



Martijn Verhoef
16 juni 2020

Eindelijk gedurfd

Al jarenlang is de A3 één van de belangrijkste modellen voor Audi. De eerste premium hatchback in het C-segment zorgt voor de aantallen, door steevast geliefd te zijn bij zowel zakelijke als particuliere rijders. Hoewel de vraag vanuit de markt steeds meer verschuift naar cross-overs en SUV's, was de uitgaande A3 tot in zijn najaren een kaskraker. Maar sinds de succesvolle introductie van Mercedes' A-Klasse en de komst van de nieuwe BMW 1 Serie weet Audi dat er werk aan de winkel is. We lenen de nieuwe Audi A3 een aantal dagen om te kijken of de auto kan opboksen tegen de hevige concurrentie.



Wel erg sportief

De nieuwe A3 straalt ons in Navarrablauw tegemoet. Het ontwerp heeft overduidelijk invloeden van de A1 toegemeten gekregen, wat vooral bij de neus opvalt. De kenmerkende kier die de grens tussen motorkap en voorbumper aanduidt is de grootste aanwijzing. Aan de achterzijde werden vooral designkenmerken van de Q3 overgenomen. Zet je de geteste S Edition naast een A3 van de vorige generatie, dan komt de auto iets compacter, maar vooral veel sportiever over.

Zoals de trend in autoland bepaalt, is het steeds meer geoorloofd om dikke bumperpartijen, luchtinlaten en kleurencombinaties aan te bieden. Aangezien die sportieve details steeds nadrukkelijker worden toegepast, vragen we ons af wanneer de grens bereikt is. Het blijft immers een niet overdreven krachtige viercilinder versie van een auto die ook nog als S3 en RS3 op de markt zal komen. Hoe extreem moeten die modellen niet worden uitgedost om nog een beetje op te vallen naast de reguliere versies?

Audi A3 Sportback 35 TFSI S Edition

Het zal onze testauto een zorg zijn, want die voelt zich kiplekker in zijn sporttenu. De zwarte accenten contrasteren mooi met de blauwe exterieurlak en de fraaie 19 inch sloffen zijn de spreekwoordelijke kers op de taart. Via Audi Exclusive kun je jouw A3 overigens in iedere gewenste kleur gespoten krijgen, bovendien biedt dit label ook nÃ³g exclusievere lakkleuren. Reken wel op een meerprijs van ruim boven de drie mille.



Scherpe lijnen

Binnenin de A3 heeft Audi overduidelijk stappen gezet. Het uitgaande model kon je al niet betrappen op grove missers in de ergonomie of het materiaalgebruik. Het nieuwe model weet evengoed aan de hoge verwachtingen te voldoen door een strak en - meer dan ooit - speels interieur te bieden. Scherpe lijnen worden gecombineerd met aluminium en zacht kunststof. Qua opbouw herken je invloeden uit de A6, hoewel het geheel in de compacte hatchback een stuk minder kil overkomt. De fraaie turbines die de digitale klokkenwinkels overschaduwen weten een speelse draai te geven aan het interieur. Net zoals we dat bij andere recente modellen van Audi hebben opgemerkt, neemt het Duitse merk ook in de A3 afstand van de MMI-controller. Het

Audi A3 Sportback 35 TFSI S Edition

multimediascherm bedien je via het aanraakgevoelige touchscreen. Spraak- en stuurwielbediening behoren evengoed tot de mogelijkheden. De bediening verloopt vlekkeloos en toch missen we de fysieke controller en knoppen op de middenconsole. Je moet vaak net iets verder reiken, wat de nodige afleiding met zich meebrengt. De algehele score van bedieningsgemak gaat daarmee omlaag, als we de A3 vergelijken met directe concurrenten.



Van trainingspak naar colbert

De zitpositie is opvallend lager dan die van het uitgaande model, wat de sportieve inborst extra benadrukt. Daar dragen ook de zwarte dakhemel en het naar de bestuurder gerichte dashboard aan bij. Je voelt je als het ware ingesloten in de cabine, alsof je een fijn passende jas aantrekt. Of dat die van een trainingspak of een getailleerd colbert van een maatpak is, hangt volledig van jouw gewenste configuratie af. Er is simpelweg erg veel mogelijk, want het interieur van onze testauto valt daar wat ons betreft precies tussenin. Mooie stiksels en alcantara worden gecombineerd met een afgeplat stuurwiel en stevige wangen van de sportzetels.

