



Wilbert Huls

12 oktober 2007

© Rijtesten.nl

Blijven innoveren

Waar een tijdje terug de wedloop tussen de verschillende autoproducenten zich vooral leek te richten op de pk's, zie je de laatste tijd een andere trend. Wellicht onder druk van publieke opinie richten steeds meer producenten zich op milieuvriendelijkheid. Naast alle technieken voor de toekomst wordt ook geprobeerd om de traditionele motoren op fossiele brandstof effectiever en efficiënter te maken. Zo is bij de Audi A3 de 1.4 TFSI en 1.9 TDI geïntroduceerd. De eerste motor valt in de zogenaamde categorie "downsizing" waarbij geprobeerd wordt meer vermogen te krijgen uit een kleinere cilinderinhoud. De tweede motor is de Audi-variant van een techniek die elders Bluemotion en Bluetec genoemd wordt, waarbij het vooral draait om een lager verbruik en minder uitstoot bij dieselmotoren.

De 1.8 TFSI is al klinkt het wat tegenstrijdig ook een motor die in de categorie

Audi A3 1.8 TFSI S-tronic Ambiente

â€˜downsizingâ€™ past. Want door gebruikmaking van een combinatie van directe inspuiting en turbotechnologie komt er een maximaal vermogen van maar liefst 160 pk vrij uit deze vierpitter. Deze motor zal binnenkort ook bij het debuut van de nieuwe A4 figureren, maar in deze test mag hij een A3 voorstuwten.



© Rijtesten.nl

Bekende verschijning

De A3 is natuurlijk al een bekende verschijning op de weg. In 2003 kwam de huidige A3 in zijn eerste outfit op de markt en twee jaar later kwam de facelift met de bekende Audi-singleframegrille. De A3 laat zich het best omschrijven als het midden tussen een representatieve, zakelijke auto en een sportieve hatchback. Het degelijke spookzwart en het gebrek aan al te grote designuitspattingen maken de auto zeer representatief, al is het daarom ook wel leuk om eens met een fris kleurtje voor de dag te komen. Zaken als de lichtjes boos kijkende koplampen, de stoere zeventien inch velgen in twee

Audi A3 1.8 TFSI S-tronic Ambiente

kleuren en de dubbele uitlaat geven het design de sportieve schwung mee die het goed kan hebben. Behalve de 1.8T badge achterop zijn er zo op het eerste oog geen kenmerken die verraden welke motor in het vooronder gelepeld is.



Sportieve zakelijkheid

Ook in het interieur is de perfecte mengeling gezocht tussen zakelijkheid en sportiviteit. Net als aan de buitenkant overheerst ook hier de zwarte toon. Het dashboard is opgetrokken uit zwarte, kwalitatief hoogwaardige materialen afgewisseld met metaalkleurige accenten. Dit alles is op een perfecte manier afgewerkt. In het stuur komen deze aspecten allemaal samen. Het leer is met een mooie stiknaad afgewerkt, zodat het oog al verwend wordt, maar daarbij voelt het ook nog eens zeer goed aan en ligt het prettig in de hand. Ogenschijnlijk een van de vele instrumenten in de cockpit, maar het wordt wel duidelijk dat hier aan de ontwikkeling van het stuur wat research

vooraf gegaan is. Het is tenslotte het meest bediende instrument.

Het multimediasysteem werkt perfect. Zaken als audio, navigatie en telefonie kunnen makkelijk bediend worden met het bekende Audi-systeem met de ronde knop in het midden omgeven door vier ~hoekknopjes~™ die corresponderen met de keuzemogelijkheden op de hoeken van het rechthoekige scherm. Natuurlijk wordt je altijd gewaarschuwd om niet tijdens het rijden dit soort apparaten te bedienen, maar eigenwijs als wij van het menselijke ras zijn, doen we dat allemaal toch. In dat geval zitten de bedieningsknoppen wel wat ver weg. Een plaats in de middenconsole zoals bij grotere Audi~™s is hier helaas niet mogelijk, maar wellicht was plaatsing van de knop links van het scherm een mogelijkheid geweest om toch wat bereikbaarder te zijn.

