



## Audi A7 Sportback Met complimenten

Autotest | "Wat een mooie auto", "wat een vette wagen", "dat is een mooi ding" en vele opgestoken duimen streelden het ego van de testrijder de afgelopen week. Zelden kreeg een auto zo veel complimenten als de "Audi A7 Sportback". Normaal gesproken zijn dat soort spontane lofuitingen alleen voorbehouden aan kleine, milieuvriendelijke knuffelauto's en zeker niet aan grote, razendsnelle zakenauto's. Wat is de magie van de Audi A7 Sportback?

De A8 is de meest luxueuze Audi en wordt vooral gekozen door hoogwaardigheidsbekleders die zich laten rijden. De R8 is het sportiefste model van Audi en is bedoeld om in het weekend (op het circuit) van te genieten. Dan resteert de A6 als topmodel om iedere dag zelf mee te rijden en dat moest beter kunnen, dachten ze bij Audi. De "A7 Sportback" is bedoeld als ultieme vierdeurs coupé die de luxe en het comfort van een topklasse sedan combineert met het uiterlijk en de prestaties van een sportwagen.

### Testauto

Dat die mix is geslaagd, blijkt vrijwel direct bij aanvang van de test. Op de snelweg oogst de testauto vele bewonderende blikken. Tijdens fotostops, tankstops of onschuldig parkeren bij een winkelcentrum werd de testrijder steevast gecompimenteerd met de goede smaak.



De testauto is dan ook een buitengewoon fraai exemplaar dat zo uitgebreid is aangekleed dat alleen de opties al meer kosten dan twee (!) Audi's A1. In het "dakargrijs" metallic oogt de A7 Sportback gedistingeerd en chique. De 19 inch "5-arm Y-design" velgen laten er geen twijfel over bestaan dat deze auto snel vooruit wil.

Het interieur valt positief op door de warme tinten.

Terwijl Audi's in de regel zo strak zijn vormgegeven dat het steriel wordt, nodigt de testauto uit met warme kleuren en natuurlijke materialen. Vooral de inleg van ruw esenhout (en geen stuk-gepolijst hout dat meer op plastic lijkt) geeft een bijzonder cachet.

## Uitrusting

Niet alleen de materialen, maar ook de vormen zijn uitnodigend. Zo loopt onder de voorruit een klassieke ronde boog ("boeglijn") die het interieur lijkt te omarmen. Het dashboard staat juist bol van de moderne techniek. Het gecombineerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem is zo uitgebreid dat het uren speelplezier biedt in de file. Helaas is de bediening niet altijd even logisch, mede daarom is een handboek geïntegreerd en dat zou niet nodig moeten zijn. Vergeet de bediening met handschrijfherkenning, dat leidt te veel af.



De klank van het optionele Bose-audiosysteem is ronduit slecht. Hoe meer "klankverbetersaars" worden ingeschakeld, hoe opdringeriger het geluid wordt. Zelfs in de neutraalstand plopt iedere "p" van een spreker uit de subwoofer. Het advies is om te kiezen voor het basis audiosysteem ("Concert") of dieper in de buidel te tasten voor het topklasse "B&O" audiosysteem dat eerder al de oren streelde tijdens de test van de Audi A8.

Een heel prettige optie is de "nachtzichtassistent". Op een goed verlichte snelweg heeft deze geen meerwaarde, maar op spaarzaam verlichte buitenwegen ziet de camera veel meer dan het blote

oog. Bovendien worden voetgangers herkend en gemarkeerd. Het beeld verschijnt op een display tussen de snelheidsmeter en de toerenteller. Het kan iedere paar seconden worden geraadpleegd, zoals men ook af en toe in de binnenspiegel kijkt.



Nog zo'n aanrader zijn de "comfortstoelen". Deze zijn groot en zo uitgebreid verstelbaar dat menigeen beter in de auto zal zitten dan thuis. De comfortzetels hebben niet alleen stoelverwarming, maar ook -koeling.

De ruimte voorin de A7 is prima. De beenruimte achterin is goed, maar door de coupé-achtige daklijn is de hoofdruimte achterin gering. De bagageruimte is lang, maar niet erg hoog. Een tas met golfclubs past daarom wel, maar een forse kindervan niet. Zoals het hoort bij een auto uit het topsegment is de achterklep elektrisch bedienbaar.

## Weggedrag

Naast de vele complimenten, herhaalde één vraag zich: "Is dit een A8 Coupé of een voorloper van de nieuwe A6?". Het officiële antwoord luidt: geen van beide.

Audi gebruikt standaard bouwstenen waaruit alle modellen worden opgebouwd. Voor de A7 Sportback was het uitgangspunt een bodemplaat met ruimte voor een motor in de lengterichting. Daar bovenop is een geheel eigen, vierdeurs coupé-koetswerk



