



Back in business

Behoor je tot de 'premium-merken', dan wil je ook de grootste hiervan zijn. BMW, Mercedes-Benz en Audi strijden al jaren om de meeste auto's te verkopen in dit segment. Door het introduceren van allerlei nichemodellen - zoals de X6, CLS en A7 - moeten de aantallen steeds verder stijgen. Toch worden de basismodellen niet vergeten. De A6 is al sinds 1994 de op één na grootste sedan van Audi en niet zonder succes. Om de onlangs gefacelifte grote middenklassers van de premium-opponenten aan te kunnen, is ook de A6 bijgepunt. Met de tweeliter dieselmotor is de auto goed voor 20% bijtelling. Of dat genoeg is, blijkt een uitgebreide test.



Traditie

De A6 is gefacelift in de aloude Audi-traditie: je moet een kenner zijn om de wijzigingen op te kunnen merken. Zet je de auto echter naast zijn voorganger, dan vallen toch meerdere zaken op. Van voren is er meer gewijzigd dan je op het eerste oog zou zeggen. De grille is veel scherper getekend - wat het nieuwe familiegezicht voor de komende jaren zal worden - en de lamellen zijn allen verchromd. Ook de koplampen hebben een iets andere vorm gekregen. De voorbumper is opnieuw gemodelleerd, waardoor hij weer in de pas loopt met de A8. Aan de achterzijde zijn de wijzigingen wat duidelijker. Ook hier heeft de A8 model gestaan. Zo zijn de uitlaatopeningen rechthoekig van vorm en is een chroomstrip toegevoegd aan de onderzijde van de achterklep. Grootste wijziging zijn de donkere achterlichtunits. Ten opzichte van de 'oude' exemplaren doen deze een stuk hoogwaardiger aan. Door het S Edition-pakket staat de auto op fraai lichtmetaal en is de carrosserie voorzien van diverse zaken - forser aangezette onderzijde van de voorbumper, zijskirts en een iets forsere achterbumper - die de auto wat dikker maken. In de basis is de auto hetzelfde gebleven en dat is geen schande. Dankzij de aanpassingen kan de auto weer een paar jaar mee.



Echt premium

In het interieur zijn wijzigingen bijna onvindbaar. Het enige wat direct zichtbaar is, zijn de aansluitingen voor de USB-stick, telefoon en AUX. Voorheen moest voor het aansluiten van een USB-stick een kabeltje gekocht worden om in het MMI-systeem te pluggen. Nu is er een USB-poort voor zowel muziek vanaf een stick als een speciaal voor het opladen van een smartphone. Hoewel het ontwerp van het interieur inmiddels vier jaar oud is, is dat hem niet aan te zien. De afwerking is prachtig, met overal mooie materialen. Alles wat aluminium lijkt, is ook echt aluminium en overal vind je zachte kunststoffen. Daarbij staat de afwerking op een hoog niveau. De naden tussen de panelen zijn klein en overal hetzelfde en piepjes en rammels blijven ook op slecht wegdek achterwege. Wat bijdraagt aan het premiumgevoel zijn de twee schermen. Voor bediening van het multimediasysteem maak je gebruik van het centrale scherm, maar daarna kan deze ingeklapt worden. De informatie van zowel het navigatiesysteem als de audio is groot - en in kleur - zichtbaar tussen de klokken. Het inklappen van het grote scherm geeft een rustiger sfeer in de auto. Qua zitruimte doet de A6 niet onder voor zijn concurrenten. Voorin zit je ruim en op heerlijk zittende - deels

Audi A6 2.0 TDI Ultra S Tronic S Edition

met leer, deels met alcantara beklede - stoelen. Op de achterbank is net iets meer plek voor de benen dan in een 5 Serie, maar door de aflopende daklijn is er voor passagiers boven de 1,85m net genoeg hoofdruimte beschikbaar. Geheel achterin is ruimte voor 530 liter, wat uit te bereiden is tot 995 liter als de achterbank is neergeklapt.



