



Max Veldhuis
6 juni 2019

Met sprongen vooruit

De vorige Audi Q3 ging alweer mee sinds 2011. Dit was vooral te zien in het interieur, dat wat betreft kwaliteit en ontwerp duidelijk achter liep op de rest van het aanbod. De nieuwste variant is daarom grondig onder handen genomen en rekent definitief af met deze achterstand.

In Nederland is de Audi Q3 geen heel populaire auto. Vorig jaar werden er slechts 471 exemplaren verkocht. Ter vergelijking: de A3 en A4 werden respectievelijk ruim 3.800 en 2.500 keer op kenteken gezet. Gezien de trend die er nu heerst in de markt is dit enigszins opmerkelijk te noemen, aangezien autokopers tegenwoordig steeds vaker lijken te kiezen voor modellen die hoger op de poten staan. De nieuwe Q3 ziet er een stuk aantrekkelijker uit dan het vorige model, maar gaat het nieuwe design ook zorgen voor een potentiële stijging van de verkoopcijfers? Wij gingen een midweek op pad met dit feloranje exemplaar om daar achter te komen.



Beter in proportie

De Q3 is helemaal in lijn gebracht met de huidige designtaal van Audi. Dit betekent dat het design vooral heel strak is, met veel rechte lijnen en een ietwat futuristische uitstraling. De SUV verschilt in uiterlijk opzicht radicaal van zijn voorganger. Hij is enkele centimeters langer, breder en lager, waardoor de auto beter in proportie lijkt te zijn. Geheel in de Audi-traditie is ook de Q3 voorzien van mooie LED-verlichting met de kenmerkende dynamische knipperlichten. Een detail dat extra opvalt is de lijn die net onder de raamlijn over de flanken loopt. Deze gaat richting de voor- en achterkant iets omhoog, waardoor de 'heupen' van de auto geaccentueerd worden. Door de vouw onderin de deuren worden de sideskirts optisch naar buiten gedrukt. Al deze foefjes in het design maken dat de Q3 veel dynamischer oogt dan het vorige model. Toegegeven, dit ligt deels ook aan het S-Line pakket en de 20-inch Audi Sport wielen waarmee onze testauto is uitgerust. Om nog maar te zwijgen over de felle kleur 'Pulsoranje', die de Q3 in combinatie met de matgrijze accenten rondom en de geprononceerde zwarte diffuser een buitengewoon opvallend voorkomen geeft. Het is een samenstelling die je adoreert of haat. Eén ding is zeker: onderweg trek je meer dan genoeg bekijks.

Audi Q3 35 TFSI S Tronic S Line

Gelukkig zijn er bij Audi altijd meer dan voldoende mogelijkheden voor mensen die iets anoniemer door het leven willen gaan. Ook dan is de nieuwe Q3 nog steeds een strak gelijnde en bovendien representatieve verschijning.



Helemaal des Audi's

Wanneer je in de nieuwe Q3 stapt, word je begroet door een interieur dat -net als het exterieur- ook typisch in de nieuwe stijl van Audi vormgegeven is. Het geheel oogt, in tegenstelling tot het vorige model, boven alles strak en opgeruimd. De aandacht gaat meteen uit naar de twee grote schermen die zijn gemonteerd: de welbekende Virtual Cockpit recht voor de bestuurder en een groot touchscreen in het midden, dat eveneens licht naar de bestuurder toe gekanteld is. Het tweede scherm voor de klimaatcontrole in de middenconsole, dat bijvoorbeeld op de A6 zit, is in de Q3 gewoon een traditionele set knoppen. Wanneer het donker wordt, fungeert de sierlijst in de deur als sfeerverlichting en licht ook het Audi-logo op het dashboard op. Het afgeplatte S-Line stuurtoestel pakt lekker vast en ook de sportstoelen zitten prima en bieden meer dan voldoende instelmogelijkheden. Achterin kun je als volwassene voortaan ook

prima zitten in de Q3, dit is vooral te danken aan de toegenomen lengte van de auto. Ook de afwerking van het interieur is volledig des Audi's: alles zit robuust in elkaar en er zijn mooie materialen gebruikt. Wel is het jammer dat het aflegvakje voor de telefoon en de bekerhouders niet af te dekken zijn. Dit had verder bijgedragen aan het opgeruimde gevoel dat het interieur van de Q3 biedt.Â

Ten opzichte van de vorige Q3, die beschikte over de MMI-module uit de A1, zijn er vooral grote stappen gezet op het gebied van de multimedia. We noemden het grote touchscreen en de Virtual Cockpit net al even. In de A1 en de A6 hebben we al gewerkt met deze interface en ook in de Q3 werkt het allemaal fijn en snel. Wel betekent de stap naar het touchscreen dat het lastiger is om het systeem tijdens het rijden blindelings te bedienen. Ook is het scherm erg vingerafdrukgevoelig. Mede omdat het onder een hoek staat, is het bij veel zonlicht soms lastig afleesbaar. De grote concurrenten Mercedes en BMW hebben dit net wat beter voor elkaar, door ook nog steeds de mogelijkheid te bieden om de interface met een centrale knop of touchpad te bedienen. De Virtual Cockpit daarentegen overtreft wat betreft de layout en het bedieningsgemak de digitale klokken van de bovenstaande merken. Je tovert heel gemakkelijk de gewenste informatie tevoorschijn en met een druk op de knop vergroot of verklein je de klokken. Gemak dient de mens.



