De A-lijn van Audi: het oordeel van de experts

Audi

Inhoudsopgave

Audi A4

Pagina 4 t/m 13

Audi A6

Pagina 14 t/m 22

Audi A8

Pagina 23 t/m 33

Audi RS2

Pagina 34 t/m 37

Voorsprong door techniek

Audi heeft zich in het verleden ook al onderscheiden op het gebied van innoverende, kwalitatief hoogstaande automodellen. De slogan 'Voorsprong door Techniek' is geen loze kreet, maar een eigenschap die keer op keer in de praktijk wordt bewezen. Denkt u maar aan quattro, de volverzinkte carrosserie, het procon-ten veiligheidssysteem en de zuinige TDI-diesel techniek.

Voor 1995 zelfs meer dan ooit. Zo heeft Audi in het afgelopen jaar het gehele modellenprogramma vernieuwd. Een klein jaar geleden werd de vernieuwing gestart met de revolutionaire aluminium A8. Enkele maanden later volgde de A6 als sedan en Avant. De nieuwe Audi A4, die op de AutoRai zijn Nederlandse première beleeft, maakt de cirkel rond. Ook staat het hele gamma bol van noviteiten. Zo is het nieuwe topmodel, de Audi A8, 's werelds eerste in serieproduktie vervaardigde aluminium auto en is de gloednieuwe Audi A4 het eerste produktiemodel, waarbij op grote schaal vijfkleppenmotoren worden toegepast. Om nog maar te zwijgen van de quattro vierwielaandrijving die op alle modellen verkrijgbaar is.
Geen wonder dat geen merk zo door zijn berijders wordt gewaardeerd als Audi. Maar ook de autopers heeft een duidelijke mening over Audi. En daar heeft u niet alleen ons woord voor, want in deze brochure hebben we de meningen gebundeld van Nederlandse, Duitse, Engelse en Amerikaanse autojournalisten over onze nieuwe modellen. Desgewenst kunt u met de antwoordkaart achterin deze brochure kopieën van de door u gewenste tests aanvragen. Bovendien kunt u met al uw vragen terecht bij uw Audi-dealer. Hij zal u graag informeren.

AUTO VISIE
19 maart 1994 • 39e jaargang nr. 6 • f 6,70 - Bfr. 130

"Audi A4, het juiste formaat."

Autovisie 29/94

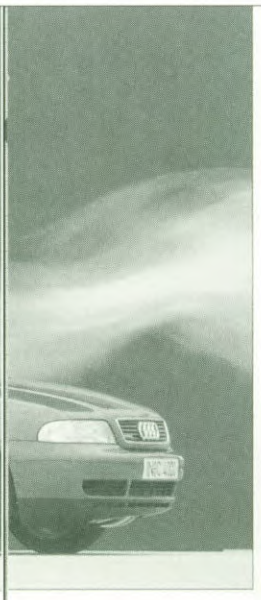
Audi A4

"Om alle nieuwe feiten van de Audi A4 op één gelijknamig velletje papier te krijgen, moet je van goede huize komen. De auto nodigt uit tot het schrijven van hele geschriften. Een modernere carrosserie, een danig gemodificeerd onderstel en motoren met vijf kleppen per cilinder zijn slechts enkele hoogtepunten van de kersverse Ingolstadter."

"Want vijf kleppen per cilinder is, zeker in deze 'populaire' klasse, nog een unicum."

"Kleppenfestival. Vier kleppen per cilinder is mooi en aardig, maar Audi komt in de A4 nu onder meer met twee gloednieuwe vier-cilindermotoren die werken met drie inlaatkleppen en twee uitlaatkleppen per cilinder. Vijf per cilinder, twintig in totaal."

Kleppenfestival in Audi A4



HET JUISTE FORMAAT

Om alle nieuwe feiten van de Audi A4 op één gelijknamig velletje papier te krijgen, moet je van goeden huize komen. De auto nodigt uit tot het schrijven van hele geschriften. Een modernere carrosserie, een danig gemodificeerd onderstel en motoren met vijf kleppen per cilinder zijn slechts enkele hoogtepunten van de kersverse Ingolstadter.

Tekst **Jeroen Jongeneel**

Het interieur van de Audi A4 heeft een overzichtelijk dashboard; een bestuurdersairbag is standaard.

Veelbelovende verhalen lopen vooruit op de daadwerkelijke introductie van de nieuwe Audi A4. Het merk zelf heeft maar liefst achtenveertig A4-tjes nodig om de wagen te kentschetsen. De voertuigvorm, de motoren, het onderstel, het leveringsprogramma en de veiligheid van de nieuwe Audi zijn slechts enkele van de vele onderwerpen die aan bod komen. Kernachtig samengevat: de Audi A4 is de opvolger van de Audi 80. Hij is iets langer, nauwelijks hoger, maar wel een stuk breder dan het oude model en biedt behalve een ingenieuze nieuwe voorwielophanging ook op motorgebied voer voor scribenten. Want vijf kleppen per cilinder is, zeker in deze 'populaire' klasse, nog een unicum. Voorts is de nieuwe telg lichter dan het oude model en is hij, altthans in Duitsland, goedkoper (DM 1500-2500) geworden. Wanneer de uitgebreidere uitrusting tenminste daarbij in aanmerking genomen wordt. Eind november start de verkoop in Duitsland, eind januari '95 zijn de Nederlandse dealers bevoorraad en kan het verkoopfeest in ons land losbarsten. De importeur „zal emaar streven" om de basis-A4 met 1,6-liter motor (101 pk) voor minder dan 50 mille in de prijslijst te krijgen. In Duitsland kost die Audi DM 36.300.

Kleppenfestival Vier kleppen per cilinder is mooi en aardig, maar Audi komt in de A4 nu onder meer met twee gloednieuwe vierecilinder motoren die werken met drie inlaatkleppen en twee uitlaatkleppen per cilinder. Vijf per cilinder, twintig in totaal. Is dat nodig? Je kunt er vraagtekens bij plaatsen, maar het blijft een interessante ontwikkeling. Het 'idee' achter meer dan één inlaat- en één uitlaatklep is simpel: wanneer twee iets kleinere klepjes in een cilinderkop worden geplaatst, zorgen die tezamen voor een grotere doorlaat dan één forser bemeten exemplaar. Op die wijze doorgeredeneerd zorgen drie pieterierige inlaatklepjes weer voor een iets grotere oppervlak dan twee grotere. En zo zou je nog wel even kunnen doorgaan, hoewel er (voorzover wij weten) geen gerenommeerd merk is dat auto's met motoren met zes kleppen per cilinder maakt. In de motorfietswereld wel, want Honda heeft al enige tijd een motor met acht (!) kleppen per cilinder beschikbaar, hoewel daarbij wel ovaal gevormde zuigers gebruikt worden. Audi heeft echter met z'n kleppenfestival wel enig recht van spreken. Men hangt in principe het 'langeslag' motorconcept aan, waardoor de cilinderboringen relatief krap zijn en er dus alles aan gedaan moet worden om de inlaatfase zo gestroomlijnd mogelijk te laten verlopen. Drie inlaatkleppen kunnen dan nog net wat meer mengsel naar binnen laten stromen dan twee exemplaren. Overigens gaat deze 5V-vlieger niet op voor de 1,6-liter basismotor van de Audi A4. Die heeft gewoon twee kleppen per cilinder en haalt uit een inhoud van 1595 cm³ een vermogen van 101 pk. De 1,8-liter twintigkleppers (ook vierecilinders, maar dat had u reeds uitgerekend) hebben dezelfde boring van 81,0 mm, maar een krukasslag van 86,4 mm, waardoor een inhoud van 1781 cm³ is ontstaan. In de cilinderkop staan de twee uitlaatkleppen onder een hoek van 20 graden, terwijl de twee buitenste inlaatkleppen een hoek van 21,5 graden met de zuigerbovenkant vormen. De middelste, derde, inlaatklep staat relatief meer rechtop, onder een hoek van slechts 15 graden, maar dat komt omdat die anders te dicht op de bougie zou komen te staan. Behalve het feit dat er dus vier kleppen extra zijn, is er technisch weinig opzienbarends te zien. Twee bovenliggende nokkenassen zorgen voor de klepbediening, in combinatie met hydraulische stoters, onderlinge kettingaandrijving van de nokkenassen en tandriemaandrijving vanaf de krukas. Het oogmerk van Audi: een betere verbranding over een groot toerenbereik door een optimale vullingsgraad van de verbrandingskamers. De atmosferische 1,8-liter 20V-motor van Audi zorgt voor een kracht van 125 pk, de turbo-variant komt tot 150 pk. De hoogte van het draaimoment ligt respectievelijk op 173 en 210 Nm. Behalve met de drie vierecilinder benzinemotoren kan de nieuwe A4 ook met de twee bekende zescilinders (2,6- en 2,8-liter, 150 en 174 pk) worden besteld. Op dieselgebied is alleen de 1,9-liter TDI-motor (90 pk, 202 Nm) overgebleven. De motoren liggen allemaal in lengterichting boven de voeras. Tijdens de kennismaking in München en omgeving reden we in eerste instantie met de 150 pk V6-motor en daarna met de 1,8-liter turbo die eveneel kracht biedt. De eerste zal, voorzover het daar kon worden bekeken, de motor voor de op comfort gerichte A4-klant zijn. De auto kwam in zijn totaliteit iets zachter over (de afstemming van het onderstel is identiek, maar volgens Audi zou het verschil in motorgewicht daarvoor verantwoordelijk kunnen zijn), terwijl de auto bovendien iets stiller is. De vijfcilinder turbomotor snort prachtig, hij is zelfs rustiger dan de ongeblazen versie,

maar is toch meer bestemd voor de wat speelsere A4-klant. Hij kan zonder noemenswaardig veel schakelen worden gereden — het koppel van de motor is tussen 1750 en 4600 toeren constant 210 Nm — maar nodigt uit tot 'doorhalen' en doet dat ook gemakkelijk. Een topsnelheid van dik 220 km/h op de meter is eenvoudig te halen. Audi geeft voor de iets lichtere A4 1.8T dan ook een nog iets hogere topsnelheid op (222 tegen 220 km/h) dan voor de A4 met 2,6-liter zescilinder. Het prestatieniveau van de 'gewone' A4 1.8 ligt iets lager, maar meer dan 200 km/h is ook met die uitvoering mogelijk. Het verbruik van de vijfkleps turbomotor zou met gemiddeld 7,7 liter/100 km nog iets lager liggen dan bij de ongeblazen versie, waarvoor 7,8-liter vermeld wordt. Met geen van de twee versies kwamen wij tijdens de proefrit echter zuiniger dan 1 op 10 uit. In de praktijk zal zo'n gemiddelde dan ook waarschijnlijker blijken te zijn dan waarden die rond de 1 op 13 liggen.

Nieuwe voortrein De Audi A4 is met een lengte van 4,48 meter precies even lang als het vorige model, maar de breedte is nu 173,3 cm, hetgeen een viertal centimeters meer is dan bij de oude Audi 80. Dat is mede het gevolg van de nieuwe voorwielophanging, die voor een danig toegenomen spoorbreedte van 149,8 cm (bijna vijf centimeter meer) zorgt. Tussen de achterwielen, waar de semi-onafhankelijke as gehandhaafd bleef, bedraagt de afstand slechts een centimeter meer (147,9 cm) dan voorheen. Overigens hebben de Quattro-uitvoeringen, als vanouds, ook achter een onafhankelijke wielophanging. De nieuwe wielbasis van de Audi A4 is met 262 cm niet opzienbarend toegenomen: één centimeter extra kan genoteerd worden. Het onderstelnieuws van deze Audi A4 moet bij de voortrein worden gezocht. De McPherson veerpoten hebben daar het veld geruimd. In de plaats daarvan gebruikt Audi een mooie onafhankelijke ophanging met dubbele driehoekige draagarmen en een gebogen fuseestuk. Op de bovenkant van dat laatste onderdeel liggen de 'punten' van de bovenste driehoekige draagarmen, terwijl ook de stuurstangen er aan weerszijden mee verbonden zijn. De bovenste draagarm is samen met een veer-/demperpoot aan de carrosserie vastgeschroefd. Onder lopen twee draagarmen vanaf de wielnaaf naar het subframe, waarin ook de motor is opgehangen. De voorste draagarm vormt tevens de basis voor de onderkant van de veer-/demperpoot. Het is een mooie constructie, die ervoor zorgt dat aandrijf- en remreacties nauwelijks nog naar de carrosserie van de auto worden doorgegeven. De auto blijft dus praktisch ongevoelig onder die lastwisselingen, terwijl in de bocht ook een zo goed als neutraal gedrag bestaat. Er is weinig onder- of overstuur bemerkbaar. De A4 is daardoor gemakkelijk te rijden, secuur bestuurbaar en bovendien een stuk comfortabeler dan de Audi 80 was. Oneffenheden in het wegdek worden door de voortrein gemakkelijk en comfortabel verwerkt. Slechts in de A4 1.8 Turbo die we reden, noteerden we een iets bonkend gedrag op de Zuidduitse betonplaten. De oorzaak is gezocht (hogere bandenspanning?) maar niet achterhaald. Volgend jaar volgt nader onderzoek. De besturing van de A4 is op alle modellen bekrachtigd. Schijfremmen voor en achter, standaard ABS op alle modellen, zorgen voor een ongekend felle vertraging, je moet echt het rempedaal in de Audi A4 even leren doseren.

Alle motoren liggen in lengterichting onder de kap.

