

[Hoekom wil jy skreeu?]

Met 426 kW en 650 Nm, alwiel-aandrywing en 'n karaktervolle V10-kragbron is die Audi RS6 'n blitsmotor om te aanskou, en minstens op papier gee dit die magtige BMW M5 iets om oor te dink. Maar, laat dit jou koud agter die stuur?

Foto's: Seagram Pearce



In werklikheid is daar drie groot spelers

in die medium, luukse sedan-mark: Die Mercedes-Benz E-Klas wat nou al lank in die tand is met 'n nuwe weergawe kort om die draai (sien bl. 24), die BMW 5-Reeks wat óók al 'n ou bul in die kraal is, en dan is daar die Audi A6.

Vir diegene wat dus nie vatplek aan die BMW se futuristiese ontwerp kon kry nie, en vir dié wat die Merc as te oudmodies beskou, was die A6 dus 'n uitstekende alternatief: Vars stilering en 'n goeie pakket. Dieselfde geld vir hierdie reekse se verrigtingsrygoed. Die BMW M5 kraai al lank koning in dié mark, met die Audi S6 en E 63 AMG wat net nie opgewasse was teenoor die Beierling nie. En in hierdie mark het die A6 ook sy ouderdom begin wys, en het dit veel eerder 'n kompromie as alternatief geword...

Audi se ingenieurs en ontwerpers het wel nie teruggesit nie, en die A6 is onlangs deur beide departemente bygekom. Daar is 'n nuwe voorste buffer en sierrooster, nuwe kopligte met LED-dagryligte, LED's vir die agterste ligte en 'n paar ekstra chroom-aksente. Binne die kajuit is daar die jongste MMI-stelsel en die afwerking en aanwending van materiale is oudergewoonte voortrefflik.

Onder die metaal is egter waar meeste van die veranderinge aangebring is. Die sessilinder 2,4 liter-petrol is vervang met 'n 125 kW 2,0T FSI en die 3,2 FSI V6 is vervang deur 'n drukaangejaagde 3,0T FSI V6. Dit is egter met die toevoeging van 'n 5,0 liter dubbelturbo-V10 tot die reeks waarmee Audi werklik nuus maak.

Getrou aan RS-tradisie is daar aanvanklik beplan om die RS6 slegs as 'n Avant in Suid-Afrika beskikbaar te stel, en dit is met hierdie blitswa waarmee ons eerste in Frankryk kennis gemaak het (WIEL, Maart 2008). Die afkeer in die ekonomie het egter Audi se boontjietellers terug na die beplanningtafel gestuur en daar is besluit dat die sedan, wat ons hier onder hande het, meer sin sou maak. Laasgenoemde is ligter en beter gebalanseerd as die Avant, wat goed beloop vir die motor se verrigting en dinamika.

So, van Frankryk na Franschhoek en die geleentheid om een van Ingolstadt se beses op plaaslike bodem te beproef.

Soos genoem, onder die Audi se voorste kap is 'n V10 van 5,0 liter wat vir 426 kW tussen 6 250 r/min en 6 700 r/min en 'n draaimoment van 650 Nm tussen 1 500 r/min en 6 250 r/min sorg.

Met al daai perde onder sy enjinkap is dit logies dat die RS6 fluks sou wees. Trap met



jou regtervoet en die landskap buite jou kantvenster word bitter gou impressionistiese kuns. Heeltyd in die agtergrond is daar die geroggel van die V10-kragbron – wat interessant genoeg veel meer soos 'n V8 klink. Met elke ratskakeling is daar ook 'n dowwe slag en dis baie moeilik om nie te glimlag nie. Tog voel ons dat Audi meer kon doen om die enjin se karakter na vore te bring.

Danksy die sesgang Tiptronic-outokas is dit slegs 'n geval van 'n swaar regtervoet om dié tweeton-sedan binne 4,62 sek. verby 100 km/h te laat blits. Dit is byna 'n identiese tyd aan wat die agterwiel-gedrewe BMW M5 kon vermag. Dit is egter nie waar die ooreenkomste eindig nie: Die Audi en die M5 is kop-aan-kop op byna alle gebiede. Wat inrat-versnelling betref, is die verskille ook onbenullig klein. Maar Audi bied sedert vandeemaand wel die opsie van 'n verhoogde, beperkte topsnelheid van 280 km/h teenoor die gewone 250 km/h nes die M5 s'n (hoewel ons M5-toetsmotor 261 km/h bereik het).

