

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Meer kwaliteit voor hogere prijs

Middenklasse ontgroeid

Ooit was de A4 de opvolger van de Audi 80. Inmiddels is de A4 in zijn nieuwste gedaante de middenklasse volledig ontgroeid. Zowel wat uitstraling, kwaliteit als prijsstelling betreft is de nieuwe A4 van grote(re) klasse. AMT liet zich overtuigen met de 2.0 liter versie met traploze Multitronic automaat.

De Audi A4 is sinds zijn verschijning, ruim zes jaar geleden, een groot succesnummer. Het hogere middenkader in het bedrijfsleven omarmde deze auto vanaf het eerste begin als een kwalitatief hoogstaand en representatief vervoermiddel met een tijdloos uiterlijk. Ook met het later uitgebrachte Avant-model scoorde Audi hoog.

Voor de laatste jaren was de A4 allang geen goedkope auto meer. Voor wie de prijzen te gortig werden, bood Audi een alternatief in de vorm van de vijfdeurs A3.

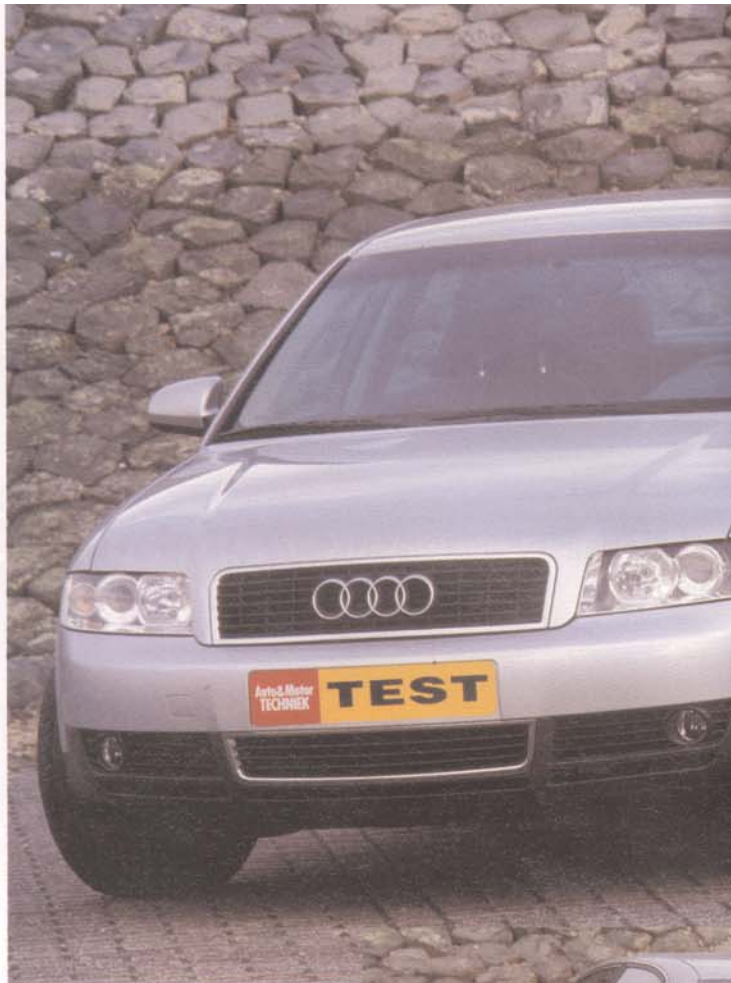
De tweede generatie A4 is een even degelijke als voorzichtige stap vooruit. Enerzijds wordt door het nieuwe model de vorige generatie niet op slag als verouderd ervaren, anderzijds sluit de styling van de A4 vrijwel naadloos aan bij de vernieuwende trend die door de A6 is ingezet. Maar toch weer met een geheel eigen stijl die door de perfect getroffen verhoudingen van de buitenmaten, een vierkante, stoere uitstraling weet te bewerkstelligen.

