Arnold van Schepen
8 december 2012

De maat der dingen

Dat hard werken wordt beloond, weet Audi inmiddels. Het merk heeft zich opgewerkt van fabrikant van opgewaardeerde Volkswagens in de jaren â€™70 tot een gerespecteerd fabrikant van premium automobielen. Toen Audi in de jaren â€™90 met de eerste premium C-segmenter op de proppen kwam werd de auto in kwestie, de A3, afgeschilderd als dure Golf. Maar tot op heden staat de eerste generatie A3 hoog op het wensenlijstje van menig beginnend bestuurder. En de Sportback van de tweede generatie is voor vele huisvaders de ideale auto. De derde generatie lijkt veel op zijn grotere familieleden en de vraagt rijst of de A3 nummer drie net zo begerenswaardig is. Hij is in elk geval verfrissender dan je denkt.

Remmende voorsprong

Met de leus 'voorsprong door techniek' is Audi een heel eind gekomen, denk maar eens aan de toepassing van aluminium, space frames, vierwielaandrijving en de herintroductie van direct ingespoten diesels. Niet dat deze technieken uniek voor Audi zijn, maar het merk heeft wel zijn nek uitgestoken voor de toepassing in serieproductie. Het zakelijke design was en is voor bepaalde klanten echter te eenvormig. De single frame grille was eens een mooie designvondst, maar nu zien we â€˜m tot vervelens toe op elke IngolstÃ¤dter. En de markante led-dagrijverlichting is onderhand een karikatuur van zichzelf geworden. De wet van de remmende voorsprong lijkt af en toe in te treden.

Maar dat niets is wat het lijkt, bewijst de nieuwe A3. Onmiskenbaar een Audi, zichtbaar en onzichtbaar. Om met het onzichtbare te beginnen: de bodyshell is zo licht mogelijk

gebouwd en op bepaalde plaatsen heeft Audi aluminium toegepast. Ook bij de carrosseriepanelen is aluminium gebruikt, waaronder de motorkap. Designtechnisch is de A3 geen verrassing, maar door subtiele verschillen pik je de A3 er zo uit. Uiteraard vanwege â€™t feit dat het een driedeurs hatchback is, maar ook door de hoeken van de grille en de indeling van koplampen. Aan de achterzijde breekt de nieuweling met zijn voorgangers, de compacte lichtunits zijn verruild voor de brede exemplaren die doorlopen over het kofferdeksel.

Lastig kiezen

Winkelen bij de Audi-dealer is geen goed idee wanneer je twijfelachtig bent aangelegd. Net als bij alle andere modellen is de keuze aan kleuren, velgen en opties enorm. Zolang de bruine het kan trekken, is er geen nee te koop. Om niet te veel uit te wijden over de vele mogelijkheden beperken we ons hier tot onze bomvolle testauto. De

vanafprijs van de A3 2.0 TDI Ambition is 32.650 euro, voor het Pro Line Plus pakket rekent de dealer bijna drie mille. De belangrijkste items uit dat pakket zijn een multifunctioneel stuurwiel, een kleurenbeeldscherm in het instrumentarium, xenon plus en uitgebreide navigatie. Onze testauto is verder voorzien van een B&O-audiosysteem, leder / alcantara bekleding, 18 inch velgen en een uitgebreid assistentiepakket. De prijslijst vermeldt nog een hele trits opties waardoor het bedrag onder de streep uit komt op bijna 49 mille. Dan heb je ook wat.

Het interieur van de A3 oogt op fotoâ€™s vrij eenvoudig, het middendeel van het dashboard bestaat uit twee ronde ventilatieopeningen, een rijtje knoppen en het bedieningspaneel van de verwarming. Maar vanaf de bestuurdersstoel krijg je niet het gevoel er bekaaid van af te komen, dat komt eerst en vooral door de kwaliteit die het interieur uitstraalt. Het is werkelijk tot in de kleinste puntjes verzorgd, je vindt geen enkele schroefkop of afdekplaatje. Een kleine dissonant is de klep van het vakje onder de achterbank waar (heel slim) het veiligheidsvest in opgeborgen is. Het kunststof is goedkoop, licht en krasgevoelig. De sportstoelen van de Ambition-uitvoering worden voor een kleine 1.400 euro voorzien van leder en alcantara. Prettig zijn de verlengbare zitting en de fijne kantelinstelling van de stoel, jammer is het ontbreken van een lendensteun. Voorin heeft Audi veel ruimte weten te creÃ«ren voor lange bestuurders, het dashboard laat veel ruimte voor lange benen. Ook achterin is de ruimte dik in orde: met twee keer 1,75 kun je goed achter elkaar zitten en de hoofdruimte is met die lichaamslengte riant.

