



Massa is kassa!

Het pionieren is voorbij. Het ombouwen van auto's op fossiele brandstof tot een elektrisch exemplaar is niet meer. De platforms die enkel bestemd zijn voor elektrische modellen zijn in volle ontwikkeling. Is jouw automerk onderdeel van een groter concern, dan kan het platform ook nog eens slim worden uitgewisseld tussen de verschillende merken die daar deel van uitmaken. Neem de broeders van Stellantis die al jarenlang flink op ontwikkelingskosten besparen door alles onderling te delen en er zelfs niet vies van zijn daar een externe partner bij te betrekken. Hyundai en Kia weten hetzelfde te presteren, wat resulteert in zeer aantrekkelijke elektrische voertuigen. Over onderling delen kan de Volkswagen Auto Group flink meepraten. De voorbeelden zijn legio. Niet meer dan logisch dat er na een Volkswagen ID.4 en [test1369]Skoda Enyaq[/test] ook Audi flink kan profiteren van dit samenspel. Na topmodellen als de Audi e-tron SUV en Audi e-tron GT wacht ons nu een volumemodel in de vorm van de Audi Q4 e-tron. Want ja, massa is kassa.



E-tron?

Enige verwarring rond de benaming van Audi is niet vreemd. Want de Audi Q7 e-tron is niet volledig elektrisch (en heeft zelfs een dikke dieselmotor), maar deze Audi Q4 e-tron rijdt wel helemaal op stroom. En dan heb je dus ook nog de genoemde Audi e-tron, Audi e-tron GT en Audi A3 e-tron. De verwarring komt voort uit het feit dat Audi tot een aantal jaar geleden zijn modellen met plug-in hybride techniek aanduidde met 'e-tron'. Deze naam is dus gekoppeld aan elektrificatie van het Duitse merk en wordt nu gebruikt om de volledig elektrische modellen aan te duiden.

Met de genen van de Volkswagen Auto Group moet Q4 e-tron zich onderscheiden van zijn broeders ID.4 en Enyaq. Met een premium badge op de voorzijde zijn er vooral op het thema design punten te verdienen. Daarin slaagt de Audi dan ook met vlag en wimpel. De lijnen op de koets zijn strak met hoge agressief geplaatste koplampen. De LED signaturen in de koplampen zijn aan te passen in vier verschillende stijlen naar wens van de berijder.

Audi Q4 e-tron 40 Advanced edition

Een groot stuk lichtgrijs kunststof op de plek van de grille maakt dat de auto helemaal past in het Audi-gamma. Grote donkere stukken kunststof op plekken van de luchtinlaat en rond de wielkasten geven de auto een robuust karakter, zonder in te boeten op allure. De achterzijde wordt, helemaal in lijn met de laatste autotrends, gesierd met een achterlichtunit die over de gehele breedte van de auto loopt.



In (zakelijke) lijn

Het interieur loopt volledig in pas met het exterieur. Zoals we van de Duitsers gewend zijn zit het geheel strak, degelijk en kleurloos in elkaar. Zakelijkheid ten top. Opvallend en vernieuwend is het overhangende bedieningspaneel met de automaathendel. Van een 'hendel' is overigens geen sprake meer; een kleine schuifknop heeft de functie overgenomen. Het ontbreken van de middentunnel heeft als voordeel dat men veel ruimte heeft tussen de voorstoelen. Aan opbergruimte dus geen gebrek.

Over ruimte gesproken; de binnenruimte is door de lange wielbasis flink ruim bemeten. Met een totale lengte van 4588 mm verschilt de auto in lengte weinig met de Q3 van

Audi Q4 e-tron 40 Advanced edition

4484 mm. Echter is de binnenruimte eerder te vergelijken met een Q5. Daarin komen heel voorzichtig de genen naar boven die de auto met Skoda deelt; praktisch ruimteaanbod en slimme opbergmogelijkheden, zoals de grote vakken in de deurpanelen voor je waterflessen.

Veelgenoemd nadeel van de Duitsers blijven de ellenlange optielijsten. Dus geen gemakkelijke optiepakketten die je een totaalaanbod bieden maar gewoon ouderwets vinkjes zetten bij Audi. Dit resulteert in het feit dat we een Advanced edition rijden met fijne sportstoelen, maar zonder de lederen bekleding a 2.200,- euro. Zelfs al heb je lederen zetels dan moet je deze nog met de hand bedienen. Wil je elektrisch verstelbare stoelen; neem dan het comfortpakket van 2.000,- euro. Stuurverwarming zit daar niet bij en kost je ruim 200,- euro extra. Daarnaast hebben we te maken met airconditioning in slechts 1 zone in plaats van drie zones; een optie van 700,- euro. Terwijl de knoppen voor meerdere fase wel aanwezig zijn. Dat wordt nog flink puzzelen en strepen voordat je je nieuwe Audi kan bestellen.



