



Martijn Verhoef
7 februari 2019

Hightech in luxe jas

Audi heeft al jaren veel succes met de A6 in het duurdere zakensegment. Een strak design en een mooi afgewerkt interieur weten veel kopers te verleiden. Niet zo gek dus dat het ontwerp van een nieuw model nooit opzienbarend is ten opzichte van zijn voorganger. Met de nieuwe A6 weet Audi deze lijn voort te zetten, maar toch zijn de veranderingen in zowel exterieur als interieur groter dan je in eerste instantie zou denken. De Avant zal ook nu weer voor het grootste gedeelte van de verkopen moeten zorgen, dus het is hoog tijd om met de voorlopige instapdiesel in stationuitvoering op pad te gaan.



Zwaailichten?

Met zijn brede neus en trapeziumgrille oogt de auto een stuk moderner dan zijn voorganger. De ingrijpende facelift voor het uitgaande model zorgde ervoor dat de A6 nog behoorlijk lang gelijk opging met zijn directe concurrenten qua verkoopaantallen, maar het laatste jaar was een frisse opvolger meer dan welkom. Dat frisse zie je er aan de nieuwe A6 wel van af. De lichtunits van zowel de voor- als achterzijde zijn geheel in lijn met de nieuwe designtaal van Audi. De sterk aflopende daklijn en de brede heupen geven de Avant een sportieve en krachtige uitstraling.

Opvallende details zijn onder meer de chromen lijn tussen de achterlichten en de uitvouwende lijn die over de flanken loopt. In de grote grille zijn de radars voor onder andere de adaptieve cruise control geplaatst. Er is bewust voor de nadrukkelijk aanwezige sensoren gekozen, want volgens Audi willen eigenaren (laten) zien wat er op de auto aan veiligheidssystemen is gesleuteld. Een leek zegt de rechthoekige happen uit de neus echter niet zoveel en er werd tijdens de testperiode al voorzichtig aan ons gevraagd of het weggewerkte zwaailichten van een onopvallende politiewagen

Audi A6 Avant 40 TDI S tronic Sport

waren. Ook kregen we vragen over de typeaanduiding van de motorisering. Vol verwachting werd geïnformeerd naar de motorinhoud van de A6, maar '40 TDI' is toch echt de nieuwe benaming voor de tweeliter diesel die in het vooronder te vinden is.



Helemaal bij de tijd

Het interieur van de A6 heeft Audi grondig aangepakt. Als de auto nog niet op contact staat, is het dashboard een overvloed van zwarte panelen, omlijst met sierlijk geborsteld aluminium. Wanneer je de - ietwat onhandig weggewerkte - startknop aanraakt, blijkt dat je de beschikking hebt over maar liefst drie schermen van hoge resolutie. Het aantal fysieke knoppen is tot een minimum beperkt, want zelfs de buitenverlichting regel je met touch pads. Het einde van de draaischakelaar is in zicht, maar gelukkig mocht de welbekende volumeknop nog even blijven. Het kost even tijd om je weg te vinden in het binnenste van de degelijke Duitser, maar dat heeft voornamelijk te maken met het feit dat je erg veel naar eigen wens in kunt stellen. Het scherm achter het stuur is veelzijdig en goed afleesbaar. Je kunt de nadruk leggen op zaken als de toerenteller en snelheidsmeter, maar net zo gemakkelijk is een volledige

Audi A6 Avant 40 TDI S tronic Sport

kaart van de navigatie over het beeldscherm uit te vouwen. In alle gedaantes is de virtual cockpit rustig vormgegeven en goed afleesbaar.

Datzelfde geldt voor het centraal geplaatste multimediascherm. Het systeem barst van de mogelijkheden, maar loodst je gemakkelijk door de vele menu's heen. Je bent echter wel voornamelijk gebonden aan het touchscreen en dat is om meerdere redenen jammer. Hoewel het systeem aanraakgevoelig is en je daarom niet snel mis tikt, verlang je nog regelmatig naar de centraal geplaatste controller van het oude MMI-systeem op de middentunnel. Een ander nadeel merk je bij het uitschakelen van de auto. Al na het eerste gebruik is het scherm bezaaid met vette vingerafdrukken. Letterlijk kleine smetjes op een verder voortreffelijk afgewerkt dashboard. Die smetjes vind je ook op de zwarte pianolak en het nog niet genoemde derde scherm. Dit scherm herbergt de klimaatinstellingen en daarnaast kun je snelkoppelingen plaatsen voor je favoriete functies. Als we dan toch aan het zeuren zijn: waarom heeft Audi ervoor gekozen om de bekerhouders in de middentunnel niet af te dekken met een rolluikje?



