



Dirk-Jan Dalhuisen
16 januari 2012

De wijzen uit het Oosten

In het Oosten weten ze het al lang: groot mag niet meer. Langzaam maar zeker dringt dat besef ook door tot de Europese autofabrikanten. Nagelbijtend en knarsetandend zagen zij hoe compacte crossovers en SUV's van Japanse en Koreaanse makelij de afgelopen jaren massaal naar ons continent werden versleept. Pas lang nadat de orders vanuit Europa met grote stapels tegelijk naar Azië« werden verstuurd, kwam BMW met de X1 en luidde Land Rover met veel bombarie de komst van de Range Rover Evoque in. Ook Audi broedde op een compacte crossover en maakte die stukje bij beetje productieklaar. Wij gingen op pad met de nieuwkomer, die luistert naar de naam Q3.



Logisch vervolg

De Q3 is een logisch vervolg op de Q7 en de Q5. Klinkt als een inkoppertje, maar dat zit 'm in meer dan de naam alleen. Daarvoor gaan we even terug naar 2005, toen het allemaal begon met de Q7. Een lel van een SUV, die met z'n forse omvang en dito verbruik menig politicus gillend gek maakte. Het gevolg kennen we: het ontmoedigingsbeleid - met de slurptaks in de hoofdrol - maakte mastodonten als de Q7 vanaf 2008 zomaar duizenden euro's duurder. De verkopen zakten als een kaartenhuis in elkaar, terwijl de vraag naar kleinere, relatief zuinige SUV's sterk groeide. Ingolstadt antwoordde met de Q5, die in datzelfde jaar op de markt kwam en gelijk goed aansloeg. Aan de onderkant van het SUV-segment - juist daar waar SUV's tot op de dag van vandaag nog altijd pieken - schitterde Audi echter door afwezigheid. De Q3 brengt daar verandering in. Met 4,39 meter lengte mag de Q3 zich met recht compact noemen. Bekende stijlelementen, die we al kennen van veel andere Audi's, geven de

Audi Q3 2.0 TFSI quattro Pro Line

nieuwe crossover een herkenbaar Audi-gezicht. De auto heeft vooral duidelijke trekjes van z'n twee grote broers, maar als je de grote bodemvrijheid weg denkt, zou je ook zo geloven dat je met een gewone hatchback – la A3 van doen hebt.



Op de speelse toer

Naast het uiterlijk is ook het interieur met een typische Audi-saus overgoten. Twee dingen vallen positief op. Allereerst de binnenruimte, die voor een compacte auto verrassend goed is. Wel moet je de beperkte toegankelijkheid van de achterbank en de kofferruimte voor lief nemen. Daarnaast breekt de Q3 met de strakke dashboards van de Q5 en de Q7. In plaats daarvan slaat de Q3 – la A1 – een speelsere weg in. Die speelsheid zit 'm niet alleen in de vormgeving, maar zeker ook in de fraaie sfeerverlichting. Tegelijk is ook de overzichtelijkheid erop vooruitgegaan. Gebleven zijn de hoogwaardige materialen en de uitmuntende ergonomie. Een inmiddels beproefd

Audi Q3 2.0 TFSI quattro Pro Line

recept, dat nog altijd onverminderd in de smaak valt. Te midden van alle fraaie materialen valt het harde plastic waarmee de zijkanten van de middenconsole zijn afgewerkt des te meer uit de toon. Alsof je in een duur restaurant geniet van je favoriete gerecht en ineens een wrange bijmaak proeft. Toegegeven: het lijkt een futiliteit, maar met een instapprijs van 38 mille zit je hier simpelweg niet op te wachten. Nu is de Q3 van zichzelf al geen prijspakker, maar onze testauto bewijst dat het allemaal nog veel gekker kan: uitgerust met de - voorlopig sterkste - 2.0 TFSI benzinemotor en volgehangen met zo'n beetje alle luxe die je je kunt wensen, leg je voor deze Q3 zomaar het dubbele neer!



