



Bjorn Blokzijl
28 september 2012

Werkpaarden en luxepaarden

Het aloude gezegde luidt: "je hebt werkpaarden en je hebt luxepaarden". Audi probeert met de A6 Allroad een compromis te sluiten tussen deze uitersten. Met zijn Quattro vierwielaandrijving, krachtige dieselmotor en onverwoestbaar ogende look - door de in hoogte verstelbare luchtvering en kunststoffen spatbordverbreeders - lijkt de Allroad in de wieg gelegd voor het zwaardere werk. Aan de andere kant maken het luxueuze interieur en de verschillende matchromen afwerkingdetails de auto tot een chique verschijning. Hebben de Duitsers met deze nieuwe variatie op het thema 'A6' het perfecte compromis in handen of is het twee keer niks?



Duidelijk onderscheid

Alvorens we de weg op gaan, zullen we eerst eens bekijken waarin een Allroad feitelijk verschilt van een normale A6 Avant. Allereerst zijn daar de uiterlijke kenmerken waardoor er geen vergissing mogelijk is. Net als bij zijn voorganger zijn de lamellen in de grille verchromd. Deze metaalkleurige afwerking komt tevens terug op de sierlijst onder aan de voorbumper, de dakrails, de sierlijsten op de flanken en op de beschermplaat aan de onderkant van de achterzijde. Al vanaf de eerste A6 Allroad - toen nog enkel 'Allroad' genaamd - is deze variant voorzien van kunststoffen spatbordverbreeders. Deze dienen niet alleen voor het uiterlijk vertoon, maar zijn ook praktisch voor het tegenhouden van modder en andere viezigheid tijdens het rijden. De uitstraling van een terreinwaardige automobiel wordt vergroot door de standaard in hoogte verstelbare luchtvering. Naast de vering onderscheidt deze variant zich ook op technisch gebied door de standaard Quattro-aandrijving en de afdaalassistent,

Audi A6 Allroad 3.0 TDI 204 pk Pro Line Plus

waardoor de mogelijkheden om daadwerkelijk van de gebaande paden af te gaan vergroot worden.



Baden in weelde

Nadat je hebt plaatsgenomen en het portier hebt dichtgeslagen, is het onderscheid met een normale A6 miniem. Het moet het bedieningsknopje voor afdaalassistentie of de iets hogere positie boven het wegdek zijn wat het verschil is met een normale Avant, maar anders zou je zweren in een dik aangeklede Audi uit de hogere middenklasse te zitten. Zoals veel testauto's is ook deze auto volgeladen met allerlei comfortverhogende opties. Uiteraard ontbreekt het alom geprezen MMI-systeem - inclusief navigatie en het tevens optionele Bose-geluidsinstallatie - niet en zijn de stoelen bekleed met prachtig bruin leder. Om het totaal af te maken is het vakje voor de afwerking met essenhout ook aangevinkt. Samen met het eerder genoemde bruine leer

Audi A6 Allroad 3.0 TDI 204 pk Pro Line Plus

zorgt het echte hout - dus geen kunststoffen stripjes - voor een warme en huiselijke uitstraling van het interieur.

Zoals altijd zijn we kritisch over de gebruikte materialen en de afwerking van het interieur. Waar we in de meeste auto's - hoe duur of luxe dan ook - wel foutjes in afwerking, materiaalgebruik of ergonomie konden ontdekken, is dit ons in deze Audi niet gelukt. Het MMI-systeem laat zich eenvoudig en logisch bedienen, de gebruikte materialen zijn van een hoge kwaliteit en de naden tussen de verschillende panelen zijn klein en overal hetzelfde. Alle opties hebben wel z'n prijs. Naast de al genoemde zaken was de testauto tevens voorzien van onder andere led-verlichting rondom, een automatisch bedienbare achterklep, parkeerhulp met diverse camera's en keyless entry inclusief keyless go. Ten opzichte van de basisprijs van de auto is er voor een totaal van ruim 35.000 eurootjes aangevinkt op de optielijst.



Het nadeel van grote velgen

Audi heeft de Allroad - vooral door de luchtvering - als een comfortabele auto in de markt gezet en om maar direct met de deur in huis te vallen: dat is ten dele gelukt. Op lange stukken snelweg met een enkele kuil of andere oneffenheid zoekt de auto als een vliegend tapijt over de weg, maar bevat de ondergrond kort achter elkaar opvolgende oneffenheden dan is de Allroad zelfs in de comfortstand niet echt comfortabel. Dit weggedrag kan voornamelijk toegeschreven worden aan de 20-duims grote - en meer dan drie mille extra kostende - lichtmetalen velgen. Op de standaard twee inches kleinere velgen belooft de importeur een meer uitgesproken comfortabel weggedrag.

