



Remco van Kampen
26 mei 2006

Intro

Was de oude A6 nog een beetje de underdog in zijn segment, met de nieuwe A6 zet Audi een mooie moderne auto neer die goed opgewassen is tegen de concurrentie. In 2005 was de A6 dan ook de best verkopende auto in zijn klasse met 4.158 stuks, gevolgd door de 5-serie met 2.981 stuks en de E-klasse met 2.097 stuks. Een mooie verkoopstart voor het toch al goed draaiende Audi.



Het exterieur

Van buiten heeft de A6, vergeleken met de vorige A6, een evolutie doorgemaakt. Van een tamelijk behoudend ontwerp naar het nu modern ogende, ronde exterieur. De grote grille aan de voorkant geeft de auto een smool waarbij de koplampen de ogen vormen. Wat opvallend is voor de A6 limousine is dat deze als enige sedan van Audi geen doorlopende achterlichten heeft in de kofferklep. Hiermee heeft de A6 een herkenbare kont die niet te verwarren is met een A4 of een A8. Uit de achterbumper steken standaard twee uitlaten. Wat helaas niet standaard is, zijn de chromen afwerkingen rondom de ramen, portiergrepen en onder de koplampen. Deze geven de auto net dat beetje extra wat je toch eigenlijk verwacht op zo'n auto. De A6 staat standaard op 16-inch velgen. Onder onze test auto zitten 17-inch exemplaren, die naar onze mening

Audi A6 2.4 MT Proline

zeer goed bij het chique zakelijke karakter van de auto passen. Ook is onze A6 uitgerust met meedraaiende xenon koplampen en led verlichting in de achterlampen. De xenon koplampen geven zoveel licht dat veel medeweggebruikers denken dat je met groot licht rijdt. Geen klagen over de hoeveelheid licht dus.



Het interieur

Het eerst wat opvalt wanneer je de auto binnen stapt, in positieve zin, is de kleurstelling. Mooie beige kleuren die een warme uitstraling aan het interieur geven. Als je dit vergelijkt met de 5-serie van BMW, krijg je hier, voor je gevoel, veel meer waar voor je geld. Is het in de 5 voornamelijk hard zwart plastic, in de A6 is dit precies het tegenovergestelde. Mooie kunststoffen die behalve in het beige ook in het grijs en

zwart verkrijgbaar zijn.

De stoelen zijn in onze testauto niet bekleedt met leer, maar gewoon met stof. Hierdoor mis je wel het echte luxe gevoel maar desalniettemin zitten de elektrisch verstelbare stoelen goed, en naar enig instelwerk vind je altijd wel de juist zitpositie. Een kleine tegenvaller is wel het volgende: Indien de bestuurder aan de grote kant is, (ondergetekende is 1,90 meter) is voor een goede zitpositie alleen de laagste stand voldoende. Door de lage daklijn kom je anders zo hoog te zitten dat een goed overzicht over de weg niet mogelijk is.

Om nog een keertje bij de 5-serie terug te komen, deze heeft i-drive, werkelijk een hel voor de beginnende bestuurder van de auto. Gelukkig heeft Audi hiervan geleerd en komt het met het MMI-systeem. Het heeft dezelfde functies als i-drive alleen een stuk overzichtelijker en makkelijker te bedienen. Zoals op de foto te zien is, zijn er diverse knoppen rondom een draaiknop waarmee je tal van functies kunt oproepen. Ook heeft Audi ervoor gekozen nog een aparte draai/drukknop voor het volume te plaatsen zodat je altijd met één druk of draai het volume uit kunt schakelen of zachter kunt zetten. Onze A6 was voorzien van de volgende opties: automatische airco, zes cd-wisselaar in het dashboardkastje, tien speakers, houtafwerking, zij-airbags achter, MMI high (kleurenscherm) en het lichtpakket. Het lichtpakket omvat o.a. sfeerverlichting in het interieur die naar eigen wens in te stellen is. Vrij overbodig maar het geeft wel een schitterend effect in het donker.



Het rijden

Bij het wegrijden met de auto valt je direct het ontbreken van de normale handrem op. Deze is in de A6 namelijk onder een knop te vinden. Het levert extra ruimte op in het interieur, dat wel, maar echt handig is het niet. Wanneer je wegrijdt met de auto springt de handrem er automatisch af. Dit gaat echter gepaard met een behoorlijke schok, dus in het dagelijkse gebruik haal je de handrem er eerst zelf af voordat je wegrijdt. Bij een hellingproef ben je echter eerder geneigd gewoon je voet op de rem te houden, omdat de elektrische handrem gewoon lastig is in de omgang. Steeds dat knopje indrukken of omhoog trekken, niet echt handig. Misschien een idee voor de toekomst: een knopje voor de handrem op het stuur. Deze zit dan beter binnen handbereik dan in de huidige opstelling.

