

Vol verwachting...

Naar een opvolger van een succesvol model wordt altijd vol belangstelling uitgekeken. Heeft de auto aan de ene kant genoeg van zijn voorganger om het succes door te kunnen zetten? Heeft de auto aan de andere kant ook genoeg vernieuwends in zich om potentiële kopers aan zich te blijven binden? De vorige A4 (fabrieksbenaming B6 en facelift B7) heeft het eigenlijk steeds goed gedaan. De verkopen namen door de tijd maar zeer weinig af en kenden zelfs een goede opleving met de facelift van enkele jaren geleden. Blijkbaar was het een heel tijdloze auto die kopers door de jaren heen bleef aanspreken. Toch kan je niet eeuwig een succes uitmelken en dus heeft Audi inmiddels ook de nieuwe A4 – bijgenaamd B8 – op de markt gezet. Gaat dit weer een succes worden?



Voor de nieuwe A4 ligt de lat hoog.

Toch kan je niet eeuwig een succes uitmelken en dus heeft Audi inmiddels ook de nieuwe A4 – bijgenaamd B8 – op de markt gezet. Gaat dit weer een succes worden?

Tijdloos design

Deze nieuwe A4 is qua ontwerp eigenlijk niet heel vernieuwend, maar dan toch wel weer in zoverre nieuw dat je wel in één oogopslag ziet dat dit de nieuwste A4 is. Het ontwerp oogt vooral wat massiever dan dat van zijn voorganger, dat komt ook met name doordat de lijnen net wat strakker zijn. Het front ziet er wat agressiever uit met strakker vormgegeven koplampen – al zit het knikje van de vorige generatie er nog heel lichtjes in, de singleframe grille en de opvallende onderbumper. Het is eigenlijk aan de voorkant direct al duidelijk dat deze nieuwe A4 een wat sportievere inborst moet hebben. Een vergelijkbare onderbumper kwam in de vorige generatie alleen onder de A4's die uitgevoerd waren met een S-Line pakket.



De achterkant past binnen de nieuwe Audi-look.

Misschien is de achterkant nog wel het meest gewijzigd. Met name de knik over de breedte van de achterkant valt op. Het roept direct herinneringen op aan de eerste generatie A4 die half jaren 90 van de vorige eeuw op de markt kwam. De achterlichten in hun smalle, spitse vorm zijn geheel in lijn met de laatste nieuwe modellen van Audi. Natuurlijk waren ze al te zien op de A5, het coupébroertje van deze

A4, maar ook de A3 Cabriolet heeft achterlichten in deze stijl. Uit de nodige bronnen blijkt dat ook de gewone A3 en de A6 over niet al te lange tijd met soortgelijke achterlichten rond zullen rijden.

Al met al een tijdloos ontwerp, dat toch opvalt. Niet in de laatste plaats door de opvallende dagrijverlichting. Zodra de motor loopt ontsteken de ledjes zich, die in een rij in een gebogen vorm in de koplampunit zitten. Eigenlijk binnen de rest van het design had het best in een wat strakkere lijn gemogen, zoals bijvoorbeeld bij de A5. Toch is het iets heel futuristisch – althans: zo oogt het – op deze degelijke auto. En werken dat doen ze zeker, want de functie van daglicht is niet zozeer 'zien', maar juist 'gezien worden' en daar is zeker sprake van, want van verre valt al op dat er iets aparts aan komt rijden. Langs de weg werd ook menig nek verdraaid doordat de aandacht werd getrokken door het heldere witte licht.

Comfort rondom

De cockpit is geheel des Audi's. Een vierspaaksstuur met een hart in de vorm van de singleframe grille, twee grote klokken daarachter in een soort toegeknepen, ellipsvormig omhulsel, tussen de twee klokken de boardcomputer, missen op het dashboard het MMI-scherm voor bijvoorbeeld navigatie, daaronder audio en climatecontrol en vervolgens tussen de stoelen de versnellingspook en de bediening van het mediasysteem. Het had net zo goed een andere moderne Audi kunnen zijn. Alles degelijk van materiaal en afgewerkt en een gevoelsmatige bediening. Maar



Kwalitatief hoogstaand interieur, van de kleurencombinatie moet je houden.

goed, het zou flauw zijn om het daarbij te laten, want er zijn natuurlijk wel heel wat nieuwe snuffjes aan deze auto ten opzichte van de B7, het MMI-systeem was in deze bedieningsvorm zelfs helemaal niet aanwezig. Opvallend is natuurlijk wel direct de sleutel, die geen sleutel meer is, maar een blok wat je zo in een keer in het dashboard drukt. Druk er nog een keer op en de auto start, mits je de koppeling wel ingedrukt hebt natuurlijk. Verder zijn er vooral veel elektronische snuffjes en systemen die het gemak moeten vergroten. Zo is daar bijvoorbeeld de elektronische handrem en de boardcomputer die vanuit milieutechnisch oogpunt adviseert op te schakelen.

