



Martijn Verhoef
4 augustus 2015

Weer op voorsprong

Audi is rijkelijk laat met het introduceren van een plug-in hybride. Waar menig concurrent de leaserijder lekker maakte met geen of lage bijtelling en zo vele aantallen PHEV's wist te verkopen, bleef het lang stil in Ingolstadt. Maar het merk komt met een antwoord, op de behoudende manier die we van ze gewend zijn. Door bij de ontwikkeling van het onderstel al rekening te houden met verschillende toepassingen, konden een elektromotor en accupakket onopvallend worden ingebouwd. Het resultaat is een gewone personenauto, maar dan met een laag verbruik. En, nog belangrijker: met een lage bijtelling. In 2015 profiteert de auto nog van 7% bijtelling en in 2016 moet 15% van de aanschafprijs bij het salaris worden opgeteld.Â



Eleganter dan GTE

Wat in eerste instantie leek op een gevalletje kat-uit-de-boom-kijken, pakt gewoonweg goed uit voor de A3 e-tron. Aan de buitenkant ontdekt alleen de kenner dat hij met een plug-in hybride van doen heeft. De e-tron onderscheidt zich van zijn gewone broers door een kenmerkende chromen grille (waarin het laadcontact is verwerkt) en een aantal logo's die her en der op de auto zijn aangebracht. Bovendien is elke A3 e-tron standaard voorzien van karakteristieke LED-koplampen, die een uitstekende lichtopbrengst hebben.

De grootste concurrent van de e-tron komt uit eigen stal, in de vorm van de Volkswagen Golf GTE. Ten opzichte van die GTE is deze A3 eleganter en minder schreeuwerig vormgegeven. Waar de Volkswagen als sportieve en onderscheidende auto wordt neergezet, blijft de Audi liever bescheiden. Dit zou, naast de bekende argumenten om voor een A3 in plaats van een Golf te kiezen, een belangrijk aankoopargument kunnen om de meerprijs van minimaal 1.500 euro te rechtvaardigen.Â



Kleine verschillen

In het interieur is het ook zoeken naar verschillen met een conventionele A3. Op de hendel van de automaat en op het dashboard is een verwijzing naar de elektrotechnologie geplaatst. De toerenteller heeft plaatsgemaakt voor een powermeter en er is een EV-knop, waarachter verschillende mogelijkheden tot het elektrisch rijden verscholen liggen. Het is mogelijk om volledig elektrisch te rijden, de twee motoren te combineren voor meer kracht, de accucapaciteit te bewaren of de accu bij te laden door middel van de brandstofmotor. Door regeneratie bij het remmen krijgt de accu er ook weer een paar procentjes bij.

De gebruikte materialen in het interieur zijn van hoogwaardige kwaliteit en de afwerking is - net als bij de gewone A3 Sportback - uitstekend. De sportstoelen met verlengbare zitting zijn voortreffelijk. Ze bieden een goede ondersteuning en samen met het goed instelbare stuurwiel resulteert dat in een ontspannen zithouding voor de bestuurder. De passagiers merken niets van het geplaatste accupakket en de elektromotor. Alleen de bagageruimte is zo'n 100 liter kleiner dan die in de TDI van je overbuurman. Bovendien

nemen de bijgeleverde laadkabels ook behoorlijk wat ruimte in beslag.Â



Geruisloos genieten

Dat een elektromotor naast je portemonnee ook goed is voor het comfort, merk je tijdens het rijden in de A3 e-tron. In de volledig elektrische modus kom je op papier maximaal 50 kilometer ver; in de praktijk blijkt 40 kilometer een reële waarde.Â De snelheid is dan begrensd op 120 km/h, waarmee je dus goed met het verkeer mee kunt komen. Er zijn slechts lichte rolgeluiden en windgeruis op de achtergrond hoorbaar en verder heerst er rust aan boord van de Audi. Je creëert vanzelf een ontspannen rijstijl tijdens het elektrisch rijden en met goed anticiperen op het overige verkeer is een zuinig resultaat goed haalbaar, zonder dat je met een fluwelen voet dient te rijden.Â Tijdens de test, waarbij ook een aantal langere ritten gemaakt zijn, kwam het verbruik uit op 4,5 liter per 100 kilometer.