Droomhuwelijk

Met zulke prijzen neem je het idee dat de Q3 een voordelig alternatief is voor een grote SUV met een korrel zout. Gelukkig is Audi zelf ook niet te beroerd om af en toe een

oogje dicht te knijpen. Zo komt de smakelijke vijfcilinder 2.5 TFSI uit de RS 3 en de TT RS ook in de neus van de Q3 te liggen. Een mooi vooruitzicht, maar tot die tijd moeten we het met viercilinders doen. Eén van die viercilinders is de bekende tweeliter TFSI met 211 pk, waarmee we heel goede ervaringen hebben. De sterkste variant van de 2.0 TFSI (een versie met 170 pk is ook leverbaar) is in de Q3 standaard gekoppeld aan een 7-traps S tronic, die in het koninkrijk der automaten tot de top behoort. Over de TFSI nog steeds niets dan lof: vanuit stilstand rijd je in zeven tellen 100 km/h en met een top van 230 km/h brengt de Q3 je vlot naar je wintersportbestemming. Het meermaals tot 'Engine of the Year' gekroonde blok smeert z'n krachten over een breed bereik uit en laat tijdens het rijden nauwelijks van zich horen. De S tronic past zich daar prima op aan door maar wat graag een zo hoog mogelijke versnelling te kiezen. Dat doet 'ie zoals we dat van 'm gewend zijn: vlot en onvoelbaar. Het samenspel tussen motor en transmissie is zo goed, dat de S(port)-stand overbodig is: bij een vlotte sprint blijft de motor meer toeren maken, maar wanneer het tempo eenmaal weer constant is, lijkt de S tronic te vergeten dat 'ie best een aantal verzetten hoger kan aanhouden. Een betere afstemming zou het rijcomfort en de brandstofconsumptie (houd rekening met een gemiddeld verbruik van ca. 1 op 11) zeker ten goede komen.



Broedermoord

In technisch opzicht kun je de Q3 zien als het broertje van de Volkswagen Tiguan. Maar hoewel beide auto's onderhuids de nodige componenten delen, is de Audi duidelijk meer de 'normale' personenauto van de twee. De Q3 torent een ruime decimeter minder boven het asfalt uit dan de Tiguan en dat vertaalt zich in betere rijeigenschappen. Bochten klaart de crossover als ware het een gewone A3. Daarbij pakt de Q3 niet alleen de winst door z'n relatief lage zwaartepunt, maar wordt 'ie ook geholpen door het quattro-systeem, dat standaard is op iedere 2.0 TFSI. Dan is er nog het optionele Audi drive select met demperregeling, waarmee je de Q3 kunt veranderen van een licht sturende, comfortabel gedempte reisauto in een strakke en directe, maar ook vrij stugge auto. 't Is maar net waar je van houdt. Geef je hier niet om, dan is het goed om te weten dat de 'Auto'-stand een heel aardige middenweg kiest. De 1.800 euro die je in de zak houdt als je het systeem laat voor wat het is, kun je vervolgens

Audi Q3 2.0 TFSI quattro Pro Line

investeren in rijassistenten als Audi side assist en Audi active lane assist. Vooral die eerste is een nuttige optie, vanwege de forse dode hoek. De active lane assist trekt meer de aandacht vanwege z'n innovativiteit: wordt de wegbelijning overschreden, dan corrigeert de Q3 zichzelf met een subtiele sturingreep.



Kansen afgewacht

Dat brengt ons gelijk bij de essentie van de Q3. Want hoewel Audi in het populaire crossover-segment lange tijd verstek liet gaan, brengt het nu wel een speler in die zich mag rekenen tot de verfijndere auto's in deze markt. De auto doet volwassen en degelijk aan, stuurt als een gewone personenauto en laat zich naar wens uitrusten met innovatieve technieken. Keerzijde is wel dat de knip hier flink voor getrokken moet worden, ook al geldt dat net zo goed voor auto's als de X1 en de Evoque. Dan is het even slikken als je bijvoorbeeld met je knie tegen een hard stuk plastic rust. Ook de

Audi Q3 2.0 TFSI quattro Pro Line

toegankelijkheid van de achterbank en de kofferruimte laat nog wat ruimte voor verbetering zien. Het ruimteaanbod zelf is echter prima voor elkaar en dat zien we in dit segment wel eens anders, wat in sommige gevallen zelfs reden genoeg kan zijn om het een segment hogerop te zoeken. Dit maakt dat niet alleen andere compacte crossovers, maar ook auto's als de eigen Q5 best eens last kunnen gaan krijgen van deze Q3.

Plus

- + Rijeigenschappen
- + Uitrustingsmogelijkheden
- + Kwaliteitsbeleving

Min

- Aan de prijs
- Toegang achterbank / bagageruimte
- Dode hoek