De voorwielophanging van de A4 is nieuw; dubbele lichtmetalen draagarmen boven en onder worden gecombineerd met veer-/demperpoten en een torsiestabilisator.

Uiterlijk De eerste foto's van de nieuwe A4 gaven reeds aan dat het nieuwe model vooral aan de achterkant een nogal in het oog springende modernisering heeft ondergaan. Inderdaad, ook het front is aan de laatste Audi-stijl aangepast, maar die veranderingen zijn min of meer op dezelfde leest geschoeid als bij de grotere Audi A6. De totale lijn van de A4 is echter vloeiender dan bij die auto, wat vooral door de kortere en hogere kofferbak en de bollere (vlakker verlopende) achterruit wordt bewerkstelligd. Er is een beetje de BMW-stijl in verwerkt, maar gelukkig niet op een dusdanige manier dat het eigen Audi-karakter verloren zou zijn gegaan. Ook de toegenomen breedte doet het model goed, de wagen oogt forser, een indruk die door de bol opgeklopte spatborden extra versterkt wordt. Door een nieuw type koplamp (met ellipsoïde lampen voor het dimlicht) en een nieuwe voorbumper is de neus van de A4 bovendien een stuk lager komen te liggen dan bij de Audi 80. Een mooi plaatje. Binnenin is het dashboard in de bekende Audi-stijl opgetrokken. Alle uitvoeringen hebben een instrumentenpaneel met toerenteller en beschikken naast de 'normale' meters bovendien standaard over een volt- en olietemperatuurmeter. Drie grote middelste ventilatieroosters en nog eens twee roosters bij de portieren zorgen samen met ventilatiesleuven aan de onderkant van de voorruit voor een goede klimatisering. Voor de achterpassagiers zijn aparte uitstroomroosters opgenomen. Praktisch alle schakelaars zijn in de middensectie van het dashboard opgenomen. Houtinleg hoort bij de duurdere zescilindermodellen tot de uitrusting. De stuurkolom van alle A4-uitvoeringen is zowel axiaal als verticaal verstelbaar. Mede daardoor is de rijpositie voortreffelijk, de stoel kan ongestraft ver naar achteren worden gezet, omdat die grote afstand tot het stuurwiel (voor de armen) te compenseren valt met de axiale verstelmogelijkheid. Daardoor krijg je wel genoeg ruimte voor met name het rechterbeen, dat anders tegen de middenconsole bekneld zou zitten. Bovendien is de bestuurdersstoel ook op alle modellen in hoogte verstelbaar. De uitrusting van de A4 is sowieso uitgebreider dan die van de Audi 80, al is het wat 'gierig' dat pas vanaf de A4 2.6 elektrisch bedienbare voorportierramen gemonteerd worden. Voor het overige hebben we nauwelijks aanmerkingen. Alle A4-tjes hebben ABS, een bestuurdersairbag (luchtzak rechts voorin is een extra accessoire), de genoemde verstelmogelijkheid van het stuurwiel, centrale vergrendeling, elektronische startbeveiliging (code in de contactsleutel geïntegreerd), elektrisch verstelbare buitenspiegels en 15 inch wielen met 195/65 R15V banden. De zescilinders en de Quattro's (behalve de A4 1.6 en 1.9 TDI zijn alle modellen als vierwielaandrijver te bestellen) hebben in Duitsland standaard lichtmetalen wielen. Of dat ook bij ons het geval zal zijn moet nog eventjes afgewacht worden.

De 1,8-liter motoren hebben vijf kleppen per cilinder en leveren 125 en 150 pk.

Produktie Eind augustus is begonnen met de produktie van de nieuwe Audi A4 en de Duitsers denken dit jaar nog 35.000 stuks te maken. En te verkopen, want orders worden in eigen land reeds genoteerd. Audi bouwt de auto in Ingolstadt, in een oplage van zo'n 1400 stuks per dag. De nieuwe 1,8-liter motoren komen uit een nieuwe Hongaarse fabriek, in Györ, waar momenteel 320 aggregaten per dag gemaakt worden. De capaciteit van die fabriek, waar 200 mensen werkzaam zijn, bedraagt echter zo'n 750 motoren per dag, terwijl Audi al een programma voor twee uitbouwfases (produktie tot 3000 vijfcilinders per dag) heeft vastgelegd. De Avant-versie van de Audi A4 komt pas over enige tijd, waarschijnlijk eind volgend jaar of begin 1996. Tot die tijd zal de oude Audi 80 Avant in produktie blijven, evenals de Coupé en de Cabriolet waarvoor nog geen opvolgers bekend zijn. Modellen met sterkere motoren zijn in voorbereiding. De komst van een tweede diesel-uitvoering zou ons echter evenmin verbazen. Op dat sportieve(re) gebied zou er plek zijn voor een Audi 'S4', want de vroegere Audi 100 met die naam is reeds vervangen door de S6-modellen. De aanduiding 'S2', die voor de sportiefste Audi 80 werd gebruikt, zou dan voorlopig uit het Audi-programma verdwijnen. Maar het is een publiek geheim dat onder deze nieuwe Audi A4 nog een nieuw, kleiner, model wordt gepland. Dus wellicht is dat afscheid niet definitief.

Audi Leveringsprogramma

Model	Vermogen	Acceleratie	Topsnelheid
A4 1.9 TDI	66 kW/90 pk	13,3 sec.	183 km/h
A4 1.6	74 kW/101 pk	11,9 sec.	191 km/h
A4 1.8	92 kW/125 pk	10,5 sec.	205 km/h
A4 1.8 Quattro	92 kW/125 pk	10,8 sec.	202 km/h
A4 1.8 T	110 kW/150 pk	8,3 sec.	222 km/h
A4 1.8 T Quattro	110 kW/150 pk	8,4 sec.	220 km/h
A4 2.6	110 kW/150 pk	9,1 sec.	220 km/h
A4 2.6 Quattro	110 kW/150 pk	9,1 sec.	218 km/h
A4 2.8	128 kW/174 pk	8,2 sec.	230 km/h
A4 2.8 Quattro	128 kW/174 pk	8,2 sec.	229 km/h

Alle modellen met vijfversnellingsbak, automatische transmissie is vooralsnog alleen op de A4 1.8 leverbaar.

(advertentie)

Dat is mijn Zaak!

Off. VW-AUDI dealer voor ROTTERDAM e.o.

Auto Bouman B.V.

3068 JE Rotterdam
Vlambloem 40-48
Tel. 010-4207111

3063 NR Rotterdam
Landauletttestraat 7
AUTOSTRADA
Tel. 010-4527888

Autovroon Amsterdam B.V.

showroom / verkoop/ werkplaats:
Contactweg 47
Tel. (020) 6869611
L. v. Deijsselstraat 77
Tel. (020) 6116715

EN WAAR KOMT DE A4
HET BEST TOT Z'N RECHT?
NATUURLIJK.

AUDI CENTRE

Hebt u informatie over een nieuw model nodig?

Een verzoek voor een test? Een idee voor een verhaal? Een vraag over uw auto? Bel de redactie op nummer **020-5674541**

AUTOVISIE REDACTIETELEFOON

"De auto blijft dus praktisch ongevoelig onder de lastwisselingen, terwijl in de bocht ook een zo goed als neutraal gedrag bestaat. Er is weinig onder- of overstuur bemerkbaar. De A4 is daardoor gemakkelijk te rijden, secuur bestuurbaar en bovendien een stuk comfortabeler dan de Audi 80."

Mede daardoor is de rijpositie voortreffelijk, de stoel kan ongestraft ver naar achteren worden gezet.

"De totale lijn van de A4 is echter vloeiender dan bij die auto, wat vooral door de kortere en hoge kofferbak en de bollere (vlakker verlopende achterruit wordt bewerkstelligd. Er is een beetje de BMW-stijl in verwerkt, maar gelukkig niet op een dusdanige manier dat het eigen audi-karakter verloren zou gaan."

"De auto kwam in zijn totaliteit iets zachter over (de afstemming van het onderstel is identiek, maar volgens Audi zou het verschil in motorgewicht daarvoor verantwoordelijk kunnen zijn), terwijl de auto bovendien iets stiller is."

AUTOS TEST TECHNIK
mot

"De Audi A4 is niet wendbare van de tw

Vergelijkingstest
Audi A4 tegen BMW 320i,
Mercedes C 180 en Audi 80.
MOT 23/94

FAHRVERGLEICH Audi A4 gegen BMW 320i, Mercedes C 180 und Audi 80

Jäger des verlorenen Schatzes

Der neue A4 muß Audi zurück auf den Pfad des Erfolges führen. Doch ist er überhaupt besser als sein Vorgänger Audi 80? Und wie schlägt er sich gegen BMW und Mercedes? mot fuhr drei Paare.

Seitenblick: Audi A4 1,8 und Mercedes C 180

Blick zurück: Audi A4 1,8 und Audi 80 2,8

A4 *1.8T gegen BMW 320i*

Audi A4 1.8 Turbo

"Voorin de auto staat de nieuwe 5-kleppen-motor - de eerste in een gewoon produktiemodel - met 1,8-liter cilinderinhoud en turbocompressor. De 150 pk die de motor volgens Audi levert, valt in het niet bij de koppelproduktie: van 1.750 tpm tot 4.600 tpm is 210 Nm beschikbaar."

"Bij de motoren laat Audi de bekende 'Voorsprong door Techniek' echt merken. De met relatief bescheiden turbodruk werkende 5-klepper is nauwelijks als turbomotor te herkennen, zo soepel en gelijkmatig ontwikkelt hij zijn kracht. Het begrip 'turbogat' lijkt tot het verleden te behoren, evenals de plotselinge versnelling in het middelste toerengebied, waarvan nog veel andere turbomotoren last hebben. De toonaangevende elasticiteit van de Audi is als zout in de wonden van BMW."

"De transmissie-overbrengingen (van de Mercedes) passen gewoon niet. De versnellingen vier en vijf zijn te lang. Daarmee is de C 180 bij een directe vergelijking bij gemiddelde toeren op binnenwegen of de autosnelweg zeer zwak. Van 60 tot 120 km/h in '5' accelereert de Audi in 25,9 seconden, de waarde voor de C 180 luidt 31,3 seconden."

"Bij vergelijkingsritten verbruikt de Audi met gemiddeld negen liter per 100 kilometer circa een liter minder (dan de Mercedes). De Audi is niet alleen de meest handelen wendbare van de twee, maar ook de zuinigste."

Audi A4 gegen BMW 320i, Mercedes C 180 und Audi 80

A4 *1.6 gegen Audi 80 2.0*

Interieur: Audi 80 soll wuchtigen Cockpit

Lebensraum: Fürs Gepäck reicht's allemal

Evolution: Kleiner Audi bieten bisher...

Andere: Weniger Durchzug und mehr Drehfreude beim Reisemotor

AUDI A4 1.6

AUDI 80 2.0

"Allebei bieden ze een hoog veercomfort en een kwalitatief hoogwaardige afwerking."

t alleen de meest handel- en
wee, maar ook de zuinigste."

"Financieel gezien is de stap in de wereld van Audi A4 gemakkelijker dan in die van Mercedes. Want de 1.6 liter van Audi is er al vanaf f 48.990,-."

"En de vergelijkbare 1,8 liter van Audi is met f 61.990,- nog steeds aanzienlijk gunstiger - bij een ruimere uitrusting - dan de Mercedes (C180). De vijfkleppentechniek krijg je dus praktisch voor niets."

"... De fabrieks cijfers en de subjectieve indrukken geven de Audi een duidelijke voorsprong bij de acceleratie, de topsnelheid en de elasticiteit."

"Bij ongewijzigde afmetingen en praktisch gelijk gewicht is de A4 handel- en wendbaarder dan zijn voorganger. Ook het rijcomfort is merkbaar beter: oneffenheden filtert de A4 geheel weg..."

"Het rijcomfort toont geen grote verschillen. De BMW lijkt wat straffer geveerd en heeft wat moeite met oneffenheden. Daardoor geeft hij de kleine oneffenheden in het wegdek duidelijker door."

"Zelfs met de basismotorisering is de chauffeur goed voorzien. Hij kan zich verheugen over het acceptabele geluidsniveau en het circa een halve liter lagere verbruik."

AUTOS TEST TECHNIK
mot

"Wie waarde aan c
doet met de Audi A

Test Audi A4 1.6,
BMW 316i,
Ford Mondeo.
MOT 25/94

Audi A4 1.6

"Toch heeft de nieuwe (Audi A4) een karakteristiek uiterlijk: opvallend zijn vooral het sterk gewelfde dak en de korte overhang achter."

"Audi A4 en BMW 316i zitten als gegoten."

"... verdient de Audi lof voor de standaard in hoogte verstelbare hoofdsteunen achterin..."

"De Audi was op het economisch gereden 'mot-test-traject' de zuinigste, met 6,9 liter eurosuper per 100 kilometer. BMW en Ford verbruikten 7,4 respectievelijk 7,2 liter."

"De A4 beschikt als enige van dit test-trio over schijfremmen voor en achter (in combinatie met ABS)."

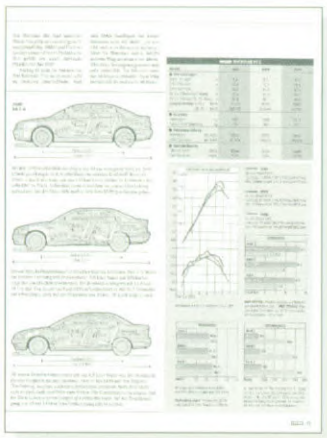
"Hoe is het met het onderstel gesteld? Wie waarde aan comfort hecht, doet met de A4 de beste keus. De Audi verwerkt zonder problemen alle oneffenheden, inclusief 'sporen' in het wegdek. De koersvastheid is perfect. Ook de besturing verdient het predikaat 'Super'. Deze is lekker licht, maar voldoende direct en laat de bestuurder geen twijfel over wat de auto doet."

omfort hecht,
A4 de beste keus."