Onverwacht dynamisch

Nadat je eenmalig 600 euro uit de broekzak hebt getrokken, kan de comfortsleutel voor altijd in diezelfde broekzak blijven. Na een korte voorgloeitijd â€“ het is guur weer tijdens de testweek â€“ en een vlotte start vindt de tweeliter diesel heel snel een stille en kalme stationairloop. Hij is gekoppeld aan een zesbak en op papier moeten de 150 pk en 320 newtonmeters ruim voldoende zijn voor de 1.355 kilo wegende A3. Bij rustig wegrijden en tijdig schakelen van de Ã©Ã©n naar de twee valt op dat de motor even schudt in zijn steunen als de koppeling wordt ingetrapt, alsof de techniek er van uitgaat dat je verder in toeren zou optrekken. Het is geen kwestie van slechte dosering van de koppeling en het gaspedaal, want het verschijnsel herhaalt zich vaker na een koude start. De zesbak schakelt licht en precies, iets te licht naar ons gevoel. Een zwaardere pookknop en een tikje meer weerstand zouden bijdragen aan het solide gevoel dat de auto geeft. De besturing daarentegen krijgt een tien. Afhankelijk van de instelling van

de Audi drive select is â€˜ie zo comfortabel of dynamisch als je wilt. De automatische modus van de Drive select is ideaal; de gasrespons en de besturing passen zich naadloos aan aan de spirit van de bestuurder.

De 18 duims lichtmetalen velgen staan de Belugabraune A3 erg goed. Voor degenen die de 1.528 euro eraan kunnen uitgeven, luidt het advies: doen. Audi is er namelijk in geslaagd een van de fijnst rijdende voorwielaandrijvers in het C-segment op de weg te zetten. De verhouding comfort / sportiviteit wordt in het geheel niet in de wielen gereden door de lage bandwang. Zelfs op klinkerwegen die er om schreeuwen om opnieuw bestraat te worden blijft de A3 comfortabel. Wat verder in positieve zin opvalt is het afrolgeluid van de banden, alleen op wegen met een grove splitlaag zijn ze op de achtergrond hoorbaar. Het is knap wat Audi op onderstelgebied voor elkaar heeft gekregen. Als je niet beter wist zou je denken dat je met een A6 onderweg bent. Alleen bij dwarsrichels op snelwegtempo merk je dat de voor- en achteras dichter bij elkaar zitten dan je perceptie je doet geloven.

Lusten en de lasten

Het is prettig om het comfort en rijgedrag van een klasse groter te hebben en tegelijkertijd de wendbaarheid en agiliteit van een compacte auto. We zijn aangenaam verrast als we op tempo via een 180 graden doordraaier invoegen op de snelweg: bodyroll is nagenoeg afwezig, de communicatie via de besturing is domweg top, evenals de grip van de 225 mm brede banden. Het roept de vraag op of de Ford Focus nog wel de fijnste voorwielaandrijver is, en of de 1 Serie nog langer de meest dynamische C-segmenter. De 150 paardenkrachten maken van de A3 bovendien een uiterst vlotte auto, en wanneer je het vermogen regelmatig aanspreekt wordt de 2.0 TDI ook dorstig. Het verbruik schiet dan omhoog naar bijna 6 liter. Het fijne onderstel maakt ook dat je het vermogen regelmatig en veelvuldig kunt oproepen. Elk voordeel...

Toch is het niet allemaal hosanna in de A3, een paar zaken vallen in negatieve zin op.

