

# AUDI A6

Audi kleeft al decennialang het Avant-label op zijn breakvarianten. Met de zevende generatie van de A6 is dat niet anders. Zal ook die weer meer kopers verleiden dan de overeenkomstige berline?

TEKST JULIEN MATAGNE | FOTO'S SÉBASTIEN MAUROY



# AVANT

## 2.0 TDI 163



**R**ekening houdend met ervaringen uit het verleden gaat men er bij Audi van uit dat de breakvariant van de jongste A6 goed zal zijn voor ongeveer zestig procent van de verkoop. Een bewijs van de status die breaks al sinds jaar en dag hebben verworven, of toch wat betreft de premiummerken, die vooral op de leasemarkt gericht zijn.

Of deze tendens zich verderzet met de nieuwste A6 Avant? Wij hebben een antwoord gezocht op deze vraag door de motorversie aan de tand te voelen die naar alle waarschijnlijkheid de populairste van het gamma zal zijn: de 2.0 TDI 163.

### ALGEMEEN ONTWERP



Net als de berline waarvan hij is afgeleid, rust de A6 Avant op een onderstel met meerarmige assen uit aluminium. Hun platform werd afgeleid van dat van de A7, dat zelf een derivaat is van dat van de vorige generatie A6. De vervanging van het kofferdeksel van de drievo-lumeversie door een grote achterklep ging gepaard met een groei in de lengte met 11 centimeter, die helemaal toe te schrijven is aan de achteroverhang, en in de hoogte met 6 centimeter, door de aanwezigheid van de dakrails. Het koffervolume ging er zoals te verwachten op vooruit, met 35 liter als je tot aan de bagageafdekking rekent, met 685 liter wanneer de achterbank is neergeklapt. In die laatste opstelling doet de nieuwe A6 Avant overigens 20 liter beter dan de vorige generatie van de break.



## CIJFERS

Basisprijs	€ 39.870
Gemiddeld testverbruik	7,5 l/100 km
Normverbruik mix	5,0 l/100 km
CO <sub>2</sub> -uitstoot	132 g/km
0-100 km/h	10,0 s
1000 m vanuit stilstand	31,5 s

## VOOR

- Onberispelijke assemblage en afwerking
- Verhouding prestaties-verbruik
- Opmerkelijke geluiddemping
- Praktische aspecten en functionaliteit
- Zicht schuin achteruit
- Verhouding buitenmaten-binnenruimte

## TEGEN

- Nauwelijks innovierend design
- Prijs van sommige opties
- Geen 136 pk-dieselsversie meer
- Vierwielaandrijving niet verkrijgbaar op 2.0 TDI
- Stugge schokdemping
- Geen geleiding voor het bagagescherp

**DYNAMISCH** De langere wielbasis komt niet alleen de binnenruimte, maar ook de rijstabiliteit ten goede. De stugge schokdempers dragen dan weer bij tot het dynamische weggedrag.

Het motorenpalet omvat drie benzinekrachtbronnen (2.0 TFSI, 2.8 FSI en 3.0 TFSI) en twee diesels (2.0 TDI 163 of 177 en 3.0 TDI 204 of 245), die met uitzondering van de 2.8 op benzine allemaal voorzien zijn van drukvoeding. De viercilinders van twee liter zijn de enige die niet gecombineerd kunnen worden met de vierwielaandrijving, die steeds gekoppeld wordt aan de gerobotiseerde zevenversnellingsbak met dubbele koppeling, S-Tronic genaamd. De krachtigste drieliter-V6-versies hebben automatisch recht op deze transmissie, de 2.8 FSI en de 3.0 TDI 204 bieden hun kopers de keuze. De voorwielaandrijvers worden gekoppeld aan een manuele zesversnellingsbak of aan de als optie leverbare continu variabele overbrenging Multitronic.

## VEILIGHEID



Zoals zijn vijfsterrenscore op de EuroNCAP-tests aangeeft, verzaakt de A6 niet aan zijn premiumverplichtingen op het vlak van de veiligheid. Toch legt hij geen foutloos parcours af, want hij laat je bijbetalen voor laterale airbags achterin (430 euro), terwijl knieairbags niet eens beschikbaar zijn.

De 'à la carte'-mogelijkheden zijn evenwel legio. Boven op een antispinsysteem, een stabiliteitscontrole en een noodremhulp, die allemaal standaard zijn, kunt u uw A6 namelijk laten uitrusten met het Pre Sense Basic (dat de auto en de inzittenden voorbereidt op een nakend ongeval, door de veiligheidsgordels aan te spannen, indien nodig de zijruiten en het open dak te sluiten en de waarschuwingssknipperlichten te ont-

steken; 296 euro), de spoorassistent Active Lane Assist, die minuscule correcties in het stuur genereert (659 euro), de dodehoekcontrole Side Assist (895 euro), een head-updisplay (1.646 euro), een nachtzichtcamera (2.856 euro) of een adaptieve snelheidsregelaar met *stop & go*-functie, waarvoor u minstens 3.297 euro veil moet hebben. Mistkoplampen en een bandendrukcontrole zijn dan weer standaard.