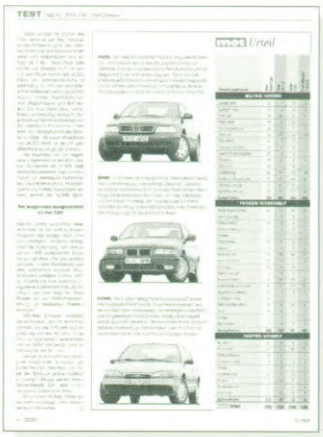
"Maar liefst drie ventilatie-openingen zijn bij de Audi op de middenconsole aangebracht en deze maken voor zowel bestuurder als voorpassagier een optimale regeling van de toevoer van verse lucht mogelijk."

"De standaarduitrusting van de Audi is uitgebreid; als enige van dit trio beschikt hij standaard over hoofdsteunen achterin... ... Details, zoals de derde zonneklep boven de achteruitkijkspiegel of de ruimte voor de verbandtrommel in de middenarmsteun achterin overtuigen."

"Beter is bij de Audi ook de bescherming tegen diefstal. De omklapbare leuning van de achterbank kan worden afgesloten, zodat inbrekers niet vanuit het interieur in de bagageruimte kunnen komen."



"De A4 is meer dan een goed compromis: hij bezit het comfortabelste onderstel, geeft een zeer solide indruk en getuigt in zaken als de derde zonneklep boven de achteruitkijkspiegel voor een liefde voor details. Met andere woorden: indien de A4 geen succes wordt, dan weten wij het ook niet meer."



"De opvolger van de Audi 80 heeft alles in zich om een bestseller te worden... ... Onderstel en besturing bevallen evenzeer als de kwalitatief hoogwaardige afwerking. De remmen grijpen ietwat sterk aan, maar de vertragingswaarden zijn de beste van deze vergelijking."

De Audi A4 eindigt in deze test op de eerste plaats.

auto motor und sport

"Geen twijfel, dat A
zeer goede auto he

Vergelijkingstest Audi A4 1.8, BMW 318i, Mercedes C 180.
Auto motor und sport 23/94

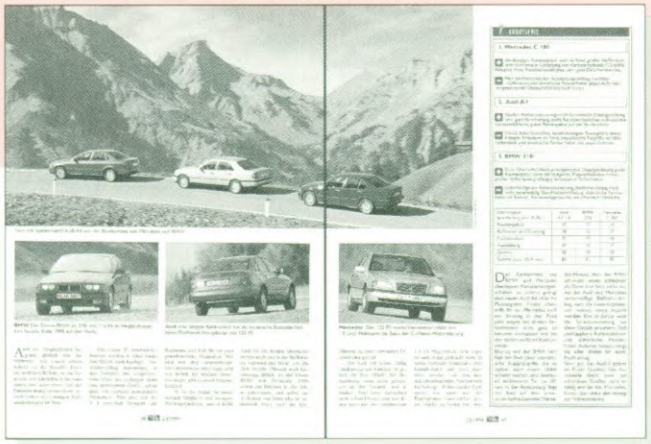
Audi A4 1.8

"...wat (aan de buitenzijde van de auto) niet is te zien, is zijn exotische aantal kleppen per cilinder. Drie inlaat- en twee uit-

"De nieuwe vijfklepper van Audi overtuigt met de beste draaikarakteristiek; hij reageert goed op het gas en bezit een hoog koppel. Met 125 pk is de A4 goed gemotoriseerd - een indruk die ook door de prestaties worden bevestigd."

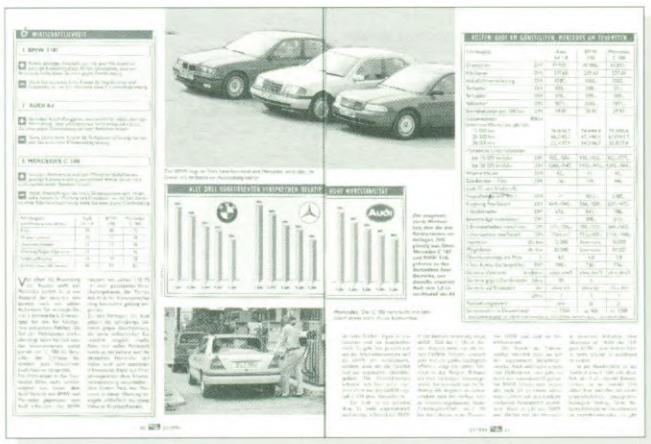
Eerste plaats bij de rijeigenschappen.
"+ Buitengewoon veilige, nagenoeg neutraal bochtengedrag, minimale reacties op wisselingen in het

Audi hier een
heeft ontwikkeld."



laatkleppen worden door de beide bovenliggende nokkenassen bediend, in totaal dus 20..."

"1e plaats - 532 punten"
"Geen twijfel, dat Audi hier een zeer goede auto heeft ontwikkeld - met kwalitatief hoogwaardige carrosserie, krachtige, gecultiveerde en zuinige motor, hoge veiligheidsstandaard en niet in de laatste plaats met een aantrekkelijke prijs."



aandrijfkoppel (gas geven/gas loslaten), goede handelbaarheid, exacte besturing, zeer goede remmen - ook bij hoge belasting."

"Tot de voordelen van de Audi hoort de tienjarige garantie tegen doorroesten, die zijn volledig verzinkte carrosserie mogelijk maakt."

"Zijn beheersbaarheid in het grensbereik is onproblematischer, de achterpartij breekt niet uit, er is alleen een goedmoedig, licht wegschuiven over de voorwielen."

AUTO TEST TECHNIK
mot

"Dynamische voors
dat wordt al na een

Test: Audi A4 1.9 TDI
BMW 318 tds
Mercedes C220 Diesel
MOT 26/94

Audi A4 1.9 TDI

Ganz schön raffiniert

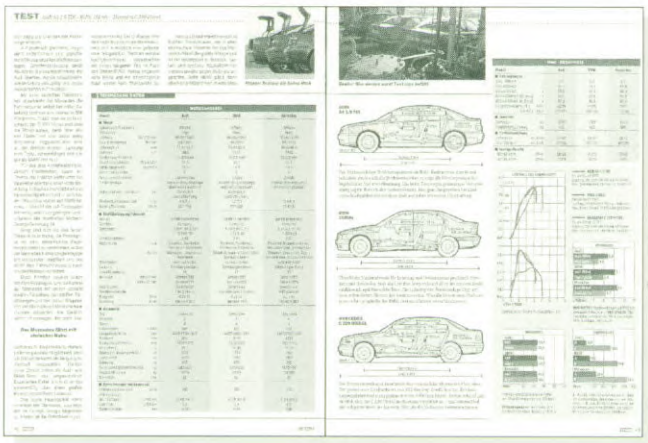
Nur eine Preisfrage?

"... geeft de Audi-TDI-rijder een ultiem genoegen: het exclusieve gevoel om zuiniger onderweg te zijn dan bijna alle anderen, zonder ergens aan tekort te komen - niet aan comfort en niet aan vermogen."

"Maar de dynamische voorsprong, dat wordt al na een paar kilometer duidelijk, bezit een andere auto: de Audi A4 TDI sprint veel krachtiger weg dan zijn 90 opgegeven en 96 aan de testwagen gemeten paardekrachten doen vermoeden. Voor de subjectieve indruk is het koppel veel belangrijker dan het vermogen. En trekkracht heeft de turbogeladen en interkoelde dieselmotor genoeg: op de testbank werd 214 Nm bij slechts 1970 tpm gehaald..."

"... In elk geval is dit voldoende om steeds tot de vlottere verkeersdeelnemers te behoren..."
"... De truc: de TDI kent praktisch geen 'turbogat' en reageert nagenoeg zonder vertraging. Reeds onder de 1500 toeren ontwikkelt de motor een flinke trekkracht en vanaf 2000 tpm gaat hij echt goed vooruit."

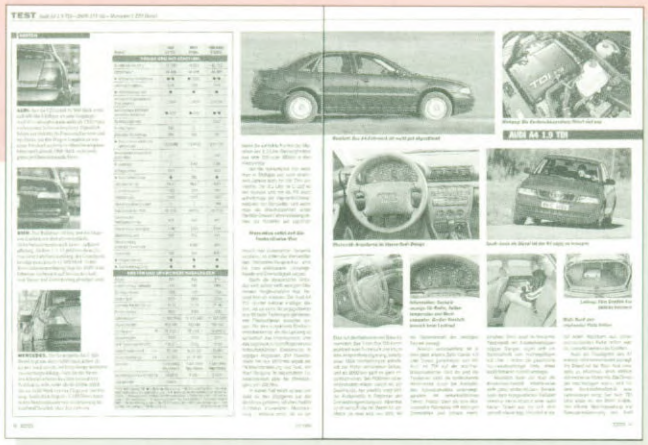
"Op het gebied van handelbaarheid en bochtengedrag laat hij (de Audi A4) de Mercedes achter zich..."



"Uitstekend detail aan de Audi is het standaard over een groot bereik verstelbare stuurwiel."

"Het verbruik van de direct ingespoten Audi zet de concurrenten in de schaduw. Maar ook de koppelcurve toont de superioriteit van de motorafstemming. Het bij de testwagen gemeten (hogere) vermogen lag binnen de produktietolerantie. Het goede aanspreekgedrag bij lage toerentallen geeft de Audi ook de kortste inhaalsprint."

prong,
paar kilometer duidelijk..."



"Van werkelijk belang is echter een heel ander cijfer: slechts 4,9 liter dieselolie (1 : 20,4) verbruikte de Audi A4 TDI op het mot-verbruikstraject."

"Ook de inzittenden van de A4 worden niet noemenswaardig geplaagd: weliswaar maakt de zuinige Audi er geen geheim van dat hij een diesel is, maar werkelijk storend is de motor nooit. De oren van de mot-collega's waren het eens met de decibelmeter: de Audi TDI is stiller dan de BMW 318tds."

"Audi. Duidelijke overwinning op punten: met de direct-ingespoten dieselmotor is de nieuwe Audi A4 een zeer geslaagde auto...
... Daarvoor levert hij met flinke voorsprong het meest harmonieuze rijgevoel, dankzij krachtige motor en comfortabele vering in geslaagde combinatie met het geringste verbruik... ... Diesel-rijden kan plezierig zijn."

"De beste smaak in materiaalkeuze en detailconstructie bezitten misschien wel de ontwerpers en ingenieurs van Audi."

"De Audi A4 1.9 TDI levert in deze klasse de thans meest geraffineerde combinatie van rijplezier en zuinig rijden."

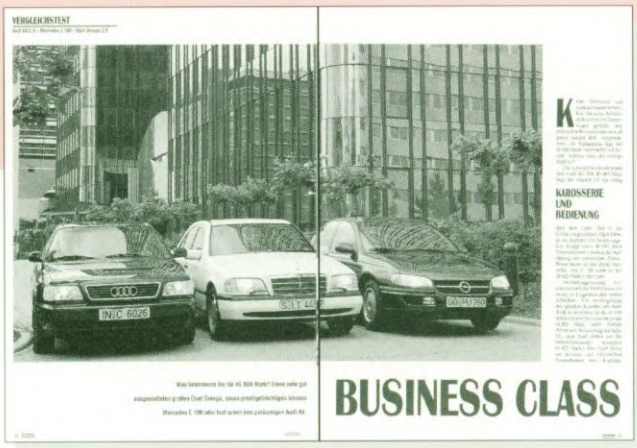
De Audi A4 TDI is met 363 punten de winnaar, vóór BMW en Mercedes.

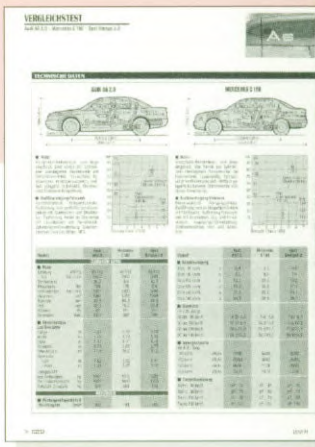
AUTOS TEST TECHNIK
mot

"De Audi verschaft

Test: A6 2.0
Mercedes C 180
Opel Omega 2.0
MOT 16/94

Audi A6





"Het stuurwiel is plezierig genoeg in zowel hoogte als afstand verstelbaar - een welkome hulp bij het vinden van de optimale zitpositie. Op de remmen is niets negatiefs aan te merken. Vanaf 100 km/h komt de Audi in minder dan 40 meter tot stilstand."

"... vooral de wintereigenschappen zijn probleemloos.
Plotselinge variaties in het aandrijfkoppel (gas geven/gas loslaten) gaan gepaard met een goed controleerbare beweging van de achterpartij. De A6 ligt veilig in de bocht en hangt niet teveel over. De straffe afstemming van veren en dempers is niet oncomfortabel en absorbeert goed."

"De zeer lichte besturing filtert aandrijfinvloeden uit, maar is toch direct. De terugloop- en stuurkracht vereisen slechts een geringe spierkracht."

"De bijzonder comfortabele indruk van de A6 wordt nog eens versterkt door het zeer lage geluidsniveau - bij zowel lage als hoge snelheid."

het royaalste interieurgevoel."