De sportieve insteek komt ook weer tot uiting in de stevige, stoffen stoelen die aan de zijkanten wat dikker zijn aangezet. Sportstoelen mag je ze niet noemen, maar ze hebben toch net weer dat beetje karakter zodat het niet zakelijk comfort troef is. Al met al kun je prima kilometer na kilometer verblijven met je rechterarm op de brede middenarmsteun, maar is het ook goed mogelijk om de motor even te kietelen en met twee handen aan het lekkere stuurte te genieten van de sportieve kunnens van de A3.

De driedeurs A3 zal niet een eerste keus zijn voor mensen die regelmatig meerdere personen mee moeten nemen. De voorstoel glijdt ver naar voren om de instap te vergemakkelijken, maar als je vervolgens plaatsneemt kom je als lang persoon bijna in het gedrang met het dak. Helaas houdt de beenruimte helemaal niet over wanneer de voorstoel weer teruggeplaatst wordt. En dat is jammer, want dat beperkt toch enigzins het koperspubliek van deze compacte middenklasser.



Verfijning

Audi heeft de badge achterop niet speciaal moeten ontwerpen voor deze motor, want er is immers al ruim tien jaar een 1.8T leverbaar voor de A3. Toch is deze motor totaal anders en dat blijkt direct als de stiletto'sleutel wordt omgedraaid in het contact. Wat een rust. Waar de vorige 1.8 turbo bekend was om zijn rauwe motorgeluid is hier juist sprake van het tegenovergestelde. Bij het weggrijden blijkt ook direct dat dit een motor met pit is. De A3 reageert direct heftig op een eerste beroering van het gaspedaal, om vervolgens snel op te schakelen en je op een soepele manier voort te sturen. Deels is het gewenning, maar gedurende de dagen dat de A3 gereden werd, bleef het eerste contact met het gaspedaal letterlijk een gevoelig punt. Vreemd genoeg is dit alleen bij vertrek vanuit stilstand en dus vanuit de eerste versnelling, want wanneer je nog heel zachtjes rolt om vervolgens weer op te trekken reageert de motor eigenlijk heel gewoon. Het grote verschil zit hem dus echt in die eerste of tweede versnelling.

Overigens wil dit niet zeggen dat de motor niet heftig kan reageren in hogere versnellingen, want dat is zeker wel het geval, alleen moet het pedaal daarvoor iets sterker ingedrukt worden. Wanneer je het pedaal door de kickdown heendrukt, wordt er door de S-tronic automaat rap teruggeschakeld om je vervolgens stevig in je stoel te drukken bij de ingezette acceleratie, ongeacht de lage of hoge snelheid waar je tot dan toe op koerste.

Toch lijkt het eerder genoemde milieu een serieuze rol te hebben gespeeld bij de afstelling van de motor in combinatie met de zestraps S-tronic automaat. In Drive schakelt de automaat zeer vlot op. Het tweede en derde verzet zijn al gauw gekozen en met een gangetje van rond de 40 km/u zit je maarzo in de vierde versnelling. De motor lijkt hier helemaal geen moeite mee te hebben, wel betekent dit dat de verder zo stille motor wat brommerig kan worden als bijvoorbeeld een bocht doorgaat. Zo snel als de automaat opschakelt, zo laat schakelt hij weer terug en dat betekent dat je in een bochtje in de bebouwde kom vaak nog in zijn drie zit. Gevoelsmatig zou je willen terugschakelen om dat gebrom tegen te gaan. Dat kan trouwens wel, want met de peddels achter het stuur kan je zelf de automaat overrulen, maar juist in bochten werkt dat niet zo handig omdat de peddels meedraaien en dus misschien wel aan de boven- en onderkant van het stuur zitten als je terug zou willen schakelen. Overigens heeft het vlot opschakelen " volgens het nieuwe rijden - wel zijn effect op het brandstofverbruik, want dat is met een testverbruik van 7,1 liter per 100 kilometer zeer goed te noemen voor een auto met evengoed 160 pk.