## STANDAARDUITRUSTING



Met een instapprijs van 39.870 euro werpt de A6 Avant 2.0 TDI zich op als de minst dure wagen in zijn segment. Voor deze prijs krijg je zoals reeds gezegd een vrij volledige veiligheidsuitrusting, aangevuld met automatische lichten en ruitenwissers, een weghijp voor het vertrek-



**PRAKTISCH** Als optie kan de koffer erg praktisch worden ingericht. Met neergeklapte achterbank bedraagt het laadvolume 1.680 liter.



## MET EEN INSTAPPRIJS VAN **39.870 EURO** WERPT DE AUDI A6 AVANT ZICH OP ALS DE **MINST DURE WAGEN** IN ZIJN SEGMENT.

ken op hellingen, een airco met twee temperatuurzones en een multifunctioneel met leder bekleed stuurwiel.

Beter nog, je kan verschillende parameters (motorrespons, mate van bekrachtiging op het stuur en desgevallend de sturing van de automaat) instellen volgens vier programma's (automatisch, comfortgericht, dynamisch en persoonlijk) via het Audi Drive Select. Dit systeem wordt bediend via de multimedia-interface MMI, die ook toegang biedt tot de persoonlijke instellingen, de radio en – voor zover ze besteld werden – de telefoon en het navigatiesysteem. Verder behoren een neerklapbare achterbank en dakrails tot de standaarduitrusting, maar voor de andere praktische en functionele aspecten die je mag verwachten van een break, moeten we u verwijzen naar het volgende hoofdstuk.

### OPTIES



Als u een Audi-verkoper zegt dat zijn optielijst eindeloos lang is, dan zal hij u ongetwijfeld antwoorden dat dat de klant de mogelijkheid biedt om zijn wagen helemaal naar wens aan te kleden. Tot daar aan toe. Maar achter deze ogenschijnlijk afzonderlijk verkrijgbare

opties schuilt een techniek die ook door de rechtstreekse concurrentie wordt gehanteerd en die je zou kunnen omschrijven als een 'kettingreactie'. Oordeelt u zelf: als u voor de Audi Music Interface (290 euro) kiest, dan moet u er sowieso de MMI Plus-radio met TP-geheugen, mp3-functie, twee kaartlezers en Bluetooth bij nemen (823 euro). Anders gezegd: je moet 1.113 euro neertellen als je een usb-aansluiting wilt, een voorziening die tegenwoordig standaard is op talrijke wagens met heel wat minder pretentie.

Audi biedt overigens wel een aantal voordeelpakketten aan. Zo krijg je voor 2.750 euro het Pack Business, dat metaalkleur, een alarm, een snelheidsregelaar, een parkeerhulp achteraan en de MMI Plus-radio omvat. Het Pack Business Plus voegt hier nog een navigatiesysteem aan toe in ruil voor 1.200 euro. Het Pack Lounge tot slot koppelt een lederen interieur aan verwarmbare voorstoelen met elektrisch verstelbare lendensteun, elektrisch inklapbare buitenspiegels en een Isofix-verankeringspunt voorin. Kortom: zaken die een must zijn voor een voertuig van deze rang en stand, maar die de basisprijs minstens met 5.250 euro de hoogte in jagen. Voeg hierbij nog

de 14 bijkomende opties van onze testwagen, en je komt aan een totaalbedrag van 56.005 euro. En dat is al een pak meer dan de instapprijs...

### ERGONOMIE



De bestuurderspost is helemaal identiek aan die van de berline en is zodanig opgebouwd dat alle bedieningen perfect binnen handbereik liggen. Toch zorgen twee zaken voor een valse noot: de sneltoetsen die zich rond de draaiknop van het MMI-bevinden, vergen enige oefening voordat je ze meester bent, terwijl de startknop – achter de pook, aan passagierszijde – haast lukraak in het dashboard lijkt ingeplant.

De twee afzonderlijke delen (60/40) van de achterbank laten zich dan weer erg eenvoudig neerklappen met een druk op de respectieve knoppen in de zijpanelen van de koffer. De elektrische kofferklep met instelbare openingshoek (623 euro) gaat open zodra je met je voet onder de achterbumper zwaait, en tilt het afdekscherm mee omhoog. Dat is nu eens precies wat we verwachten van een break van Audi, samen met de onberispelijke assemblage- en afwerkingskwaliteit.





**IDENTIEK** | De bestuurderspost is identiek aan die van de berline. Ook hier is de kwaliteit van de assemblage en de afwerking onberispelijk.



**COMFORT VOOR VIER** | De voorstoelen bieden een goede steun. Beenruimte is er voldoende achterin, maar door de brede middentunnel kunnen er maar twee volwassenen zitten.