"De Audi laat zich het beste schakelen... ... de schakelwegen zijn kort, de geleiding van de pook is exact."

"De Audi is met zijn derde zijruit veel overzichtelijker. Voor- en achterkant laten zich goed inschatten. De stevige stoelen ondersteunen het comfort op lange trajecten, de zijwaartse steun is ruim voldoende... ... De Audi verschaft het royaalste interieurgevoel; ook is het heldere dashboard in verhouding tot de Opel niet zo 'opgezwollen'.
Ook in de A6 zitten achterin drie passagiers comfortabel met veel hoofd- en knieruimte, de instap is gemakkelijk. Net als bij de Omega is er voor de achterpassagiers een eigen ventilatie-opening. Tassen aan de voorstoelen en portierbakken bieden ruimte voor het opbergen van diverse accessoires."

"Het volume van de bagageruimte is met 510 liter ruim bemeten."

"De opbergmogelijkheden zijn bij de A6 zeer goed. Het vak onder de stuurkolom is handig te gebruiken, het dashboardkastje en de portiervakken bieden voldoende inhoud."

"Ook de Audi accelereert snel. Bij de elasticiteitsmetingen laat hij de andere zijn achterlichten zien."

"Meer harmonie geeft de Audi-motor, die het stilste loopt. Zijn rustige klank wordt pas boven de 4000 tpm wat harder, zonder daarbij opdringerig te zijn."

AUTOS TEST TECHNIK
mot

"De Audi A6 wint

Vergelijkingstest Audi A6 quattro
tegen Merceds E 280.
MOT 19/94

VERGLEICHSTEST

GUT BÜRGERLICH

Gut sind sie allemal – seit der letzten Modellpflege sogar noch besser. Wie schlägt sich der konservative Mercedes E 280 gegen den eleganten Audi A6 2.8?

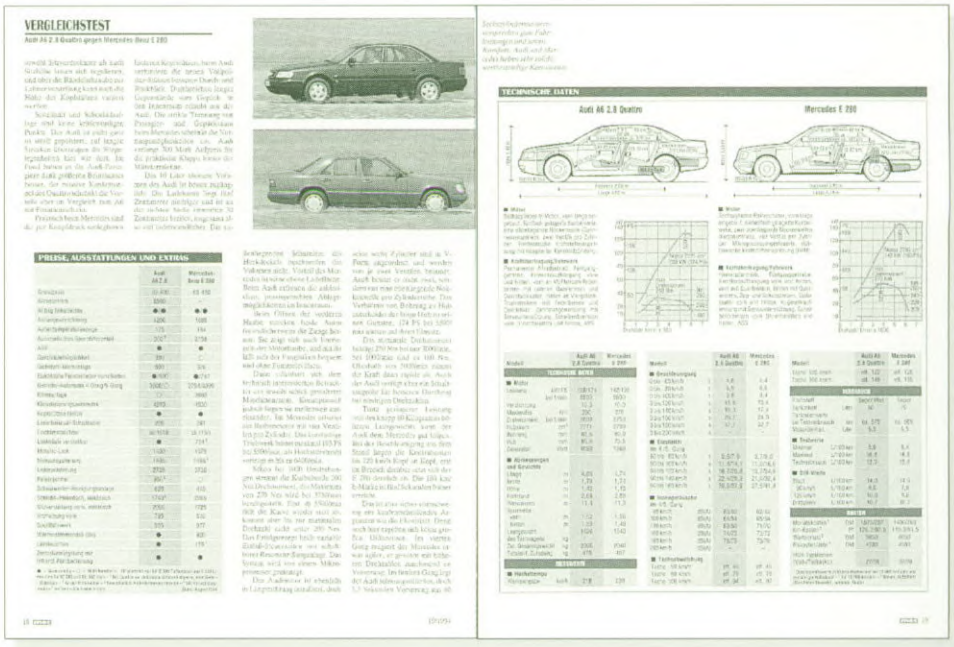
Audi A6 2.8 quattro

"... het uitzicht is iets beter, dankzij de smallere dakstijlen."

"Bij de bepaling van het gemiddeld verbruik is de Audi de winnaar: 8,0 liter/100 kilometer is mogelijk."

Hierbij overtuigde de vijfversnellingsbak van de Audi meer dan die van de Mercedes. In de A6 gaat het schakelen gemakkelijker - weliswaar met enige nadruk, maar altijd trefzeker."

"Soepel en gewillig maakt de motor toeren; trillingen dringen niet tot de bestuurder door. De motor is harmonieuzer bij de bediening van de koppeling, akoestisch lijkt het steeds alsof hij in dikke watten is verpakt."


VERGLEICHSTEST

PREISE, AUSSTATTUNGEN UND EXTRAS

TECHNISCHE DATEN

net ruime voorsprong."

"Achterin hebben de Audi-passagiers het dankzij de grotere beenruimte beter."

"Het tien liter kleinere volume van de Audi is beter toegankelijk: de tildrempel is vijf centimeter lager en de breedte is onderin 30 centimeter breder, al met al dus veel gemakkelijker. De buitenliggende scharnieren van het kofferdeksel kosten geen laadvolume."

"De Audi A6 is eleganter, ondanks minder vermogen is hij nauwelijks langzamer, bovendien beschikt hij over de harmonieuzere motor. De lage bedieningskrachten maken de omgang zeer gemakkelijk."

"De vierwielaandrijving heeft duidelijke voordelen in de winter en bij nat wegdek... De koersvastheid is veel beter dan bij de Mercedes."

"Audi verdient alle lof voor de geslaagde afstemming van veren en schokdempers... ... in totaal is het onderstel zeer harmonieus en soepel."

"Ondanks het lagere vermogen biedt de Audi een veel rustiger loop en bij dezelfde luxe een veel lagere prijs."

"Afgezien van geringe wegdekinvloeden overtuigt ook de in hoogte en afstand verstelbare besturing van de Audi. De stuurkrachten zijn zeer gering, het instuurgedrag in bochten is licht en exact."

auto motor und sport

"De prestaties van diesel werkelijk ade

Vergelijkingstest: Audi A6 TDI 2.5, BMW 525 TDS, Peugeot 605 SVDT, Mercedes E 300 D
Auto motor und sport 24/94

Audi A6 TDI 2.5

"De prestaties van de TDI-Audi zijn voor een diesel werkelijk adembenemend: slechts 10,2 seconden voor de sprint van nul tot 100 km/h en een topsnelheid van 207 km/h."

Nur Fliegen ist schöner

VERGLEICHSTEST Vier große Diesel

Audi A6 TDI 2.5, BMW 525 tds, Mercedes E 300 Diesel und Peugeot 605 SVdt 2.5 verkörpern die Luxlliarda unter den Diesel-Limousinen. Mit ihren ebenso starken wie sparsamen Triebwerken und ihrer großen Reichweite lassen sie Langstrecken wie im Flug vergehen, bieten miles & more. Welcher der vier Flaeiner die Nase vorn hat, klärt der Vergleichstest.

MERCEDES E 300 D Dreiliter-Sechszylinder mit 136 PS, 61 300 Mark

PEUGEOT 605 SVDT 2.5 2,5-Liter-Vierzylinder, 129 PS, 57 900 Mark

BMW 525 TDS 2,5-Liter-Sechszylinder mit 143 PS, 55 700 Mark

AUDI A6 TDI 2.5 2,5-Liter-Fünfzylinder mit 140 PS, 54 900 Mark

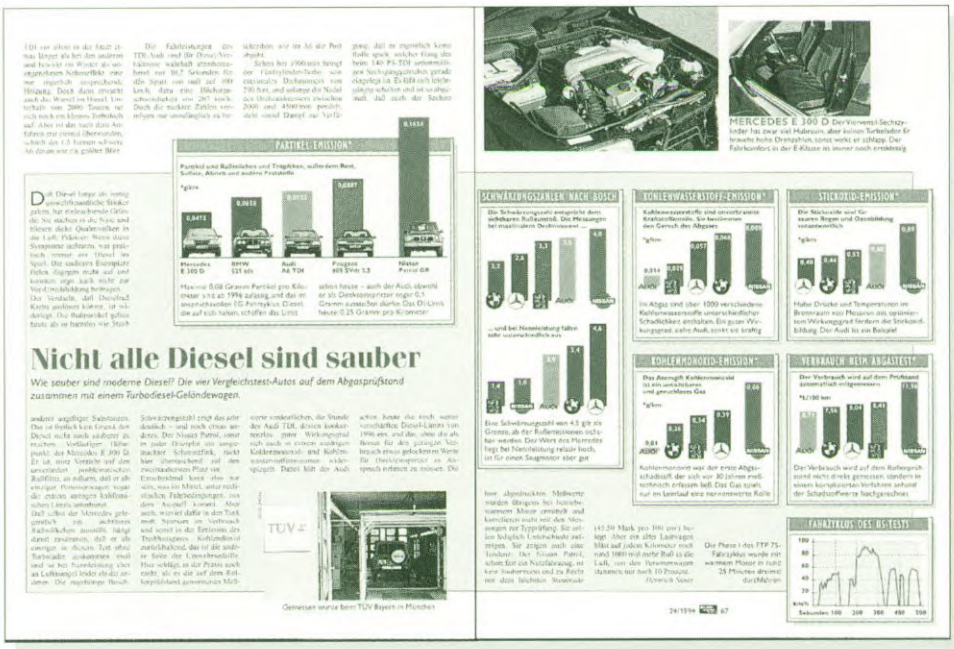
PS: großen und sparsamen Triebwerken repräsentieren die vier Luxus-Diesellimousinen der automotiven Ära bis heute

62 24/1994

24/1994 63

"Al bij 1900 tpm geeft de vijfcilinder-turbo zijn maximale koppel van 290 Nm, en zolang de wijzer van de toerenteller tussen 2000 en 4500 tpm blijft, is zoveel kracht beschikbaar dat het voor de 140 pk TDI eigenlijk niet uitmaakt welke overbrenging met de standaard zesversnellingsbak is gekozen. Hij laat zich licht schakelen en is zo afgestemd, dat ook de zesde trap nog een echte rijversnelling is."

"Hier blijkt, in de praktijk nog duidelijker dan uit de meetwaarden op de rollentestbank, de voorsprong van de TDI. Zijn concurrentieloos hoge rendement blijkt ook uit de extreem lage koolmonoxyde- en koolwaterstof-emissies. Daarbij haalt de Audi nu al de nog verder verzwaarde diesellimieten van 1996."



MERCEDES E 300 D Der Vierventil-Sechszylinder hat zwar viel Hubraum, aber keinen Turbolader. Er braucht hohe Drehzahlen, sonst wirkt er schlapp. Der Fahrkomfort in der E-Klasse ist immer noch erstklassig

PARTIKEL-EMISSION*

Partikel und Rußteilchen und Trägkiten, außer dem Ruß, Sulfate, Metalle und andere Feststoffe

*g/km

Mercedes E 300 D 0,0472 | BMW 525 tds 0,0650 | Audi A6 TDI 0,0132 | Peugeot 605 SVdt 2,5 0,0897 | Nissan Patrol GR 0,1650

Maximal 0,08 Gramm Partikel pro Kilometer sind ab 1996 zulässig, und das in unverschwindenden DE-Pkw/Kom-Diesel die auf sich haben, schaffen das Limit heute: 0,25 Gramm pro Kilometer

Nicht alle Diesel sind sauber

Wie sauber sind moderne Diesel? Die vier Vergleichstest-Autos auf dem Abgasprüfstand zusammen mit einem Turbodiesel-Geländewagen.

SCHWÄRZUNGSZAHLEN NACH BOSCH

Die Schwärzungszahl entspricht dem sichtbaren Rußanteil. Die Meßwerte bei maximalem Drehmoment ...

... und bei Nennleistung fallen sehr unterschiedlich aus

Eine Schwärzungszahl von 4,5 gilt als Grenze, ab der Rußemissionen sichtbar werden. Der Wert des Mercedes liegt bei Nennleistung relativ hoch, ist für einen Saugmotor aber gut

KOHLENWASSERSTOFF-EMISSION*

Kohlenwasserstoffe und unverbrannte Kraftstoffbestandteile, sie bestimmen den Geruch des Abgases

*g/km

Im Abgas sind über 1000 verschiedene Kohlenwasserstoffe unterschiedlicher Schädlichkeit enthalten. Ein guter Wirkungsgrad, siehe Audi, sorgt für Sauberkeit

STICKOXID-EMISSION*

Die Stickoxide sind für saures Regen und Ozonbildung verantwortlich

*g/km

Hoher Drücke und Temperaturen im Brennraum von Motoren als optimieren Wirkungsgrad fördern die Stickoxidbildung. Der Audi ist ein Beispiel

KOHLENMONOXID-EMISSION*

Das Atemgift Kohlenmonoxid ist ein unsichtbares und geruchloses Gas

*g/km

Kohlenmonoxid war der erste Abgasschadstoff, der sich vor 80 Jahren medizinisch erfassen ließ. Das Gas spielt nur im Leerlauf eine nennenswerte Rolle

VERBRAUCH BEIM ABGASTEST*

Der Verbrauch wird auf dem Prüfstand automatisch mitgemessen

*L/100 km

Der Verbrauch wird auf dem Rollenprüfstand nicht direkt gemessen, sondern in einem komplizierten Verfahren anhand der Schadstoffwerte hochgerechnet

FAHRZYKLUS DES ABGASTESTS

Sekunden 100 200 300 400 500

Gemessen wurde beim TÜV Bayern in München

24/1994 67

"Een duidelijk overwinning voor de Audi A6 TDI. Van de vier fascinerende diesel-auto's is hij zonder

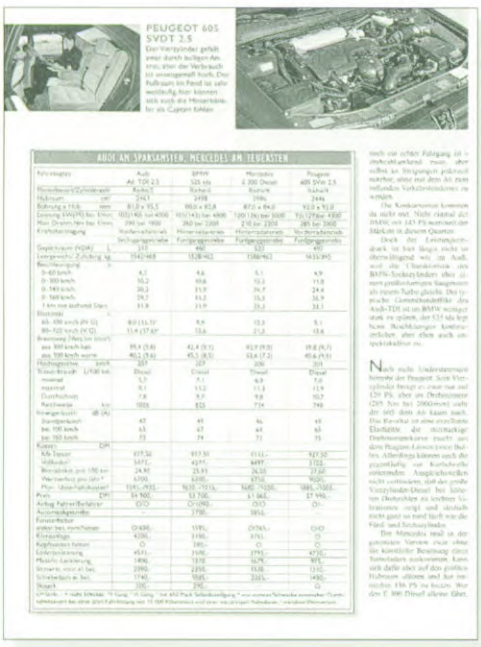
de TDI-Audi zijn voor een mbenemend."

