



Jarno van Maanen
15 juli 2006

Intro

Sinds eind 2004 luistert de vijfdeurs variant van de Audi A3 naar de naam "Sportback". Een trendy naam, die de indruk wekt dat deze auto sportiviteit combineert met bruikbaarheid. De brochure staat vol met eigenschappen die deze auto tot de meeste ideale auto van zijn klasse maken: flexibiliteit, dynamiek, uitstraling, kracht, zuinigheid en zo gaat het maar door. De vraag is natuurlijk: in hoeverre komt de tekst in de brochure overeen met de praktijk? Probeert Audi ons voor de gek te houden of is het echt een van de betere auto's in zijn klasse?



Het exterieur

Je kunt er niet omheen: dit een ontzettend opvallende auto. De felrode lakkleur, de grote velgen en het zwarte dak zijn samen verantwoordelijk voor een visuele aantrekkingskracht die normaliter alleen bij Italiaanse sportwagen wordt beleefd. Ook zonder de dikke aankleding blijft het een redelijk opvallende verschijning, want het design van de A3 Sportback is veel meer uitgesproken dan die van zijn oubollige voorganger. Natuurlijk neemt de single frame grille een deel van die *“uitgesprokenheid”* voor zijn rekening, maar ook de achterkant is veel strakker vormgegeven en ziet er veel minder belegen uit dan die van de vorige A3.

Wat ook helpt, is dat het hier een zogenaamde S-line uitvoering betreft. Deze uitvoering

Audi A3 Sportback 1.6 FSI Ambition Pro Line

is onder andere te herkennen aan de dikkere voor- en achterbumper, een klein dakspoilertje en mistlampen in de voorbumper. Uiteindelijk is het toch de kleur die het meest in het oog springt. Deze lakkleur heet "Misanorood pareleffect"™ en is alleen in combinatie met het S-line pakket leverbaar. Hoewel het er geweldig uitziet, is het geen voor de hand liggende keuze: de kleur is erg schreeuwerig, lastig schoon te houden en de afschrijving op rode middenklassers ligt doorgaans een stuk hoger dan bij de wat minder opvallend gekleurde auto's.

Naast de eerdergenoemde kenmerken is een A3 S-line ook te herkennen aan zijn velgen. Standaard staat hij op zeventienduims negenspaaks, maar zoals op de foto's te zien is behoren vijfspaaks velgen van een maatje groter tot de mogelijkheden, weliswaar hangt hier een prijskaartje aan. De vijfspaaks staan erg goed bij de A3: het design is heel eenvoudig en de wielen stralen veel kracht uit. De auto lijkt meteen een stuk sneller wanneer hij is voorzien van deze wielen.



Het interieur

In het interieur is duidelijk te zien dat je met een S-line te maken hebt. Het staat op de rugleuning van de stoelen, op het stuur en op alle dorpels. Echt bescheiden is deze uitvoering dus niet te noemen. Gelukkig is bescheidenheid hier ook niet op zijn plaats. Zo zijn de stoelen echt heerlijk: half stof en half leer, hoge wagen en een stevige zitting. Ze bieden ãn een goede steun ãn veel comfort. Ook het leren driespaaks stuur voelt geweldig aan, evenals de versnellingspook. Afgezien van deze elementen is het interieur eigenlijk weinig bijzonder. Het ziet er netjes en verzorgd uit, goed afgewerkt en ergonomisch goed in orde, maar echt mooi of spannend ziet het er niet uit.

Op de voorstoelen is de interieurruimte heel behoorlijk. Er is genoeg ruimte voor de

benen en ook in de breedte is het niet krap. Je zult niet snel met je hoofd tegen het dak schuren, maar erg hoog zit het dak niet. Dit is mede het gevolg van het open dakje, dat onder de naam "Open Sky System"™ in de optielijst staat. Het Open Sky System bestaat eigenlijk uit twee zaken: een schuif-/kanteldak boven de voorstoelen en een dakraampje boven de achterbank. Op die achterbank ondervind je ook last van het lage dak, voor volwassenen is daar gewoon geen hoofdruimte. Dat is erg jammer, want de beenruimte is - onder andere vanwege de uitsparingen in de voorstoelen - wÃ©l voldoende voor gemiddelde volwassenen. Hoewel het er goed uitziet, zowel van buiten de auto als van binnen, is het open dak een afrader: het kost bijna â,-2.200, neemt veel hoofdruimte in beslag en het dakje gaat niet eens helemaal open, zodat je er amper profijt van hebt.