Automatisch goed

Wil je een grote middenklasser leasen Ã©n 20% bijtelling, dan is de keuze beperkt. Toch bieden beide concurrenten van Audi varianten in die categorie. Audi's A6 is leverbaar met 20% bijtelling in combinatie met de 2.0 TDI in verschillende varianten. Het begint bij een 150 pk sterke versie, waarbij zelfs de instapper is voorzien van een automatische versnellingsbak. Wil je meer vermogen, dan is er ook een 190 pk versie van dezelfde motor. Helaas is de A6 in deze bijtellingscategorie enkel leverbaar als Limousine. De Avant stoot net teveel grammen CO2 uit. Wij reden de zwakste van de twee uitvoeringen en waren positief verrast. Omdat we de afgelopen jaren verweend zijn met steeds krachtigere motoren, lijkt 150 pk niet overbemeten voor een auto als deze. Toch weet hij - dankzij het koppel van 350 Nm koppel dat beschikbaar is vanaf 1.500

Audi A6 2.0 TDI Ultra S Tronic S Edition

toeren per minuut - wel raad met de ruim 1.600 kilogram zware auto. De standardsprint is voltooid binnen 10 seconden en ook voor de topsnelheid van 214 kilometer per uur hoeft hij zich niet te schamen. Meer vermogen heb je in de praktijk niet nodig. Beroer je het gaspedaal niet al te bruusk, dan is nauwelijks merkbaar dat je met een viercilinder diesel onderweg bent. Zeker op cruisesnelheid is het aangenaam stil. Het nagelen van de VAG-diesels lijkt tot het verleden te behoren. Daarbij is eenvoudig zuinig te rijden. Op een lange rit, waarbij een combinatie van snelwegen, buitenwegen en stadsverkeer is gereden, toonde de boordcomputer een verbruik van 4 liter per 100 kilometer. Na de testperiode was het gemiddeld verbruik 5,6 l / 100 km. Hoewel deze waarde een stuk boven de fabrieksopgave ligt, is het toch erg netjes voor een auto als deze.



Mooie combinatie

Aangekleed met S Edition in zowel het in- als het exterieur lijkt de auto gericht op sportief rijden. Toch is de auto meer dan geschikt om comfortabel vele kilometer achter elkaar te rijden. Het sturen gaat direct genoeg, maar is door de

snelheidsafhankelijke bekrachtiging op de snelweg prettig indirect. Zo sportief als een BMW de hoek omgaat, doet de Audi niet. Toch is de A6 niet t veel op comfort gericht. Mede door het de S Edition-pakket en de grotere wielen zijn hoge bochtensnelheden mogelijk. De auto kleeft aan het asfalt en onderstuur ligt ver weg. Toch worden korte oneffenheden mooi weggedempt en is van overhellen in bochten geen sprake. Schakelen geschiedt via een zeventraps automaat. Om het verbruik zo laag mogelijk te houden, wordt al snel naar een hogere versnelling geschakeld. Wil je dit niet, dan kun je het verwisselen van het verzet overnemen door de pook naar achter of naar voren te trekken. Wil je dat de automaat net wat verder doortrekt in de toeren, dan is er de mogelijkheid de sportstand in te schakelen. Dit kan tevens in combinatie met het wijzigen van de motorrespons. Zet je die op 'dynamisch' dan is direct een verandering merkbaar. Hierdoor wordt de motor wat vinniger, waardoor accelereren rapper gaat. Dit komt echter het verbruik uiteraard niet ten goede.



Kans van slagen

In een segment waar de concurrentie vooral van twee merken komt, is het voor Audi

Audi A6 2.0 TDI Ultra S Tronic S Edition

extra zaak om de modellen up-to-date te houden. Nu de A6 is gefacelift, moet hij weer een paar jaar mee. Voor 47.880 euro rijd je in een Audi A6 met 20 % bijtelling. Wil je de auto zoals wij hem reden - dus met opties als S Edition, metallic lak en lederen bekleding - dan vergt het een investering van 57.666 euro. Voor dat bedrag heb je een auto waar je niks in tekort komt. Door de lage bijtelling in combinatie met een prettige dieselmotor en een automaat, moeten vooral zakelijke rijders gewonnen worden. Door het totaalplaatje van de auto schatten we de kans van slagen hiervoor hoog in.

Plus

- + Zuinige, voldoende krachtige motor
- + Lage bijtelling
- + Zeer goed afgewerkt

Min

- Geen Avant met 20 % bijtelling
- Hoofdruimte achterin houdt niet over
- Verschil met voorganger had wat groter mogen zijn