



Onderscheiden

De Audi A4 is, vooral als Avant, een populaire keuze in de zakelijke middenklasse. Momenteel is het in Nederland zelfs het bestverkochte model van de premiummerken. Dat succes heeft echter een keerzijde: de A4 vind je inmiddels op iedere straathoek. Jezelf van de massa onderscheiden wordt met deze auto dus steeds lastiger. Gelukkig is er nu een nieuw model dat net even anders is dan de normale A4: de A4 Allroad. Het recept kennen we van de A6 Allroad, die inmiddels al bijna een decennium in het Audi-gamma aanwezig is: meer bodemvrijheid, dikkere bumpers en een agressievere grille. Dankzij deze ingrepen ziet de Allroad er terreinwaardig uit, maar ãs hij dat ook of is hier sprake van â€~all show but no goâ€™™?



Avontuur

Aan de looks zal het in ieder geval niet liggen. Hij staat bijna 4 centimeter hoger op de poten dan een normale A4 Avant, de verticale spijlen van de grille zijn verchromd en kunststof opzetlijsten bedekken de onderzijde van de carrosserie. Dat kunststof wordt in principe gespoten in een matte *“contrastkleur”*[™], wat inhoudt dat het zwart van kleur is bij lichte lakkleuren en lichtgrijs bij donkere. In het geval van onze Ibiswitte testauto is daarom gekozen voor zwarte kunststof. Het is ook mogelijk om het kunststof in dezelfde kleur als de lak te krijgen, dat kost dan wel 2 mille extra. Verder is de Allroad standaard voorzien van een aluminiumpakket, te herkennen aan de in aluminium uitgevoerde raamlijsten en dakreling.

Audi heeft er werk van gemaakt om er iets bijzonders van te maken, zoveel is zeker, maar of het esthetisch geslaagde auto is, dat is een andere vraag. We hinken op twee

Audi A4 Allroad 3.0 TDI quattro Pro Line

gedachten: aan de ene kant is de 'Allroad-metamorfose'™ consequent doorgevoerd en geeft het deze A4 een avontuurlijke uitstraling, aan de andere kant komt het toch wat curieus over. De normale A4 Avant is namelijk een chique stationwagen, dus het is alsof een in een keurig pak gestoken zakenman besluit om een overall aan te trekken om vervolgens de blubber in te stappen. Wellicht speelt de lakkleur van onze auto ook een rol bij deze indruk. Wit zorgt immers voor een nogal klinische uitstraling, dan liever het prachtige 'Dakar Beige'™.



Details

Hoe opvallend de verschillen tussen de standaard A4 en de Allroad aan de buitenkant zijn, zo onopvallend zijn ze in het interieur. Het zit hem in de details: de houten sierlijsten zijn wat grover van structuur, de aluminiumdelen hebben een matte afwerking en de instaplijsten vermelden de naam 'Allroad'™. Behalve aan deze

Audi A4 Allroad 3.0 TDI quattro Pro Line

kleinigheden is het interieur niet te onderscheiden van de normale A4. Niet dat dat een nadeel is, want dit model staat bekend om zijn smetteloze afwerking en hoogwaardige materiaalgebruik. Als we toch een minpuntje mogen noemen: het aantal knoppen rondom de centrale MMI-knop is niet gering, waardoor de bediening meer aandacht vraagt dan wenselijk bij zo'n systeem.

Met de binnenruimte zit het wel snor. In tegenstelling tot het vorige model A4, dat een jaar geleden werd afgelost, biedt de achterbank van de huidige A4 voldoende plaats aan volwassenen. Met z'n drieën achterin is echter lastig, omdat er vanwege de vierwielaandrijving weinig beenruimte in het midden is. De kofferruimte is met een inhoud van 490 tot 1.430 liter gemiddeld voor deze klasse. Standaard is de Allroad redelijk luxe uitgerust, met onder andere climate control, 17 inch lichtmetaal en een elektronische parkeerrem. Desalniettemin is de optielijst indrukwekkend lang. Een Bang & Olufsen audiosysteem, lane assist, adaptieve cruise control en een MMI navigatiesysteem met 40GB harddisk behoren tot de mogelijkheden.



Terreingebruik

Het Allroad-concept gaat gelukkig verder dan stoere bumpers en details in het interieur. Zo beschikt hij standaard over Quattro vierwielaandrijving. Verder wordt de Allroad voorlopig alleen geleverd met koppelsterke motoren; een 2.0 TDI met 143 of 170pk, een 3.0 TDI met 240pk en een 2.0 TFSI met 211pk. De 3.0 TDI is voorzien van een geel D-label, de andere motoren van een groen C-label. Dankzij het verhoogde onderstel heeft de Allroad een bodemvrijheid van 18 centimeter en dat is maar 2 centimeter minder dan die van zijn SUV-broer, de Q5. Voor extra bescherming is de bodem aan de voor- en achterzijde verstevigd met roestvrijstalen beplating.

