is de remedie eenvoudig: combineer de luchtvering met maximaal 18 inch, of neem 20 inch en ga voor een conventioneel onderstel. Zekerheidshalve controleren we of de Audi drive select wel in "Comfort" staat. Dat blijkt het geval, want zodra we "Dynamic" selecteren schakelt de bak onherroepelijk een verzet terug en is het stuurgevoel merkbaar zwaarder en directer. Ook bij het afremmen schakelt de bak door de versnellingen terug en wordt het toerental boven de 2.000 gehouden.

Zoals gezegd puilt de optielijst van onze A6 Avant aan alle kanten uit. Het assistentiepakket bestaat uit dodehoekdetectie, een afstandradar en lane assist. De manier waarop deze systemen werken is heel subtiel, wanneer er een reële veiligheidsrisico ontstaat treden ze in werking. De lane assist werkt met heel subtiele sturingrepen om de auto tussen de witte lijnen te houden. Laat je het stuur los, dan stuurt het systeem bij maar vraagt het meteen om het stuur zelf weer ter hand te nemen. De adaptieve cruise control kan wel eens wat bruusk uit de hoek komen: in plaats van op de motor af te remmen stuurt het systeem direct de remmen aan wanneer de ingestelde afstand overschreden wordt. Dat mag af en toe wel wat subtieler. In de nachtelijke uren, ver buiten de bewoonde wereld, bewees de led-verlichting zijn kracht. De weg voor de auto is homogeen verlicht en de retro-reflecterende verkeersborden zie je aanmerkelijk eerder dan bij xenon-verlichting. De segmenten van de led-verlichting kunnen afzonderlijk aan- en uitgezet worden waardoor het systeem met zijn adaptieve grootlicht als het ware om tegenliggers heen schijnt. Je verwacht van tegenliggers een grootlichtsignaal terug te krijgen, maar het blijft telkens uit. Blijkbaar worden ze werkelijk niet verblind. De nachtzichtassistent werkt ook prima, de vraag is echter of de weergave van de camera op het centrale scherm (tussen de tellers) niet te veel afleidt. In het aardenacht, wanneer het systeem het meest functioneel is, heb je gewoon teveel tijd nodig om te focussen wanneer je

Audi A6 Avant 3.0 TDI quattro Pro Line +

afwisselend naar het scherm en door de voorruit kijkt. Het systeem is gekoppeld aan het optionele head up display en dan geeft het met een symbool en een geluidssignaal aan wanneer er een voetganger op ramkoers ligt. Nog ruim voordat het menselijk oog dat kan waarnemen. Tot besluit het B&O geluidssysteem; Bang & Olufsen staat bekend om haar fraai vormgegeven audio-systemen, maar de geluidskwaliteit is allesbehalve overweldigend. Zodra Jimmy Page en the Black Crowes "Ten years gone" inzetten valt het hopeloos door de mand. De standaard audio van een Mazda 5 kon hiermee moeiteloos uit de voeten. Die tienduizend euro voor de B&O audio kan beter aan een leuk systeem voor in de woonkamer gependend worden.



Onderscheiden vermogen

Ten opzichte van zijn voorganger groeide de maximale bagageruimte met 20 liter tot een totaal van 1680 liter. De rugleuningen zijn eenvoudig plat te leggen: trek aan de

Audi A6 Avant 3.0 TDI quattro Pro Line +

hendel in de kofferruimte en ze vallen plat. Helaas is de vloer met omgeklapte rugleuning niet vlak, en dat is jammer. Het vastzetsysteem bewijst goede diensten: de boodschappen- en bierkragen kunnen eenvoudig worden vastgezet zonder dat ze elkaar pletten. Handig wanneer je na het boodschappen doen op een mooi stuurmansweggetje geraakt. Dan hoef je de Drive select alleen maar op "Dynamic", of je eigen "Individual" stand te zetten en het gas in te trappen. Het onderstel en de vierwielaandrijving tonen zich dan van hun meest dynamische kant, de bochtsnelheden en grip lijken oneindig. De beperkende factor zit in de bestuurdersstoel - de wangen van de stoelzitting kun het zitvlak van de bestuurder niet op zijn plek houden. Hoewel het erg prettig sturen is in de A6, is de dynamiek en het stuurgevoel niet hetzelfde als dat van een BMW 5 Serie. Dat is overigens louter een constatering, want de A6 stuurt erg fijn, maar anders dan een $\frac{1}{4}$ nfer. Laten we die ander Duitser er tot slot ook even bijhalen: De Mercedes Benz E-klasse is in vergelijking de comfortabele, maar vooral praktischere keuze. Diens bagageruimte meet maximaal 1950 liter, en dat scheelt een slok op een borrel. Maar in vergelijking met zijn landgenoten is de A6 Avant niet de slechtst sturende, of minst ruime. De A6 zou zich kunnen onderscheiden door zijn prijsstelling, maar helaas is het motto "de klant is koning" vervangen door "wie betaalt, bepaalt". Maar onder de vele opties is een auto te vinden waarvoor "niet het vele is goed, maar het goede is veel" gelukkig wel opgaat.

Plus

- + Comfort / veiligheid
- + Wegliging en grip
- + Looks

Min

- Opties wel kostbaar, niet altijd waardevol
- Combinatie luchtvering / 20 inch velgen
- Ingrepen actieve cruise control