Jan Westerhof
29 augustus 2008

Het predikaat van premium

Het is altijd weer een duur genoegen om te mogen winkelen in de klasse van stationwagens met het premiumpredikaat. Dat is bij Mercedes-Benz zo, dat merk je bij BMW in de showroom en als je kijkt naar een Audi is dat niet anders. Meestentijds koop je dan ook een auto die dusdanig excelleert in de verschillende ligaâ€™s, dat je hem niet snel weer wegdoet. De A4 Avant 3.0 TDI quattro is ook zoâ€™n auto. De onderhavige testauto kost een kleine 90 mille en dan geef je twee keer zoveel uit, als wanneer je genoegen zou nemen met de eerste de beste dieselende A4 Avant. Maar juist die opties maken het rijden in een premiumauto zo aantrekkelijk. Want nergens krijg je zoveel prestige, perfectie en hightech goodies als bij de Premium-Marken aus Deutschland. En Audi weet wat het magische premium is: Audi weet dat pas sinds een jaar of vijftien, maar ze lijken de vaardigheid te bezitten als geen ander.

Die is mooi

Toen Audi in 2004 de huidige A6 presenteerde stonden we versteld. De auto had een formaat dat tegen de A8 aanschurkte en nieuwe ruimtemaatstaven zette. De A6 was de A8 geworden en de nieuwe A4 is inmiddels de oude A6. Of zoiets. Want de A4 is dusdanig groot, dat hij de rivaliteit uit MÃ¼nchen en Stuttgart pareert met forsere buitenmaten en een vier centimeter grotere wielbasis: een veelbelovend gegeven. Het andere wapenfeit van die A6 was de majestueuze Single Frame Grille, die de subtiele dubbele grille verving. Nou ja, eerlijk is eerlijk: de A8 W12 had hem al langer, maar die auto zien we erg weinig en eigenlijk moest de A6 de SFG dus laten inburgeren.

En die cursus is gehaald, merken we fijntjes op. Ondanks het feit dat er nog veel mensen zijn die de stompe neus van Audi niet fraai vinden, zien we de SFG opvallend vaak. Bedaagde A3â€™s en op sterven na dood zijnde A4â€™s van midden jaren

negentig dragen met verve een later geboetseerde SFG. â€œIk hoor ook bij de Audi-rijdende populatieâ€•, lijkt de trotse bezitter te willen uitdragen. Een eer of een schande: we laten het maar in het midden. Binnen afzienbare tijd is de voor linksplakkers bruikbare LED-snor in de koplamp wellicht hetzelfde lot beschoren. Twijfelachtige meningsplijtende ontwerpgadgets daar in Ingolstadt, zullen we maar zeggen.

De rest van de A4 Avant mag echter onder geen beding twijfelachtig worden genoemd. Vanaf de A-stijl loopt de auto in een dusdanig sierlijke boog naar de achterzijde, dat zonder talmen de Avant de fraaiere A4 mag worden genoemd. Werkelijk een hele sexy achterzijde met mooie brede achterschermen en een zulke fraaie gestrektheid, dat hij qua absolute schoonheid Ã©Ã©n van de mooiste stationcars moet zijn. Ach ja, Avants waren altijd al mooiere autoâ€™s.

Grootte telt

Afwerking en binnenruimte. Met deze twee woorden zijn de excellenties van de Audi A4 Avant in dit kapittel gekenmerkt. De flinke buitenmaten hebben een behoorlijk ruimteaanbod tot gevolg. Niet dat de A4 Avant je nu laat verbazen door zijn megalomane ruimteaanbod of een voluptueuze kofferruimte, maar je hebt ook geen moment het gevoel tekort te komen. Waar de vorige A4 Avant en veel opponenten de ruimte op de achterbank van secundair belang lijken te beschouwen, heeft de nieuwe A4 Avant toch een hele andere kijk op de zaak. Slechts de bestuurder kan klagen over een knie die tegen het middenconsole aan tikt en een arm die net niet lekker in het portier verdwijnt. Want, traditieontrouw, is ook de bagageruimte van een ordentelijk formaat. Een vlakke laadvloer is niet te creÃ«ren, maar Audi biedt wel een omkeerbare bagagevloer voor de natte hond en een ingenieuze bagageorganizer. Als optie van 325 euro dan, dat dan weer wel natuurlijkâ€¦

Bij de afwerking zet de A4 nieuwe maatstaven in deze klasse. Het lijkt alsof Audi het begrip â€˜afwerkingâ€™ gepatenteerd heeft, want de A4 laat bij het materiaalgebruik en de afwerking geen steek vallen. Het is een van de pijlen uit de Audi-koker: een van de pijlen die er tezamen met het interieurontwerp voor zorgt dat de auto erg klinisch overkomt op zijn inzittenden. Er is weinig warmte of gezelligheid: het zwarte leer en de aluminium afwerking zijn weliswaar te vervangen door beigekleurig leder en hout, maar het blijft een klinische rust en afstandelijkheid uitstralen. De enige manier waarop je via het dashboard feeling met de A4 krijgt, is via het MMI-systeem: een intuÃ¯tief werkend systeem waarmee je de auto naar jouw wensen aanpast. En uiteraard Radio 4 en de weg naar Rome mee vindt.