Het front is overduidelijk 'Audi', daarover bestaat geen discussie. De afgeplatte flanken en de hoge tallelijn geven de auto iets geborgens, iets veiligens waarvan je in de auto gezeten het meeste er-

vaart. De stompe, hoge achterkant voorzien van de iets schuin geplaatste, blokvormige achterlichten doet aan de A6 denken, maar heeft toch iets eigens. Je herkent er de A4 onmiddellijk aan. Kortom: de nieuwe A4 lijkt op zijn voorganger, maar die hoeft je er niet naast te zetten om de verschillen aan te wijzen. Want die zijn niet te tellen!

Stevig aan de prijs

Ook qua prijs zet Audi met deze tweede generatie A4 nieuwe maatstaven. Onze testauto was een 2.0 Multitronic met een basisprijs van f 74.900,-. Het aandeel van Multitronic CVT hierin is f 5.700,-. Voorzien van normale extra's zoals metallic lak (f 1.949,-), 7J x 16 inch lichtmetalen wielen met 215/55 R 16 W banden (f 2.689,-), gedeeld neerklapbare achterbank (f 800,-), lichtpakket (f 691,-) en blanke sierlijsten (f 614,-) kwam



De A4 is ook in zijn nieuwste jas zeer duidelijk als een Audi herkenbaar. De mooie koplampen zijn een aparte bestudering waard. Xenon is extra op alle modellen.

FOTO'S: JAN LIEFTINK

Voor de achterlichten doet de nieuwe A4 aan de grotere A6 denken. Toch toont de A4 meer gedrongen en daardoor stoerder.

deze auto op f 81.643,- exclusief kosten rijklaar maken. Toch even schrikken voor een auto die ooit begon als een betaalbaar alternatief voor een BMW of een Mercedes.

Overigens begint de prijslijst van de nieuwe A4 bij f 59.500,- voor een basis 1.6 liter. Maar daarna schieten met de 1.8T en 2.0 liter de prijzen al heel snel in de richting van f 70.000,-. De Audi A4 is zonder meer een aantrekkelijke en karaktervolle auto, maar met zo'n zeventig mille op zak koop je op dit moment ook een BMW 318i, een Lexus IS200, een Mercedes C 180 of een snelle Volvo S60.

Beetje rauw

De tweeliter 4-cilinder motor ligt volgens Audi traditie voorin in de lengterichting. Hij meet 1984 cm³ en is voor Audi een nieuwe motor, maar dan wel gebaseerd op het lichtmetalen standaard viercilinderblok van Audi. Hij is voorzien van een opvallend lange slag van 92,8 mm, vijf kleppen per cilinder, een inlaatspruitstuk met twee verschillende inlaatlengtes en een variabele kleptiming.

De motor levert volgens opgave van de fabriek een vermogen van 96 kW bij 5.700 t/min. Niet slecht, maar ook niet opvallend veel voor



**Auto & Motor
TECHNIEK**
TEST



een gemiddelde tweeliter. Het maximum koppel van 195 Nm wordt volgens Audi bij 3.300 t/min bereikt, maar bij 2.000 t/min is het meeste daarvan al ruimschoots voorhanden. Bij MAHA in Vianen bleek dat Audi wat aan de optimistische kant is geweest, of wij moeten een matig functionerend exemplaar hebben getroffen. Want onze herhaalde vermogensmeting op de testbank liet een maximum zien van 88,5 kW aan de krukas bij 5.420 t/min, en een resterend vermogen aan de aangedreven voorwielen van 71,5 kW. Het zorgvuldig gemeten maximum koppel



Heel duidelijke instrumenten. De boordcomputer geeft onder meer het verbruik en de actieradius aan, terwijl ook de servicetermijn oproepbaar is.