## KOETSWERK



De A6 doet geen beroep op een *aluminium space frame* zoals de A8, maar maakt wel gebruik van dat lichtmetaal voor bepaalde koetswerkpanelen, zoals de voorvleugels, de motorkap en de deuren. Deze vertegenwoordigen zo'n twintig procent van het totaal en zijn goed voor een gewichtsbesparing van 70 kilo ten opzichte van zijn voorganger. Dankzij de 7 centimeter langere wielbasis biedt de A6 Avant ondanks een ongewijzigde koetswerk lengte meer binnenruimte op de voorste plaatsen dan voordien, zonder dat er aan laadvolume werd ingeboet.

Dit laatste stijgt zelfs tot 1.680 liter met neergeklapte achterbank, wat 20 liter meer

is dan vroeger en waarmee de Audi net beter doet dan de BMW 5-Reeks Touring (1.670 liter), maar nog lang niet het verhuurwagenvolume van de Mercedes E-Klasse Break (1.950 liter) benadert. In deze opstelling beschikt de A6 Avant over een ruim en vlak laadoppervlak dat voor een bescheiden meerprijs (187 euro) onderverdeeld kan worden. De uitzondering die de regel bevestigt? Helaas wel: een skiluk kost 236 euro, een net in de koffer 121 euro. Het bagagescherm is gelukkig standaard en omvat een scheidingsnet tussen de koffer en het interieur. Een andere onmiskenbare kwaliteit van de break is de grote achterste zijruit, die een uitmuntend zicht schuin achteruit verschaft.

## MOTOR



De 2.0 TDI is gemeengoed geworden voor heel wat modellen uit het gamma en duikt er haast overal in op. De redenen hiervoor spreken haast voor zich: hij is fiscaal aantrekkelijk en biedt ook een verhouding prijs-prestaties die ruimschoots aan de verwachtingen van de meeste klanten voldoet, met inbegrip van de meest veeleisende. Het lijkt geen twijfel dat deze motorversie in België voor het gros van de verkoop zal instaan, uiteraard in zijn variant met 163 pk, die qua BIV het minst zwaar wordt afgestraft (sinds het A6-gamma geen 136 pk-variant meer telt).

In 'normale' toestand levert dit blok voortaan 177 pk en 380 Nm (tegenover 170 pk en 350 Nm voorheen). Tussen haakjes: hoewel de fiscaal interessante versie 14 pk moet inboeten, levert die exact evenveel koppel. Net zoals bij de jongste generatie van de A4 (en dus A5) en de A8 ligt de motor niet meer zo ver in vooroverhang. Door zijn centrale opstelling wordt het gewicht beter verdeeld over de assen, zeker in het geval van de voorwieltrekkers.

## OVERBRENGING



Terwijl de A6-versies met Quattro vierwielaandrijving systematisch aan de gerobotiseerde zevenversnellingsbak S-Tronic worden gekoppeld, brengen de voorwielaangedreven varianten – waaronder deze 2.0 TDI – hun vermogen over via een manuele zesbak. Tenzij u bereid bent om 2.300 euro te spenderen



**EVEN WENNEN** | De sneltoetsen rond de draai-drukknop van de multimedia-interface MMI vergen enige gewenning.



**VER WEG** | De startknop is wat eigenaardig opgesteld, achter de versnellingspook op de console aan de kant van de passagier...

aan de continu variabele transmissie Multitronic...

De manuele versnellingsbak biedt een perfecte geleiding en consistente vergrendelingen. De spreiding van de verhoudingen lijkt ons convenabel, hoewel de eerste versnelling nogal kort aanvoelt. Een logische keuze gezien het hoge gewicht dat de kleine viercilinder in beweging moet krijgen. De spreiding van de volgende verhoudingen is er echter op gericht de dieselmotor zo laag mogelijk in de toeren te houden (2.100 o/m bij 120 km/h in zesde). Deze maatregel is voornamelijk bedoeld om het verbruik te drukken en draagt terloops bij tot een groter geluidscomfort.

## ONDERSTEL



Achter het multifunctionele lederen stuurwiel (standaard) schuilt een elektromechanische bekrachtiging die varieert naargelang van de snelheid en de gekozen rijmodus van het Audi Drive Select (vier standen). De weerstand neemt lineair toe in comfortmodus en de automatische stand, maar de consistentie is ver te zoeken in de sportmodus, waarin de benodigde inspanning kunstmatig hoog is.

De remmen beschikken over de nodige kwaliteiten om de 1.715 kilo wegende A6 Avant tot stilstand te brengen. Aan kracht, uithoudingsvermogen en geleidelijkheid

