



Audi Q3

Zand in de ogen?

Autotest | De Audi Q3 is een zogenaamde "compacte SUV". Dat wil zeggen dat het model de stoere uitstraling van een terreinauto combineert met de luxe van een personenauto. Daarmee is de Q3 niet uniek, want vele merken hebben een soortgelijke auto in het assortiment. De Audi Q3 is echter dubbel zo duur als de goedkoopste compacte SUV en nog altijd enkele duizenden euro's duurder dan de nabije concurrentie. Biedt Audi echt meerwaarde of strooit Audi de SUV-koper zand in de ogen?

Als het gaat om directe concurrenten, dan is de Volkswagen Tiguan de aangewezen kandidaat. Volkswagen is immers het moederbedrijf van Audi en beide auto's delen daarom dezelfde techniek. Een woordvoerder van Audi omschrijft dat echter politiek correct als "beide merken delen dezelfde know-how, maar ontwikkelen onafhankelijk". Om de verwarring nog groter te maken: de Audi Q3 wordt geproduceerd door Seat.

Premium

Het grote verschil tussen deze Audi en alle andere merken is de bouwkwaliteit. In vergelijking met andere SUV's is de Q3 zo smetteloos strak vormgegeven, dat de Audi niet uit een fabriek, maar uit een laboratorium lijkt te komen. Een passagier omschreef de Q3 als "koud" en pas na een korte spraakverwarring bleek dat niet te gaan om de temperatuur in de cabine, maar om de steriele vormgeving van het interieur. Kortom: zelfs deze lichte terreinauto is op en top Audi.



Datzelfde geldt voor de uitrusting: alle denkbare luxe is leverbaar, maar tegen een prijs. Audi's gecombineerde communicatie-, audio- en navigatiesysteem "MMI" (Multi Media Interface) wordt steeds volwassener. Toch blijft de bediening omslachtig in vergelijking met soortgelijke systemen van andere merken. Bovendien voorziet Audi alleen in een slot voor SD-geheugenkaartjes. Voor het lezen van bestanden van een iPod of USB-stick moeten verloopkabels worden aangeschaft. De klank van het standaard audiosysteem is zo matig, dat Audi de

koper bijna verplicht voor de hoogwaardigere optie te kiezen.

Alleen met de juiste opties biedt de Q3 echt meerwaarde boven zomaar een SUV en heeft de eigenaar het trotse gevoel een "premium" product te bezitten. Zonder optiepakketten is de Q3 degelijk, maar uiterst sober.



Prestaties

Ongeacht de opties presteert iedere Audi Q3 uitstekend. De hier gereden variant met 177 pk / 380 Nm sterke dieselmotor is zelfs uitdagend snel te noemen. Alhoewel deze zelfde motor in meerdere Audi's (en auto's van zustermerken!) is te vinden, voelt de krachtbron "beter" in de Q3.

De reactie op het gaspedaal is zeer direct. Al bij lage toeren is de "Q3 2.0 TDI" aangenaam sterk. De geringste beweging van de rechtervoet is voldoende voor instant acceleratie en dat geeft de Q3 het superieure gevoel dat hoort bij een Audi. Op de snelweg is het toerental zo laag, dat de Q3 als reisauto weinig onderdoet voor de grote broer: de Q5.

Wanneer het toerental oploopt tot boven de 2.500 tpm versnelt de Q3 meer dan gretig en kunnen andere weggebruikers zich zelfs danig vergissen in de sprintkracht van deze zo beschaafd ogende SUV!

Het superieure gevoel is mede te danken aan de zeventraps (!) "S-Tronic" versnellingsbak (bij andere merken bekend als "DSG" en technisch dan ook

identiek). S-Tronic bestaat in feite uit twee versnellingsbakken, waarbij de ene de even en de andere de oneven versnellingen voor zijn rekening neemt.



Wanneer de ene versnellingsbak daadwerkelijk wordt gebruikt om de kracht van de motor op de wielen over te brengen, zet de andere de volgende (of vorige!) versnelling alvast klaar. Op die manier valt de snelheid tijdens het schakelen nooit terug.



Bovendien is S-Tronic zeer efficiënt. Ondanks de sublieme prestaties, en een weinig zachtzinnige rijstijl, bleef het testverbruik beperkt tot 1 op 16 (fabrieksopgave: 1 op 17).

Weggedrag

De Q3 is leverbaar met en zonder vierwielaandrijving,

waarmee Audi duidelijk maakt dat de Q3 absoluut niet bedoeld is als terreinauto. Met vierwielaandrijving is de Q3 nog geen onoverwinnelijk voertuig voor verre expedities. De "Quattro"-aandrijving zorgt er vooral voor dat het motorvermogen onder alle omstandigheden maximaal kan worden benut. Uiteindelijk is de Q3 niet capabeler buiten de gebaande paden, maar zonder enige twijfel sneller dan gewone auto's.



Wanneer toch off-road wordt gereden (al was het maar voor de foto's!), dan blijken de standaard gemonteerde banden de beperkende factor. De in- en uitloophoeken zijn groot, dat wil zeggen dat het koetswerk de grond niet snel raakt op steile hellingen. De bodemvrijheid is matig, waardoor de Q3 uiteindelijk toch vastloopt in het terrein.

Het ESP (elektronisch stabiliteits programma) werkt

perfect samen met de Quattro-aandrijving. Zelfs wanneer het de Q3 lastig wordt gemaakt door vol gas weg te rijden met de rechterwielen op het asfalt en de linker in het zand, accelereert de auto in een perfect rechte lijn.

Toch voelt de Q3 zich het beste thuis op de verharde weg. Zoals het hoort bij een Audi, heeft ook dit avontuurlijke model een sportieve ondertoon. De besturing is scherp en het weggedrag is prima, niet alleen voor een SUV maar zelfs in vergelijking met gewone personenauto's.



Conclusie

Na de monsterlijk grote Q7 en de royaal bemeten Q5, introduceert Audi nu de compacte Q3. De Q3 heeft meer beschaafde afmetingen waardoor dit model minder negatieve reacties uitroept, beter handelbaar is en een beschaafder verbruik heeft. Uniek is de Audi Q3 allerminst, want vele merken hebben een compacte SUV op het programma.

Of de Q3 de meerprijs ten opzichte van de concurrentie waard is, is daarom een kwestie van smaak. De Q3 is zeker niet dubbel zo goed als de goedkoopste concurrent (die de helft kost). Net als iedere andere Audi geeft ook de Q3 een superieur gevoel. Dat is op de eerste plaats te danken aan het

imago en vormgeving. Het blijft echter niet bij uiterlijk vertoon: zowel de prestaties als het weggedrag zijn bovengemiddeld goed, waardoor de Q3 daadwerkelijk meerwaarde biedt. ■



Specificaties

Audi Q3 2.0 TDI Quattro S-Tronic

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	439 x 183 x 160 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.660 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	460/1365 l
Bandenmaat	235/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	177 pk @ 4200 tpm
Koppel	380 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,2 sec.
Topsnelheid	212 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	156 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 47.700,-
Prijs instapmodel	€ 37.350,-