"De ingenieurs van Audi hebben met drie letters de wereld veranderd: TDI. Deze afkorting staat voor Turbodiesel met Directe Inspuiting, een techniek die in tegenstelling tot de tot nu toe toegepaste voorkamer- (Mercedes) en wervelkamer-diesels (bij alle andere fabrikanten, ook bij VW en Audi nog in het programma) een extreem laag verbruik en een hoog vermogensrendement mogelijk maakt."

AUDI A6 TDI 2,5

BMW 525 TDS

"Audi A6 TDI 2.5. De thans zuinigste en meest temperamentvolle dieselmotor verbergt zich onder een groot kunststof deksel. De standaard zesversnellingsbak is uitstekend op de vermogenskarakteristiek van de vijfcilinder afgestemd. Ook de zesde is nog een echte versnelling."



PEUGEOT 605 SVDT 2,5

AUDI AN SPARSAMSTER, MERCEDES AM TEUERSTEN

"De A6 verbruikt 7,8 l/100 km - dat betekent bij een gelijke rijstijl drie liter minder dan bij de Peugeot en twee liter minder dan de BMW en de Mercedes. Nooit eerder was er een produktie-auto met zo'n fenomenale verhouding tussen brandstofverbruik en prestaties. Te meer daar er zonder al te grote beperkingen van de rechtervoet ook waarden met een vijf voor de komma kunnen worden gehaald."

TDI AUCH BALD BEI MERCEDES

KLARER SIEG FÜR DEN AUDI A6

twijfel en met grote voorsprong de beste keus."

"Duidelijke overwinning voor de Audi A6"
"Extreem zuinige motor, zeer goede prestaties, ruime en kwalitatief hoogwaardige carrosserie, hoge veiligheidsstandaard, goede handelbaarheid, uitstekende remmen."

"De A6 is weliswaar merkbaar straffer geveerd dan de bijzonder comfortabele Mercedes, biedt echter samen met de Peugeot het ruimste interieur. Bovendien benadert de kwaliteit van de afwerking die van Mercedes. Daarnaast heeft de A6 uitstekende rij-eigenschappen (goede tractie, wendbare handelbaarheid, uitstekende remmen) en een omvangrijke standaarduitrusting (twee airbags, gordelspanners, hoofdsteunen achterin)..."

BBC Top Gear Magazine
NOVEMBER 1994 €2.50

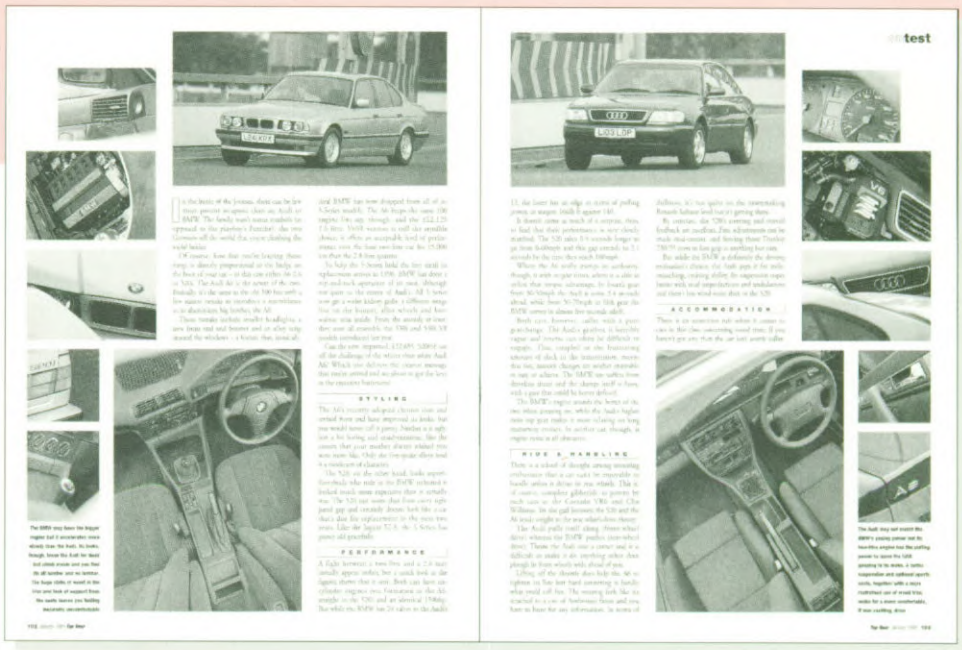
”De langere vijfde comfortabeler en r

Test: Audi A6 2.6
BMW 520i
BBC Top Gear
Magazine 1/95

Audi A6

"De A6 zal zeker de populaire keus zijn voor de achterpassagiers, met meer dan voldoende been- en hoofdruimte voor volwassenen."

versnelling van de Audi maakt hem ustiger op lange snelwegritten."



"... deze twee Duitsers vertellen de wereld dat je de sociale ladder aan het beklimmen bent."

"Waar de A6 echt zijn autoriteit laat zien is bij de tussensprints, waar hij gebruik maakt van zijn grotere koppel. In de vierde versnelling van 30-50 mph (ca. 50-80 km/h) heeft de Audi een voorsprong van 3,4 seconden, terwijl van 50-70 mph (ca. 80-110 km/h) in '5' de BMW bijna vijf seconden later langskomt."

"... de langere vijfde versnelling van de Audi maakt hem comfortabeler en rustiger op lange snelwegritten."

"Er is meer bergruimte in het interieur, dankzij grotere portiervakken, maar het echte pluspunt van het interieur van de A6 is dat het niet zo overweldigend en bedreigend aanvoelt als het gekromde dashboard van de 520i."

"... de Audi heeft de voorkeur voor lange snelwegritten. De wielophanging weet beter raad met kuilen en bobbels in het wegdek en er is minder windgeruis dan in de 520i."

"Uiteindelijk zijn het toch de belangrijke eigenschappen van de A6, inclusief de rijke standaarduitrusting, die het overwicht hebben op het kosmetische charisma van de 520i.
In het dagelijks verkeer - op weg naar de golfclub - zal het de bestuurder van de Audi A6 zijn die het meest comfortabel zit, en vergenoegd zal lachen, omdat hij gewoon weet dat hij de beste auto heeft gekozen."

"Tijdens het rijden merk je dat de A6 2.0 een beschaafde, comfortabele wagen is..."

AutoWeek Jaarboek
1995

Audi A6

Nieuwe Duitse klasse

Audi liet zijn 100 een lichte face-lift ondergaan en gaf hem een naam die past in de nieuwe lijn van type-aanduidingen; A6. Wij voelden de A6 2.0 een week lang goed aan de tand.

Het Duitse merk Audi heeft sinds kort de eerste letter van het alfabet - en de naam - tot een onlosmakelijk deel van de nieuwe type-aanduidingen gemaakt. Na de A8 is de A6 de tweede Audi die 'A zegt'. Daartoe onderging hij een beschaden face-lift, die hem een goede familiegelijkenis met de A8 en de komende A4 bezorgt. Dat er bij deze kloeke limousine veel hetzelfde bleef, zein wie aan vitale maten. Zo hebben '100' en A6 precies dezelfde 2687 mm lange wielbasis. In de lengte en breedte groeide het model iets, maar dat is een kwestie van millimeters. Ook op motorengebied bleef er veel hetzelfde. In de A6 2.0, het 'basismodel', dat in deze test aantreedt, vinden we bijvoorbeeld dezelfde tweeliter krachtbron als in de 100 2.0 E 5. Hij zorgt in beide Audi's ook voor vrijwel dezelfde prestaties.
De tweeliter viercilinder stuurt in de A6 85 kW (115 pk) naar de voorwielen. Vergeleken met zijn snellere broers is de Audi A6 2.0 misschien wat sloom, maar traag kun je hem toch niet noemen: De Audi moet in 11,9 tellen van nul naar honderd kunnen opbrekken en de topsnelheid van 190 km/h ligt ruim boven wat in ons land is toegestaan.

Veel verstelwerk

Stap je in de Audi, dan kom je binnen in een donker interieur dat de inzittenden lijkt af te schermen van de buitenwereld en daardoor een gevoel van veiligheid geeft. De chauffeur kan zijn stoel in hoogte verstellen. Ook het stuur is verstelbaar; zowel in de hoogte als in de lengterichting. Verstelbaar zijn natuurlijk ook de gordels en de hoofdsteunen. Je bent als bestuurder dus wel even bezig, want ook de stand van de buitenspiegels en die van de binnenspiegel moet worden aangepast. Maar dan zit je ook 'op maat'.
Tijdens het rijden merk je dat de A6 2.0 een heel beschaafde, comfortabele wagen is. De zijn bestuurder niet aanzet tot gejakker. Hoewel de motor zich over het algemeen keurig op de achtergrond houdt, is hij bij stevig doortrekken in de versnellingen wel te bewegen tot een flinke brom. Op snelheid is hij echter zeer bijzonder stil: 64,5 dB bij 100 en 66,5 decibel bij 120 km/h. Schakelen doet de vijfbak keurig en met een lichte weerstand. Dat de besturing assistentie krijgt, merk je eigenlijk niet. Tijdens parkeermanoeuvres worden stuurbewegingen als vanzelfsprekend uitgevoerd en gaat het harder, dan blijf je een goed contact met de weg houden. De afstelling van vering en demping heeft geleid tot een goede middenweg tussen stevigheid en souplesse met als gevolg dat de Audi een hoge mate van comfort biedt. Belabberd plaveisel strijkt hij vrijwel glad en slechts een enkele hobbel wordt duidelijk voelbaar aan de inzittenden doorgegeven. Het comfort-element heeft wel tot gevolg dat de fors uitgevallen limousine een lichte neiging tot hellen en deinen vertoont.
Zoals gezegd, zet de A6 2.0 niet aan tot een sportieve rijstijl, maar desgewenst kan hij rap door de bocht. Het onderstuurkarakter dat een voorwielaandrijver eigen is, komt daarbij uiteindelijk om de hoek kijken. Maar begint hij over de voorwielen naar de buitenkant van de bocht te schuiven, dan minder je gewoon gas en je habt de zaak weer onder controle.
Wie op de achterbank van de Audi vertoeft zit beslist goed. Hoofd- en beenruimte is er genoeg en hoofdsteunen op de achterbank behoren tot de standaarduitrusting. Met ventilatie-openingen achterin kunnen achterpassagiers zelf iets aan het klimaat doen. Een wegklapbare achterbank ontbreekt, maar daar staat tegenover dat de A6 met 510 l over een flinke kofferbak beschikt. Bij eerste aanblik lijkt hij heel handig gevormd. Maar dan ontdek je dat de bodem in de buurt van de achterbank omhoog loopt en dus niet helemaal vlak is. Die buit zit daar omdat Audi ook quattro-versies van de A6 levert en voor tweeen vierwielaandrijvers dezelfde bodemplaat gebruikt. De Audi heeft een mooi schamiersysteem voor de klep dat geen kofferruimte inneemt.
De Audi A6 heeft standaard een behoorlijk ruime uitrusting. Zo zijn zaken als een toerenteller, centrale portiervergrendeling, elektrisch bediende ruiten vóór, elektrisch verstelbare buitenspiegels, een airbag voor de bestuurder en ABS standaard.

Technische gegevens

Langsgepl. 4-cilinder lijnmotor, multipoint inj., ger. katalysator, cil. inh. 1984 cc, boring x slag 82,5 x 92,8 mm, compr. verh. 10,3:1, max. vermogen 85 kW/115 pk bij 5400 tpm, max. koppel 168 Nm bij 3200 tpm. Voorwielaandr., 5-bak, stuurbekr., voorwielcph. onzith. met torsiestab., achter semi-onzith., draaicirkel 11,4 m. Gasch. remsyst. ABS, inw. geremd, schijven voor, massieve schijven achter.
L/b/h 4,80/1,78/1,43 m, banden 195/65 R15T, kofferruimte 510 l, tankinh. 60 l, gewicht 1350 kg, laadvermo. 575 kg, aanhanger geremd 1800 kg. Topsnelheid 190 km/h, acceleratie 0-100 km/h 12,9 s, testverbruik 8,7 l/100 km (1:11,5), geluid bij 100/120 km/h 64,5/66,5 dB.

+ Standaard airbag en ABS
Veel ruimte achterin
Stil interieur

- Bodem bagageruimte niet vlak
Tam karakter

Het instrumentenpaneel en de middenconsole zijn optisch verbonden.

