Wilbert Huls
1 januari 2014

Leasemagnet

Zes procentpunt, dat is in ons land het verschil tussen winnen en verliezen. Het gat in bijtelling tussen 14% en 20% bepaalt of klanten je showroom wel of niet komen binnenlopen. Vraag de Fransen maar, die met een nieuwe motor bij een bestaand model 2,5 keer zoveel autoâ€™s afzetten en prompt de bestverkochte auto van Nederland onder hun hoede hadden. Inmiddels zijn alle merken goed bij de les, maar zijn ook de uitstootgrenzen weer bijgesteld per 1 januari 2014. Audi heeft zijn zaakjes goed op orde en hoort bij de lucky few die in 2014 een compacte middenklasser in de gewilde categorie heeft zitten.

Onveranderd populair

Hoe mooi zoâ€™n piek in je verkoopcijfers ook is, daar zal Audi niet alleen op willen steunen. De vorige generatie is relatief lang in productie geweest â€“ zij het met een paar facelifts â€“ en bleef eigenlijk onveranderd populair. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de A3 in de elementaire lijnen niet anders is dan zijn voorganger. Het zijn vooral de scherpere lijnen rond de lichtunits die ervoor zorgen dat je de laatste versie in Ã©Ã©n oogopslag kan onderscheiden.

Deze Ultra kent wat tegenstrijdige aanpassingen ten opzichte van de gemiddelde driedeurs A3. Aan de ene kant straalt het model kracht uit met de 15 millimeter lagere carrosserie en dorpelverbreders van de S-Line, maar aan de andere kant moet hij het doen met (te) kleine velgen. Beide aanpassingen dienen wel hetzelfde doel, namelijk de weerstand verlagen. Vooral de luchtweerstand, maar in het geval van de stevig opgepompte banden komt daar nog een lagere rolweerstand bij.

Haast onberispelijk

Het interieur is uiteraard niet anders dan bij elke andere A3, maar een prettige bijkomstigheid van de e Edition is wel dat je direct goed in de uitrusting zit. Meest in het oog springende zaken zijn het kleurenscherm op het dashboard en de MMI-bediening op de tunnel tussen de voorstoelen. Met name door dit laatste ervaar je de A3 als bestuurder makkelijk als een grotere auto. Het ontwerp is lekker clean, her en der versierd door een aluminium randje of een retro-achtig detail. De materialen en afwerking zijn haast onberispelijk. Alleen de manier waarop de totale navigatie-unit in het dashboard ligt, komt op ons wat minder over. En dan bedoelen we niet dat â€˜ie er slecht in zit, maar dat er meer randjes zijn gecreÃ«erd dan nodig.

Als bestuurder zit je prima op de typische Duitse stoelen; stevig, maar ergonomische toppers. De verdere bediening van alle instrumenten gaat allemaal eenvoudig vanaf deze positie, alleen zit je in het begin even te zoeken naar de volumeknop voor de audio. Uiteraard zit er een regelaar op het multifunctionele stuur, maar die werkt niet als de auto alleen maar op contact staat. Uiteindelijk blijkt hij rechts naast de

versnellingspook te zitten. Een onhandige plek, die wij niet heel logisch vinden. De passagiers achterin worden opvallend goed voorzien van ruimte voor een driedeurs hatchback. Twee volwassenen kunnen er prima zitten, al zit je bij een lengte van meer dan 1,85 meter wel rap tegen de hemel.

Voldoende

Bij onze eerste kennismaking met de nieuwe A3, waren we vol lof over de rijeigenschappen. De grote vraag is natuurlijk of deze te lijden hebben onder de zuinigere configuratie. Die vraag kunnen we gelukkig snel ontkennend beantwoorden. Met 110 pk voelt de A3 uiteraard niet als een krachtpatser aan, maar het is meer dan voldoende voor een soepel weggedrag. In het sturen en de wegligging valt de souplesse nog meer op. Alles gaat met kinderlijk gemak, maar de precisie heeft daar niet onder te lijden. Hooguit zou het onderstel wat aan de stugge kant genoemd kunnen worden.

Uiteraard voorziet de uitgebreide boardcomputer ook in schakeladviezen. We kijken

niet meer op van het vroege punt waarop het advies voor het volgende verzet al oplicht, maar het was wel prettig hoe de 1.6 TDI de auto direct weer makkelijk meetrekt. Zonder bokken. Wel is het motorgeluid op zichzelf wat brommerig bij lage toeren. Rauwer dan we gewend zijn van Audi en niet alleen bij koude motor.

Realiteit

De meeste mensen die in de markt zijn voor deze auto, zullen vooral geÃ¯nteresseerd zijn in de vastgestelde 85 gram CO2-uitstoot per kilometer, omdat dat de garantie is voor 14% bijtelling. Toch is het interessant om te bekijken of het bijbehorende dieselverbruik van 3,2 liter per 100 kilometer realistisch is. De vraag stellen, is hem beantwoorden, want dat is het natuurlijk niet. Dat direct gezegd hebbende, kunnen we wel degelijk zeggen de A3 Ultra een zuinige auto is. Onder de 5,0 liter duik je namelijk eenvoudig en wanneer je je best doet is onder de 4,0 liter per 100 kilometer ook haalbaar.

Op de snelweg kan je wel degelijk die 3,2 naderen, maar zoals gebruikelijk gooit het

stadsverkeer roet in het eten. Maar we moeten zeggen dat deze A3 juist daar zijn winst pakt ten opzichte van de concurrentie, want het verval is minder groot dan we gewend zijn. Met goed schakeladviezen volgen, maar vooral anticiperen en uitrollen kwamen we uiteindelijk op een totaalgemiddelde uit van 3,9 liter per 100 kilometer, of anders gezegd: 1 op 25,6.

3 keer zuiniger

Audi zet volop in op een zuinige vloot en misschien is de A3 daar wel het paradepaardje van. Naast deze Ultra zullen binnenkort ook de plug-in hybride A3 E-Tron en de aardgasgestookte A3 G-Tron naar ons land komen. Dat betekent nog meer 14%-mogelijkheden voor de A3. Het is vooral interessant dat de populairste variant van de A3, de Sportback, hierdoor ook fiscaal aantrekkelijk wordt. De Sportback Ultra is namelijk per 1 januari 2014 al buitengesloten in â€˜de groep van 14â€™. Deze driedeurs A3 echter nog niet en als we aangeven dat de rijeigenschappen en het hoogwaardige interieur de zakelijke rijder netto net zoveel kosten als een tien mille goedkopere 20%-auto, dan weet u wel waarom deze auto gaat scoren.

Plus

+ Hoogwaardig interieur
+ Prima rijeigenschappen
+ Zuinig

Min

- Onderstel aan stugge kant
- Motor brommerig laagtoerig
- Niet ultrazuinig