Wanneer beide motoren aan het werk gaan, ontstaat er een mooie samenwerking.Â Enorm snel voelt het allemaal niet aan, maar toch is een inhaalactie in

de hybride-modus zo gepiept. De besturing in de e-tron voelt vrij licht en kunstmatig aan; het gaat allemaal net iets te makkelijk. Als gevolg hiervan merk je niet dat de e-tron zo'n 300 kilo zwaarder is dan een conventionele A3.

Doordat bij het ontwerp van het MQB-platform (waarop de A3 staat) rekening is gehouden met de toepassing van elektromotoren en andere krachtbronnen, is het zwaartepunt laag gehouden. Dit is weer positief voor het bochtenwerk, want het gewicht zal zich minder merkbaar zetten. De automatische S tronic-transmissie voegt ook een hoop comfort toe, want deze schakelt onmerkbaar en flippers aan het stuur mis je geen enkel moment. De eerder genoemde Golf GTE is overduidelijk als het sportieve alternatief in de markt gezet, terwijl de e-tron de comfortabele keuze is.

Als eigenaar van een A3 e-tron hoef je geen concessies te doen om zuinig en comfortabel te rijden, mits de Audi consequent bijgeladen wordt om de efficiëntie van de auto volledig te benutten. Dit kan via de bijgeleverde thuislader, die op een 230V-stopcontact kan worden aangesloten. De laadtijd bedraagt dan op een kwartier na vier uur. Het is ook mogelijk om de e-tron op een openbaar laadpunt aan te sluiten, dan is de A3 na tweeënhalve uur weer helemaal vol. Een mogelijkheid tot snelladen wordt bij Audi niet geboden, dus dit is ook de minimale tijd die voor het laden moet worden uitgetrokken. Tijdens het laden is het ook mogelijk om de auto voor te verwarmen of juist te koelen met de airco, zodat het interieur bij het instappen op de juiste temperatuur is.



Niet alleen voor leaserijders

Zoals gezegd is de A3 e-tron minimaal 1.500 euro duurder dan de Golf GTE. Je krijgt daar meer comfort en een gelijker interieur voor terug. De overige auto's in dezelfde prijs- en bijtellingscategorie kan de Audi gemakkelijk aan. De aandrijflijn is veel verfijnder en de afwerking van het interieur staat op een hoger niveau dan in auto's als een Mitsubishi Outlander, Toyota Prius of Opel Ampera. Die laatste twee bieden daarnaast ook nog minder ruimte.

Wellicht is de e-tron zelfs de beste versie van de A3, want je stapt uitgeruster uit de e-tron dan dat je bent ingestapt. Ook voor de particulier kan de Audi interessant zijn. Vanaf 39.700 euro is de e-tron leverbaar als Attraction. Zaken als volautomatische airco en cruise control zijn dan standaard aanwezig, evenals licht- en regensensoren en de LED-koplampen. Wij rijden de Misanorode Audi als sportievere Ambition, met een maatje grotere velgen en meervoudig verstelbare stoelen. Met inbegrip van het Pro Line Plus-pakket (inclusief navigatie), het panoramaschuifdak en uitgebreide parkeerhulp komt de totale prijs op 48.256 euro. De particulier betaalt in 2015 geen

wegenbelasting en in 2016 de helft van het tarief.



Onthaastend

In zijn prijsklasse is er geen betere plug-in hybride te vinden, tenzij de concurrent in de eigen familie gezocht wordt. De auto werkt onthaastend en van range anxiety heb je geen last, zoals je dat bij volledig elektrische auto's als de Ford C-Max PHEV, BMW i3 en Volkswagen e-Golf wel kunt hebben. Er is altijd nog een tankstation als back-up en zelfs alleen met de brandstofmotor is de auto nog behoorlijk zuinig. Met de A3 e-tron hebben ze het bij Audi goed voor elkaar en hoewel ze niet de eerste waren, kunnen ze hiermee wel eens een flinke inhaalslag maken.

Plus

- + Comfortabel
- + Met gemak zuinig
- + Compromisloos

Min

- Lichte besturing
- Tas met laadkabels kost veel ruimte
- Geen mogelijkheid tot snelladen