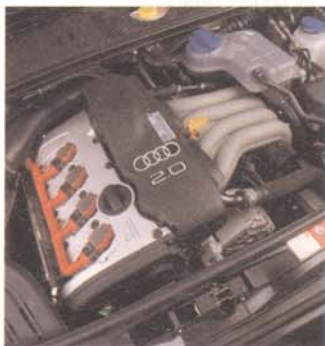
Alles in grijs, inclusief het stuurwiel. De afwerking en materiaalkeuze staan op een zeer hoog peil. Rond de bestuurder is een mooie cockpit ontworpen.



De Multitronic pook heeft naast de stand voor automatisch rijden een apart deel voor sequentieel op en terug schakelen. En dat werkt uitstekend.



De achterbank is normaal gesproken van het vaste type. Een in ongelijke delen omklapbare rugleuning is een extra. De EHBO tas zit keurig in de middenarmsteun.



Een mooie motor en die is nu eindelijk eens niet onder zwart plastic verborgen maar goed zichtbaar. Volgens de Audi traditie weer in lengterichting ingebouwd.

bedroeg 169 Nm bij 4.150 t/min.

Aan onze acceleratiecijfers viel dit verlies aan vermogen nauwelijks af te lezen. Want Audi noemt een sprint naar 100 km/h van 10,2 seconden en daar hadden wij in de praktijk 10,4 seconden voor nodig. Nauwelijks enig verschil dus. Bij de topsnelheid lag dat anders, want de van fabriekswege opgegeven maximum snelheid van 205 km/h haalden we van geen kant. Onze

A4 2.0 Multitronic bracht het na lange tijd met het gaspedaal diep in de vloermat gedrukt niet verder dan 195 km/h en gaf vervolgens de pijp aan Maarten.

De 2.0 liter motor uit de EA 827 serie is zeker geen schreeuwder, maar je hoort 'm toch wel voortdurend draaien. En het is geen mooi geluid. Hij klinkt namelijk vrij rauw, vooral na de koude start.

Traploos of schakelen

Je kunt de A4 Multitronic op twee manieren rijden: volledig automatisch, waarbij je dankzij de specifieke constructie van de CVT een nostalgische DAF/Volvo 340 sensatie ondergaat, of schakelend om de gebruikswaarde van de zes ingeprogrammeerde overbrengingen zelf in de hand te houden. Voor de prestaties hoeft je de tipstand niet te gebruiken, want die zijn nagenoeg gelijk aan die van automatisch rijden. De Multitronic laat de zware Audi kwiek accelereren, al vinden wij een sprint van 80-120 km/h in 8,2 seconden geen topwaarde. Althans niet voor een auto van tach-



De bagageruimte is wel heel ruim, maar niet zo goed toegankelijk voor grote stukken. Links, maar ook onder de vloer zijn extra bergruimten.

tig mille en ook niet voor een tweeliter motor. Maar de souplesse is zeer bevredigend en het CVT rijden werkt erg ontspannend. Bovendien blijkt het gemiddelde verbruik gunstig uit te pakken. Dat komt mede omdat de motor bij lage toerentallen z'n werk doet.

Niet uitbundig

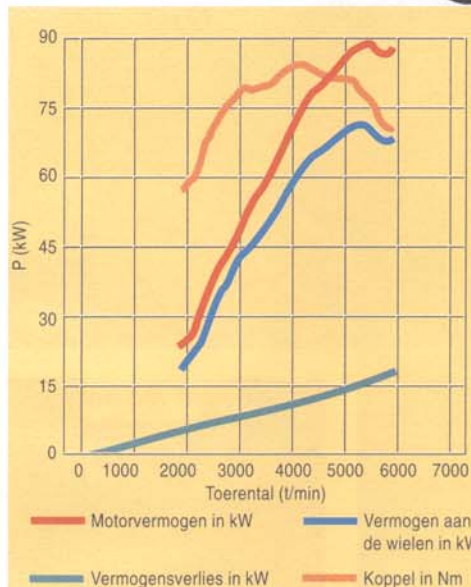
Trek een portier achter je dicht en je hoort aan de zachte doch besliste plof dat deze Audi A4 van hoge kwaliteit is. Je zit voor je gevoel tamelijk laag achter de hoge taille en dat geeft niet alleen een knus, maar ook een veilig gevoel. De beide voorstoelen hebben een perfect bedienbare hoogtevastelling en ook de stuurkolom kan zowel hoog/laag als in de lengte worden afgesteld. Met al deze afstel mogelijkheden kunnen zelfs de meest uiteenlopende lichaamslengten een uiterst aangename werkplek instellen. Ook voor lange afstanden.



