



Audi A4 Avant

Loon naar werken

Autotest | Hard werken mag beloond worden. Een bijzondere auto kan het werk en het privé-leven immers een stuk aangenamer maken. Een product van hoge kwaliteit ziet er beter uit, heeft verfijndere techniek aan boord en biedt in alle opzichten meer. Wellicht is de nieuwe Audi A4 Avant een mooie kroon op het dagelijkse werk?

Mooi is de Audi A4 zeker. Of is "tijdloos" een betere omschrijving? Want de vormgevers van Audi hebben een strakke, moderne stijl gevonden waar per model nog nauwelijks van wordt afgeweken. De verschillen tussen de vorige generatie ("B8") en deze nieuwe A4 ("B9") zijn vooral verfijningen, waardoor het ontwerp van weleer nu simpelweg beter tot zijn recht komt.

Virtual Cockpit

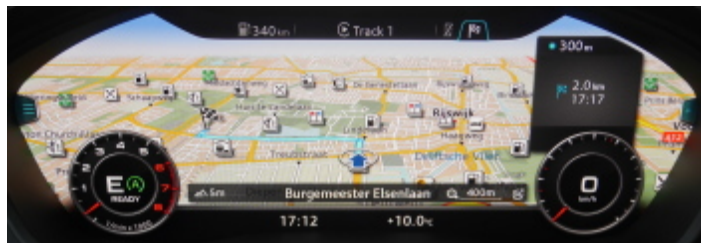
Wie de vormgevers beschuldigt van een gebrek aan lef, moet vooral plaatsnemen in het smetteloos afgewerkte interieur. Het dashboard is strakker en opgeruimder dan voorheen omdat het aantal knoppen sterk is gereduceerd. Zoveel mogelijk functies worden namelijk bediend via het beeldscherm.



Deze opzet van Audi is niet uniek, maar Audi trekt het concept wel het verst door. Dat geldt zeker wanneer wordt gekozen voor de "Virtual Cockpit". Dan worden ook de klokken (snelheidsmeter en toerenteller) achter het stuurwiel vervangen door een beeldscherm. Let ook op de bediening van het klimaatcontrolesysteem: de ingestelde temperatuur verschijnt in de knop. Prachtig!

Met de virtual cockpit kunnen alle functies (inclusief navigatie!) worden bediend, maar om de klanten niet te veel af te schrikken wordt ook nog voorzien in een

traditioneel beeldscherm op het dashboard. Alleen de "life style" modellen van Audi (TT, R8) kiezen radicaal voor een beeldscherm achter het stuurwiel.



Terwijl het centrale beeldscherm bij andere Audi-modellen inklapt of wegschuift wanneer het niet in gebruik is, staat het bij de A4 altijd prominent bovenop het dashboard. Audi kiest principieel niet voor aanraakgevoelige beeldschermen en dat is zeker bij gebruik van Apple CarPlay onwennig. Apple heeft zijn interface namelijk ontworpen voor touchscreens, en Audi draait dit weer terug door alles om te leiden naar de centrale druk/draai-knop.

Op het gebied van luxe en comfort is de nieuwe A4 ontegenzeggelijk bij de tijd, maar op geen enkel punt is de auto innovatief. Sterker nog, inmiddels bieden doorsnee merken dezelfde technieken al aan in auto's in een lager segment. Het belangrijkste verschil is dat Audi zaken mooier verpakt. Houdt er bovendien rekening mee dat deze verpakking zijn prijs kent, want vrijwel alles wat alledaagse merken standaard aanbieden staat bij Audi op de optielijst.

Stationcar

De hier geteste auto is een zogenaamde "Avant" en dat staat voor "stationcar". De A4 Avant biedt standaard 505 liter bagageruimte (sedan: 480 liter). Dit is uitbreidbaar tot 1.510 liter (sedan: 965 liter) en daarmee behoort de A4 Avant tot de ruimste stationcars in het premium-segment. Wanneer ook wordt gekeken naar stationcars van minder nobele merken, dan valt de ruimte juist tegen voor een auto van deze omvang.