Voldoende binnenruimte

Het lijkt nu allemaal kommer en kwel binnenin de A6, maar dat is uiteraard niet het geval. Sterker nog, we kunnen verder geen minpunten van het interieur opnoemen. De stoelen ogen vrij hard, maar zitten uitstekend. Bovendien zijn ze samen met het stuur optimaal te verstellen, waarbij het stuur ook nog eens erg goed in de handen ligt. Het woord 'ruimtegebrek' komt bij de inzittenden voorin niet eens op en dat geldt ook voor diegenen die op de achterbank plaatsnemen.

Ondanks de aanwezigheid van het grote schuifdak heb je zelfs aan hoofdruimte geen gebrek. Audi kiest er met de sterk aflopende daklijn bewust voor om de Avant een sportiever voorkomen te geven. Het heeft nagenoeg geen invloed op de bagageruimte, want aan inhoud levert de auto niets in ten opzichte van zijn voorganger. De 5 Serie Touring en Mercedes-Benz E-Klasse Estate zijn echter wel - een stuk - ruimer.



In alle rust

We schreven oneerbiedig instapdiesel in de inleiding, maar met 204 pk en 400 Nm koppel hoeft de auto zich niet de schamen. In iets meer dan acht seconden sprint de auto naar de 100 en de fut is er pas bij 241 km/h uit. Er zijn simpelweg nog geen minder potente uitvoeringen te krijgen, maar eigenlijk wil je die ook niet. Op papier komt de auto prima uit de verf, maar in de praktijk voelt de auto niet aan als een strepentrekker. De S-tronic automaat met zeven verzetten is onderin afwachtend, waardoor je met beleid het gas dient te doseren. Vanuit stilstand accelereer je onbedoeld iets ruwer weg dan je aanvankelijk van plan was. De Quattro-vierwielaandrijving ontbreekt op de testauto en dat merk je in hoe het vermogen op de weg gezet wordt. Ben je eenmaal op gang, dan gedraagt de auto zich voorbeeldig. Door het uitblijven van trillingen in de aandrijflijn en de kenmerkende dieselmotor vergeet je dat je in een diesel onderweg bent. Bovendien pakt de auto bij tussenacceleraties snel op en wisselt de bak moeiteloos tussen versnellingen. Je mist de duurdere zes cilinders wel als het je te doen is om een overboost aan kracht en beleving. Die twee aspecten ontbreken simpelweg bij de test-Audi.

De A6 Avant voelt aan als een slagschip, maar in de positieve zin van het woord. De nadruk ligt overduidelijk op comfort, maar ondanks dat krijg je voldoende feedback van besturing en onderstel. Alleen bij het manoeuvreren in nauwe straatjes of parkeergarages bedenk je je weleens dat het best een maatje minder had gekund. Gelukkig is er een uitgebreide 360 graden camera met 3D-effect aanwezig in de door ons gereden Avant.

Alle diesels in de nieuwe A6 zijn voorzien van een mild hybrid 48V-batterij, waarvan je de aanwezigheid al snel opmerkt. Bij het loslaten van het gas zeilt de auto zonder olie te verstoken. Wanneer je bijna tot stilstand bent gekomen - bijvoorbeeld voor een verkeerslicht - zal je merken dat de dieselmotor al uitgeschakeld is. Ook vrijgekomen energie bij het remmen wordt opgeslagen in de accu. Het maakt de 1.685 kilo wegende Audi behoorlijk zuinig, met als bijkomend voordeel dat je bijna 1.200 kilometer ver komt op een volle tank.



Zijn prijs waard?

Omdat de A6 Avant voorlopig alleen leverbaar is met krachtige dieselmotoren en een potente 45 TFSI benzinemotor, is de vanafprijs met 65.850 euro fors te noemen. Onze testauto komt met een hele batterij aan opties op een aanschafwaarde van 97.930 euro. Zelfs dan zijn er nog zaken aan te kruisen op de optielijst.

Zijn prijs heeft de nieuwe A6 Avant dus niet mee, maar de auto barst van de hightech. Of het nu gaat om de fijne rijhulpsystemen, het 3D-beeld van de parkeercamera's of het technologisch hoogstaande dashboard. Daarnaast biedt de auto een uitgesproken rijcomfort en meer dan genoeg binnenruimte voor de inzittenden.

Plus

- + Barst van de technologie
- + Zeer comfortabel in alle opzichten
- + Groot rijbereik

Min

- Duur
- Vlekgevoelige interface
- Wel heel digitaal