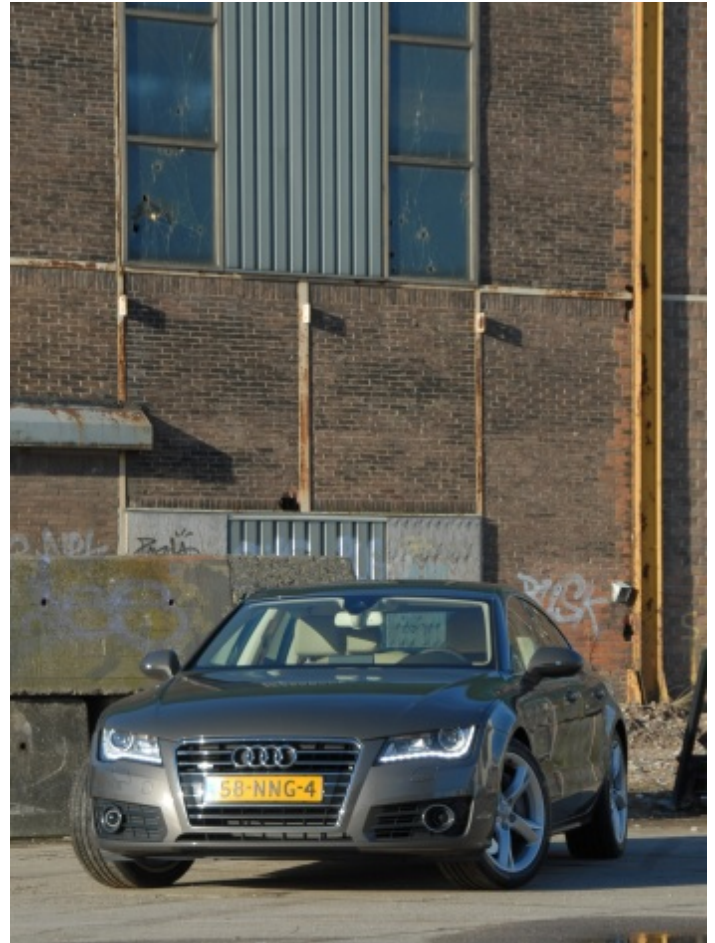
gebouwd. Daarmee is de A7 geen "verbouwde" A8 of A6, maar wordt wel slim gebruik gemaakt van gemeenschappelijke onderdelen.

Zoals gebruikelijk bij Audi is het hoofdbestanddeel aluminium en daarom is de A7 relatief licht van gewicht. Dat is het best merkbaar bij een remproefje: bij een noodstop is de vijf meter lange vierpersoons coupé tot stilstand te brengen alsof het een tweezits roadster is!



Het weggedrag kan worden beïnvloed met een druk op de knop. Het verschil tussen de sportieve en de comfortabele modus is in de praktijk gering. In de sport-stand is de auto niet uitgesproken stug geveerd of direct gestuurd. Desondanks neemt het vertrouwen in de auto bijna ongemerkt toe en loopt de snelheid steeds verder op. Bochten worden gaandeweg vlotter gestuurd en al snel blijkt waartoe deze chique coupé in staat is. Wanneer het uiterste uit de A7 wordt gehaald, stapt de bestuurder uit met zweet op de rug als bij een volbloed sportwagen!

In de comfort-stand is de verleiding juist groot om met één hand te sturen omdat alles kan en de vele veiligheidssystemen toch over de bestuurder waken. Ondanks de optionele luchtvering zweeft de A7 allerminst over het wegdek; sportiviteit voert altijd de boventoon.



## Prestaties

Het sportwagen-achtige karakter is uiteraard ook te danken aan de motor. De hier gereden "3.0 TFSI" is voorzien van dezelfde krachtbron als bijvoorbeeld de Audi S4. Dat betekent een vermogen van precies 300 pk en een koppel van 440 Nm.

Dankzij "Quattro" vierwielaandrijving is dat overvloedige vermogen effectief op het wegdek over te brengen. Wielspin is de A7 daarom (onder normale omstandigheden) zo goed als vreemd.

Net als de kleinere Audi's, is ook de A7 voorzien van diverse systemen om brandstof te besparen. Denk daarbij aan een stop/start-systeem (tegenwoordig ook in combinatie met een automatische versnellingsbak) en regeneratie van energie. Ondanks alle goedbedoelde maatregelen is het belofde fabrieksverbruik van 1 op 12,2 in de praktijk niet of

nauwelijks haalbaar.



De "S-Tronic" automatische versnellingsbak laat zich desgewenst handmatig bedienen met hendels achter het stuurwiel. De automaat voelt de bestuurder echter zo goed aan, dat zelf schakelen zelden nodig is. Wanneer kalm wordt gereden kiest de automaat voor een hoge versnelling, zodat in alle rust lange afstanden kunnen worden afgelegd. Bij 100 km/u is de A7 zelfs zo stil, dat het wel een elektrische auto lijkt! De keerzijde is dat ook bij sportief rijden een "soundtrack" ontbreekt.

Een venijnig tikje op het gaspedaal is voldoende om de elektronica duidelijk te maken wat de bedoeling is. Onmiddellijk wordt een lagere versnelling gekozen en daarop schiet de A7 er vandoor. Ook bij snelheden ruim boven de 100 km/u worden alle inzittenden dan fijntjes in de stoelen gedrukt.



## Conclusie

Wat is de magie van de Audi A7? Karakter. Terwijl de meeste andere Audi's strak, zakelijk en daarmee ook afstandelijk zijn, heeft de A7 een ziel. Dat is op de eerste plaats te danken aan het bijzondere vierdeurs-coupé concept. Met de juiste aankleding is het interieur van de A7 als een cocon van luxe en hightech.

De rijeigenschappen zijn precies zoals Audi belooft: wanneer het moet is de A7 comfortabel als een luxe reisauto, wanneer het mag levert de A7 de sensatie van een sportwagen. Ook namens Autozine: complimenten voor die prestatie! ■



# Specificaties

## Audi A7 Sportback 3.0 TFSI S-Tronic Quattro

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	497 x 191 x 142 cm
Wielbasis	291 cm
Gewicht	1.885 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.100 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	535/1390 l
Bandenmaat	255/45R18

### Motor en prestaties



Motorinhoud	2995 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	333 pk @ 5300 tpm
Koppel	440 Nm @ 2900 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,3 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	7,6 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	176 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 77.850,-
Prijs instapmodel	€ 60.110,-