Dit is duidelik dat die BMW M5, teen 1 867 kg, veel ligter is, en met agterwiel-aandrywing is dit ook meer van 'n plesier om te bestuur. 'n Mens kom net nie agter hoe vinnig die RS6 werklik is nie, en op hierdie gebied is die Audi 'n aks verwyderd van sy bestuurder. As jy meer betrokke by die bestuurservaring wil wees, kan jy met die spane agter die stuurwiel speel, maar wat ons betref is die ryding se outomatiese "S"-skakeling voldoende vir meeste toepassings.

Dit is baie maklik om jouself te misgis en dan moet daar vinnig op die remme geklim word. Die RS6 se remme is uiters bekwaam, en hoewel die gemiddelde stop tyd van 2,80 sek. nie as "uitstekend" beskryf kan word nie, moet die Audi se massa ook in berekening gebring word. Die voorste en agterste geventileerde skywe doen hul werk met oorgawe, maar ongelukkig voel ons dat die remgevoel beter gemoduleer kon wees.

Die RS6 het steeds die gewone A6-sedan as basis, met dieselfde basiese onderstel, vering en bakwerk. Die pluspunte hiervan is 'n indrukwekkende rit en 'n massiewe laairuim wat tussen 408 dm³ en 1 152 dm³ kan sluk – dit is inderdaad 'n luukse medium-grootte sedan. Maar wat van die draaie? En hoe vaar dit om al daardie stukrag op die teer te plaas?

Oudergewoonte is quattro-aandrywing met 'n asimmetriese 40:60-verdeling tussen voor en agter standaard en het die manne van Ingolstadt wel aan die vering gepeuter om dinamika te verbeter: sportvering met strammer verstellings is standaard, en die DRC-stelsel (Dynamic Ride



BlitsGids	Audi RS6 Tiptronic	BMW M5 SMG	Mercedes-Benz E 63 AMG outo*	Jaguar XFR*
Enjintipe:	V10, turbopetrol	V10, petrol	V8, petrol	V8, turbopetrol
Verplasing:	4 991 cm ³	4 999 cm ³	6 208 cm ³	5 000 cm ³
Kragstyk:	426 kW/650 Nm	373 kW/510 Nm	378 kW/630 Nm	375 kW/625 Nm
0-100 km/h:	4,62 sek.	4,64 sek.	4,5 sek.	4,9 sek.
Topsnelheid:	250 km/h	261 km/h	250 km/h	250 km/h
Verbruik:	13,9 l/100 km*	14,8 l/100 km*	14,3 l/100 km	12,5 l/100 km
CO₂-uitlate:	331 g/km*	375 g/km*	341 g/km	292 g/km
Basisprys:	R1 069 000	R1 012 000	R1 039 000	R960 000
Internet:	www.audi.co.za	www.bmw.co.za	www.mercedes-benz.co.za	www.jaguar.co.za

In dieselfde prysklas: Porsche 911 Carrera (R1 095 000); BMW 650i Alfaanpak A-Sport (R1 046 900); Mercedes-Benz E 63 AMG Estate outo (R1 059 000); Range Rover TDV8 outo (R1 105 000)

Met dieselfde bakstyl: Maserati Quattroporte Sport GT (R1 899 000)

Toetsnotas

TS: Ek kan waardeer wat Audi met die RS6 vermag het, maar die motor het my yskoud gelaat.



Waar is die brul van die V10 en die drama van 'n motor met 426 kW? Ingolstadt het met die TT, RS4 en R8 die regte rigting ingeslaan, maar die logge RS6 voel soos 'n stap sywaarts. Tog is dit 'n beeldskone motor wat vir alledaagse gebruik (absurde brandstofverbruik tersyde gelaat) heelwat meer sin maak as 'n M5 met sy argaïese SMG-ratkas. Maar wat van 'n M3 Sedan met M-DCT (of 'n Mercedes-Benz C 63 AMG) en 'n tweede-handse Honda S2000? Dit klink heelwat meer aantreklik!