De Audi maakt met zijn stijgende carrosserie een beschaafde indruk.

"Stap je in de Audi, dan kom je binnen in een donker interieur dat de inzittenden lijkt af te schermen van de buitenwereld en daardoor een gevoel van veiligheid geeft. De chauffeur kan zijn stoel in hoogte verstellen. Ook het stuur is verstelbaar; zowel in de hoogte als in de lengterichting. Verstelbaar zijn natuurlijk ook de gordels en de hoofdsteunen. Je bent als bestuurder dus wel even bezig, want ook de stand van de buitenspiegels en die van de binnenspiegel moet worden aangepast. Maar dan zit je ook 'op maat'.
Tijdens het rijden merk je dat de A6 2.0 een heel beschaafde, comfortabele wagen is..."

"Wie op de achterbank van de Audi vertoeft, zit beslist goed. Hoofd- en beenruimte is er genoeg en hoofdsteunen op de achterbank behoren tot de standaarduitrusting. Met ventilatie-openingen achterin kunnen achterpassagiers zelf iets aan het klimaat doen."

De afstelling van vering en demping heeft geleid tot een goede middenweg tussen stevigheid en souplesse met als gevolg dat de Audi een hoge mate van comfort biedt. Belabberd plaveisel strijkt hij vrijwel glad..."

"De A6 heeft standaard een behoorlijk ruime uitrusting. Zo zijn zaken als een toerenteller, centrale portiervergrendeling, elektrisch bediende ruiten vóór, elektrisch verstelbare buitenspiegels, een airbag voor de bestuurder en ABS standaard."

Pluspunten:
"Standaard airbag en ABS"
"Veel ruimte achterin"
"Stil interieur"

"De grote V8-motor is voorbeeldig geruisloos."

Audi A8

"Het overzichtelijke instrumentenpaneel biedt plaats aan vier ronde meters, met centraal ertussen het matrixscherm voor de boordcomputer en het controlesysteem. Die computer is zelfs zo slim dat hij je na twee uur rijden waarschuwt om eens even een pauze in te lassen."

"De door ons gereden 4,2-liter V8-versie is standaard voorzien van speciaal zonwerend glas met een dunne kunststof folie in de ruiten."

"Voor de afwerking is royaal gebruik gemaakt van hout en er is genoeg bergruimte voorhanden."

"Voorin biedt de Audi meer dan voldoende zitruimte..."

Audi A8

Zwaargewicht in lichtmetaal

Met de A8 brengt Audi een in serie geproduceerde aluminium auto op de markt. We waren natuurlijk razend nieuwsgierig hoe dit topmodel zou rijden en namen in zijn geboorteland de proef op de som.

Aluminium als constructiemateriaal voor auto's is niet nieuw, maar Audi is wel de eerste die dit lichte metaal in deze tijd gebruikt om er een complete auto van te bouwen. Audi gast daarbij niet over één nacht ijs, aan de introductie van de A8 is een heel programma met aluminium studiemodellen voorafgegaan. De ontwerpers van Audi hebben de nieuwe 'zwaargewicht' een vertrouwd uiterlijk meegegeven. Ondanks zijn forse afmetingen oogt hij helemaal niet lomp, vanuit een bepaalde hoek heeft hij zelfs iets uitgesproken sportiefs. Natuurlijk konden we het niet laten om eens wat te voelen en te kloppen aan de auto. Den merk je meteen dat aluminium zachter en slapper is dan staal. Je kunt het makkelijker indeuken, maar het veert toch gewoon terug. Verder merk je geen verschil met een stalen auto. Vandaar dat ASF-schakes in de dorpels je herinneren aan een eigenzinnige exclusiviteit in autoland.

Geheel in huisstijl

Van binnen herkennen we eveneens de Audi-huisstijl. Het overzichtelijke instrumentenpaneel biedt plaats aan vier ronde meters, met centraal ertussen het matrixscherm voor de boordcomputer en het controlesysteem. Die computer is zelfs zo slim dat hij je na twee uur rijden waarschuwt om eens even een pauze in te lassen. Beetje bedlleig, vinden we, maar met het oog op de veiligheid zo gek nog niet. Maar de computer heeft meer goede kanten, zoals de regeling van de jals extra verkingbarej speciale airco die harder gaat koelen aan de kant van de auto waar fel zonlicht op schijnt. De door ons gereden 4,2 liter V8-versie is standaard voorzien van speciaal zonwerend glas met een dunne kunststof folie in de ruiten. Hierdoor ligt er een paarse gloed over het glas als het licht er op een bepaalde manier opvalt.

Voor de afwerking is royaal gebruik gemaakt van hout en er is genoeg bergruimte voorhanden. Enkele kleine knopjes zitten weggestopt achter het stuur en de knalrode dashboardverlichting is met ieders smaak. Voorin biedt de Audi meer dan voldoende zitruimte, al moet hij in dat opzicht zijn meerdere ruimschoots erkennen in de gigantische Mercedes S-klasse. De stoelen zijn stevig en geven een goede steun op lange ritten; wel missen we dan een lendesteun. Achterin is de beenruimte uiterst riant en raken de bovenste haartjes net de hemel. Daarmee kan de A8 zich prima meten met de meeste concurrenten in deze klasse. De kofferruimte heeft forse afmetingen zodat een ruime vakantiebagage kan worden meegenomen.

Twee motoren

Wie het eenvoudig wil houden, kiest voor de A8 2,8E. Deze is voorzien van een 174 pk leverende V6 en verkrijgbaar in een voorwielaangedreven- of een quattro-uitvoering. Daarbij kun je dan bovendien nog kiezen uit een goed schakelende handbak of een converdionele, maar wel 'zelf-lerende' automaat. Dankzij de lichte carrosserie, die het wagengewicht beperkt tot zo'n 1400 kg, komt de 2,8E nog tot heel goede prestaties. Natuurlijk moet hij zich tegenover de door ons gereden 300 pk sterke 4,2 quattro royaal gewonnen geven. Dat is gewoon een razendsnelle auto, die zijn vermogen via alle vier de wielen op de weg brengt. Geavanceerde elektronica voorkomt het doorslippen van de wielen en regelt ook de remkrachtverdeling. Op wegligingsgebied is de neutraler stürende quattro dan ook duidelijk de meerdere van de 2,8E. De 4,2-motor wordt alleen maar gecombineerd met de van Porsche bekende Tiptronic-automaat, voorzien van een toepasselijke aluminium coulisse. Je hebt daarbij de keuze uit werking als een normale automaat of handschakeling waarbij je alleen maar een duwtje voor- of achteruit tegen de pook hoeft te geven om op of terug te schakelen. De grote V8-motor is voorbeeldig geruisloos. Tot op zeer hoge snelheden merk je vrijwel niets van de krachtbron; wel is er band- en windgeruis hoorbaar. Kraakjes of rammetjes kent de A8 niet, zodat het niet zijn carrosseiestijfheid weg snor zit. Het is een ideale reiswagen, waarin je met hoge snelheden zeer veel kilometers achter je laat. En die dank zij het relatief lage wagengewicht in deze klasse toch wat minder vaak bij een tankstation hoeft af te meren.!!

Technische gegevens

Liggingsgel. achtcilinder V-motor, 4 kl./cil., multipoint inj., gar. kat., c.i. arb. 4172 cc, boring x slag 84,5 x 93,0 mm, compr. verh. 10,5:1, max. vermogen 229 kW/300 pk bij 6000 tpm, max. koppel 400 Nm bij 3300 tpm. Vermeesaandr., Tiptronic automaat, sturbekr. voorwielaph. anzuth. dwal torsiestab., achter onafh. met torsiestab., drazaverkel 17,2 m. Bosch, remsysti., ABS, mer gevent. schijven voor, schijven achter. L/b/h 5,09/1,88/1,44 m, banden 225/50 ZR 16, kofferruimte 525 l, tankinh. 90 l, gewicht 1750 kg, bodvorm. 500 kg. Topsnelheid 250 km/h, accelaratie 0-100 km/h 7,3 s, gem. verbruik 11,6 l/100 km (1:5,8).

+ Relatief lichtt
Goede stwerking
Hoge prestaties
– Zeer onpraktische dashboardverlichting
Stevige prijs

De nieuwe Audi heeft een goed te overzien instrumentarium.

Ondanks zijn flinke lengte toont de A8 niet zwaarlijvig.

"De stoelen zijn stevig en geven een goede steun op lange ritten..."

"Dit is gewoon een razendsnelle auto, die zijn vermogen via alle vier de wielen op de weg brengt. Geavanceerde elektronica voorkomt het doorslippen van de wielen en regelt ook de remkrachtverdeling."

"Achterin is de beenruimte uiterst riant en raken de bovenste haartjes net de hemel. Daarmee kan de A8 zich prima meten met de meeste concurrenten in deze klasse. De kofferruimte heeft forse afmetingen..."

"De grote V8-motor is voorbeeldig geruisloos. Tot op zeer hoge snelheden merk je vrijwel niets van de krachtbron..."

"Het is een ideale reiswagen, waarin je met hoge snelheden zeer veel kilometers achter je laat. En die dank zij het relatief lage wagengewicht in deze klasse toch wat minder vaak bij een tankstation hoeft af te meren."

AUTO VISIE
maart 1994 • 39e jaargang nr. 6 • f 6,70 - Blz. 130

"De V8 is bij norma

AutoVisie 9/94

Audi A8

"Smaakt een diner op een zilveren bord beter dan op aardewerk? Neen, objectief gezien maakt het edelmetaal het voedsel niet lekkerder, maar het voegt wel wat moois toe aan de totale ambiance. Hetzelfde geldt voor de spraakmakende A8. Audi serveert deze nieuwe - en in sommige opzichten zelfs revolutionaire - automobiel geheel en al verpakt in aluminium, wat beslist aan de totale beleving van de A8 bijdraagt."

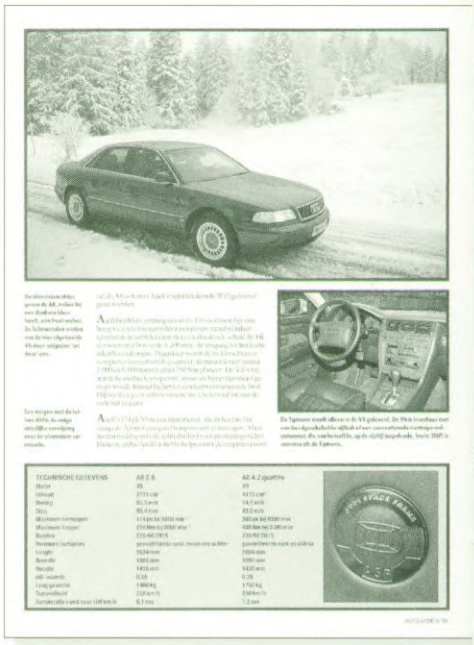
Rijden met Audi's revolutionaire A8

Een Light zwaargewicht

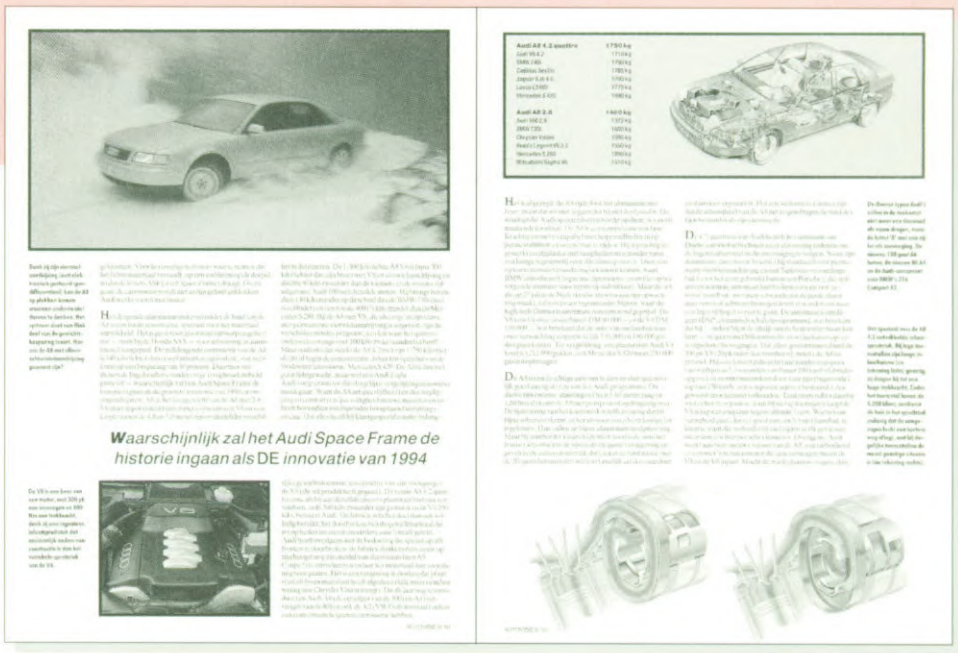
"... hij is zo stil als een Mercedes S of Lexus. Niet alleen mechanisch geluid wordt adequaat uit de cockpit gehouden, maar ook windlawaai."

"De V8 is bij normale snelheden superstil..."

"Audi's 174 pk V6 is een fijne motor, die er heel wel in slaagt de A8 met een goed tempo voort te bewegen."



ale snelheden superstil..."



Waarschijnlijk zal het Audi Space Frame de historie ingaan als DE innovatie van 1994

"Dankzij zijn vierwielaandrijving (met elektronisch gestuurd sperdifferentieel) kan de A8 op plekken komen waaraan anderen niet durven te denken."