## UITRUSTING

## basisversie

**PRIJS = €** **S = STANDAARD**

— = NIET BESCHIKBAAR OF NIET VAN TOEPASSING

PASSIEVE VEILIGHEID	
Laterale airbags V/A	S/—
Gordijnairbags V/A	S/S
Knieairbags L/R	—/—
Actieve hoofdsteunen V/A	S/—
Isofix-bevestigingspunten V/A (aantal)	97/5 (2)
ACTIEVE VEILIGHEID	
Antispinsysteem permanent/uitschakelbaar	—/S
Stabiliteitscontrole permanent/uitschakelbaar	S/—
Antiblokkeerremstelsysteem/Noodremhulp	S/S
Crashpreventiesysteem	296
Snelheidsbegrenzer	—
Afstandsregelaar	3.297
Spoorassistentie passief/actief	659
Dodehoekcontrole	895
Nachtzichtcamera	2.856
ZICHT	
Xenonkoplampen/variabele intensiteit	1.410/2.196
Mistlichten V	—
Dagrijlicht	S
Grootlichtassistentie	357
Bochtverlichting	2.196
Lichtsensoren	S
Regensensoren	S
Ruitenwissers met regelbaar interval V/A	S/—
Elektrisch verstelbare buitenspiegels	S
Elektrisch wegklapbare buitenspiegels	266
Verwarmbare buitenspiegels L/R	S/S
Zelfdimmende buitenspiegels L/R	780
Zelfdimmende binnenspiegel	194
INSTRUMENTEN	
Head-updisplay	1.646
Koelvloeistoftemperatuurmeter	S
Buitentemperatuurmeter/IJzelverklapper	S/S
Boordcomputer	S
Onderhoudsintervallindicator	S
Bandendrukcontrole	S
MULTIMEDIA	
Audio-video	
radio-cd/mp3-speler	S/S
cd-wisselaar/harde schijf	502/4.181
aux-ingang/usb-poort/sd-kaartlezer	—/290/5
topaudio/tv-tuner/video-entertainment	
Communicatie	
sim-kaartlezer	1.041
Bluetooth	363
internet	1.041
Navigatie	
cd/dvd/sd-kaart/harde schijf	—/—/2.843/4.181
aanraakscherm	—
Stembediening	2.844
RIJCOMFORT	
Stuur met hoogte-/diepteverstelling	S/S
Multifunctioneel stuurwiel	S

Manuele/Automatische airco	—/S
Gescheiden klimaatregeling L-R/V-A	S/774
Automatische luchtrecirculatie	S
Elektrisch bedienbare ruiten V/A	S/S
Open dak V/A	1.851/—
Panoramisch dak	1.851
Parkeersensoren A/V+A	—/932
Parkeercamera V/A/L/R	—/1.470/—/—
Automatische parkeerassistentie	1.863
Snelheidsregelaar	321
Gestuurde ophanging	2.329
ZITCOMFORT	
Voorstoelen met hoogteverstelling L/R	S/S
Voorstoelen met verstelbare zithelling L/R	1.761
Voorstoelen met verstelbare lendensteun L/R	333
Elektrisch verstelbare voorstoelen L/R	1.761
Voorstoelen met geheugenfunctie L/R	1.761
Verwarmbare voorstoelen L/R	774
Voorstoelen met ventilatie L/R	5.530
Voorstoelen met massagefunctie L/R	8.301
Centrale armsteun V/A	S/S
Leesspotjes V/A	S/S
Verschuifbare achterbank	—
Achterbank met verstelbare rugleuning	—
Aparte achterstoelen/elektrisch verstelbaar	—/—
BERG- EN LAADRUIMTE	
Bekerhouders V/A	S (2)/121 (2)
Deurvakken V/A	S/S
Lade onder voorstoelen L/R	—/—
Bergvak op rugleuning voorstoelen L/R	S/S
Gekoeld bergvak	—
Scheidingsnet/-rooster kofferruimte	S/—
Bevestigingspunten/vloernet kofferruimte	S/121
Verdeelsysteem kofferruimte	188
Dubbele laadvloer	—
Uitschuifbare laadvloer	—
FUNCTIONALITEIT	
Centrale vergrendeling/afstandsbediening	S/S
Handsfree ontgrendeling/startfunctie	774/—
Automatische vergrendeling tijdens rijden	S
Gemotoriseerde achterklep/aparte achterraut	623/—
Deelbare achterbank (percentage)	S (60/40)
Wegklapbare achterbank rugleuning/zitting	S/—
Verwijderbare achterbank	—
Wegklapbare/Verwijderbare derde stoelenrij	—/—
Stopcontacten 12 V/220 V (aantal)	S (1)/—
Trekhaak vast/verwijderbaar	—/1.168
ESTHETIEK	
Lichtmetalen velgen	S (16")
Metaalglanslak/Speciale lak	1.137/3.200
Aantal koetswerkleuren	12
Binnenbekleding stof/alcantara/leer	S/4.078/2.305
Leerbekleding stuur/versnellingspookknop	S/S
Aantal interieurkleuren	3

Voor de prijzen van alle versies en hun opties, surf naar de rubriek **Nieuwe Wagens** op **AutoGids.be**





**EXTRA LANG** | Als gevolg van de grotere achteroverhang is de A6 Avant 11 centimeter langer dan de berlineversie met zijn klassieke koffer.

ontbreekt het de vier schijfremmen niet. De voorste zijn geventileerd en worden bediend door zwevende zadels in een aluminiumlegering, de achterste zijn vol en worden aangegrepen door klauwen uit gietijzer.