Het interieur is in een keur aan kleuren en materialen te bestellen. Deze A4 was van binnen zeer licht uitgevoerd. De stoelen waren niet alleen erg licht met Kardamonbeige, maar ook het dashboard, de matten en vloerbedekking waren licht van kleur. Daarbij was de inleg op deuren, middenconsole en dashboard in amandelbeige essenhout. Wat mijn persoonlijk smaak betreft niet de meest fantastische combinatie, maar dat is gelukkig door iedere koper zelf naar believen te kiezen. Wat dan wel minder is, is dat verschillende knoppen en onderdelen blijkbaar alleen maar in zwart kunststof te leveren zijn. Voor grote oppervlakken als de middenconsole is dat nog wel te doen, maar de zwarte knopjes op het verder lichte stuur, of de raambediening die ineens sterk afsteekt bij de rest van de deur is dan toch wat minder chique.

De comfortstoelen zijn gewoonweg prima. Zonder heel sportief te zijn, houden ze je toch goed in hun greep. De zitting en leuning zelf zijn relatief zacht en voelen prettig. De gehele stoel is elektrisch verstelbaar in alle wenselijke richtingen. Ook de lendensteunen zijn elektrisch instelbaar. Het enige wat je nog zou kunnen missen qua comfort is de bovenbeensteun, maar deze is alleen verkrijgbaar op de optionele sportstoelen en dan lever je natuurlijk ook weer 'zacht comfort' in. Ook achterin kan je zeer goed verblijven. De ruimte achterin is duidelijk toegenomen ten opzichte van de vorige generatie, maar dat mocht ook wel, want daar kwam nog wel eens wat kritiek op. Toch zullen lange personen nog steeds wel hinder ondervinden van de aflopende daklijn, want met de 1.85 van de auteur was de hemel al zo'n beetje binnen bereik. Het optionele Isofixpakket zoals dat op deze auto zit is natuurlijk hartstikke handig, alleen is het wel minder dat je metalen constructie daarvoor gewoon ziet zitten. Dit hoort natuurlijk gewoon netjes weggewerkt te zijn onder afdekplaatjes of iets dergelijks.

Vertrouwd

Audi A4 2.0 TDI, dat klinkt heel vertrouwd... Of toch niet? Natuurlijk is de naamgeving niks nieuws, toch gaat hier een compleet nieuwe motor schuil in het vooronder. Waar VAG jaren geleden de toon zetten wat turbodiesels betreft met de zeer succesvolle motoren met pompverstuivertechniek zijn ze dan sinds kort om en worden er ook VAG-producten geleverd met commonrail techniek. Zo is ook deze A4 voorzien van een dergelijke motor. Het vertrouwde klinken is dan ook veranderd in die zin dat commonrail diesels bekend staan om hun wat beschaafdere geluid dan de pompverstuiver en dat is ook absoluut merkbaar. De auto is zowel met koude start en wegrijden als bij flink accelereren behoorlijk rustiger. Qua maximaal beschikbaar vermogen is het verschil niet zo groot, dat scheelt slechts 3 pk in het voordeel van de commonrail motor, die meet namelijk 143 pk. Het koppel is zelfs helemaal hetzelfde gebleven. In het dagelijks verkeer blijkt het een heerlijke motor. Juist het stukje raffinement van de motor draagt sterk bij aan het comfort en de kwalitatieve indruk. Daarnaast kan je met een dergelijk vermogen natuurlijk prima mee komen in zowel het stadse als het snelwegverkeer. De A4 versnelt eenvoudig als dat moet, maar lijkt ook vooral een gemoedelijke reisgenoot.



De A4 lijkt zich meer te richten op de sportieve rijder.

