



Drie-eenheid

Nu de driecilinder aan een opkomst bezig is, gaan zelfs de premiummerken overstag. Volkswagen en BMW leverden hem al langer, nu wordt ook de opgefriste Audi A3 ermee geleverd. Welke compacte middenklasser vormt het beste span met zijn driecilindermotor?

Tekst: Michael Godde • Foto's: Daniela Loof



Vereniging Zakelijke Rijders (VZR) is de belangenbehartiger voor bestuurders van een zakelijke auto. Zij zet zich in voor ruim 1 miljoen mensen die over een leaseauto of andere auto van de zaak beschikken en voor mensen die zakelijke kilometers rijden in hun privéauto.
www.vzr.nl



BMW 116i

109 pk, achterwielaandrijving, 0-100 km/h in 11,3 sec., topsnelheid 195 km/h, verbruik 6,2 l/100 km (1 : 16,1), vanafprijs:  27.550 euro  22.800 euro



Audi A3 Sportback 1.0 TFSI

115 pk, voorwielaandrijving, 0-100 km/h in 10,4 sec., topsnelheid 206 km/h, verbruik 6,2 l/100 km (1 : 16,1), vanafprijs:  27.300 euro  23.750 euro



Volkswagen Golf 1.0 TSI BlueMotion

115 pk, voorwielaandrijving, 0-100 km/h in 10,4 sec., topsnelheid 204 km/h, verbruik 5,9 l/100 km (1 : 16,9), vanafprijs:  23.490 euro  n.n.b.

DE MEEST VERFIJNDE



AUDI A3 SPORTBACK

▲ Het Audi-dashbord heeft een aantrekkelijk design en is uitstekend afgewerkt.

▲▲ Het veercomfort kan er prima mee door, ondanks de torsieas achter.

◀ De comfortabele sportstoelen (329 euro) zijn gelukkig niet al te duur.

▼ De briljante Audi virtual cockpit (645 euro extra) is leverbaar in combinatie met het MMI-navigatiesysteem plus (3487 euro).



Ook al oogt de A3 na vier jaar nog steeds fris, bij Audi vonden ze het toch tijd om hem een opfrisbeurt te geven. Niet alleen de veiligheidsuitrusting kreeg daarbij een update, ook het design werd aangescherpt. Verder werd het motorenaanbod onder handen genomen.

De basis-benzineversie is nu een driebcilinder turbomotor, die uit een cilinderinhoud van krap een liter een vermogen van 115 pk en een maximaal koppel van 200 Newtonmeter haalt. Of de kleine motor past bij de premium-claim van Audi, mag de A3 Sportback nu laten zien in een vergelijking met de driebcilindermodellen VW Golf 1.0 TSI BlueMotion en BMW 116i.

IN-/EXTERIEUR

Het wordt saai, maar het Audi-interieur is de maatstaf.

Met zijn uiterlijk maakt de Audi een bijzonder zelfverzekerde indruk. Bij de facelift hebben de designers hem een wat markantere grille gegeven en zowel de koplampen als de achterlichten werden scherper gemaakt. De sterke eigenschappen waarover met name de vijfdeurs Sportback beschikt, zijn behouden gebleven. Met de ruimte zit het wel goed: de bestuurder en de bijrijder hebben voorin genoeg bewegingsvrijheid en ook achterin is het goed uit te houden. Je zit niet te dicht op de deur en boven je hoofd is er ook voldoende speling.

De Volkswagen Golf heeft echter in alle opzichten wat meer te bieden. De wat hogere zitpositie zorgt ook voor een beter zicht rondom. De 1-serie is duidelijk krappere: bij de vijfdeursversie van de compacte BMW zitten de B-stijlen ten opzichte van de driebcilinder 1-serie verder naar voren toe en de stoelen staan dicht op de portieren dan in de Audi het geval is. Ook achterin hebben de passagiers een nauwer contact met de voorstoelen en

DE DUURSTE



de carrosserie dan bij de andere twee auto's. Daar staat tegenover dat de bestuurder volgens goed BMW-gebruik in het middelpunt staat – vooral wat de bediening betreft. Het display van het navigatiesysteem zit mooi in je blikveld, de schakelaars en knoppen zijn op een logische manier ingedeeld en de intuïtieve menustructuur en de bediening via de welbekende iDrive-knop zijn nog altijd de maatstaf.

Audi heeft echter al voor de facelift de lay-out van het MMI-systeem verbeterd en de knoppen op de middenconsole rond de draai-/drukknop geplaatst. Daarmee is het merk ingelopen op BMW. De Golf maakt daarentegen gebruik van touchscreen-bediening, wat tijdens het rijden niet altijd even handig is. Audi en BMW bieden ook voor de basis-motoriseringen het volledige veiligheidspakket aan. Volkswagen koppelt de eenliter driebcilindermotor echter uitsluitend aan het Trendline- en Comfortline-uitrustingsniveau, waardoor zaken als adaptieve cruise control niet leverbaar zijn.

