



Bjorn Blokzijl  
8 juli 2012

## Een groen geweten

Was je vijf jaar geleden in de markt voor een hybride auto, dan bleef de keuzemogelijkheid beperkt tot een Toyota Prius, Honda Civic en Lexus RX. De jaren daarna gingen steeds meer merken 'het licht' zien van de hybride aandrijving. Zelfs Porsche ontkwam niet aan deze hype. Concerngenoot Audi kan natuurlijk niet achterblijven en introduceert nu in rap tempo modelvarianten met deze 'groene' aandrijving. Begin dit jaar testten we al de Q5 Hybrid en waren we niet onverdeeld positief over het totaalplaatje. Vraag is nu of de A6 met diezelfde motorisering ons wel kan overtuigen.



## Vorm en functie in Æ©Æ©n

Net als bij de andere Hybrids in het gamma van Audi, is de A6 - buiten enkele typeplaatjes - enkel te onderscheiden door de bijzonder vormgegeven, doch stijlvolle lichtmetalen wielen. Al lijkt het effect van de gestroomlijnde vorm beperkt, bij regenachtig weer is de 'luchtstroom' die lucht afvoert vanaf de velg duidelijk zichtbaar. Vorm en functie komen perfect samen op deze manier. Qua carrosserie verschilt de Hybrid nauwelijks van de enkel door benzine of diesel aangedreven varianten, al is de Hybrid alleen als sedan - al noemen de Duitsers dit steevast de Limousine - leverbaar. Al wordt de Avant door velen als de fraaiste van de twee carrosserievarianten genoemd, de sedan is zeker niet onaantrekkelijk. Door de grote, gestrekte achterlichtunits en de typische lijnvoering is de A6 direct als Audi van de nieuwste generatie herkenbaar, al is het verschil aan de achterzijde met de A8 voor niet-kenners niet in Æ©Æ©n oogopslag te zien.



## Eenvoudig op smaak te brengen

Van binnen valt op dat er een brede keuze is in kleuren van zowel het dashboard als de bekleding. Ook zijn er veel mogelijkheden qua inleg van de sierstrips op hetzelfde dashboard, de middenconsole en de portieren. Zo heeft het binnenste van de geteste Hybrid een geheel andere uitstraling als dat van de Audi A6 die wij vorig jaar testten. De zwarte bekleding van de stoelen, de grijze dashboardkleuren en aluminium inleg geven het binnenste een zakelijke, koele sfeer, waar de houtinleg en crÃ“mekleurige bekleding in de eerder geteste A6 voor juist een warme en stijlvolle sfeer zorgde. Smaken verschillen en door middel van het brede scala aan kleuren, is elk interieur aan te passen aan die van de vele verschillende kopers.

Zitcomfort is een vaste waarde in Audi's en zo ook in de A6 Hybrid. Fijn zittende stoelen en ruime bewegingsvrijheid zowel voor- als achterin zorgen ervoor dat je na

# Audi A6 Hybrid 2.0 TFSI Pro Line Plus

vele uren achter het stuur van de auto nog fris en zonder pijntjes uitstapt. Wat bijdraagt aan het comfort in de auto zijn de vele opties waar de testauto van voorzien is. Uiteraard ontbreekt het eenvoudig te bedienen MMI-navigatie- en audiosysteem niet, maar ook zaken als verwarmde voorstoelen en een schuif-/kanteldak zijn standaard. Opties als camera's rondom om parkeren eenvoudiger te maken en wat andere comfort- en veiligheidsverhogende zaken als LED-verlichting rondom drijven de aanschafprijs van de testauto met ruim 12.000 euro omhoog.



## Geen toeren, maar vermogen

Qua design verschilt de Hybrid van binnen nauwelijks van de normale A6'en, al is de klokkenwinkel voorzien van andere meters. Zo ontbreekt een toerenteller, maar is in plaats daarvan een vermogensmeter geplaatst. Hierop is zichtbaar welk percentage je van het totaalvermogen aanspreekt om de Audi in gang te brengen of te houden.