Omdat Audi een premium-merk is, mag meer worden verwacht dan van zomaar een merk. Dit wordt onder andere waargemaakt met een elektrisch bedienbare achterklep. Daarnaast kan de achterbank worden opgeklapt middels een hendel in de bagageruimte, dat scheelt weer omlopen. Tegelijkertijd laat Audi diverse steken vallen met deze stationcar. Zo is de laadvloer niet vlak, is er geen uitsparing om de hoedenplank in op te bergen, is er geen dubbele laadvloer en is (standaard) niet voorzien in "bagage-management" (laadvloer in vakken verdelen, bevestigingsmaterialen, etc.).



Motoren

Met de komst van de nieuwe A4, introduceert Audi ook een bijzondere nieuwe motor: de "2.0 TFSI ultra". Die laatste aanduiding, "ultra", staat bij Audi voor een extra zuinige motor. Aanvankelijk valt vooral op dat de motor zuinig is met geluid, want de rust in de auto is ongekend.

Het karakter van deze zuinige benzinemotor doet veel denken aan dat van een dieselmotor. Al bij een zeer laag toerental is veel trekkracht beschikbaar en dankzij een fors koppel (320 Nm) is ook op hoge snelheid altijd voldoende reserve beschikbaar om moeiteloos te accelereren. Omdat de 2.0 TFSI zo moeiteloos presteert, lijkt de auto minder snel dan deze eigenlijk is.



De verhoudingen van de automaat met dubbele koppeling (DSG, ofwel direct shift gear) zijn welhaast perfect op het karakter van de motor afgestemd. Met name op de snelweg is het toerental opmerkelijk laag, 120 km/u is slechts 1.750 toeren per minuut en dat zorgt voor rust en een laag verbruik. Dankzij deze verfijnde motor en het perfecte samenspel weet de A4 echt te overtuigen als een premium-product.

Weggedrag

Hoe de A4 Avant rijdt, is afhankelijk van de gekozen opties ("Audi Drive Select") en het gekozen onderstel. De testauto is voorzien van een verlaagd sportonderstel in combinatie met 18 inch velgen (standaardmaat: 16 inch) en dat is te veel van het goede. Op slecht wegdek zorgt dit voor een onrustig gedrag en is het rijden vermoeiend.



Wanneer wordt gekozen voor het standaard onderstel of voor de standaard velgmaat, dan overtuigt de A4 juist met een verfijnde combinatie van sportiviteit en comfort. De besturing is licht, maar toch exact. De grip is uitstekend, zodat de A4 Avant zich evengoed leent voor sportieve uitspattingen als voor lange afstanden.

Conclusie

Biedt de Audi A4 Avant meer dan een doorsnee stationcar? Ja en nee. Op het gebied van de vormgeving en afwerkingskwaliteit is het antwoord een volmondig "ja". Als het gaat om de uitrusting is het antwoord: "ja, indien de juiste opties worden bijbesteld". Als het gaat om de ruimte is het antwoord een teleurstellende "nee".

De A4 Avant weet zich vooral te onderscheiden met de rijeigenschappen. De A4 rijdt niet beter dan andere auto's, maar biedt wel meer raffinement. Dat komt terug in het samenspel tussen de motor en de automaat, de minimale rijgeluiden en de verfijning van het onderstel. ■



Specificaties

Audi A4 Avant 2.0 TFSI ultra S-Tronic

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	473 x 184 x 143 cm
Wielbasis	282 cm
Gewicht	1.535 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	54 l
Bagageruimte	505/1510 l
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	190 pk @ 4200 tpm
Koppel	320 Nm @ 1450 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,5 sec.
Topsnelheid	238 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	6,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	114 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 41.990,-
Prijs instapmodel	€ 41.990,-