## PRESTATIES



Zoals we al toelichtten in het hoofdstuk overbrenging, is de versnellingsbakspreading eerder gericht op zuinigheid en comfort dan op pure prestaties. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat

de A6 Avant 2.0 TDI 163 bij lange niet onder de dertig seconden geraakt bij de kilometer vanuit stilstand en er evenmin in slaagt om in minder dan tien seconden van 0 naar 100 km/h te sprinten.

Zeker met twee aangedreven wielen volstaat de 2.0 TDI in zijn 163 pk-versie echter ruimschoots voor doordeweeks gebruik. Hij zou het ongetwijfeld moeilijker hebben om vier wielen aan te drijven, wat wellicht ook de reden is waarom er geen Quattro wordt aangeboden als alternatief. Zijn uitverko-

ren speelterrein blijft uiteraard de snelweg, waar hij moeiteloos 'vreedzame' snelheden aanhoudt.

## VERBRUIK



Dankzij de algemene gewichtsverlaging, een geoptimaliseerde stroomlijn en een minutieuze motorafstelling in combinatie met het standaard stop-startsysteem neemt deze handgeschakelde tweeliter-diesel over de gemengde normcyclus genoeg met 5,0 l/100 km. Dat is een

## DE RIVAAL

### BMW 520d TOURING 163

	AUDI A6 AVANT 2.0 TDI 163	BMW 520d TOURING 163
<b>PRESTATIES</b>		(gemeten, A)
Topsnelheid (km/h)	217	220
0-100 km/h (s)	10,0	9,2
1000 m vanuit stilstand (s)	31,5	30,4
60-90 km/h in 4e (s)	5,8	4,9 (D)
90-120 km/h in 5e (s)	6,8	6,4 (D)
Gemiddeld testverbruik (l/100 km)	7,5	7,7
Normverbruik mix (l/100 km)	5,0	5,3
<b>BUDGET (€)</b>	<b>basisversie</b>	<b>basisversie</b>
Basisprijs	39.870	43.150
<b>UITRUSTING (€)</b>		
Laterale airbags V/A	S/-	S/-
Gordijnairbags V/A	S/S	S/S
Knieairbags L/R	-/-	-/-
Xenonkoplampen/variabele intensiteit	1.410/2.196	995/460
Lichtsensoren/Regensensoren	S/S	S/S
Geïntegreerd navigatiesysteem	2.843	2.100
Manuele/Automatische airco	-/S	-/S
Parkeersensoren A/V+A/Camera	-/932/1.470	-/900/450
Snelheidsregelaar/Afstandsregelaar	321/3.297	S/1.580
Gestuurde ophanging	2.329	1.490-3.450
Metaalglanslak/Speciale lak	1.137/3.200	1.020/niet
Binnenbekleding stof/alcantara/leer	S/4.078/2.305	S/-/2.350
Automaat	2.300	2.240
Kofferverdeelsysteem/bagagenet	188/121	425
Dakrails	S	S
Gemotoriseerde achterklep	623	570
Verwijderbare trekhaak	1.168	1.200

### VOOR

- Uitstekende motor (prestaties, verbruik)
- Algemeen rijcomfort
- Inrichting koffer

### TEGEN

- Verhouding buitenmaten-binnenruimte
- Bezadigder weggedrag dan vroeger
- Zicht rondom



Voor al onze gedetailleerde, vergelijkende en andere wegtests, surf naar de rubriek **Tests op AutoGids.be**.

## MET TWEE AANGEDREVEN WILEN VOLSTAAT DE 2.0 TDI IN 163 PK-VERSIE VOOR DOORDEWEEKS GEBRUIK.

daling met 0,8 l/100 km ten opzichte van de vorige generatie. Is dit de reden waarom de brandstoftankinhoud met 5 liter is gekrompen? Wellicht is er een andere verklaring. Wat vaststaat, is dat het een vooruitgang is, en dat verdient een pluim.

Onze eigen metingen treden de gunstige evolutie bij: minder dan 9 l/100 km in de meest ongunstige omstandigheden, dat is niet slecht. Zeker niet als je weet dat 6 l/100 km haalbaar is door 'er een beetje op te letten'. Bemoedigend, gezien het leeggewicht van 1.715 kilo.

## RIJCOMFORT



Een van de talrijke opties die Audi aanbiedt, is een adaptieve pneumatische ophanging (2.329 euro), maar onze testwagen rustte op de klassieke, passieve architectuur, waarvan het stugge karakter uiteraard het comfort beïnvloedt.