WL: Wat 'n ondervinding! 'n Motor wat nie net gelukkig is op die oop pad nie, maar ook kans sien vir draaie. Net jammer dat ons hom nooit kon ry soos hy gery moet word nie: van 250 km/h noord na 300 km/h sal die RS6 se ware karakter tot die oppervlak kom. Hy is net sô goed in wat hy doen en waarvoor hy gebou is, dat dit hom amper vervelig maak...



Wat kan beter?

- Minder klankdemping rondom die enjin, of 'n minder gedempte uitlaatklank, sal veel vir die RS6 se karakter en bestuurservaring doen.



Toetse uitgevoer met



TOTAL

You know where to turn

SPESIFIKASIES

Audi RS6 Sedan	
ENJIN	
Silinders	V10, langsgemonteer
Brandstofvoevoer	Direkte elektroniese petrol-inspuiting, dubbelturbo, tussenkoeler
Boor x slag	84,5 mm x 89,0 mm
Verplasinginhoud	4 991 cm ³
Drukverhouding	10,5 : 1
Kleppang	DBNA, 4 kleppe per silinder, wisselende klepdydreëling
VERRIGTING	
Maks. drywing ISO (kW)	426 kW @ 6 250 – 6 700 r/min
Maks. wringkrug (Nm)	650 Nm @ 1 500 – 6 250 r/min
RATKAS	
Ratvorentoe	Sesgang outo met tikrat-opsie
1ste rat	4,171 : 1
2de rat	2,340 : 1
3de rat	1,521 : 1
4de rat	1,143 : 1
5de rat	0,867 : 1
6de rat	0,691 : 1
Trurat	3,403 : 1
Finale aandrywing	3,317 : 1
Dryfwiele	Permanente vierwiel-aandrywing
Hulpmiddels	Stabiliteits- en vastrapbeheer en elek. ewenaarslot
WIELE EN BANDE	
Padwiele	9,5J x 20 allooi
Handelsmerk	Pirelli P-Zero
Bandgrootte	275/35 ZR20 102Y
Noodwiel	Volgrootte staal
REMME	
Voor	390 mm geventileerde skywe
Agter	356 mm geventileerde skywe
Veiligheidstelsels	Sluitweerremme met elektroniese remkragver spreiding en remhulp
STUUR	
Tipe	Tandstang en kleinrat met snelheid-sensitiewe hidrouliese kraghulp
Kant tot kant	2,3
Draaisirkel	12,2 m
VEERSTELSEL	
Voor	Dubbele mikke, krulvere, teenkanteelstaaf
Agter	Veelskakel, krulvere, teenkanteelstaaf
VERPLASINGSINHOUD	
Stipplekke	5
Brandstofstank	80 liter
Bagasieruim	408 - 1 152 dm ³
WAARBORG EN DIENSINTERVALLE	
	1 jaar/onbepaalde km-waARBORG
	5 jaar/100 000 km-onderhoudsplan
	Dienste (km): Volgens boordrekenaar

TOETS-UITSLAE

Audi RS6 Sedan	
SNELHEID (km/h)	
*Maksimum	250 @ 4 470 r/min
Toerelimieter	6 700 r/min
Snelheidsmeter	60 80 100 120
Ware snelheid	59 78 98 117
VERSNELLING (sekondes)	
	2,36
	3,48
	4,62
	6,27
	22,79
1 km naellopie	238,2 km/h
Eindsnelheid	VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)
	Outo
	1,20
	1,12
	1,14
	1,60
	1,74
VERBRUIK**	
	20,3 l/100 km
	10,2 l/100 km
	13,9 l/100 km
	480 km
	331 g/km
REMTOTETSE	
	2,8/3,03 (beste/swakste)
	2,89/baie goed
	(Gemeel in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervale van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak)
GERAASVLAKKE (dB(A))	
	46
	58
	66
VERRIGTINGSFAKTORE	
	205
	85
	130
	2,75
	0,31
	2 081
	61/39
	(Bereken volgens "gewig soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kragleweringstelsels)
TOETSOMSTANDIGHEDE	
	Seevlak
	Deels bewolk, warm, ligte bries
	2 070 km

16/20



Control) wat elektronies die demping verstel, is as 'n opsie van R14 200 beskikbaar.