Hoewel de grote velgen met zijn platte banden een nadelig effect hebben het comfort, profiteren het gevoel in het stuurwiel en het sportieve rijgedrag hier wel van. Audi's stonden nooit bekend om hun gevoelige en directe besturing, maar met de

Audi A6 Allroad 3.0 TDI 204 pk Pro Line Plus

stuurinstelling op 'dynamic' rondt de Allroad bochten met veel gevoel in het stuurwiel en met een directheid die je eerder zou verwachten in auto's als de 5 Serie. Al weegt de auto meer dan 1.900 kilo, dit merk je tijdens het rijden nooit. Overhellen is de auto vreemd en ook bij het remmen vertraagt hij gestaag en zonder problemen.



Kies voor de basis

Audi levert de nieuwe drieliter dieselmotor in drie verschillende smaken: een basisuitvoering met 204 pk, dezelfde motor maar dan met 245 pk en de topversie met twee turbo's en 313 pk. In de testauto was de 'basisdiesel' in de Allroad gehangen en deze is met zijn ruim aantal peekaa's en een koppel van 450 Nm zeker geen stakker. Al weegt de auto meer dan 1.900 kilo, de soepele motor en de vanaf een laag toerental (1.250tpm) beschikbare trekkracht laat de Allroad in 7.5 seconden naar de '100' spurten en heeft er daarna nog zin in tot iets boven de 220 kilometer per uur.

Audi A6 Allroad 3.0 TDI 204 pk Pro Line Plus

Al klinken de twee sterkste varianten aantrekkelijk, deze kosten een flinke hap geld meer. Tevens is het verbruik ook hoger dan de minst vermogende uitvoering en dat is in een tijd waarin zelfs de diesel een klein vermogen kost niet onbelangrijk. Er zijn weinig verbruiksopgaves van fabrikanten die wij ook daadwerkelijk - met een normaal rijgedrag - kunnen halen. Gemiddeld 6,1 liter per 100 kilometer is alleen te halen als je niet harder rijdt dan 100 km/u op de cruise control en dat voor een uur of twee. In de week dat wij de Allroad tot onze beschikking hadden haalden we een gemiddeld verbruik van 7,9 l/100 km, wat overeenkomt met \approx 1 liter per 12,6 kilometer. Dit verbruik komt exact overeen met dat van de 'normale' A6 Avant - maar dan met de 245pk sterke motor - die wij vorig jaar reden. Gezien het hogere gewicht van de Allroad en de grotere luchtweerstand is dit verbruik zeker netjes te noemen.



Missie geslaagd

Vergelijk je een standaard Audi A6 Avant met dezelfde motorisering en Quattro-aandrijving met een Allroad, dan blijft een financieel gat over van om en nabij de tien mille. Dit verschil is vooral te verklaren door de luchtvering en de uiterlijke verfraaiingen die toegevoegd zijn aan de Allroad. Grote vraag blijft natuurlijk of deze extra investering ook extra rij- en/of gebruiksgenot oplevert. Een A6 is van zichzelf al een prettig rijdende auto waarmee je zonder problemen tienduizenden kilometers per jaar kunt rijden. Een Allroad heeft deze zelfde kwaliteit, maar biedt daarbij de mogelijkheid om ook buiten de gebaande paden zijn mannetje te kunnen staan, wat tevens bij veelvuldig gebruik van een aanhanger zoals een paardentrailer - hij mag 2.500kg trekken - zeer van pas zal komen. Kies dan voor de geteste dieselmotor met 204 pk. De extra investering voor de varianten met 245 of zelfs 313 paardenkrachten is niet nodig, gezien de soepele manier van presteren van deze 'basisdiesel'.

Terugkomend op de beginvraag of Audi met de Allroad een werkpaard \checkmark en een luxepaard in \checkmark heeft gegoten, zonder daarbij de kwaliteiten van de afzonderlijke types te verkleinen, kan enkel positief worden geantwoord. Heb je de financiële middelen om de extra investering te doen, dan is het zeker een aanrader.

Plus

- + Topafwerking interieur
- + Perfecte ergonomie
- + Fijne motor- en rijeigenschappen

Min

- Dure opties
- Soms oncomfortabel door grote velgen