



Audi A3 e-tron Laatstroom

Autotest | Goed nieuws! De Audi A3 is nu ook verkrijgbaar als "e-tron". Dankzij de combinatie van een elektromotor én een benzinemotor is de e-tron zeer snel, terwijl het verbruik lager ligt dan dat van het zuinigste stadsautootje. Dat is niet alleen heel goed voor het milieu, maar ook voor de portemonnee. Is dit "voorsprong door techniek" op zijn best?

Zakelijke rijders keken al lang uit naar de komst van de "e-tron". Toen de nieuwe A3 werd geïntroduceerd, hield Audi namelijk al rekening met de komst van alternatieve energiebronnen. Dat kon vanalles zijn: aardgas, waterstof, maar ook een versie met meerdere motoren.

En nu is het zo ver: de e-tron bedient zich van zowel een elektromotor als een benzinemotor. Een elektromotor is efficiënt bij lage, wisselende snelheden (stadsverkeer); een benzinemotor leent zich beter op de lange afstand bij een hoge, constante snelheid.

Deze techniek is bekend van hybride-auto's, maar de e-tron is niet zomaar een hybride. Net als de inmiddels bekende hybride-auto's laadt de e-tron de accu's (lithium-ion, 8,8 kWh) bij tijdens remmen of uitrollen. Daarnaast kunnen de accu's met een druk op de knop ook tijdens het rijden worden opgeladen; dat voelt dan alsof de A3 continu tegen de wind in rijdt. Tenslotte kunnen de accu's worden geladen aan het stopcontact of via een publiek laadpunt (maar niet via een snellader).



Op die manier is de invloed van de elektromotor veel groter dan bij een hybride die zichzelf alleen laadt met "reststroom". Een traditionele hybride kan zo'n 2 a 3 kilometer elektrisch rijden. De e-tron kan, in theorie, zo'n 50 km geheel elektrisch afleggen. Per rit is de invloed van de elektromotor daarom relatief groter en dus is de A3 zuiniger.

Ruimte en uitrusting

En omdat Audi al bij het eerste ontwerp rekening had gehouden met een elektrische uitvoering, hebben de accu's geen invloed op de binnenruimte. De ruimte

voarin is en blijft prima. Dankzij de langere wielbasis van de hier gereden "Sportback" is de ruimte achterin beter dan bij de gewone A3.



De bagageruimte is met 380 liter heel gemiddeld. Toch laat Audi hier een steek(je) vallen: er is namelijk geen ruimte om de kabels op te bergen die nodig zijn om de accu's op te laden. Deze gaan dus schuiven door de bagageruimte.

De opzet van het dashboard is smetteloos en strak; bijna steriel. De standaarduitrusting is ronduit karig, maar met de juiste opties is de A3 te voorzien van vrijwel alle luxe en veiligheidsvoorzieningen van de grotere modellen. Denk daarbij aan een hoogwaardig audiosysteem, een camera die meekijkt met de bestuurder, LED verlichting en een wifi hotspot in de auto.



e-tron

Van de bijzondere techniek is aanvankelijk weinig merkbaar en dat is precies hoe Audi het bedoeld heeft. De bestuurder heeft veel minder inzicht in de werking van de techniek dan bij andere elektrische en hybride auto's. Alleen de toerenteller is vervangen door een "vermogensmeter" en naast de toetsjes voor de parkeerhulp en de tractiecontrole is een bescheiden EV-knop te vinden.

Omdat de benzinemotor en elektromotor ook tegelijkertijd actief kunnen zijn, zou een toerenteller tekort schieten. De "vermogensmeter" toont hoeveel procent van het totale vermogen wordt gebruikt, ongeacht van welke motor(en) dat komt. Met de EV-knop kan worden bepaald of de elektromotor zoveel mogelijk actief is (stadsverkeer), zo min mogelijk bijspringt (accu's sparen voor later) of dat de computer zelf bepaalt wanneer voor welke aandrijving wordt gekozen.



Wanneer de computer kiest welke aandrijving wanneer wordt gekozen, rijdt de e-tron zoveel mogelijk elektrisch. Immers, veel auto's leggen dagelijks minder dan 50 km af en op die manier wordt zo veel mogelijk brandstof bespaard. Tijdens de testperiode wist de e-tron gemiddeld 35 km geheel elektrisch af te leggen (50/50 stadsverkeer en snelweg).