## TECHNIEK

### MOTOR

Motor type	4-cilinder in lijn
Brandstof	diesel
Opstelling	overlangs voorin
Cilinderinhoud (cc)	1968
Boring x slag (mm)	81,0 x 95,5
Compressieverhouding	16,5:1
Maximumvermogen (pk/kW bij o/m)	163/120 bij 4200
Maximumkoppel (Nm bij o/m)	380 bij 1750-2500
Materiaal blok/cilinderkop	gietijzer/lichtmetaal
Aantal kleppen	16
Klepaandrijving	2 bovenliggende nokkassen
Nokkensaandrijving	tandriem
Klepbediening	sleeptuimelaars met rollen
Variable kleptiming	–
Variable kleplifhoogte	–
Variable kleplifduur	–
Voeding	directe injectie, common rail
Drukvoeding	turbo met variabele geometrie
Koeling inlaatlucht	lucht-luchtwisselaar
Uitlaatgasreiniging	partikelfilter en oxidatiekatalysator

### NORMGEGEVENS

Verbruik stad/buiten/mix (l/100 km)	6,1/4,5/5,0
CO <sub>2</sub> -uitstoot (g/km)	132
Uitstootnorm	Euro 5

### OVERBRENGING

Aandrijving	op de voorwielen
Versnellingsbak	manuele 6-bak
Brugverhouding	3,693:1
Bakverhoudingen (snelheid bij 1000 o/m)	
1 <sup>e</sup>	3,778 : 1 ( 8,9 km/h)
2 <sup>e</sup>	2,050 : 1 (16,4 km/h)
3 <sup>e</sup>	1,321 : 1 (25,5 km/h)
4 <sup>e</sup>	0,970 : 1 (34,8 km/h)
5 <sup>e</sup>	0,757 : 1 (44,5 km/h)
6 <sup>e</sup>	0,625 : 1 (53,9 km/h)
Toerental in hoogste versnelling bij 70/90/120 km/h (o/m)	1200/1600/2100
Sperddifferentieel	–

### ONDERSTEL

Ondersteltype	zelfdragend koetswerk van staal en aluminium
Koetswerktype	break, 5 deuren, 5 plaatsen
Ophanging V	meerarmig (5 per wiel) van aluminium, schroefveren, schokdempers met dubbele buis, antirolstang
Ophanging A	aluminium trapeziumvormige armen onderaan en trekarmen bovenaan, schroefveren, schokdempers met dubbele buis, antirolstang
Remmen V (Ø/dikte in mm)	geventileerde schijven (niet meegedeeld)
Remmen A (Ø/dikte in mm)	volle schijven (niet meegedeeld)
Stuurinrichting	tandheugel
Stuurbechrachting	elektromechanisch, snelheidsafhankelijk
Aantal stuurromwentelingen	2,8
Draaicirkel tussen muren/stoepten (m)	niet meegedeeld/11,9

## PRESTATIES

### TESTOMSTANDIGHEDEN

Testperiode	20/09/2011
Begin tellerstand (km)	3400
Testafstand (km)	1615

### PRESTATIEFACTOREN

Specifiek vermogen (pk/l)	82,8
Specifiek koppel (Nm/l)	193,1
Stroomlijn (Cx/SCx)	niet meegedeeld
Verhouding gewicht/vermogen (kg/pk)	10,5
Gewichtsverdeling V/A (%)	niet meegedeeld
Banden testauto V/A	Goodyear EfficientGrip 245/45 R18 100V

### MEETGEGEVENS

<b>Topsnelheid</b>	
absoluut (km/h)	217 bij 4200 o/m in 6 <sup>e</sup>
in tussenversnellingen (km/h)	47/86/132/174/190
<b>Acceleraties (s)</b>	
0-60 km/h	4,6
0-100 km/h	10,0
0-160 km/h	26,3
0-200 km/h	niet gemeten
400 m vanuit stilstand (snelheid)	17,4 (135 km/h)
1000 m vanuit stilstand (snelheid)	31,5 (169 km/h)
<b>Hernemingen (s)</b>	
30-60 km/h (in 2 <sup>e</sup> /3 <sup>e</sup> /4 <sup>e</sup> )	3,4/5,1/9,2
60-90 km/h (in 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> )	5,8/8,1/14,3
90-120 km/h (in 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> )	5,6/6,8/9,3
400 m vanaf 40 km/h in 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	17,6/21,8/26,0
1000 m vanaf 40 km/h in 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	31,8/37,4/46,2
<b>Testverbruik</b>	
min/max/gemiddeld (l/100 km)	6,1/8,9/7,5
rijbereik (km)	±860

## MATEN EN GEWICHTEN

Lengte/Breedte/Hoogte (mm)	4926/1874/1461
Wielbasis/Spoorbreedte V/A (mm)	2912/1627/1618
Standaardbanden	225/60 R 16
Reservewiel	thuiskomstertje
Interieurbreedte V/A (mm)	1540/1505
Hoofdruiimte V/A (mm)	925-1050/940
Beenruimte A min/max (mm)	125/355
Laadvolume (dm <sup>3</sup> )	565-1680
Rijklare gewicht (kg)	1715
Totaal toegelaten gewicht (kg)	2270
Sleepvermogen geremd/ongeremd (kg)	1600/750
Inhoud brandstoftank (l)	65

AL ONZE TESTS WORDEN  
UITGEVOERD MET



## BUDGET

Basisprijs (€)	39.870 (basisversie)
Basisprijs testauto (€)	39.870 (basisversie)
Totaalprijs gemonteerde opties (€)	13.371