De ruimte in de A4 lijkt beter verdeeld dan bij zijn voorganger maar het verschil in wielbasis bedraagt slechts 3 cm. Begrijpelijk want Audi heeft ook nog een A6 in productie! Kort en goed, de A4 is geen ruimtewonder maar hij biedt voldoende plaats voor vier tot vijf volwassenen en met een beetje inschikken, zit iedereen prima. Nou ja, behalve de man of vrouw die midden achterin moet zitten.

Het bekende instrumentarium biedt nauwelijks geheimen. Tussen de snelheidsmeter en toerenteller is een infocentrum geplaatst dat de boordcomputer-functies weergeeft en de service-interval.

Standaard heeft de A4 cruise-control. De hendel daarvan zit aan de stuurkolom maar is te dicht bij de clignoteurhendel gezet en zorgt regelmatig voor verwarring, ook nog na een week rijden! Verder horen bij de standaard uitvoering ABS en ESP, airbags, sideguards op hoofdhoogte voor- en achterin, gordelspanners, centrale vergrendeling met afstandsbediening, ook voor het kofferdeksel, elektrisch



Testmetingen

Max. motorvermogen op rollenbank	.....88,9 kW bij 5.420 t/min.
Max. vermogen aan de wielen op rollenbank	.....71,5 kW bij 5.420 t/min.
Max. koppel op rollenbank	.....169 Nm bij 4.150 t/min.
Max. motorvermogen (fabrieksopgave)	.....96 kW bij 5.700 t/min.
Max. koppel (fabrieksopgave)	.....195 Nm bij 3.300 t/min.
Acceleratie:	
0-80 km/h: 7,2 sec.	0-100 km/h: 10,4 sec.
80-120 km/h: 8,2 sec.	
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 65 dBA	100 km/h: 68 dBA
120 km/h: 71 dBA	
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit: 11,0 liter op 100 km	Buitenweg: 6,3 liter op 100 km
Combinatierit:	.....8,0 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	.....9,6 liter op 100 km
Gemeten topsnelheid in twee richtingen:	.....195 km/h
Topsnelheid (fabrieksopgave):	.....205 km/h

Meting: MAHA Nederland bv, Vianen

Auto & Motor
TECHNIEK

bediende zijruiten voorin, elektrische zijspiegels, een automatische airco, een bekerhouder in het dashboard, leeslampjes voor en achter en verlichting op de middenconsole net als bij BMW. Een midden armsteun ontbreekt helaas, evenals een doorklapbare rugleuning van de achterbank en een skiluiik. Deze zijn wel te bestellen en ze waren ook op onze auto gemonteerd. We moeten vaststellen dat de uitrusting voldoende is voor deze prijsklasse maar je kunt de A4 beslist niet uitbundig uitergest noemen, eerder terughoudend.

De bagageruimte is flink gegroeid en meet nu een heel keurige 445 liter. Onder de vloer is nog de nodige bergruimte, zeker wanneer de auto zoals de onze, met een banden reparatiesetje is uitgerust in plaats van een reservewiel.

De afwerking is heel strak en smaakvol, de materialen zijn van goede kwaliteit. Alleen was de kleurstelling van onze test-Audi wel erg saai. Gelukkig monteert Audi op smaakvolle wijze een aantal aluminium accenten op dashboard en portieren die voor de broodnodige afwisseling zorgen.

Uiterst comfortabel

Audi heeft het om meerdere redenen nog niet gewaagd om een geheel aluminium A4 te bouwen. Dat neemt niet weg dat lichtmetaal

waar mogelijk is toegepast, en dan met name in de wielophanging.