Achter de achterbank is 370 liter aan bagage te verstouwen. De achterbank is in ongelijke delen neerklapbaar en als je beide delen horizontaal legt, dan ontstaat er een ruimte van 1.100 liter. De eerste waarde is - ten opzichte van de concurrentie - heel netjes, maar de ruimte met platte achterbank valt een beetje tegen: de meeste concurrenten komen tot meer dan 1.300 liter. Een groot voordeel van de bagageruimte van de A3 is dat hij goed toegankelijk is en bovendien een praktische vorm heeft. De ruimte is dus goed te benutten.



Het rijden

Wanneer je wegrijdt met de A3 valt er meteen iets op: er zit bijna geen gevoel in het gaspedaal, waardoor het erg lastig is om het gas goed te doseren. Audi heeft gekozen voor deze "vage" afstemming om zo de emissie in een gunstigere categorie te doen belanden. Blijkbaar is een gevoelloos gaspedaal goed voor het milieu. De rem en koppeling bieden gelukkig voldoende weerstand en na verloop van tijd went het lichte gaspedaal wel, zodat het rijden er niet minder plezierig van wordt.

De zeskak is echt ideaal: de pookknop is een fijn met leder bekleed balletje en het pookje laat zich heel snel en makkelijk door de korte schakelwegen leiden. Vlot schakelen is dus prima te doen en het pookje valt eigenlijk altijd goed, zelfs wanneer je

nonchalante schakelbewegingen maakt kom je in de juiste versnelling terecht. Ook het stuur is ideaal: niet te groot en evenmin te klein, niet te dik en ook niet te dun en vanwege de lederen â€˜kippenvelâ€™™ bekleding ligt hij erg prettig in de hand. Bovendien reageert de auto gewoon erg direct op stuurbewegingen, wat het sturen nog fijner maakt.

Gelukkig bestaat het S-line pakket niet alleen uit uiterlijk vertoon, de grootste troef is namelijk het S-line sportonderstel. Met dit onderstel ligt de auto iets lager bij de grond â€˜ 10mm lager ten opzicht van een gewone Ambition en 25mm lager in vergelijking met een Ambiente of Attraction-uitvoering â€˜ en is de vering en demping een stuk straffer afgesteld. Dit alles resulteert in een auto die over een geweldige wegligging beschikt: geen krimp geeft bij hard remmen of hard optrekken, zelfs in scherpe bochten onverstoorbaar vlak blijft en de bestuurder altijd het idee geeft dat het allemaal nog veel sneller kan.

Helaas kan het niet sneller. Er is namelijk een grote beperkende factor bij deze auto en dat is de motor. Hoewel de 1.6 motor is voorzien van de onvolprezen FSI-technologie, kan hij er niet voor zorgen dat het sportonderstel echt tot zijn recht komt. De auto wil sneller, maar hij kan het niet. Het karakter van de motor is overigens wel heel aardig, hij heeft een vlakke koppellijn, zodat je zowel bij lage als bij hoge toerentallen de trekkracht kunt aanspreken. Veel meer dan een pleister op de wond is dit niet, want echt veel snelheid zit er gewoon niet in.



Slot

De gereden auto is een typisch geval van "wél willen, maar niet kunnen"™. Dat is erg jammer, want in veel opzichten is het een geweldige auto. Het onderstel is super, de stoelen zijn geweldig en hij ziet er erg gaaf uit. Maar het klopt gewoon niet, zo'n dikke auto met zo'n klein motortje. De A3 Sportback 1.6 FSI is al vanaf â,-27.390 verkrijgbaar, maar op het prijskaartje van de testauto prijkt een bedrag van ruim â,-40.000. Wanneer je bedenkt dat je voor dat geld ook een leuk uitgeruste 2.0 FSI (150pk) hebt en zelfs een aardig uitgeruste 2.0 TFSI (200pk), dan mag het duidelijk zijn dat de 1.6 FSI een allerminst logische keuze is. Het is zonde om zoveel geld uit te geven aan een zeer sportief afgestemde auto die zijn uiterlijk niet kan waarmaken. Met een tweeliter (T)FSI-motor verdwijnen de nadelen als sneeuw voor de zon: het

Audi A3 Sportback 1.6 FSI Ambition Pro Line

gaspedaal is wat harder afgesteld, de prestaties zijn prima en als je ervoor kiest om niet het open dakje te nemen, dan heb je ook nog eens wat meer hoofdruimte. Kortom: met de juiste motor is het een prima auto, maar met de 1.6 FSI is het een schaap in wolfskleren.

Plus

- + Sportief uiterlijk
- + Geweldig onderstel
- + Fijne stoelen

Min

- Zwakke motor
- Gevoelloos gaspedaal
- Onpraktisch open dakje