Gelukkig kan de bestuurder er toch ook voor kiezen om de vermogens van de motor beter te benutten. Zoals gewoonlijk ligt het maximale vermogen hoger in het toereengebied en door te kiezen voor de sportstand van de automaat, laat je de automaat behoorlijk wat later opschakelen. Ter vergelijking: 120 km/u op de snelweg gaat nog steeds in zijn vijf, terwijl je in Drive al ruim onder de 100 km/u opschakelt naar de zesde versnelling. De auto is merkbaar feller en voelt zelfs wat natuurlijker aan, in ogenschouw nemend dat je hier toch een compacte middenklasser hebt met 160 pk in het vooronder. Voor de liefhebber is er ook nog de mogelijkheid "handmatig" te schakelen door middel van de eerder genoemde peddels of met de pook, maar hierbij

houdt de automaat toch altijd een vingertje in de pap en regelt het schakelen toch zelf als hij vindt dat je het als bestuurder te bont maakt. De vraag blijft natuurlijk wie deze functie veelvuldig wil gaan gebruiken, want er is natuurlijk altijd nog de handgeschakelde 1.8T.

Zoals des Audi's™ ligt ook deze A3 prima op het wegdek en kunnen bochten stevig genomen en uitwijkmanoeuvres veilig gedaan worden. Daarbij helpt ook de directe besturing. De A3 is natuurlijk geen grote auto, maar zo voelt ie gelukkig ook niet. Wendbaarheid is iets wat deze Audi wel ligt. Of het nu bij inparkeren in een drukke stad of bij even goed doorrijden op een bochtig traject is. Het onderstel past met zijn sportieve afstelling bij dit karakter, al geeft het op slecht wegdek "bijvoorbeeld een oude klinkerweg" wel een hinderlijke resonantie mee in het interieur. Het lijkt wel of de koets dan precies de ideale klankkast vormt, wat in dit geval natuurlijk juist niet de bedoeling is. Op een mooie ondergrond is er geen vuiltje aan de lucht en zou je de auto ook vanwege zijn stille motor in het geheel zelfs stil mogen noemen.



Financiële afweging

De 1.8TFSI is een voorbeeld van voortschrijdende technieken. De motor is veel verfijnder dan zijn "voorganger"™ en blinkt uit in pit en stilte. Het is ook goed om te zien dat het verbruik alleszins acceptabel is voor een 160 pk sterke motor. Het verbruik en de uitstoot zijn gedaald, terwijl de prestaties zijn toegenomen. Zo willen we het natuurlijk graag zien. Al met al is de A3 ook zeker een interessante auto voor de personen die een combinatie zoeken tussen sportiviteit en representativiteit. Waar je wat kritischer kunt zijn richting deze A3 betreft het kleine dingen, zoals beenruimte achterin en wat gebrom dat af en toe in een bocht voor kan komen.

Toch zal er voor sommige autozoekende mensen nog wel een hobbel kunnen opduiken in de vorm van de prijs. Met bijna 45.000 euro leg je een ouderwetse ton in guldens " ja, het mag officieel niet meer " neer voor een auto uit de compacte middenklasse.

Audi A3 1.8 TFSI S-tronic Ambiente

En ondanks dat alles natuurlijk duurder is geworden de afgelopen vijf jaar, kan je bij laten we zeggen de niet-premium merken toch heel wat auto voor dat geld krijgen. Gelukkig mag iedereen de financiële afweging voor zichzelf maken en voor wie motorisering en extra opties niet zo tot de verbeelding spreken is er al een A3 voor net geen 25.000 euro, en dat klinkt toch direct al een stuk interessanter.

Plus

- + Gerieflijke cockpit
- + Prestaties
- + Stille, verfijnde motor

Min

- Beenruimte achterin
- Brommerig in bochten door te hoge versnelling
- Prijzig