Om te beginnen het B&O-audiosysteem. Het systeem klinkt prima en heeft slechts enkele gekunstelde instellingen (surround), maar zodra de meerprijs tot zijn recht komt (op zeker volume), begint de binnenspiegel mee te trillen op de bassen. Ook de gesproken verkeersberichten laten zich niet annuleren. Zodra de TA inbreekt op de cd of een andere zender, verschijnt de mededeling dat je het bericht kunt annuleren met de aan-uitknop. Dat annuleren duurt slechts een seconde, want onherroepelijk wordt de TA weer hervat. Dankzij de dagrijverlichting en lichtsensor heb je normaalgesproken geen omkijken naar de verlichting, maar in de testweek was het een paar keer flink mistig. Als bestuurder moet je er dan even alert op zijn om de verlichting in te schakelen, het is geen schande dat de lichtsensor daar niet adequaat op kan reageren. Het is wel jammer dat de verklikkerlichtjes voor de mistverlichting niet in het instrumentarium zijn opgenomen, je loopt het risico onnodig lang met mistlicht te rijden.

De elektronische assistenten aan boord van onze A3 zijn op een prettige manier aanwezig. Voor 765 euro wordt uw A3 voorzien van Audi side assist, die verkeersdeelnemers in de dode hoeken scherp in de gaten houdt. Omdat de C-stijl het zicht over de rechter schouder vrijwel geheel wegneemt, verdwijnen fietsers rechts achter de auto volledig uit beeld. Audi side assist pikt ze echter feilloos op en attendeert de bestuurder via vier leds in de spiegelbehuizing. De eerste de beste keer dat je in je nieuwe A3 langs schoolgaande jeugd rijdt bewijst het systeem zijn nut. Het assistentiepakket van bijna 2.300 euro is het overwegen waard. De actieve cruise control werkt aanzienlijk beter dan in de A6 die we vorig jaar testten. Hij raakt niet van de wijs door verkeer op andere rijstroken, is alert op tweewielers en past zijn snelheid op een 'menselijke' manier aan. Als de volgafstand op twee seconden is ingesteld begint het systeem bij het naderen van een langzamere voorganger bij een afstand van vier seconden het gas los te laten en laat de auto uitrollen totdat de gewenste afstand is genaderd. Op dat moment pikt de A3 mooi aan en volgt keurig.

De stuuringreep van de rijbaanassistent die ook onderdeel uitmaakt van het assistentiepakket is in te stellen in een vroege of late correctie. In het eerste geval houdt de rijbaanassistent de A3 strak tussen de witte lijnen. Bij smalle rijstroken voel je

de auto dan ook continu corrigeren, de 'late' ingreep is de beste keuze. Wat in negatieve zin opviel was de voorkeur voor de middenbelijning: het systeem houdt meer afstand tot de kantlijn dan tot de middenbelijning. Op tweebaanswegen zonder rijbaanscheiding ben je toch geneigd om het systeem uit te schakelen om de ruimte met tegenliggers zo groot mogelijk te houden.

Hoogwaardigheid viert hoogtij

Het was voor Audi niet moeilijk om de vorige A3 te overtreffen, die was echt aan vervanging toe. Al het goede waarmee Audi faam heeft gemaakt, vind je terug in de nieuwe A3, plus een begeerlijk weggedrag. Maar juist omdat deze auto verregaand doordacht is, vallen een paar kleine missers des te meer op. Anderzijds zijn dat geen zaken die een goede dealer / importeur niet kan oplossen. Met een software-update zijn de TA, de schuddende motor en de onvolkomenheden van de lane assist te

verhelpen. Dit laat onverlet dat de A3 een zeer begerenswaardige auto is. Maar wat zou het fijn zijn als Audi het prijsbeleid eens zou herzien en de standaarduitrusting wat rianter zou maken. Dan wordt de A3 een stuk bereikbaarder en kan een grote groep hardwerkende liefhebbers hÃºn harde werken ook eens belonen.

Plus

+ Wegligging
+ Prettige elektronische assistenten
+ Stil en comfortabel

Min

- Trillende binnenspiegel
- Schuddende motor na wegrijden koude start
- Verbruik