### SPECIEFIEKE PACKS EN OPTIES (€)

Pack Business (metaalglanslak, alarm, snelheidsregelaar, parkeerhulp V/A, MMI Radio Plus, Audi Soundsystem, boordcomputer, Bluetooth)	2.750
Pack Business Plus (idem Pack Business +navigatiesysteem)	3.950
Pack Lounge (lederen bekleding, elektrisch verstelbare, verwarmbare en inklapbare buitenspiegels, elektrisch verwarmbare voorstoelen met elektrisch verstelbare lendensteun, Isofix-bevestigingspunten V)	2.500

### SUPPLEMENTEN (€)

Automatische versnellingsbak	2.300
------------------------------	-------

### BELASTING & VERZEKERING (€)

Belasting op inverterstelling BIV	1.239
Jaarlijkse verkeersbelasting	385,84
Jaarlijkse verzekeringspremie BA	±1.100

### MAANDELIJKE LEASEKOSTEN (€)

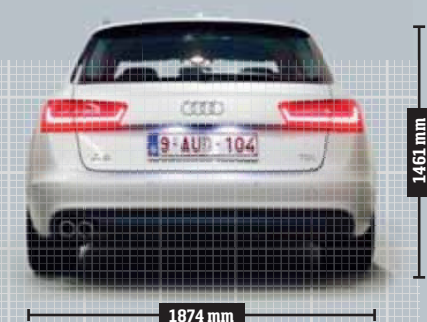
Full lease 5 jaar/75.000 km	±650
Renting 5 jaar	±760
Maandelijkse CO <sub>2</sub> -bijdrage	53,98
Fiscale aftrekbaarheid (%)	75

### WAARBORG

Onderdelen en werkuren	2 jaar, geen kilometerbeperking
Lakfouten/Roetschade	3 jaar/12 jaar
Mobiliteitsgarantie	levenslang

### ONDERHOUD

Onderhoudsinterval	volgens indicator (max 2 jaar/30.000 km)
Aantal servicepunten	75





# RIJGEDRAG

MOTOR		1	4	8	12	16	20
Kracht		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
Soepelheid		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
Dynamiek		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
Sound		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
OVERBRENGING							
Schakelgemak		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
Schakelgedrag		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
Spreading		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
STUUR							
Stuurgemak		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
Stuurgedrag		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
Draaicirkel		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>

**TOTAAL** 148/200

De 2.0 TDI moet het meer van zijn zuinigheid en zachte werking hebben dan van pure prestaties. De versnellingen zijn alleszins met dat oogmerk gespreid. De goede pookgeleiding nodigt uit tot schakelen en de stug afgestelde ophanging weerspiegelt het dynamische karakter van de A6. Het remsysteem, dat voldoende kracht en uithoudingsvermogen heeft, komt nooit in verlegenheid. De Avant werpt zich dan ook op als een veelzijdige auto met een voorkeur voor snelwegtrajecten.

## VEILIGHEID

REMMEN	1	4	8	12	16	20
Kracht						
Uithoudingsvermogen						
Geleidelijkheid						
<b>ACTIEVE VEILIGHEID</b>						
Weggedrag in rechte lijn						
Weggedrag in bochten						
Trekkracht						
Grip						
Verlichting						
<b>PASSIEVE VEILIGHEID</b>						
Frontaal						
Zijdelings						

**TOTAAL** 163/200

De A6 rust op een langere wielbasis dan voorheen en ligt bijgevolg stabiel op de weg. Hij kan daarnaast ook rekenen op een hele rist voorzieningen die de actieve veiligheid te allen tijde garanderen. Het betreft vaak opties, die echter de technologische knowhow van het merk in de verf zetten. De passieve veiligheidsuitrusting is erg volledig, maar vertoont twee hiaten: de zijdelingse airbags achterin staan op de optielijst, terwijl kniebeschermde plofkussens niet beschikbaar zijn.

## COMFORT

<b>RIJCOMFORT</b>	1	4	8	12	16	20						
Ophanging	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div>&lt;/</div></div>											

**TOTAAL** 158/200

De stugge ophanging beïnvloedt natuurlijk het comfort, maar de uitstekend steunende voorstoelen, de materiaalasssemblage, de voorbeeldige afwerking en de toegenomen binnenruimte zorgen er samen voor dat je je in je sas voelt in deze A6 Avant. Een pluim ook voor de kwaliteit van de geluiddemping, van welke geluiden dan ook. Je kunt dan ook converseren zonder ooit je stem te moeten verheffen, zelfs bij hoge snelheid en ook met de passagiers op de achterbank.