Verwacht achterin geen zee aan ruimte, want ook op de achterbank voel je lichtelijk ingesloten. Toch is dat vooral optisch bedrog, want voor een C-segmenter kun je nog heel aardig plaatsnemen op de achterste zitplaatsen. Been- en hoofdruimte zijn voldoende, mede door de inkepingen op de voorstoelen. Ook voor de kofferruimte hoeft de Audi zich niet te schamen, want deze loopt mooi in lijn met die van zijn directe concurrenten: iets groter qua inhoud dan de A-Klasse en precies net zo ruim als BMW's 1 Serie.



Betrokken rijden

Sinds Audi met vermogensaanduidingen in plaats van literinhoud ging werken om de verschillen tussen de motoren te duiden, duurt het herkennen van het type motor bij ons iets langer. Terwijl het idee erachter eigenlijk heel logisch is, omdat veel motoren qua inhoud hetzelfde zijn, maar wel verschillende vermogens hebben. Zo duidt het type 30 op een vermogen tussen de 100 en 130 pk, 35 op een vermogen tussen de 130 en 160 pk enzovoort. Audi levert op dit moment de 30 TFSI en 35 TFSI benzinemotoren in

het vooronder van de A3 en wij reden de sterkste van het stel. Dat betekent de welbekende 1.5 liter motor met 150 pk. Hoewel de minder welgestelde broers van Volkswagen en Seat dezelfde motor als eTSI met mild hybrid aandrijving geleverd krijgen, gaat die vlieger bij de A3 - nog- niet op.

Toch missen we die elektrificatie geenszins in onze testwagen. De auto voelt bovengemiddeld vlot aan en pakt zelfs onderin het toerenbereik lekker pittig de gascommando's op. Daarbij klinkt de motor nooit onbeschaafd rauw, maar wel voldoende aanwezig om de inzittenden op de hoogte te stellen van zijn capaciteiten. De handbak met zes versnellingen weet zich goed te gedragen door de bestuurder moeiteloos door de verzetten te helpen. Bovendien voelt de A3 dynamischer aan dan ooit. Hij is bijzonder lichtvoetig en weet de bestuurder veel meer bij het rijden te betrekken dan in eerdere versies het geval was. De balans tussen comfort en sportiviteit blijft ten alle tijden behouden, want nergens voelt de Sportback stoterig of juist afstandelijk. Kwaliteiten die ons bij de A1 ook al opvielen, maar door de langere wielbasis van de A3 komen deze eigenschappen nog beter tot hun recht. Daarbij blijkt de 35 TFSI beslist geen drinkebroer, want het verbruik blijft met 6,2 liter op 100 kilometer binnen de perken. En met een tankinhoud van 50 liter betekent dat een zeer prettig rijbereik.

Hoewel de banden onze goedkeuring kunnen wegdragen in scherpe bochten (geholpen door het standaard aanwezige sportonderstel van de S Edition), valt wel op de brede sloffen van Bridgestone een meer dan gemiddelde geluidsproductie hebben. Het zou ons doen overweg om toch een maatje smallere en kleinere wielen te bestellen, hoewel de 19 inch exemplaren de auto erg goed staan.



Kruisen op optielijst

Hoewel de concurrentie in het C-segment hevig is, ziet Audi nog geen noodzaak om met accessoires te strooien bij de A3. Het gevolg is een uitgebreide optielijst en een snel oplopende aanschafprijs. De testauto is uitgevoerd als S Edition en dat verklaart de sportieve details, het sportonderstel en de sportstoelen. Navigatie is standaard aanwezig in dit uitrustingsniveau, evenals parkeersensoren en climate control. De 150 pk sterke S Edition blijft daarmee nog net onder de magische 40 mille grens, maar door het monteren van de extra grote wielen (3.081 euro) en zaken als de alcantara bekleding, adaptieve cruise control en privacy glass stijgt de prijs tot een niet misselijke 50.522 euro. En dan moet je het nog zonder achteruitrijcamera, volleder en elektrische achterklep stellen.

De Audi is daarmee één van de duurdere keuzes in het C-segment, waarbij directe concurrenten ook meer optiepakketten bieden om de auto voordeliger aan te kleden. Daarentegen weet de A3 wel een heel hoogwaardige indruk achter te laten in het interieur en meer dan ooit een uitgesproken en dynamisch exterieur te bieden. Tel daar

Audi A3 Sportback 35 TFSI S Edition

de fijne rijeigenschappen van de zuinige 35 TFSI bij op en je hebt een heel compleet plaatje.

Plus

- + Dynamisch, lichtvoetig en toch comfortabel
- + Uitgesproken design
- + Krachtige en zuinige motor

Min

- Flink aan de prijs
- Zichtbaarheid rondom valt tegen