# Audi A6 Hybrid 2.0 TFSI Pro Line Plus

Tevens is via groene balkjes zichtbaar hoeveel stroom zich nog bevindt in het accupakket dat in de kofferbak is gemonteerd. Hierover gesproken: naast enkele verschillen in de inrichting van het instrumentpaneel is de plaatsing van de accu's het grote verschil met een reguliere A6. Om de mogelijkheid te behouden de achterbank neer te klappen en het zwaartepunt laag te houden, is het accupakket op de bodem van de bagageruimte geplaatst. Het effect is een kleinere en vooral minder bruikbare bagageruimte door de onregelmatige vorm en de krappe ruimte tussen de vloer en het kofferdeksel. Lange objecten kunnen echter nog wel vervoerd worden, al blijft de maximum inhoud - met een neergeklapte achterbank - beperkt tot 800 liter.



## Perfect samenspel

Vooraf omdat we niet bijster gelukkig werden van de aandrijflijn van de Q5 Hybrid, waren we benieuwd of deze ons in de A6 wel kan bekoren. Met name het samenspel

tussen de benzine- en de elektromotor zorgde in de voorgenoemde test voor de nodige "horten en stoten". Als de ingenieurs bij Audi hebben geluisterd naar de kritieken, is deze techniek past beter bij een auto als de A6, want buiten dat je een kleine trilling voelt als de startmotor de tweeliter benzinemotor aan de praat helpt, is de aandrijflijn soepel en schokvrij. Het gebruik van de elektromotor is vooral prettig bij het wegrijden bij verkeerslichten, wanneer de auto de eerste meters volledig elektrisch snelheid maakt en op hogere snelheid pas hulp vraagt van de verbrandingsmotor. Dit zorgt niet alleen voor een soepele versnelling, maar ook voor een lager verbruik. De fabrieksopgave van 6.2 liter benzine per 100 kilometer is praktisch onhaalbaar, maar het testverbruik van 7.6 liter per 100 km is zeker niet slecht voor de A6 van ruim 1.700 kilogram. Die kilo's zijn overigens nauwelijks merkbaar tijdens het rijden. Zowel in rechte lijn als in bochten ligt de auto als een blok op de weg en oneffenheden in het wegdek worden prima gefilterd tot een comfortabel niveau. Door de soepele vering en de directe - doch wat gevoelloze - besturing is de A6 een prettige metgezel voor lange comfortabele ritten. Een sportief sturende auto is het niet, maar dat is ook niet waar kopers van deze auto om vragen. Binnenkort zal de S6 de rol van sportieveling op zich nemen.



## Extra investeren loont

Het grote voordeel van de meest auto's met een hybride-aandrijving was een lagere bijtellingscategorie. Al gold dit voor de A6 Hybrid al niet, veel concurrenten vallen sinds 1 juli weer gewoon in de 25% bijtellingscategorie. Zakelijk zit er buiten het lagere verbruik, het hogere vermogen en de prettigere aandrijflijn geen financieel voordeel aan het rijden van de duurdere Hybrid ten opzichte van de gewone 2.0 TFSI. Toch wegen de voordelen wel op tegen de investering van bijna tachtig mille die nodig is voor de Hybrid - inclusief alle luxe waarmee de testauto is voorzien. Een vergelijkbaar uitgeruste 2.0 TFSI kost een paar duizend euro minder, maar biedt niet dezelfde rust of comfort. Daarbij stoot de auto per kilometer net even wat minder CO2 uit, zo kun je met deze zakenlimousine toch je groene imago hoog houden.

## Plus

- + Prettige aandrijflijn
- + Relatief zuinig
- + Comfortabel weggedrag

## Min

- Kleine bagageruimte
- Prijsverschil met 'gewone' 2.0 TFSI