De Multi Tronic automaat waarvan de A6 is voorzien, valt in de basis te vergelijken met de oude dafjes. Geen stapsgewijze overgang van verzet naar verzet, maar een volcontinue overgang. Hierdoor zal bij rustig versnellen de toerenteller nagenoeg op dezelfde plek blijven staan, een aparte gewaarwording. Het levert een heel continu motorgeluid op. Voor de mensen die graag de motor horen zijn er drie opties: vol het gas intrappen, de automaat in de Sportstand zetten of zelf schakelen. Want wanneer je vol het gas intrapt reageert de auto net zoals elke andere auto en trekt deze met vol motorgeronk op. Wanneer je de automaat in de S(port)stand zet zie je direct de toerenteller met zo'n 1000 tpm stijgen en reageert de motor veel heftiger op het gaspedaal, ideaal voor snelle inhaalmanoeuvres of stoplichtsprintjes. Voor het dagelijkse verkeer is het echter te nerveus en zul je gewoon de D(rive) gebruiken. Dan is er nog de laatste optie: zelf schakelen. Zelf schakelen kan normaal alleen door het pookje naar rechts te duwen en naar voren of achter te trekken om te schakelen. Voor het schakelen zijn er zeven verzetten waaruit je kunt kiezen. Onze testauto is tevens ook voorzien van flippers achter het stuur voor het echt "Formule 1"-effect. Deze kun je op elk gewenst moment gebruiken zonder ook maar aan het pookje te hoeven zitten. Wanneer je acht seconden niet geschakeld hebt zal de automaat zelf weer het roer overnemen en het juiste verzet zoeken. Leuke optie maar eigenlijk compleet overbodig, omdat de automaat al zo subliem is dat zelf schakelen, behalve in de bergen, nooit in je op zal komen.

De 177 pk en 230 Nm die de 2.4 motor levert zorgen ervoor dat je met automaat in de S-stand in 9.2 seconden op 100 km/u zit. Dit gaat goed op een droog wegdek, echter wanneer het wegdek enigszins vochtig is hebben de voorwielen soms voelbaar moeite alle krachten om te zetten in voorwaartse snelheid. Op dat moment voel je de elektronica ingrijpen om te zorgen dat je toch vooruit komt. Ook bij een krappe rotondetest voel je wanneer je harder dan 50km/u gaat, dat het onderstel moeite heeft en de elektronica een handje helpt. Maar over het algemeen is de wegligging subliem. Bochten zijn met bovengemiddelde snelheden te nemen zonder dat je ook maar het gevoel hebt dat het de auto teveel wordt.

Ook op de Autobahn staat de A6 zijn mannetje. Een kruissnelheid van 180 km/u is zonder moeite te bereiken. Daarna duurt het allemaal wat langer en bij zo'n 200

Audi A6 2.4 MT Proline

km/u is de fut er echt uit. De top hebben wij niet gereden maar deze zou volgens fabrieksopgave op 226 km/u liggen. Ook op de door ons gereden snelheden gedraagt de a6 zich voorspelbaar en tot zo€™n 170km/u valt het windgeruis nog binnen de perken.

Dan weer terug in de stad, een krappe parkeerplek maar wel bijna vijf meter auto. Gelukkig ook een auto met parkeersensoren voor en achter, ideaal. Het is even wennen om alleen op de piepjes te vertrouwen en niet gelijk te stoppen zodra je het eerste piepje hoort, zodra je hiermee gewend bent kom je in veel meer parkeerplekken dan je zelf had durven dromen. Het is alleen wel jammer dat Audi niet net zoals in de 5-serie ook op het scherm laat zien waar het obstakel zich bevindt.



Slot

De A6 zoals wij hem reden: Audi A6 2.4 MT proline is te koop vanaf 52.690,- euro. Maar met de opties die op onze test auto zaten, 17-inch velgen, lichtpakket, MMI high, adaptieve xenon verlichting, zij airbags achter, elektrisch verstelbare stoelen, opbergpakket, blanke sierlijsten en schakelflippers op het stuur, moet je toch al snel zo'n 61.000,- euro neerleggen. Een hoop geld, maar je krijgt er ook een mooi stuk techniek voor. De prijzen zijn vergelijkbaar met de concurrentie, tenminste als je de Volvo S80 niet meer tot de concurrentie rekent.

Een auto die het de concurrentie het afgelopen jaar al moeilijk heeft gemaakt, maar bovendien ook de eigen A8. Dit komt voornamelijk door de fors gegroeide buitenmaten, waarbij het interieur ook flink geprofiteerd heeft. Deze heeft de omvang van de vorige A8. Als je het zo bekijkt is de A6 scherp geprijsd. Het blijft natuurlijk een hoop geld maar naar onze smaak is de A6 dat in deze klasse zeker waard.

Plus

- + Multi Tronic automaat
- + MMI systeem
- + Interieur

Min

- Electronische handrem
- Doorsnee Audi voorkant
- Lage daklijn (voor lange mensen)