Ook de elektronica is aangepast voor terreingebruik. Nu zal de gemiddelde Allroad-bestuurder de gebaande paden niet vaak verlaten, toch is het fijn om te weten dat het kan. Zo heeft hij standaard Hold Assist, zodat de auto niet achteruit rolt op een

helling. Verder is het ESP voorzien van Offroad Detection, waarmee de grip op onverhard terrein wordt verbeterd. We hebben dit uitgeprobeerd op een zandpaadje en het blijkt goed te werken. Op dit terrein liet het systeem iets meer wielslip toe, wat juist extra tractie gaf. Dat de auto zich toch niet helemaal thuisvoelde op deze ondergrond is waarschijnlijk te wijten aan het schoeisel, het fijnmazige profiel van de asfaltbanden vulde zich namelijk snel met zand.



© Rijtesten.nl

Spierballen

Onze testauto is voorzien van de sterkste motorisering, de 240pk en 500nm sterke 3.0 TDI. Hij is gekoppeld aan een S-tronic transmissie, de op DSG gebaseerde automaat met twee koppelingen en zeven versnellingen. Deze combinatie is tot veel in staat. De motor voelt al vanaf stationaire toerentallen sterk aan, maar vanaf 1.500 toeren toont hij echt zijn spierballen. Dankzij de sterke motor en de snel schakelende automaat is

een inhaalactie zo gepiept. S-tronic is altijd bij de les en schakelt desgewenst razendsnel een tandje, of twee, terug. Dat terugschakelen is regelmatig nodig, omdat de automaat vroeg opschakelt en de motor bij 50km/h in â€˜vijfâ€™™ en 80km/h in â€˜zevenâ€™™ maar 1.200 toeren laat maken.

Rijd je met constante snelheid op de snelweg, dan is de motor zeer stil. Ook dan maakt hij weinig toeren, met 120km/h in de hoogste versnelling wijst de toerenteller nog geen 1.800 toeren aan. Zelfs bij hoge snelheden is het motorgeluid minimaal, maar vanwege de windruis â€” die waarschijnlijk te verklaren door het feit dat de Allroad hoger is dan een normale A4 - is het dan wel gedaan met de stilte. Echt zuinig is de drieliter diesel niet. Het opgegeven verbruik van 7,1 liter per 100km is zelfs met een rustige rijstijl niet te evenaren, maar gezien de prestaties is het nog steeds netjes dat hij met minder dan 8 liter genoeg neemt. BMW laat met de 330d echter zien dat het nÃ³g zuiniger kan.

Zoals gezegd staat de Allroad wat hoger op de poten dan een gewone A4 Avant en het laat zich raden dat dit invloed heeft op de wegligging. Die is namelijk wat minder stabiel, maar dat is slechts een nuanceverschil, in de meeste situaties is het nauwelijks merkbaar. De extra spoorbreedte heft het negatieve effect van de langere veerwegen bovendien grotendeels op. De testauto is uitgerust met Audi Select Drive, een systeem waarmee de stuurinrichting â€” maar ook de gasrespons en het onderstel - kan worden afgesteld. In de Comfort-stand stuurt de Allroad licht als een stadsautootje, in de Dynamic-stand juist sportief zwaar. Echt heel scherp stuurt hij helaas in geen van de standen.



© Rijtesten.nl

Waarmaken

Laten we teruggaan naar de hamvraag: kan de A4 Allroad zijn stoere uiterlijk waarmaken? Na een uitgebreide kennismaking met deze auto kunnen we die vraag met ‘ja’™ beantwoorden. Dankzij de extra bodemvrijheid, standaard vierwielaandrijving en offroad hulpsystemen komt deze stationwagen in het terrein net zo ver als menig SUV. Goed, hij rijdt iets minder strak, is wat rumoeriger op de snelweg en kost een paar centen meer dan een gewone A4, maar wie zich graag wil onderscheiden van de massa zal dat dan maar voor lief moeten nemen. De prijzen beginnen bij net geen 49 mille voor de 2.0 TDI met 143pk, de door ons gereden 3.0 TDI is vanaf 63.600 euro te koop.

Audi A4 Allroad 3.0 TDI quattro Pro Line

Plus

- + Behoorlijk terreinwaardig
- + Machtige dieselmotor
- + Stoere uitstraling

Min

- Stuurinrichting mist scherpte
- Niet bijzonder zuinig
- Prijzige opties