



## Audi Q3 Sportback

### Half om half

Autotest | Het is inmiddels een traditie bij Audi. Van iedere SUV komt ook een "Sportback"-variant uit. De onderste helft daarvan heeft de gespierde lijnen van een Sports Utility Vehicle, terwijl de bovenkant de elegante uitstraling van een coupé heeft. En Audi heeft nog een geweldige combinatie in huis: de aandrijving van de "TFSI e" komt voor de ene helft van een benzine- en de andere helft van een elektromotor. Tijd voor een complete test.

Een Sports Utility Vehicle (SUV) is heel simpel gezegd een luxe terreinwagen. In de loop der jaren kwam de nadruk daarbij steeds meer op vrije tijd te liggen en steeds minder op de daadwerkelijke capaciteiten in het terrein. Toch heeft ook de Q3 nog steeds de hoge bouw, hoog opgetrokken neus en hoge schouderlijn van een terreinwagen. De "Sportback" combineert dat echter met de vloeiende daklijn van een coupé. De "Q3 Sportback" is daarom minder mannetjesputter en meer charmeur.

"Door de stoere uitstraling van een SUV te combineren met de lijnen van een coupé weet de Q3 Sportback zich nog beter te onderscheiden van de massa"



De daklijn zorgt echter niet voor de geborgen sfeer van een coupé binnenin de auto. De opzet en ruimte voorin zijn gelijk aan die van een gewone Audi Q3. Zoals gebruikelijk bij iedere SUV zijn de instap en zit hoger dan in een doorsnee personenauto, maar niet zo hoog als in een echte terreinwagen. Ondanks de aflopende daklijn is de ruimte achterin nog steeds heel behoorlijk.

De bagageruimte is een fractie kleiner dan die van de standaard Q3. Alleen wanneer de achterbank wordt

opgeklapt is het verschil groot omdat de bagageruimte lager is. Let op dat de hybride wél een kleinere bagageruimte heeft om ruimte te kunnen bieden aan een batterij. Echter, met 380 liter (1.250 met opgeklapte achterbank) is de Q3 Sportback nog altijd praktisch.



## Uitrusting

De uitrusting is sterk afhankelijk van de gekozen opties, zoals gebruikelijk bij Audi. Ondanks het feit dat de testauto is voorzien van ruim 10.000 euro aan opties, kan er nog steeds geen sleutelvrije toegang van af. Daarbij wordt de auto gestart door een sleutel in het slot te steken en om te draaien en dat is uiterst ongebruikelijk bij (deels) elektrische aandrijving.

Wel aanwezig is een keurig verzorgd infotainment-systeem, dat behalve de gebruikelijke audio-, navigatie- en communicatiefuncties ook Android Auto en Apple CarPlay ondersteunt. Tijdens de test functioneerde deze laatste niet 100%. Iedere keer vroeg het systeem na het aansluiten van de kabel om toestemming voor draadloos Apple CarPlay, maar hoe vaak dit ook werd toegestaan, de vraag bleef zich herhalen. Daarbij wist de auto de telefoon niet zelf te ontgrendelen, terwijl de meeste systemen dit na één keer vragen om toestemming wel doen.



Ondanks het feit dat de testauto half elektrisch is aangedreven, geven de displays en opzet van het dashboard daarvan geen blijk. Audi streeft er naar om ook deze "geëlektrificeerde" versie vertrouwd op te zetten en de bestuurder niet te confronteren met extra beeldschermen of knoppen. Alleen op de middentunnel is een "EV"-knop te vinden, waarmee kan worden gekozen voor elektrisch rijden, rijden op benzine of rijden op beide.

Wie geen keuze maakt laat het aan de auto over en dat is in de praktijk de beste optie. Door in het navigatiesysteem de bestemming in te voeren, bepaalt de elektronica namelijk zelf hoe de energie in de batterij het meest efficiënt kan worden verdeeld over de rit. Door het denkwerk aan de computer uit te besteden kostte een rit van zo'n 150 km gemiddeld 3 liter per 100 km en dat is een keurige score voor een auto als deze. Wanneer geen bestemming wordt ingegeven, rijdt de "45 TFSI e" eerst elektrisch om na zo'n 45 km over te gaan op de benzinemotor.



## Plug-in hybride

In de elektrische modus gedraagt deze plug-inhybride zich als een volwaardige elektrische auto. Dan is de Q3 stil en vlot. Echter, soms is voelbaar hoe wordt geschakeld tijdens het elektrisch rijden en dat is uiterst onnatuurlijk. Elektrische auto's hebben in de regel geen versnellingsbak en accelereren daarom in een vloeiende beweging.

Wanneer wordt weggereden op de elektromotor en het gaspedaal tussentijds vol wordt ingetrapt, springt de benzinemotor bij. Echter, dan kunnen de voorwielen deze plotselinge vermogenstoename nauwelijks verwerken. Dan begint de auto te slingeren en vraagt het een alert stuurman om de Q3 in het rechte spoor te houden! In alle andere situaties is de "45 TFSI e" dankzij zijn vermogen van 245 pk / 400 Nm heerlijk snel en zorgt de souplesse van de elektromotor voor een daadkrachtige reactie op het gaspedaal.



Opladen kan aan een lader thuis of aan een publiek laadpunt. Desgewenst kan het proces via de "MyAudi"-app op afstand worden gevolgd. Het enige kritiekpunt op het laden betreft de locatie van de aansluiting: rechts voor. Dit zorgt voor risico op parallel parkeren (stekker mogelijk raken door auto's of voetgangers) en verplicht vooruit inparkeren bij haakse vakken (moeilijker inparkeren, gevaarlijker uitparkeren).

## Weggedrag

De Audi Q3 en Q3 Sportback staan op hetzelfde platform en hebben hetzelfde onderstel. De rijeigenschappen zijn daarom gelijk, maar natuurlijk wel afhankelijk van de gekozen velgen en banden, alsmede de gekozen "Drive Modus". Van het extra gewicht van de tweede motor en de batterij is in de praktijk zo goed als niets merkbaar. Net als iedere andere Q3 heeft de Q3 Sportback plug-inhybrid een goedmoedig, capabel en vertrouwenwekkend weggedrag.





## Conclusie

De Audi Q3 is er nu ook als "Sportback". Door de stoere uitstraling van een SUV te combineren met de lijnen van een coupé weet de Q3 Sportback zich nog beter te onderscheiden van de massa. Op de ruimte voor- en achterin is de lage daklijn nauwelijks van invloed. Alleen de bagageruimte is kleiner wanneer deze wordt benut tot het dak.

De Q3 Sportback is niet alleen half SUV en half coupé, maar is ook leverbaar met half elektrische aandrijving. Daarmee biedt de Q3 op de korte afstand (tot +/- 45 km) de voordelen van een elektrische auto, namelijk vlot, stil en uitstootvrij rijden. Omdat de elektromotor is geplaatst voor de versnellingsbak is deze weliswaar krachtig bij lage toeren, maar wordt de souplesse een enkele keer verminderd door een gangwissel. Wanneer de benzine- en elektromotor samenwerken levert deze combinatie prima prestaties en een laag verbruik. ■



# Specificaties

## Audi Q3 Sportback 45 TFSI e

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	450 x 184 x 157 cm
Wielbasis	268 cm
Gewicht	1.815 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	380/1250 l
Bandenmaat	215/65R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1395 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	245 pk @ 5000 tpm
Koppel	400 Nm @ 1550 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,3 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	1,7 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	38 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 51.400,-
Prijs instapmodel	€ 50.417,-