Nadruk op comfort

Audi probeert bij de rij-eigenschappen van haar auto's vaak een soort brug te slaan tussen comfort en sportiviteit. De nieuwe Q3 vormt hierop geen uitzondering. Wanneer je instapt en wegrijdt, voel je meteen dat je te maken hebt met een Audi. De besturing is bijvoorbeeld licht en biedt weinig gevoel, maar werkt wel uiterst nauwkeurig. Verder valt te merken dat de Q3 duidelijk een stuk comfortabeler is gemaakt dan het geval was. Oneffenheden worden mooi weggefilterd, maar de auto wordt ook niet zompig. Zelfs met de relatief grote wielen onder de testauto blijft het comfort gehandhaafd. Met de 'Drive Select'-knop kun je de rijmodi aanpassen, maar in de testauto heeft dit alleen betrekking op de besturing, de gasrespons en de bak. Optioneel zijn er ook adaptieve dempers leverbaar. In 'Comfort' reageert de Q3 af en toe wat traag op het gas. Wij vonden het daarom het fijnst om hem in 'Dynamic' te zetten en de bak vervolgens uit de sportstand te halen. Dan heb je wel een scherpere gasrespons, maar blijft de bak niet te lang in de toeren hangen.

Onze testauto is een '35 TFSI', wat betekent dat de welbekende 150 pk en 250 Nm

Audi Q3 35 TFSI S Tronic S Line

sterke 1,5 liter viercilinder van het Volkswagen-concern onder de kap ligt. Voor mensen die een krachtigere motor prefereren, is er ook nog een '40 TFSI' (190 pk) en een '45 TFSI' (230 pk). Dieselen kan met de 35 TDI (150 pk) of de 40 TDI (190 pk). De krachtbron in onze testauto is gekoppeld aan een zeventraps S Tronic-automaat; ∞ versnelling meer dan bij het vorige model. Deze motor is adequaat voor de 1.500 kg wegende Q3, maar een strepentrekker is het niet. Zeker wanneer je even snel iemand wilt inhalen merk je dat de motor er wat harder aan moet trekken en dat het verbruik bijgevolg al snel oploopt. De S Tronic is gelukkig goed bij de les. Schakelacties verlopen, zoals we gewend zijn van bakken met dubbele koppeling, zeer vlot en nagenoeg onmerkbaar. Het enige puntje van kritiek is dat de bak bij het weggrijden af en toe even wat in lijkt te houden en dan niet meteen oppakt. Ook stapvoets rijden vindt hij niet altijd even leuk. Wat dit betreft valt het goed te begrijpen dat fabrikanten steeds vaker terugvallen op de oude vertrouwde koppelomvormer. Voor de meeste mensen in Nederland zal de combinatie van de 35 TFSI en de S Tronic echter ruimschoots voldoende zijn.



Een prijzige aangelegenheid

Traditiegetrouw is dit bij Audi de pagina waar we een hele rijtest aan zouden kunnen wijden: de uitrusting. De testauto was van veel gemakken voorzien. Aangevinkte opties zijn onder andere MMI-navigatie met Virtual Cockpit, Parkeerhulp Plus, sfeerverlichting, het Audi Sound System en elektrisch verstelbare voorstoelen. Logischerwijs drijven al deze spullen de prijs flink op. De standaarduitrusting van de Q3 is namelijk niet heel rijk. Het enige wat opvalt, is dat de dodehoekassistentie en botspreventie (Audi Pre Sense) wel standaard zijn. Dat is een pluspunt. Het totale bedrag aan opties op de testauto bedraagt echter een niet misselijke 17.758 euro, wat de catalogusprijs opdrijft naar 63.288 euro. Dit is eenvoudigweg veel geld voor een SUV uit het C-segment, zeker als je bedenkt dat we onderweg waren met de instapmotor en onze testauto nog lang niet was voorzien van alle opties. De duurste zaken die we aan boord hadden, waren de 20-inch wielen van Audi Sport (3.474 euro) en MMI Navigatie Plus (3.040 euro). Wanneer we bijvoorbeeld nog adaptieve dempers (1.653 euro) en het assistentiepakket (2.453 euro) aan boord zouden hebben gehad, was de prijs gemakkelijk richting de 70 mille gegaan. Als je dan ook nog een krachtigere motor wil hebben, zij het op benzine of diesel, gaat de prijs zomaar over de 80.000 euro heen. Voor dit geld krijg je wel een auto terug die heel goed in elkaar zit, beschikt over fijn werkende systemen en er zeer strak uitziet. De relatief hoge prijs blijft een puntje bij Audi, want in de tests van de A6 en met name van de A1 stipten we dit punt ook al aan.



Alles heeft zijn prijs...

De Audi Q3 is een zeer prettige auto om mee onderweg te zijn. Ten opzichte van het vorige model lijkt het alsof je met een auto uit een hoger segment onderweg bent. Het interieur steekt een stuk beter in elkaar dan het geval was en ook het comfort is merkbaar toegenomen. Daarnaast is hij van binnen ook ruimer en praktisch bruikbaar geworden. Wel is het zo dat de Q3 een erg prijzige auto blijft. Een Volkswagen Tiguan of Tiguan Allspace biedt bijvoorbeeld al veel meer waar voor het geld en in dit segment zijn er legio goedkopere opties te vinden. Hecht je veel waarde aan het design en de status die het merk Audi met zich meebrengt? Dan heb je aan de Q3 zeker geen verkeerde auto, die de Audi-badge bovendien meer dan waardig is. Of het echt een verkooptopper gaat worden moet nog blijken, maar de ruim 300 exemplaren die dit jaar op het moment van schrijven al verkocht zijn wijzen erop dat het nieuwe model het al beter gaat doen dan zijn voorganger.

Plus

- + Kwaliteitsbeleving interieur
- + Comfortabel
- + Praktischer dan voorheen

Min

- Vrij kostbaar...
- S Tronic bij lage snelheden niet altijd even soepel
- Vingerafdrukgevoeligheid touchscreen