



In de marge

Dealers afstruinen, proefritten maken en brochures doorspitten tot je erbij neervalt: als je tegenwoordig in de markt bent voor een auto uit het hogere segment, wordt de keuze er niet gemakkelijker op. Doordat hoge middenklassers tegenwoordig gevaarlijk dicht tegen hun grote broers uit het topsegment aanschurken, is de keuze voor het summum op het gebied van luxe niet zo vanzelfsprekend meer. Goed, wie met minder dan de crÃ“me de la crÃ“me geen genoeg neemt en vanaf z'n comfortzetel koste wat kost twaalf cilinders wil kunnen aanspreken, kan niet om een topmodel heen. Voor wie juist met vier cilinders genoeg neemt, is het met een hoge middenklasser ook verre van behelpen. Wie echter zes of acht cilinders onder de kap wenst, wordt meer dan ooit bestookt met een enorm aanbod in beide segmenten. Ook Audi doet een extra duit in het zakje door de marge tussen de A6 en de A8 op te vullen met de nieuwe A7 Sportback.



Drie-in-één

Een grote verrassing kun je de komst van de A7 eigenlijk niet noemen, ondanks dat het een heel nieuw model is. Al enkele jaren lijkt Audi namelijk verwickeld in een wedloop met BMW en Mercedes-Benz om zoveel mogelijk niches in de markt op te vullen. Eerder timmerden de Duitsers het gat tussen de A4 en de A6 al dicht met de A5 Sportback en nu moet de A7 Sportback een trapje hoger op hetzelfde doen tussen de A6 en Audi's vlaggenschip, de A8. Omdat die ruimte niet heel groot is, herhaalt Audi de truc die het eerder met de A5 Sportback uithaalde door de A7 als vierdeurs coupé in de markt te zetten. Dat maakt gelijk duidelijk waar Audi met de A7 op mikt: het merk uit Ingolstadt zet zijn zinnen op het succes van de Mercedes-Benz CLS, die jarenlang dit niche-rijk voor zich alleen had en waarvan de tweede generatie sinds kort in de startblokken staat. Om dat succes te evenaren is de A7 Sportback volgens z'n schepper tegelijkertijd sportief als een coupé, praktisch als een Avant en luxueus als

Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro Pro Line +

een limousine. Klinkt goed, maar hoe zit dat in werkelijkheid? Is de A7 Sportback daadwerkelijk '3-in-1' of gaat Audi zich hier te buiten aan mooipraterij?



Recht overeind

Bij wie allergisch is voor dit soort beweringen staan de haren waarschijnlijk al recht overeind. Toch valt er in het geval van de A7 wel iets te zeggen voor Audi's alles-in-Ã©n-betoog. De sportieve indruk wordt al gewekt als je alleen nog maar een rondje om de auto heen loopt. De Sportback oogt net zo lang en breed als een A8, maar zijn hoogte van slechts 1,42 meter en de hoge taillelijn geven de A7 een plattere, bredere en vooral meer dynamische uitstraling. Nieuwsgieriger worden we van Audi's beloften op het praktische vlak. De vloeiend aflopende daklijn - een duidelijke knipoog naar de 100 CoupÃ© uit de vorige eeuw - versterkt dan wel het coupÃ©gevoel, maar brengt je tegelijkertijd ook aan het twijfelen over de praktische skills van de A7. En juist

Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro Pro Line +

daar waar je het niet verwacht, blijkt de A7 opvallend genoeg best praktisch te zijn. Dankzij een lél van een kofferdeksel heb je namelijk een riante toegang tot de bagageruimte, die een keurige 535 liter slikt en daarmee nauwelijks onderdoet voor een A6 Avant. Dat verklaart wellicht gelijk de vanuit sommige hoeken wat typisch vormgegeven achterzijde van de A7. Verwacht ondanks de grote bagageruimte echter geen pakezel, want voor een weekje wintersport met z'n vieren ben je met de indeling van een goedkopere A6 Avant, die achterin bovendien meer hoofdruimte biedt, beduidend beter af.



Uithangbord

Voorin verwelkomt de A7 z'n inzittenden met goed ondersteunend meubilair en een prachtig vormgegeven, voortreffelijk afgewerkt dashboard, dat sterk lijkt op dat van de nieuwe A6 en de A8 en op sommige plekken subtiel knipoogt naar het exterieurdesign.

Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro Pro Line +

Het is een waar uithangbord van wat er allemaal op Audi's dure gadgetmenu staat. Een nachtzichtassistent, een geavanceerd head-up-display, een uitgebreid multimedia- en navigatiesysteem met kaartweergave Å la Google Maps en internetverbinding zijn zomaar een aantal zaken (al dan niet standaard) die een rit in de A7 tot een waar genoegen maken - de zin en onzin van alle systemen daargelaten. Blikvanger op het dashboard is een wegklapbare 8 inch monitor, die is gekoppeld aan de draai- en drukknoppen van de inmiddels welbekende MMI-bedieningsinterface. Die unit laat zich in de A7 overigens ook bedienen met het touchpad dat we eerder al in de A8 tegenkwamen. Een relatief nieuwe technologie die in de praktijk erg goed werkt, maar vaak letterlijk en figuurlijk wordt overruled door de snellere spraaksturing. Voorin weet de A7 het zijn inzittenden dus wel naar de zin te maken, en ook achterin lijkt er met voldoende beenruimte en een eigen klimaatregeling weinig reden tot klagen. De fraaie aflopende daklijn gooit echter roet in het eten: hoewel de A7 er een belangrijk deel van z'n uitstraling aan te danken heeft, betaalt het zich uit in een marginale hoeveelheid hoofdruimte. Wie mooi wil zijn, moet nu eenmaal pijn lijden...



Gouden combinatie

In een tijd waarin geblazen viercilinders zelfs tot in het topsegment doordringen, houdt Audi voor de A7 vooralsnog vast aan V6'en. De door ons gereden 245 pk sterke 3.0 TDI is standaard gekoppeld aan een 7-traps S tronic, die schakelt zoals we van 'm gewend zijn: adequaat en vloeiend. Doordat het koppel van 500 Nm al bij 1.400 rpm ter beschikking staat, houdt de semi-automaat bij een rustige rijstijl een hoog verzet aan. De doodse stilte aan boord zorgt dan ook dat je nietsvermoedend al snel te hard rijdt. Zo draait de drieliter diesel bij 140 km/h slechts 2.000 tpm. De A7 leent zich overigens niet alleen voor relaxed cruisen; ook voor een vlotte acceleratie draait de TDI z'n hand niet om. In 6,3 tellen schiet de A7 de 100 km/h voorbij en dankzij de grote trekkracht zijn tussensprints eveneens peanuts voor de 1.860 kg wegende Duitser. De combinatie van de 3.0 TDI en de S tronic past dan ook perfect bij het karakter van Audi's subtopper: de A7 is in de basis vooral comfortabel, maar met het standaard Audi drive

Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro Pro Line +

select kun je daar een fijne scheut dynamiek aan toevoegen. Dankzij de quattro-aandrijving en het optionele sportonderstel gaat de A7 heel neutraal de bocht door en ook de besturing is uiterst precies, maar wel wat gevoelloos. Mede door het platte rubber om de fraaie 19 inch velgen voelt de A7 op korte oneffenheden zelfs behoorlijk stug aan, wat ten koste gaat van de comfortbeleving. De minder sportieve bestuurder zal het sportonderstel dan ook graag verruilen voor een optioneel adaptief onderstel of zelfs helemaal laten vervallen.



Verdraaid moeilijk

Nu de A6 steeds dichterbij de A8 groeit, ligt het rationeel gezien voor de hand om je vraagtekens te zetten bij de levensvatbaarheid van de A7 Sportback. Toch heeft de A7 bewezen meer te zijn dan de zoveelste expansie van het Audi-gamma. De auto is niet alleen bijzonder fraai om te zien en verrassend praktisch in gebruik, maar weet met zijn

Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro Pro Line +

veelzijdige karakter ook comfortabele Å“n sportieve snaren te raken. De geringe hoofdruimte achterin maakt de A7 weliswaar ongeschikt om in gereden te worden, al zijn de fijne aandrijflijn en het prachtige dashboard met een keur aan innovatieve gadgets alleen al reden genoeg om de bestuurdersstoel te prefereren boven de achterbank. Daarbij is de A7 prijstechnisch ook nog eens in het voordeel ten opzichte van zijn belangrijkste rivaal uit Stuttgart, waardoor alles erop wijst dat Audi met de A7 een auto in huis heeft die het de CLS de komende jaren wel eens verdraaid moeilijk kan gaan maken.

Plus

- + Vormgeving ex- en interieur
- + Superieure aandrijflijn
- + Technologische innovaties

Min

- Hoofdruimte achterin
- Clean stuurgevoel
- Sportonderstel vrij stug