Tweeledigheid

Onze Audi A4 Avant was uitgerust met het 4246 Euro kostende â€˜drive selectâ€™-systeem. Weer een van die opties die een premiumauto tot iets bijzonders maken. Dit systeem zorgt middels veranderende demperkracht, stuurscherpte en gaspedaalreacties voor een tweeledig keuzekarakter in de A4. Enerzijds kun je kiezen voor â€˜comfortâ€™ en anderzijds voor â€˜dynamicâ€™. De tussenweg â€˜autoâ€™ is prima voor de normale ritten. Kies je echter voor de comfortstand, dan benadert de Audi het spreekwoordelijke Mercedes-comfort en kies je voor de dynamische modus dan krijg je een BMW-achtige agiliteit voorgeschoteld. Lastig om te beschrijven, maar zo is het systeem snel en duidelijk verklaard. De Audi A4 Avant heeft een duidelijke dynamische stap gemaakt ten opzichte van zijn voorganger. De besturing is scherper, maar mist het gevoel met de weg nog steeds. De wegligging is voldoende dynamisch en ondanks dat de zware 3.0 TDI duidelijk op de vooras drukt is de IngolstÃ¤dter best wel een stiekeme bochtenridder geworden.

Dat gevoel krijgen met de auto en de weg en het lekkere potje sturen gaat bij de A4 Avant prima, maar het quattro-systeem neemt een gedeelte van de beleving weg. De bochtsnelheden worden zonder drama hoog en je mist daardoor een gedeelte van het rijgevoel dat bij achterwielaandrijvers zo opwindend kan zijn. Desalniettemin is Audi erin geslaagd een de sportiviteit benaderende auto te ontwikkelen. Met â€˜drive selectâ€™ heb je dan ook nog de mogelijkheid om de auto terug te zetten op de comfortstand en daarmee hinkt de Audi een beetje op twee gedachten. Audi lijkt hier net een beetje teveel op twee paarden te wedden. Noch uitgesproken comfortabel, noch excellerend als dynamisch rij-ijzer. Bij het thema remmen heeft de Audi wel het hoogste woord: de Audi staat heel erg snel stil.

Als we dan verder ingaan op de aandrijflijn, dan heeft Audi wel duidelijk een sportieve troefkaart getrokken. De 3.0 TDI legt een snelheid en karakter neer die eigenlijk geen andere diesel kent. De 3.0 TDI trekt vanaf 1.500 toeren als een malle richting hogere snelheden en â€“ geheel tegen de dieseltraditie in â€“ zijn hogere toerentallen nog steeds energierijk. Met de 240 pk gaat de Audi in pakweg 6 seconden naar de 100 en de motor reageert fluks op de avances van het gaspedaal. Van een dieseltraagheid is geen sprake. De testauto was voorzien van een handbak en dat zorgt met de dikke

zespitter voor een niet alledaagse, edoch hele geile combinatie. Je hebt met de direct schakelende, maar van een lange zes voorziene zesbak de complete controle over de stil en soepel lopende commonrail-TDI. De vernieuwde 3.0 TDI met inmiddels 500Nm weet de A4 haast overgemotoriseerd te versnellen. Audi geeft als top de magische 250 op, maar bij een rit in Duitsland hield het bij 240 gewoon op. Wil je deze snelheidsescapades echter niet, dan rijd je gewoon rustig in de comfortstand met 120 km/h en een toerental van 1.900 toeren over de A12. Dat heeft dan ook zijn effecten op het verbruik, dat gemiddeld op net geen 8 liter per 100 kilometer uit kwam.

Puntensprokkelaar

Als er punten zouden worden uitgedeeld, dan zou de A4 Avant een mooie score behalen. Kijken we naar de auto met een licht emotionele blik, dan is de tafel echter anders gedekt. De nieuwe Audi is een typische auto van compromissen en geeft net

niet dat betrokken gevoel aan de bestuurder. Noem het saai, maar saai zorgt in dit geval wel voor een hele goede auto. Comfortabel met de familie en sportief als je even alleen geniet van de auto. Maar het is in beide gevallen net niet compleet. Het is zeker geen slechte auto: integendeel. De motor is absoluut roomijs met zijn stille en snelle karakter. De afwerking en het ruimteaanbod zijn toonaangevend en met een Audi A4 Avant rijd je in een auto die collectief maatschappelijk als mooi wordt beschouwd: dat is stiekem wel heel erg attractief.

Plus

+ Fijne en snelle diesel
+ Toonaangevende afwerking
+ Geen echte minpunten

Min

- Hangt tussen comfort en dynamiek in
- Weinig chemie tussen auto en bestuurder
- Kostbaar