



Bjorn Blokzijl
11 maart 2012

Bijgepunt

Om ook de Audi A4 weer helemaal in de pas te laten lopen in het nieuwe modellengamma van Audi - waar de A6 en de A8 dit al deden - heeft hij een facelift ondergaan. De wijzigingen lijken beperkt gebleven, maar er is meer gebeurd dan enkel een nieuw neusje en andere achterlichtunits. Tijd dus om Ã©Ã©n van Audi's bestsellers in zijn nieuwe gedaante onder de loep te nemen. Lijdend voorwerp van deze test is de limousine uitvoering met de twee liter diesel - met in dit geval 136 paardenkrachten - die door zijn lage uitstoot in de 20% bijtellingscategorie valt, ook als hij na 1 juli aanstaande op naam wordt gezet. Vraag is of de A4 nu de concurrentie met de vorig jaar gefacelifte C-Klasse en de nieuwe 3 Serie van BMW weer aan kan.



Stijlvol gestrekt

"Never change a winning team" is een uitspraak die zeker geldt voor het uiterlijk van de Audi A4. Ten opzichte van het "vorige" model is er weinig veranderd aan het al geslaagde design. Wijzigingen moeten gezocht worden in een anders gestyleerde neus - geheel in stijl met zijn grote broers - en iets anders gevormde achterlichtunits. Onlangs testten we al de A5. Deze auto is een afgeleide van de A4 en de neuspartij is dan ook identiek, met nieuwe koplampen met daarin de voor Audi kenmerkende strip met ledlampen, al zijn de losse "spotjes" verdwenen en is daarvoor een aaneengesloten strip voor in de plek gekomen. Zoals gezegd is de inspiratiebron voor de facelift de A6 van de huidige generatie. Waar de koplampen al bijna dezelfde vorm hebben is dit bij de grille niet anders. Waar de A4 voor de facelift nog afgeronde hoeken had in de "single frame grille" komt nu veel meer de trapeziumvorm terug in de neus. Aan de achterzijde is het verschil een stuk kleiner. Enkel iets anders gevormde achterlichten

Audi A4 2.0 TDIe Limousine

geven de auto weer een frisse uitstraling. Hoewel de testauto was voorzien van optionele 17 inch lichtmetalen velgen - 16 inch is standaard op deze auto - zou een maat groter zeker niet misstaan en de gestrekte vorm van de auto een nog stijlvollere uitstraling geven.



Op hoog niveau

Waar Audi al jaren om bekend staat is de hoge kwaliteit van de gebruikte materialen in het binnenste. Geen van zijn directe concurrenten bood en biedt dezelfde mooie afwerking in het interieur, maar dat vonden de Duitsers blijkbaar nog niet voldoende. In vergelijking met de auto van voor de facelift lijkt er op het oog niet veel gewijzigd, maar op details en vooral qua materiaalgebruik is er behoorlijk wat veranderd. Het ziet er allemaal niet alleen erg mooi uit, het voelt ook goed aan. Waar in veel auto's aluminiumkleurig kunststof strips gebruikt zijn, is het in de Audi zo: lijkt het aluminium,

Audi A4 2.0 TDIe Limousine

dan is het ook aluminium. Zo voelen de bedieningsknoppen van het MMI audio- en navigatiesysteem na een winterse nacht op de oprit koud aan en beslaan bij aanraking, wat bij kunststof onderdelen niet snel zal gebeuren. Dat het materiaal op de bovenzijde van de bedieningsknoppen snel beschadigt en zelfs los kan laten heeft Audi meegenomen bij deze facelift. De knopjes zijn nu voorzien van mooier materiaal en de grote bedieningsknop bevat een "joystickje" voor het navigatiesysteem. Dit navigatiesysteem - en daarbij het gehele MMI-systeem - is grondig herzien en voorzien van een scherm met een hogere resolutie en een nieuwe set 3D-kaarten. Qua zitcomfort - op de optioneel met leder beklede en verwarmde stoelen - zit het wel snor, al is de ruimte achterin net aan voor gebruik door volwassenen. Geheel achterin is ruim voldoende bagageruimte, maar is deze uiteraard minder goed toegankelijk dan bij de Avant.



Comfortabel strak

Voor een typische zakenauto als de Audi A4 is het weggedrag uiteraard van groot belang. Audi's hebben het imago een wat wollig, maar wel vertrouwenwekkend stuurbedrag te hebben. Door het toepassen van nieuwe technieken kan dit imago gedeeltelijk overboord. Op lage snelheden gaat het sturen licht, wat bevorderlijk is voor de gewenste wendbaarheid bij bijvoorbeeld inparkeren. Loopt de snelheid op dan wordt het gevoel in het stuurwiel steeds sterker en voel je zowaar wat er onder de wielen gebeurt. Het stuurbedrag van bijvoorbeeld een BMW is het zeker nog niet, maar ten opzichte van het model van voor de facelift is een duidelijke verbetering merkbaar. Al lijken de 136 paardjes onder de motorkap van de middenklasser niet ruim bemeten, je komt nooit echt tekort bij normaal gebruik van de auto. Wens je meer vermogen om bij elk verkeerslicht sneller weg te zijn, dan kan gekozen worden voor een 163 pk-versie van dezelfde 2.0TDI. Het grote voordeel van het beperkte vermogen is het lage verbruik. Bij een constante snelheid van 80 kilometer per uur toont de boordcomputer een verbruik van drie liter per 100 gereden kilometers en ook bij 120 kilometer per uur is een verbruik van 4.4 liter in datzelfde uur nog steeds heel netje te noemen. De fabrieksopgave van 4.3l/100km is niet gehaald, maar gezien het vele gebruik in de bebouwde kom is een testverbruik van 5.7l/100km - wat gelijk staat aan 1 op 17.5 - toch zuinig te noemen. Nadeel van een viercilinder is het wat rauwe geluid bij acceleratie, wat de stilte in het interieur enigszins doorbreekt.



Een goede keuze

Audi heeft haar goedverkopende D-segmenter naar een nog hoger niveau getild. Zeker op het gebied van het afwerkingsniveau en de gebruikte materialen in het interieur staat de A4 op eenzame hoogte in zijn klasse. Gedoodverfde concurrenten als de C-Klasse de nieuwe 3 Serie komen in de buurt, maar evenaren de Audi zeker niet. Qua rijgedrag is de Audi zeker verbeterd ten opzichte van zijn voorganger, echt sportief stuurt hij echter niet. Ben je op zoek naar een middenklasser die strak stuurt en je elke dag weer uitdaagt dan is een A4 dan ook niet de goede keuze, maar wil je een zuinige, comfortabele en prettig sturende auto, dan is de gefacelifte Audi A4 2.0TDIe een prima auto.

Plus

- + Materiaalgebruik op hoog niveau
- + Prettig stuurbedrag
- + Zuinig

Min

- Wat rauw bij acceleratie
- Kostbaar
- Achterin niet ruim