"De zelfdragende carrosserie van de A8 is 140 kilo lichter dan een plaatstalen equivalent, wat neerkomt op een besparing van 40 procent. Daarmee verdienen de Ingolstadters zonder enige terughoudendheid grote lof - waarschijnlijk zal hun Audi Space Frame de historie ingaan als de grootste innovatie van 1994 en omringende jaren."

"Want de A8 zet qua stijfheid (en dus wegligging en comfort) en qua veiligheid nieuwe maatstaven en heeft bovendien een bijzonder hoogstaand uitrustingsniveau."

"De maaltijd die Audi op een zilveren bordje opdient, is van uitmuntende kwaliteit. De A8 is een competente machine. Krachtig en snel en capabel zeer hoge snelheden in opperste stabiliteit en serene rust te rijden. Hij is prachtig afgewerkt en afgeladen met luxigheden en is zonder meer een lastige tegenpartij voor zijn klassegenoten."

De maaltijd die Audi op een zilveren bordje opdient, is van uitmuntende kwaliteit

"Sommigen zullen de limieten nimmer benaderen, want zij liggen deksels ver weg. De quattro is tot in het extreme stabiel en blijft in snelgenomen bochten mooi neutraal, om tot understuur over te gaan als te voortvarend te werk wordt gegaan.

"De 4.2 quattro is wat Audi betreft het summum van Duitse automobieltechniek en er zijn weinig redenen om de Ingolstadters niet in die overtuiging te volgen."

auto motor und sport

"In totaal is het let
bij botsingen gerin

Crashtest Audi A8 4.2
Auto motor und sport
10/94

Audi A8

"Hard als staal"

CRASHTEST
Audi A8 4.2

Hart wie Stahl

Die Karosserie des neuen Audi A8 besteht komplett aus Aluminium. Wie steht es mit der passiven Sicherheit dieser revolutionären Technologie? auto motor und sport unterzog den Alu-Audi einem harten Offset-Crash.

"Deformatie in het front; terugstoot en draaibeweging van de aluminium Audi zijn relatief gering."

"Bijzonder plezierig is de conditie van de voetenruimte, die nauwelijks is vervormd."

"... is het dankzij de uitgebreide veiligheidsmaatregelen (veiligheidsgordels, gordelspanners, airbag) gelukt om voor de inzittenden een relatief gelijkmatige bewegings- en vertragingsverloop te bereiken."

"Vertraging van het hoofd en HIC (Head Injury Criterion) liggen aanmerkelijk onder de US-grenswaarden. De vertraging van de borstkas bereikt geen kritieke waarde en zonder kniecontact met carrosseriedelen blijft ook de kracht op de dijen ver onder de limiet."

selrisico in de Audi A8
g."

"De passagiersruimte toont ook op het moment van de grootste belasting geen elastische vervorming."

"Het stuurwiel wordt naar voren gedrukt."

"Openen van de portieren zonder problemen."

"Geen kniecontact met het dashboard, de Audi heeft reserves."

"Voorbeeldig: voetenruimte zonder vervormingen."

"De vertraging van het hoofd en de HIC (Head Injury Criterion) liggen ver onder de US-grenswaarden. De vertragingscurve toont een relatief vlak verloop. De vertraging van de borstkas ligt onder de grenswaarde... ... Dijen, benen en voeten lopen geen gevaar. De overlevingsruimte blijft behouden."

"De terugstoot en de draaibeweging van de Audi zijn relatief gering, beide zijn voordelig voor de belasting op de inzittenden. De passagiersruimte lijkt aan de buitenkant maar weinig onder de indruk van de hoge belasting. A-stijlen en dorpels worden nauwelijks gedeformeerd, het portier kan zonder hulpmiddelen worden geopend. Bij de exacte nameting blijkt dat de aluminium Audi slechts gering inwendig is gedeformeerd."

"In totaal is het letselrisico in de Audi A8 bij dit soort botsingen gering te noemen. Zijn carrosserie biedt een maximum aan overlevingsruimte bij een minimum aan vervormingen die tot verwondingen kunnen leiden."

car

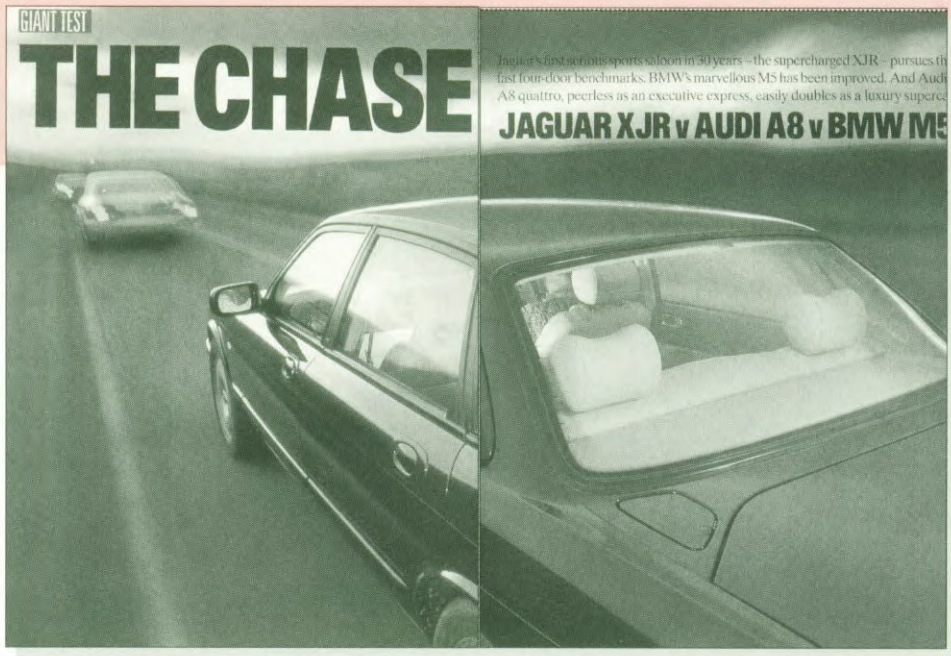
JANUARY 1995 £2.50
France F40
Singapore $13.30
Germany DM14.80
Malta Lm1.70
USA $5.95

"Audi's aluminium
is vanuit elke hoek

Test Jaguar XJR
Audi A8
BMW M5
CAR 1/95

Audi A8

"Geen auto is imposanter of bezit meer elegant understatement dan de A8. Geen concurrent heeft het gewichtsprobleem zo gedurfd aangepakt."


GIANT TEST

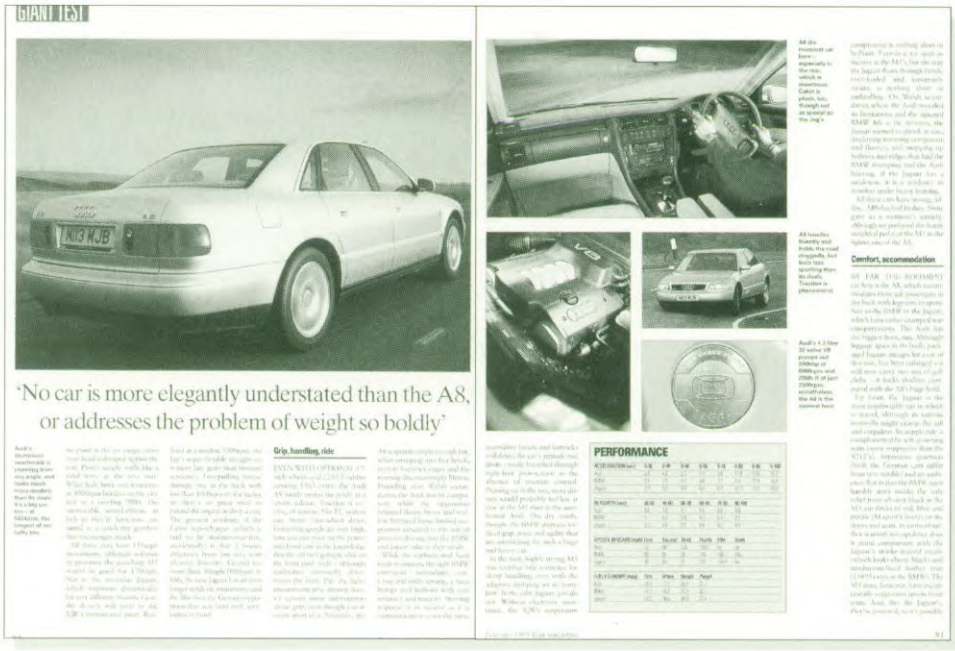
THE CHASE

Jaguar's first serious sports saloon in 30 years – the supercharged XJR – pursues th
fast four-door benchmarks. BMW's marvellous M5 has been improved. And Audi
A8 quattro, peerless as an executive express, easily doubles as a luxury superc

JAGUAR XJR v AUDI A8 v BMW M5

"Audi's aluminium koetswerk is vanuit elke hoek adembenemend en ziet er veel moderner uit dan dat van zijn rivalen."

"Tractie is natuurlijk uitstekend. Geen tractie-controle-systeem kan vierwielaandrijving verbeteren. Bochtsnelheden zijn ook zeer hoog; middenin de bocht kun je al gas gaan geven, verzekerd door de kennis dat de kont niet uitbreekt of de voorkant gaat glijden."


GIANT TEST

'No car is more elegantly understated than the A8, or addresses the problem of weight so boldly'

Grip, handling, ride

PERFORMANCE

Comfort, accommodation

"De A8 is de ruimste auto van deze test - met name achterin, waar de ruimte enorm is. Het interieur is zeer luxueus..."

koetswerk ademben emend".

"Naast de bijzonder mooi gestileerde Audi lijkt de BMW bijna een grijze muis."

"De kalmerend-stille motor, zo smeuïg als een turbine en een genot voor het gehoor, verpakt zijn kracht in een waas van raffinement. De Tiptronic transmissie maakt het aanzienlijke vermogen van de motor plezierig eenvoudig te gebruiken."

"De A8 heeft een enorme handelbaarheid en kleeft aan de weg... ... Tractie is fenomenaal."

"Verreweg de ruimste auto is de A8, met achterin ruimte voor drie lange passagiers en meer dan voldoende beenruimte."

"De Audi heeft de grootste bagageruimte."

"Ons respect en onze bewondering voor de A8, een auto met enorme vaardigheden en aantrekkingskracht, is niet veranderd. Elke twijfel of Audi in staat is om zich onder de topmerken te scharen wordt overtuigend weggenomen door de indrukwekkende A8.

AUTOS TEST TECHNIK
mot

Vergelijkingstest
Audi A8 4.2
BMW 740i
MOT 12/94

"Kwaliteit: op dit gebied hoeft Audi niets meer te leren."

Audi A8

FAHRVERGLEICH AUDI A8 4.2 – BMW 740i

GLORIA BAVARIAE

"... en toch ligt onze sympathie bij de Audi-motor. Hij klinkt bij een gelijke motorloop iets sterker, krachtiger, misschien mannelijker dan de nasaal zingende BMW. Bovendien pakt de 4,2-liter vanuit lage toeren zelfs nog iets steviger op."

FAHRVERGLEICH AUDI A8 4.2 – BMW 740i

"... de Audi biedt zowel voor als achter als in de bagageruimte net een tikkeltje meer..."

"De hoge en bekende kwaliteitseisen van het merk met de vier ringen is bij het topmodel natuurlijk in het extreme doorgevoerd: vanaf het leder van het stuurwiel, via de oppervlakken van de kunststoffen tot aan de kleur van de houten panelen is alles nog een beetje verfijnder dan in de grote BMW. Ook komt de cockpit van de Audi minder saai over."

FAHRVERGLEICH AUDI A8 4.2 – BMW 740i

AUDI A8 4.2 QUATTRO | BMW 740i AUTOMATIK

Kwaliteit: materiaalkeuze, oppervlakken, afwerking - op deze gebieden hoeft Audi niets meer te leren. De stoelen zijn ook hier comfortabel.

Auto Week
Het verstand van autorijden

AutoWeek 46/94

"De Audi A8 een aanwinst in de topklasse."

Audi A8

"Zijn kloeke, afgeronde koetswerk heeft iets verfijnds en voornaams. En ondanks zijn forse afmetingen (hij is 5,03 m lang en 1,88 m breed) ziet hij er niet massief uit."

"Daar staat tegenover dat de Audi-bak 'leert' en zich steeds aanpast aan de rijstijl van de bestuurder. Als de bestuurder zich 'sportief' gedraagt, bijvoorbeeld door het gas snel in te trappen, dan reageert de automaat ook sportief."

"Over de remmen van de Audi geen klachten. Hoe zou het ook kunnen? Het vanzelfsprekend standaard gemonteerde ABS wordt ook nog eens bijgestaan door een elektronisch systeem dat de remkracht optimaal verdeelt."

"Doet de automaat het werk, dan vergt de sprint 10,2 seconden. Dat is overigens nog altijd een halve seconde vlotter dan de 10,7 s die de standaard automatische S 280 nodig heeft. De top van deze 'instap' S bedraagt 210 km/h, waarmee hij dus ook op dit punt wat (15 km/h) moet toegeven aan de Audi. Op het onderdeel tussenacceleratie (80-120) bleek het merk uit de VW-groep opnieuw de winnaar. We noteerden 7,6 tellen voor de A8, precies één seconde sneller dan de S."