Sonder al hierdie fieterjasies is die RS6 steeds verbasend goed in die draaie, en die hele WIEL-span was verras deur die Audi se dinamika. Vir 'n tweeton-motor wat ontwerp was om oorwegend teen hoë snelhede en in 'n reguit lyn te ry, is die Audi heel gemaklik in die kronkels. Selfs al word daar aangestoot, is die RS6 se ritgehalte steeds goed, en beter as dié van die M5. Padgreep is uitmuntend, en hoewel sy swaar neus effens wyd loop as jy 'n draai entoesiasies binne-draf, vind die RS6 bedaard die apeks en storm dit na die volgende pylvak as jy genoeg moed het om die versneller te trap.

Selfs WIEL se hoogs-ervare baanrenjaer was onkant gevang met die ryding se hantering, en die baantye (sien die inlas vir tye) wys dat die RS6 oor veel meer as slegs voortsnel op die autobahn gaan.

Gevolgtrekking

Hoewel hierdie padtoets nie bedoel was om 'n vergelyking tussen die nuwe RS6 en die magtige M5 te wees nie, was dit byna onmoontlik om nie hierdie pad te loop nie. Tot op hede was daar nie 'n motor in die mark wat werklik by die BMW kon hou nie: Die S6 het naby gekom met sy voortrefflike rit, maar wat suiwer verrigting betref, was die BMW hom een voor.

Die RS6 verander die prentjie so bietjie. Nou is daar 'n ryding wat op papier die M5 op byna alle gebiede ewenaar. Die verskil tussen die M5 en die Audi lê met die gemak wat die RS6 sy taak verrig: Dit is koel en kalm en sy direkte stuur – hoewel ietwat vaag – bied genoeg terugvoer om vertroue in te boesem. Die M5 verg moeite om vinnig te ry. Dit is 'n geval van smaak en voorkeure.

Die RS6 is dus 'n ryding van onvergelykbare dryfkrug en verrigting, maar nie noodwendig een van onvergelykbare karakter nie. Die stilering is dalk 'n bietjie gedemp, en die V10-enjin kon harder gegrom het. 'n Mens moet egter wonder: met die RS6 se wonderlike hantering, is dit nie dalk wat Audi in gedagte gehad het nie. Hoekom moet jy skreeu as jy kan fluister? ■



Huidige rekord: Lamborghini Gallardo Superleggera - 1:20,58 sek.

	Rondtetyd	Gemiddelde snelheid	Maksimum snelheid in voorste pylvak (A)	Minimum snelheid in Draai 1	Minimum snelheid in Draai 2	Minimum snelheid in Draai 3	Minimum snelheid in Draai 4	Maksimum snelheid in agterste pylvak (B)	Minimum snelheid in Draai 5
	[min]	[km/h]	[km/h]	[km/h]	[km/h]	[km/h]	[km/h]	[km/h]	[km/h]
Lamborghini Gallardo Superleggera	1:20,58	145,2	229,4	89,7	72,5	115,3	117,1	237,9	79,5
Audi RS6	1:24,99	137,4	219,2	88,8	71,3	107,2	113,9	221,4	75,3
BMW M5 Touring	1:26,00	135,8	214,8	88,7	72,0	106,9	111,5	221,0	71,5
Audi RS4	1:27,30	134,0	201,4	89,8	68,6	108,6	111,2	213,1	68,5

Standaard-kenmerke

Lugsakke	Voor/sykan/oorhoofs
Veiligheid	ABS/EBD/ESP/ASR/EDL
Verkoeling	Klimaatbeheer
Klankstelsel	Radio/CD/MP3
Sentrale sluiting	Ja
Alarm/immob	Ja
Tagbebeer	Ja
Stuur-verstelling	Hoogte/diepte
Stipplekverstelling	Elektries
Bekleding	Leer
Aantal stipplekke	5
Misligte	Voor/agter
Sondak	Opsioneel
Sensors	Bande/veers/ligte
Parkeerhulp	Agter
Ligte	Xenon
Isofix-hegtpunte	Ja
Elektriese hulp	Vensters/spieëls

Audi RS6