De A4 heeft een uitermate precieze en gelukkig niet te veel (hydraulisch) bekrachtigde tandheugelbesturing. In combinatie met een zorgvuldige afstemming van het bijzonder verzorgde onderstel, is een uiterst aangenaam rijdende en sturende auto ontstaan waarmee zowel de geduldige huisvader, als de meer sportief ingestelde berijder erg tevreden kan zijn. Het onderstel slokt met het grootste gemak kleine en grote oneffenheden op, de meeste ellende van een slechte weg wordt niet eens aan de inzittenden doorgegeven. De auto heeft een stabiele wegligging en een voorspelbare besturing die niet erg gevoelig is voor lastwisselingen. Het is een fijne auto die z'n voorwielaandrijving nauwelijks laat voelen. Hooguit voel je ondanks de ASR af en toe een korte aandrijfreactie in het stuur als je met iets ingedraaide voorwielen snel weg rijdt.

De remmen zijn een hoofdstuk apart. Ze doen het uitstekend en ze vertragen ruim voldoende, maar je moet wel erg voorzichtig met het tamelijk bittere pedaal omspringen. Dat geldt zowel in de stad als op de buitenweg, en het went ook maar moeilijk.

Dick Schornagel

Modelserie en prijzen

Audi A4 1.6	.....f 59.500,-
Audi A4 2.0	.....f 69.200,-
Audi A4 2.0 multitronic	.....f 74.900,-
Audi A4 1.8T	.....f 74.300,-
Audi A4 1.8T quattro	.....f 81.300,-
Audi A4 3.0	.....f 92.000,-
Audi A4 3.0 quattro	.....f 99.000,-
Audi A4 3.0 multitronic	.....f 97.700,-
Audi A4 3.0 quattro tiptronic	.....f 104.500,-
Audi A4 1.9 TDI 74 kW	.....f 68.500,-
Audi A4 2.5 TDI 114 kW	.....f 86.000,-
Audi A4 2.5 TDI multitronic	.....f 91.200,-
Audi A4 2.5 TDI quattro	.....f 96.000,-
Audi A4 2.5 TDI quattro tiptronic	.....f 101.000,-
ABS:	.....standaard
ASR:	.....standaard
Stabiliteitsregeling:	.....standaard
Remassistent:	.....standaard
Airbag bestuurder:	.....standaard
Airbag passagier:	.....standaard
Stuurbekrachtiging:	.....standaard
Zij-airbags:	.....standaard
Windowbags:	.....standaard
Xenon-verlichting:	.....f 2.700,-
Centrale portiervergrendeling:	.....standaard
Elektrische ruitbediening voor:	.....standaard
Elektrische ruitbediening achter:	.....f 998,-
.....standaard op 3.0 en 2.5 TDI	
Automatische airco:	.....standaard
Cruise control:	.....standaard
Lederen bekleding:	.....f 6.031,-
Schuil/kanteldak elektrisch:	.....f 3.303,-
Metallic lak:	.....f 1.949,-
Navigatie systeem:	.....f 4.249,-

Importeur

Pon's Automobielhandel
☎ (033) 49 49 44

Plus

De nieuwe A4 is in vele opzichten een betere auto dan zijn voorganger. Vooral de bruikbare interieurruimte, de perfecte besturing en de buitengewoon comfortabele vering vallen op. Interieur en dashboard zijn smaakvoller dan voorheen en de afwerking staat op een hoog peil. De motor is zuiniger dan verwacht!

Min

De A4 is een behoorlijk dure auto en in relatie met de hoge prijs is de standaard uitrusting niet erg uitbundig. Iets meer finesse had wel gemogen, zoals bijvoorbeeld elektrische ramen achterin, koplampspoeiers, middenarmsteun voorin, tassen in de rugleuningen en meer van dergelijke zaken. De motor klinkt rauw voor een auto in deze prijsklasse, de remmen zijn bijterig.