



Bjorn Blokzijl  
6 november 2012

## Per definitie goed

Weinig merken brengen op basis van één model zoveel verschillende varianten op de markt zoals Audi dat doet. Op het thema 'A6' waren er al de Limousine, de Avant en de onlangs gereden Allroad, maar ook de A7 is op basis van de grote middenklasser van het Duitse merk. Daarbij biedt Audi een groot aantal aandrijflijnen, waaronder de standaard benzine- en diesel gestookte motoren, maar ook een hybride. Voor de echte liefhebber is daar nu de S6, met de spiksplinternieuwe vierliter achtcilinder met twee turbo's. Of deze toevoeging een succes is, moet blijken uit een uitgebreide test. Alle voorgaande A6'en in de testen konden ons wel bekoren, dus maakt de S6 zijn hoge verwachtingen waar?



## Wolf in schaapskleren

Sta je oog in oog met de witte Avant en ben je geen autoliefhebber, dan zal het je niet direct opvallen dat het een 420 pk sterke S6 betreft. Waar de RS-modellen uitgeklopte wielkasten en heftig spoilerwerk hebben, zijn de 'S'-varianten subtiel anders dan de minder vermogende uitvoeringen. In de basis is de A6 Avant al een fraai verschijning, zeker als gekozen is voor groot lichtmetaal. De S6 is nog mooier door de mat aluminium spiegelkappen, de vier uitlaatpijpen onder de achterbumper en de verchromde spijlen in de grille. Samen met de 20 inch grote lichtmetalen velgen - die de enorme remschijven behuizen - is de S6 een echte wolf in schaapskleren.



## Donkere perfectie

Ook het interieur van de S6 stroomt niet over van de sportieve inborst. Natuurlijk is de auto voorzien van erg lekker zittende sportstoelen en vind je S6 logo's op onder andere het stuurwiel en in de klokkenwinkel, maar het meest bijzonder is het prachtige carbon op zowel de deuren, het dashboard en de middenconsole. Het gebruik van dit materiaal is voorbehouden aan de S6 en geeft het binnenste enigszins de uitstraling die hoort bij een auto als deze. Daarbij is de afwerking van het interieur fenomenaal, net als bij alle andere Audi A6'en die we getest hebben.

Groot nadeel van de donker carbonafwerking is dat het interieur - door het van zichzelf al erg donkere dashboard - wel erg zwart is. Normale A6'en zijn voorzien van aluminium- of houtafwerking en deze panelen geven het interieur de nodige kleur, welke zo goed als ontbreekt in de S6. Groot voordeel dat het binnenste van een

# Audi S6 Avant 4.0 TFSI Pro Line Plus

normale A6 Avant hetzelfde is als dat van de testauto, is de enorme ruimte die beschikbaar is voor zowel bestuurder, bijrijder, passagiers achterin en voor de bagage. Zelfs met de wat dikkere voorstoelen kunnen passagiers van meer dan 1,80 meter ruim achterin zitten.



## Acht min vier is vier

Heb je zojuist ruim een ton afgerekend voor een S6 en rijd je weg bij de Audi-dealer, dan weet je dat je je geld in iets aparts hebt gestoken. Zelfs al stel je de auto af op de meeste zuinige modus - in het automenu zijn de gasrespons, het uitlaatgeluid en het onderstel eenvoudig in te stellen - spurt de auto er als een raket vandoor. Voor lange ritten is deze 'efficiency-stand' een prettige toevoeging, waarbij op constante snelheid vier cilinders worden uitgeschakeld. Behoef je extra kracht om in te halen of bergop te rijden, dan schakelen de vier potten zonder te merken bij. In het interieur zijn tevens

# Audi S6 Avant 4.0 TFSI Pro Line Plus

microfoontjes geplaatst die hinderlijke geluiden van de viercilindermodus opvangen en deze via de luidsprekers compenseren. Zo merk je enkel door de melding op het informatiescherm tussen de klokken dat je op minder dan acht cilinders rijdt. Gezien we veel gereden hebben op enkel de 8 cilinders, is het testverbruik van 13,8 l/100 km niet eens zo slecht. Rijd je meer afstanden op de snelweg, dan daalt het verbruik aanzienlijk.

Draai je aluminium knop echter richting 'dynamic', dan kan het feestje dat S6 heet beginnen. Het onderstel wordt voelbaar stugger, de besturing is directer, de motor reageert een stuk sneller en het geluid dat tot je komt is opeens opzwevend. Sta je buiten, dan hoor je de brom wel, maar in mindere mate. Reden hiervoor is dat het geluid via het geluidssysteem extra versterkt wordt.



## Indrukwekkend soepel

Al weegt de geteste S6 Avant inclusief bestuurder zo'n 2.000 kilogram, de 420 pk leverende V8 heeft geen enkele moeite snelheid te krijgen en te houden in de auto. Door de quattro-aandrijving en het hoge koppel - 550Nm al vanaf 1.450 toeren per minuut - is de standaardsprint naar 100 km/u al geklaard in 4,9 seconden en is de top pas bereikt op een begrensde 250 kilometer per uur.

In het recente verleden waren snelle Audi's in rechte lijn moeilijk te kloppen, maar als er bochten in het spel kwamen slonk de voorsprong op de concurrentie al snel. Ook in Ingolstadt is dit niet ongemerkt gebleven en is de besturing en het bochtengedrag grondig aangepakt. Hoewel de auto nooit keihard en superstrak wordt en hij zelfs nog wat overhelt in de meest sportief stand, rondt hij bochten met uiterste precisie. Ga je over de limiet dan is onderstuur in de meeste gevallen het gevolg, al kan zelfs de achterkant in snel genomen bochten voorzichtig om komen zetten. Elektronische systemen corrigeren waar nodig, zodat elke bestuurder hard en veilig met de Audi op stap kan.

Moet je toch hard in de remmen om een ongeval te voorkomen, dan staat de S6 in no time stil. Al remmen de standaard remmen prima, op het lijstje van de opties werden de keramische remmen aangevinkt - € 12.613 euro - die de stopkracht extra versterken. Of deze investering het waard is ligt aan de eisen van de koper, maar voor ons lijkt de meerwaarde bij enkel gebruik op de openbare weg beperkt.



## GT en bochtenridder in één

Vink je op de optielijst dezelfde zaken aan als die op de testauto aanwezig zijn, dan verlangt Audi bijna 139 mille van je. Hoewel lang niet alle opties een echte meerwaarde hebben bij 'normaal' gebruik - zoals de keramische remmen - zijn zaken als de adaptieve cruise control, het sportdifferentieel, de dikke velgen en het fraaie leer wel zaken die je wil hebben op een auto als deze. Of deze auto te duur is hangt af van twee dingen: allereerst uiteraard het beschikbare budget, maar ten tweede ook de vraag wat je zoekt in een auto als deze. Ben je op zoek naar een keiharde racer, die je enkel op de limiet wil rijden, dan kun je beter kiezen voor een echte sportwagen. Zoek je een GT waarmee je doordeweeks comfortabel mee over de snelwegen kunt zoeven en in het weekend bergwegen opzoekt om het volledige vermogen en rijplezier te kunnen benutten, dan is de S6 de perfecte auto.

# Audi S6 Avant 4.0 TFSI Pro Line Plus

---

## Plus

- + Soepele, krachtige motor
- + Topafwerking, zowel van binnen als van buiten
- + Binnenruimte van normale A6 Avant is behouden

## Min

- Niet supersportief
- Prijzige opties