"We stipten het al even aan: de Audi heeft een sportievere aard dan zijn rivaal in deze tweekamp. Hij voelt steviger, stugger en strakker aan. Eerder dan de Benz nodigt hij zijn berijder uit eens flink de bocht door te gaan. En dan stelt deze voorwielaandrijver zeker niet teleur. Hij blijft in hoge mate neutraal en vertoont maar weinig neiging om over de voorwielen naar buiten te gaan schuiven."

"Het comfort lijdt daar echter niet onder en bij een rit over een allerbelabberdst stuk weg zorgt hij zelfs beter voor zijn inzittenden dan de Mercedes."

"Met de A8 heeft Audi een topklasse-wagen in huis die zich kan meten met de minder prijzige uitvoeringen van de Mercedes S-klasse en met de 7-serie van BMW."

"... wat ons betreft is de Audi A8 een aanwinst in de topklasse."

"Op lange afstande heel rustgevende, o

Autokampioen 25/94

Audi A8

Audi A8 2.8 V6, BMW 730i Executive en Jaguar XJ6 4.0 Sport

DRINGEN IN DE SUBTOP

De Audi A8, de BMW 730i en de Jaguar XJ6 zijn nieuwelingen. Van deze topmodellen testen we echter niet de top-uitvoeringen. Al zal de buitenwacht het verschil tussen de 'subtop' en de echte top niet of nauwelijks zien, voor de bestuurder scheelt het natuurlijk een slok op een borrel. Of liever: enkele kilometers per liter. Maar vooral de aanschafprijs van deze subtoppers is aangenamer.

"De grootste technische bijzonderheid van deze grote Audi komt alleen op een klein plaatje bij de drempel en op het kentekenbewijs tot uitdrukking. Eenmaal keurig donkergroen metallic gespoten is niet meer te zien dat de A8 geheel van aluminium is."

"Zijn twee stalen concurrenten zijn 300 tot 350 kilogram zwaarder."

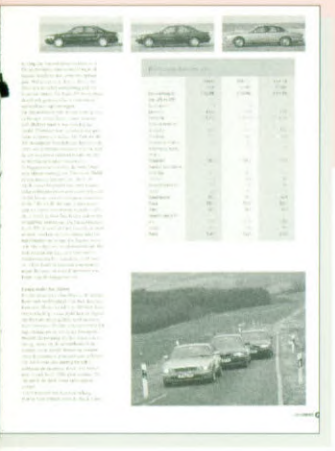
"Comfort en rij-eigenschappen op kruissnelheid zijn van evident belang bij dergelijke auto's. De Audi toont zich als enige voorwielaandrijver het meest stabiel in rechte lijn..."

"De Audi A8 is technisch bijzonder knap gemaakt. De voordelen van de geheel aluminium carrosserie moeten op termijn blijken. Juist door die nieuwe techniek en de grote duurzaamheid als gevolg daarvan verdient de Audi een compliment voor de laagste catalogusprijs."

"Op lange afstanden is de Audi daarbij wel een heel rustgevende, ontspannen rijdende auto."

"... maar het scheelt natuurlijk ook dat de A8 verder zó stil is dat de weinige geluidsbronnen die er zijn extra opvallen."

n is de Audi daarbij wel een ontspannen rijdende auto."



"In bagageruimte geven de twee Duitsers elkaar weinig toe. Die in de BMW is een fractie kleiner dan die in de Audi..."

"De A8 is met een gering verschil achterin de ruimste..."

"Daar staat tegenover dat de Audi-motor heel soepel is en ook duidelijk de stilste van de drie."

"De bediening is bij de Audi het eenvoudigst. De hendel schuift in een rechte lijn naar achteren, in een ovale uitsparing van glanzend metaal."

"De Audi-automaat schakelt overigens wel uitstekend."

De volledige test in Autokampioen nr. 25/94 kunt u opvragen met de bestelkaart achterin deze brochure.

"Dit is de volmaakt
Audi Avant RS2 Su

Autovisie 6/94

Audi Avant RS2

"De volmaakte auto is geboren."

'Hij heeft het fysiek van een combi, met plek voor vijf personen plus een bende bagageruimte, en de spectaculaire mechaniek van een volbloed sportwagen. Vierwielaandrijving, een zesbak, 315 pk en een top van 262."

De volmaakte auto is geboren. Er hangt een niet gering prijskaartje aan, maar hij heeft dan ook wel wat in zijn mars (een knaap van een eufemisme). Hij heeft het fysiek van een combi, met plek voor vijf personen plus een bende bagageruimte, en de spectaculaire mechaniek van een volbloed sportwagen.
Vierwielaandrijving, een zesbak, 315 pk en een top van 262.

Audi Avant **RS2**

SUPERCOMBI

Tekst: Ton Roks ◆ Fotografie: Henk van den Hurk

" De RS2 is vanzelfsprekend straf geveerd en gedempt, maar is beslist geen oncomfortabele auto geworden. Hij bonkt en klapt niet op grote oneffenheden en is bij lange na niet zo hard als sommige Duitse auto's die door de tuningbranche onder handen zijn genomen.

"Na een uitgebreide rit met de RS2 is er geen weg terug."

"...ontkom er niet aan deze conclusie te delen, de RS2 is de meest begerenswaardige auto van het moment."

De RS2 is beslist geen nerveus raspaard, maar veel meer een bedaarde beul

te auto,
percombi."

De RS2 is bovendien de Glühwein-expres in optima forma, de sneeuwkettingen hoeven nooit en te nimmer mee. Een als multifunctionele zakenauto zal de RS2 beslist niet teleurstellen.

Hij is de Glühwein-expres in optima forma, sneeuwkettingen hoeven niet

Voor een straatauto is het simpelweg een enorme hoeveelheid paardekrachten, De Avant RS2 weegt 1600 kg en dat betekent dat je één pk per 5,1 kilo ter beschikking hebt. Voeg daaraan toe Audi's beproefde permanente vierwielaandrijving en je hebt een recept voor prestaties die er niet om liegen. Paardekrachten en tractie, alles dat er nodig is om snel te zijn."

'Breng de vijfcilinder op toeren, laat de koppeling los en de Audi katapuleert zichzelf in 3,9 seconden vanuit stilstand naar 80 km/h (fabrieksopgave). De grens van 100 km/h wordt binnen 5,4 tellen gepasseerd - de RS2 is rapper dan de nieuwe 911 Carrera !"

" Zijn grote grip heeft de RS2 te danken aan zijn permanente vierwielaandrijving (quattro) met variabele koppelverdeling (met automatisch sperrend Torsentussendifferentieel). Voor extreem moeilijke omstandigheden is een differentieelslot op de achteras beschikbaar. Dit schakelt zichzelf bij snelheden boven de 25 km/h uit."

"Audi Avant RS2, z
een Porsche in scha

AutoWeek 48/94

DUBBELTEST

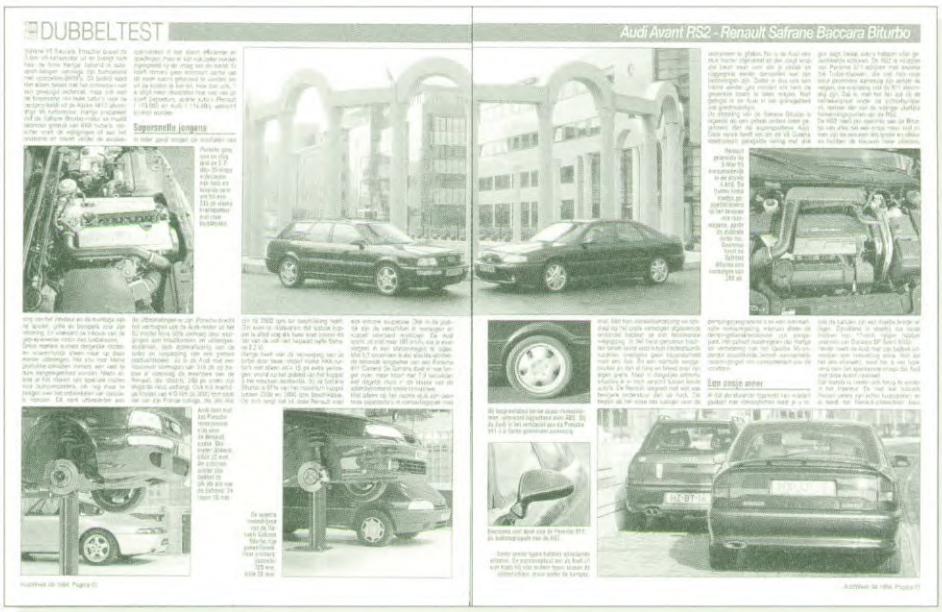
Audi Avant RS2 - Renault Safrane Baccara Biturbo

Racers in rokkostuum

Herfst in Nederland, de regen kletteret met bakken uit de dieggrijze hemel. Voor de deur staan twee topsporters, die er in hun maat-kostuum knap uitzien. AutoWeek trotseerde de weergoden en ging met deze twee snelle maten op stap.

Audi Avant RS2

"Audi had zo'n super-Avant ook nog wel zelf kunnen bouwen, maar eenmaal bereid in de Porsche-keuken kan er als het ware nog een ring worden gevoegd bij de vier die Audi in zijn logo hanteert."


DUBBELTEST

Audi Avant RS2 - Renault Safrane Baccara Biturbo

"Porsche bracht het vermogen van de Audi-motor uit het S2-model bijna 50% omhoog door wijzigingen aan inlaatkanalen en uitlaatgassystemen, door optimalisering van de turbo en toepassing van een grotere laadluchtkoeler. Zo is de Audi met een maximum vermogen van 315 pk op papier al verreweg de meerdere van de Renault, die 'slechts' 268 pk onder zijn elegante neus verbergt. Ook het machtige koppel van 410 Nm bij 3000 tpm slaat dat van zijn Franse collega, die 365 Nm bij 2500 tpm ter beschikking heeft."

"De Audi sprint zó snel naar 100 km/h, dat je even vergeet in een stationwagen te rijden. Met 5,7 seconden is dat slechts ééntiende seconde langzamer dan een Porsche 911 Carrera!"

"Al dat denderende rijgeweld kan worden gestopt met remsystemen waar je u tegen zegt: beide auto's hebben vóór geventileerde schijven. De RS2 is voorzien van Porsche 911-schijven met enorme 3.6 Turbo-klauwen, die met hun rode kleur prominent aanwezig zijn achter de velgen, die eveneens van de 911 afkomstig zijn."

eg maar gerust
aapskleren."

"... de Audi Avant RS2 is verre van oncomfortabel. We zouden er maar wat graag in één ruk mee naar Rome rijden..."

DUBBELTEST Audi Avant RS2 - Renault Safrane Biturbo

"Kijken we naar de verbruikscijfers van de fabriek, dan is de Audi wat zuiniger dan de Renault."

"Want deze zakelijke Audi stationwagen is het understatement van een raceauto, zeg maar gerust een Porsche in schaapskleren."

Ja, ik wil graag kopieën ontvangen van de volgende, in deze brochure voorkomende, autotesten:
(uw keuze aankruisen)

Audi A4
- ☐ *MOT 19/94*
- ☐ *Autovisie 22/94*
- ☐ *AMS 24/94*
- ☐ *MOT 23/94*
- ☐ *AutoWeek jaarboek*
- ☐ *MOT 25/94*
- ☐ *BBC Top Gear 1/95*
- ☐ *AMS 23/94*
- ☐ *MOT 26/9*

Audi A6
- ☐ *MOT 16/94*

Audi A8
- ☐ *AutoWeek jaarboek*
- ☐ *Autovisie 9/94*
- ☐ *MOT 10/94*

Audi Avant RS2
- ☐ *Autovisie 19/94*
- ☐ *AutoWeek 48/94*
- ☐ *CAR 1/95*
- ☐ *AMS 12/94*
- ☐ *AutoWeek 46/94*
- ☐ *Autokampioen 25/94*

Naam en voorletters _____

Adres _____

Postcode _____ *Woonplaats* _____

Merk Auto _____

Ja, ik wil graag kopieën ontvangen van de volgende, in deze brochure voorkomende, autotesten:
(uw keuze aankruisen)

Audi A4
- ☐ *MOT 19/94*
- ☐ *Autovisie 22/94*
- ☐ *AMS 24/94*
- ☐ *MOT 23/94*
- ☐ *AutoWeek jaarboek*
- ☐ *MOT 25/94*
- ☐ *BBC Top Gear 1/95*
- ☐ *AMS 23/94*
- ☐ *MOT 26/9*

Audi A6
- ☐ *MOT 16/94*

Audi A8
- ☐ *AutoWeek jaarboek*
- ☐ *Autovisie 9/94*
- ☐ *MOT 10/94*

Audi Avant RS2
- ☐ *Autovisie 19/94*
- ☐ *AutoWeek 48/94*
- ☐ *CAR 1/95*
- ☐ *AMS 12/94*
- ☐ *AutoWeek 46/94*
- ☐ *Autokampioen 25/94*

Naam en voorletters _____

Adres _____

Postcode _____ *Woonplaats* _____

Merk Auto _____

Pon's Automobielhandel B.V.
Postbus 72
3800 HD Amersfoort
Telefoon: 033 - 949202

Frankeren
als
briefkaart

Pon's Automobielhandel B.V
t.a.v. Audi-coördinatie
Postbus 72
3800 HD AMERSFOORT

Frankeren
als
briefkaart

Pon's Automobielhandel B.V.
t.a.v. Audi-coördinatie
Postbus 72
3800 HD AMERSFOORT

Pon's Automobielhandel B.V.
Postbus 72
3800 HD Amersfoort
Telefoon: 033 - 949944

Audi