De auto is zowel met koude start en wegrijden als bij flink accelereren behoorlijk rustiger. Qua maximaal beschikbaar vermogen is het verschil niet zo groot, dat scheelt slechts 3 pk in het voordeel van de commonrail motor, die meet namelijk 143 pk. Het koppel is zelfs helemaal hetzelfde gebleven. In het dagelijks verkeer blijkt het een heerlijke motor. Juist het stukje raffinement van de motor draagt sterk bij aan het comfort en de kwalitatieve indruk. Daarnaast kan je met een dergelijk vermogen natuurlijk prima mee komen in zowel het stadse als het snelwegverkeer. De A4 versnelt eenvoudig als dat moet, maar lijkt ook vooral een gemoedelijke reisgenoot.

Toch is deze A4 absoluut geen puur comfortabele auto te noemen. Waar vroeger Mercedes-Benz de comfortabele van de Duitse drie was en BMW de sportieve was, hing Audi er altijd een beetje tussenin. Nu lijkt Audi dan toch echt gekozen te hebben voor een sportiever image. Natuurlijk bleek dat al wel een beetje uit het uiterlijk, maar de bediening is zelfs zeer sportief te noemen. De pedalen moeten wel écht bediend worden en het schakelen gaat zelfs relatief zwaar. Je moet pook echt uit het ene verzet halen en in het andere duwen. Het lijkt er dus op dat Audi niet alleen voor een lichte verschuiving van het karakter heeft gekozen, maar dat het op het gebied van bediening zelfs een best rigoreuze verschuiving

is. Hoe dan ook: een zakensedan is geen sportwagen, daarom blijft de afregeling van de demping nog best comfortabel, maar dan wel met gevoel. Dat het verder met het onderstel wel goed zit, blijkt ook wel dat uit het feit dat het geen krimp geeft op scherpe bochten op snelheid of uitwijkingsmanoeuvres. En dan hebben we het hier nog gewoon over de voorwielaangedreven versie, want de auto was niet voorzien van quattro.

Het sturen past ook bij het sportievere karakter. Je hebt gevoel met de voorwielen en op snelheid voel je een prettige weerstand in het draaien. Het optionele Servotronic dat op de testauto zat zorgt ervoor dat de stuurbekrachtiging aangepast aan de snelheid waarmee je rijdt. Een andere optie is het 'Audi Dynamic Steering', hiermee wordt de stuurwielbediening nog ingrijpender aangepast aan de situatie. Dit systeem is overigens alleen te bestellen in combinatie met 'Audi Drive Select'. Daarmee kan door de bestuurder gekozen worden of de auto een sportief danwel comfortabel karakter moet hebben (of dat dit automatisch geregeld moet worden). Waar dit bij veel auto's ophoudt bij een geregelde demping, wordt hier dus ook de bediening van stuurwiel en pedalen mee aangepast. Dit alles om de rijervaring nog beter te kunnen maken.

Succes verzekerd

Met een vanafprijs van 32.425 euro is de A4 helemaal niet gek geprijsd. Deze tweeliter TDI is er vanaf een kleine 39.000 euro. Daarmee is hij zelfs goedkoper dan een kale 2.0 TDI van de vorige serie. Geloof het of niet, maar de testauto kostte evengoed 62.202 euro door alle opties die op de auto aanwezig waren. En dat is in verhouding met de vanafprijs natuurlijk wel heel erg veel. Gelukkig kan een koper zelf beslissen wat voor systemen hij wel of niet op de auto wil hebben, maar dan nog kan het dus hard aantikken.



Al met al kan zonder twijfel gezegd worden dat Audi een goede opvolger voor de A4 heeft neergezet. Vertrouwde en populaire aspecten als het uiterlijk en de kwalitatieve indruk zijn gebleven, terwijl de rijeigenschappen – al dan niet met optionele pakketten – naar een hoger en sportiever niveau zijn getild. Het lijkt er op dat Audi duidelijker een positie heeft gekozen in de brede markt. Door de uitstraling en het comfortniveau zal deze A4 zonder twijfel weer een succes worden, waarbij de geteste 2.0 TDI voor de zakelijke markt nog wel de meest interessante A4 is.

Plus

- + Vertrouwd
- + Luxe
- + Geraffineerde motor

Min

- Zwarte knoppen in licht interieur



- Hoofdruimte achterin
- Dure opties