Hoe zuinig de A3 e-tron uiteindelijk is, is afhankelijk van hoe vaak de benzinemotor danwel de elektromotor wordt gebruikt. Hoe groter het aandeel elektrisch rijden, hoe lager het verbruik. Het is zelfs mogelijk om helemaal geen brandstof te gebruiken. Wie de accu's echter nooit oplaadt en/of voornamelijk lange afstanden aflegt, heeft veel minder profijt van de hybride-aandrijving.

Prestaties

In tegenstelling tot andere hybride auto's, is bij de A3 e-tron wel degelijk merkbaar wanneer van de ene naar de andere motor wordt overgeschakeld. Niet alleen is een schok door de aandrijflijn voelbaar wanneer de ene krachtbron het van de andere overneemt, ook verandert de alertheid van het gaspedaal. Op de snelweg kan de e-tron zonder gas te geven zeer lang uitrollen, maar zelfs als het gaspedaal daarna zachtjes wordt aangikt is dit meteen hoor- en voelbaar.



De e-tron leent zich daarom niet voor de gelijkmatige, vloeiende rijstijl die leidt tot zuinig rijden. In plaats daarvan vraagt de e-tron bijna om een sportieve, bruuske rijstijl. Dan vullen de beide motoren elkaar aan om beter te presteren en is de e-tron een ronduit snelle auto. De sprint van 0 naar 100 km/u is geklaard in 7.6 seconden en dankzij het enorme koppel zijn tussensprints op hoge snelheid imposant.

Bovendien is nauwelijks merkbaar dat de e-tron 300 kg aan extra techniek (accu's, elektromotor, etc.) aan boord heeft. Net als een gewone A3 stuurt de e-tron zeer scherp en laat de auto zich desgewenst een bocht om slaan. Dit sportieve karakter is dan ook hét sterke punt van de e-tron.



Concurrentie

Want, in vergelijking met de concurrentie wordt de e-tron op alle andere punten overklast. Terwijl Audi nu zijn eerste hybride introduceert, heeft Toyota hier al twintig jaar (!) ervaring mee. De Toyota Prius Plug-In biedt daarom meer comfort en is zowel in aanschaf als gebruik voordeliger. Ook de Opel Ampera is ruimer, comfortabeler, biedt een grotere actieradius en is eveneens voordeliger.

De A3 e-tron heeft zelfs concurrentie te duchten uit eigen huis. De Volkswagen Golf GTE bedient zich van exact dezelfde techniek, maar is minder kostbaar. Het merk van "voorsprong door techniek" maakt zijn slogan met de e-tron daarom absoluut niet waar. De e-tron is simpelweg te duur en vooral te laat.

Echter, in vergelijking met andere merken biedt Audi geen enkele meerwaarde. Soortgelijke auto's van andere merken zijn ruimer, comfortabeler, zuiniger en/of voordeliger. Het belastingvoordeel dat de e-tron biedt is daarmee teniet gedaan. Daarom is de A3 e-tron alleen bedoeld voor échte liefhebbers die tegen iedere prijs een Audi wil rijden. ■



Conclusie

Audi introduceert de A3 e-tron. De e-tron is een zogenaamde "plug-in hybride". Dat wil zeggen dat de auto beschikt over een benzinemotor en een elektromotor. De accu's kunnen al rijdende of aan een laadstation worden opgeladen. Daardoor kan relatief veel elektrisch worden gereden en is de e-tron zuiniger dan een doorsnee hybride.

De bijzondere techniek gaat niet ten koste van de binnenruimte, de prestaties of het weggedrag. Ten opzichte van een gewone Audi A3 biedt de e-tron dan ook louter voordelen: een lager verbruik, betere prestaties en meer comfort.



Specificaties

Audi A3 e-tron 1.4 TFSI e-tron

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	431 x 178 x 142 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.615 kg
Aanhanger	670 kg
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	280/1120 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1395 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	204 pk @ 5000 tpm
Koppel	350 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,6 sec.
Topsnelheid	222 km/u
Verbruik gemiddeld	1,6 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	37 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 42.115,-
Prijs instapmodel	€ 27.500,-