## FUNCTIONALITEIT

KOETSWERK	1	4	8	12	16	20
Instap V						
Instap A						
Zicht rondom						
<b>INTERIEUR</b>						
Praktische aspecten						
Standaarduitrusting						
Afwerking						
<b>KOFFER</b>						
Toegankelijkheid						
Inhoud						
Praktische aspecten						
Moduleerbaarheid						

**TOTAAL** 156/200

De A6 Avant doet een beroep op een vernieuwend kofferklepsysteem dat erg praktisch is als je met de handen vol staat. De kofferklep opent automatisch zodra je met je voet onder de achterbumper zwaait, en wel tot een vooraf ingestelde hoogte, en neemt in één beweging de bagageafdekking mee, zodat de toegang tot de laadruimte helemaal vrij is. Bovendien kun je de achterbank voortaan neerklappen vanuit de koffer, met behulp van de toetsen in de zijwanden.

## BUDGET

VERBRUIK	1	4	8	12	16	20
Stadsverkeer						
Secundaire wegen						
Snelwegen						
Rijbereik						
SERVICE						
Onderhoud						
Garantie						
PRIJZEN						
Prijs basisversie						
Prijs testauto						
Optietarieven						
Inruilwaarde						

**TOTAAL** 136/200

Audi heeft zich de gewoonte aangekweekt om zich lichtjes onder de tarieven van zijn concurrenten te positioneren. Anderzijds laat het zijn klanten diep in de buidel tasten voor uitrusting die niet standaard is. Veel opties lijken afzonderlijk bestelbaar, maar ze zijn vaak (verplicht) gekoppeld aan andere, zonder dat er een logisch verband is. Gelukkig zijn er ook optiepakketten, die haast een must zijn voor een wagen in dit segment. Hou dus rekening met een factuur dat veel hoger ligt.

Diagram illustrating the assessment levels and corresponding point ranges:

- zeer zwak**: 1-4 PUNTEN
- zwak**: 5-8 PUNTEN
- middelmatig**: 9-12 PUNTEN
- goed**: 13-16 PUNTEN
- zeer goed**: 17-20 PUNTEN

**AL ONZE TESTS WORDEN  
UITGEVOERD MET** 



**totaalscore**  
**761**/1000

**Onze quoterings beoordelen hoe een model zich verhoudt tot zijn rivalen binnen zijn categorie. Het heeft dus geen zin om de cijfers te vergelijken van twee auto's uit verschillende categorieën.**

Enkel sportieve bestuurders zullen hier geen graten in zien.

De standaardstoelen, in ons geval bekleed met Milano-leder (2.305 euro), zorgen voor een aangename ondersteuning, terwijl de beenruimte achterin vorstelijk is. De achterbank is jammer genoeg slechts geschikt voor twee volwassenen, door de aanwezigheid van de imposante (maar in dit geval nutteloze) transmissietunnel en een vrij beperkte breedte op schouderhoogte. Dit lijkt wel een nieuwe algemene tendens te zijn, behalve bij voertuigen met uitgesproken gezinsroeping, zoals eenvolumers en bestelbreaks.

De akoestische isolatie van het interieur behoort tot de grootste kwaliteiten van de A6, al hangt veel af van de gekozen bandenmaat. Zolang je niet in 'mateloosheid' vervalt, komt geen enkel parasietgeluid (motor, banden, wind) de interieursfeer verstoren.

## WEGLIkking



De langere wielbasis (+ 7 centimeter) komt niet alleen de binnenruimte, maar ook de stabiliteit ten goede. De stugge schokdempers dragen daar eveneens toe bij doordat ze de rolnei-

ging van het koetswerk uitstekend weten in te dijen en dus de rijdynamiek ten goede komen. De break hoeft op dit vlak niet onder te doen voor de berline, ook al richt hij zijn neus enthousiast richting hemel bij stevige acceleraties. Het soepele dieselmotorblok brengt de trekkracht echter nooit in het gedrang.

## ONDERHOUD EN GARANTIE



Net als bij de andere modellen van het merk bedraagt de garantie op wisselstukken en uurloon twee jaar zonder kilometerbeperking. De mobiliteitsbijstand is dan weer 'levenslang'. Ze omvat de onrechtstreekse kosten die gepaard gaan met de immobilisering van het voertuig: pechverhelping, sleepdienst, een vervangwagen voor maximaal vijf dagen indien de herstelling niet kan worden uitgevoerd bin-

nen de drie uur, of tot vijf hotelovernachtingen, ontbijt inbegrepen, indien de auto niet binnen de dag kan worden hersteld.

Het onderhoudsinterval wordt bepaald door de actieve indicator (afhankelijk van de rijstijl en de verkeersomstandigheden) die geïntegreerd is in de boordcomputer. Hoe dan ook moet je minstens om de twee jaar of om de 30.000 kilometer naar de garage.

## ONS VERDICT



De Audi A6 blijft perfect trouw aan de traditie die jaren geleden ontstond, en ontketent geen revolutie in het segment, maar gaat prat op enkele doelgerichte verbeteringen die hem in staat zullen stellen opnieuw een belangrijke rol te spelen op de markt. Hij heeft immers alles in huis om met brio zijn taak te volbrengen. ■

**DE AKOESTISCHE ISOLATIE VAN HET INTERIEUR BEHOORT TOT DE GROOTSTE KWALITEITEN VAN DE A6.**