Allemandsvriend

Wie zich eerder heeft mogen verplaatsen in een Volkswagen ID.4 of Skoda Enyaq kent het MEB-platform. Een platform waar de VAG jarenlang aan heeft gesleuteld en geschaafd om het zo prettig mogelijk te maken voor iedere koets. Dat er veel aandacht is besteed aan dit onderdeel merk je duidelijk in het rijden. Met een comfortabele inslag en zonder ook maar het kleinste kraakje of piepje weet de Audi ons van A naar B te rijden. Niet te week, niet te hard; volledig in balans.

We rijden de Q4 40 met 150 kW (204 pk) aan power. Deze aandrijving is gekoppeld aan een accu van 77 kWh. Met een koppel van 310 Nm wordt de sprint naar de 100 km/u gemaakt in 8,5 seconden. Volgens Audi kunnen we met dit accupakket tot 484 kilometer ver komen. Trek hier gerust minimaal 10 procent van af om tot een realistisch bereik te komen. Uiteraard hangt dit samen met je rijgedrag en het weertype. Sportief bijkomend voordeel aan deze auto is de achterwielaandrijving. Waar vrijwel alle Audi's standaard voorwielaangedreven zijn, doet deze Q4 het dus net even anders. Dat dit ook duidelijk merkbaar is tijdens het rijden moge duidelijk zijn. Vooral het gedrag in de bochten gaat er met achterwielaandrijving fijn op vooruit. Voor de echte sportieveling zal de Audi echter tegenvallen; alles in deze auto is er namelijk op gericht een allemansvriend te zijn.



Spaar door, ook voor veiligheid

Qua krachtbronnen is er de keuze uit een 35, 40, 45 of 50. Typenamen die verder eigenlijk nergens naar verwijzen. Laten we vooropstellen dat je liever niet met de 35 de weg op gaat. Het accupakket is met 52 kWh kleiner dan de 77 kWh uit de andere vermogensvarianten, waardoor je per saldo vaker aan de laadpaal staat. Het laden met de 35 gaat trager, omdat deze is begrensd op 7.2 kW bij thuisladen (AC) en 110 kW bij snelladen (DC). De 40, 45 en 50 laden met een snelheid van 11 kW (AC) en 126 kW (DC). Spaar dus 4.000 euro door en je komt met een aantrekkelijker totaalpakket thuis.

Prijzen starten net onder de 50.000 euro voor de Q4 35 Edition en lopen op tot een vanafprijs van 71.410,- euro voor de Q4 50 Quattro S edition. In alle gevallen een hogere prijs dan de Volkswagen ID.4 en de Skoda Enyaq. Redelijk vergelijkbaar qua prijs is de Mercedes Benz EQA en een paar duizend euro goedkoper is de Volvo XC40 Recharge. Onze testauto komt uit op een prijs van 62.367,- euro. Voor extra veiligheid dien je dan nog bij te betalen. Voor een bedrag van 1.200 euro krijg je dodehoekwaarschuwing, rijstrookhulp en botswaarschuwing. Zaken die, naar

persoonlijke mening, eigenlijk standaard aanwezig zouden moeten zijn op dit type auto.



Krachtig totaalaanbod

Het eerste elektrische massamodel van Audi weet sterk uit de hoek te komen. Het model heeft eigenlijk alles mee; strakke looks, zakelijk interieur en fijne rijeigenschappen. Daarin wijkt hij gelijktijdig weinig af van zijn concernbroeders ID.4 en Enyaq. De keuze uit een van de drie modellen uit de Volkswagen Auto Group ligt dus volledig bij jezelf. Wil je verder kijken dan de VAG dan willen we je de parels van Ford en Hyundai niet onthouden. Hoewel beiden geen premium badge dragen zijn het gevaarlijk sterke concurrenten die zeker niet onder doen voor de Audi. Een foute keuze kan je in ieder geval niet maken; op alle punten blijft de Audi een perfecte allrounder voor zowel de zakelijke rijder als de particulier. De keuze is aan jou.

Plus

- + Heerlijke allemansvriend
- + Praktisch
- + Zakelijk strak

Min

- Veiligheid is een optie
- Mist onderscheidt ten aanzien van de ID.4 en Enyaq