De afwerking van de A3 Sportback is als vanouds perfect: er kan nog steeds geen concurrent op tegen de hoogwaardige materialen, het smaakvolle design en de



BMW 116i

▲▲ De 1-serie rijdt niet zo stoïcijns rechtdoor als de Audi en de Volkswagen.

▲ De bestuurdersplek is duidelijk krappere dan in de Audi en de VW.

▶ De goed ondersteunende en comfortabele sportstoelen kosten 523 euro extra.

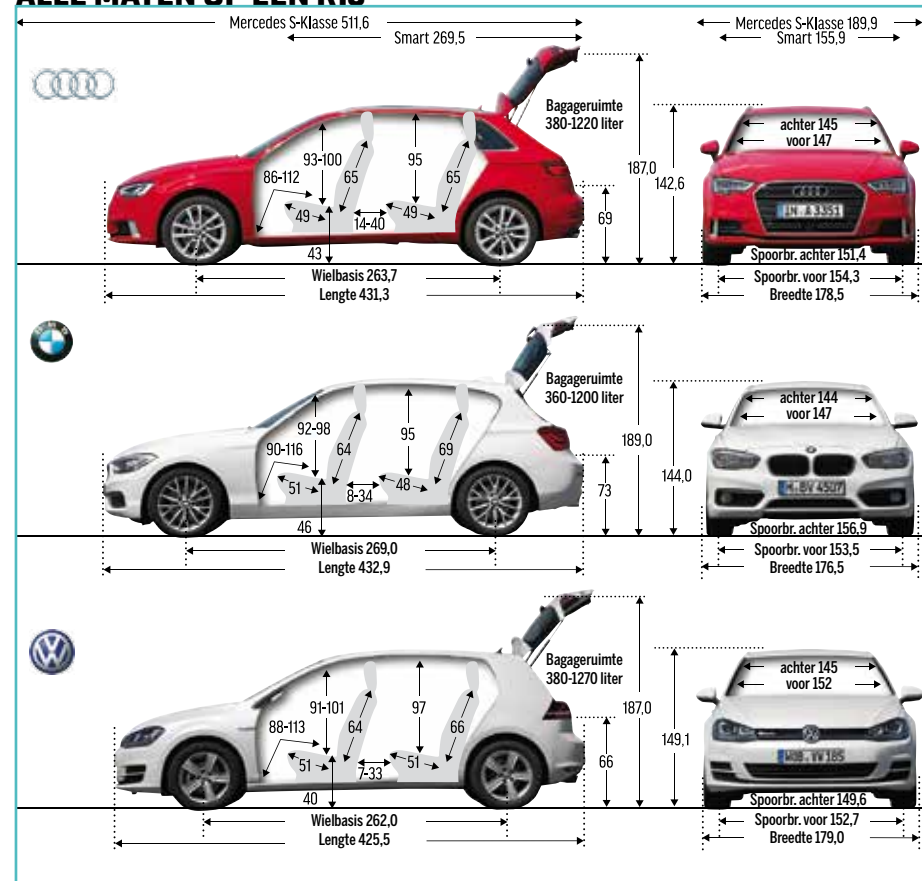
▼ De adaptieve dempers (1175 euro) zorgen ervoor dat je je BMW ook heel comfortabel kunt maken.



Naar goed BMW-gebruik staat de bestuurder in het middelpunt.



ALLE MATEN OP EEN RIJ



VOLKSWAGEN GOLF

►► De standaard stoelen zitten comfortabel.

► Een degelijk interieur met een digitale snelheidsmeter.

▼ De transmissie met dubbele koppeling schakelt in de BlueMotion-configuratie extreem snel en zorgt daardoor voor een dreunende motor.

▼▼ Het onderstel van de Golf is 15 mm lager geplaatst en dat levert een nogal straffe veer- en demperafstemming op.



De 1.0 TFSI-motor laat zich in de Audi van zijn beste kant zien.

grote nauwkeurigheid waarmee alles in elkaar is gezet. Bij de Volkswagen is bij de deuren onbekleed metaal te zien en achterin voelen de deurpanelen nogal hard aan. De BMW kan zich laten voorstaan op een bijzonder stevige carrosseriestructuur. De materialen in het interieur hadden hoogwaardiger mogen zijn.

COMFORT

De Golf is minder fijnbesnaard dan verwacht.

De auto's die op het MQB-platform van Volkswagen staan, weten in elke vergelijkende test te scoren met hun multilink-achterwiel-oophanging en optionele adaptieve dempers. Maar beide zaken zijn niet beschikbaar voor de basismotoriseringen. Daardoor kan de BMW 116i toeslaan. Op een slecht wegdek en dwarsrichels laat de BMW zijn tegenstrevers in het stof bijten. Vooral de achteras springt soepel met de oneffenheden om, waardoor de onderstellen van de Audi en de Volkswagen nogal ongemanierd overkomen. Vooral van de Golf worden we niet vrolijk. Omdat de eenlitermotor alleen als BlueMotion wordt geleverd, is hij altijd gekoppeld aan een 15 millimeter verlaagd onderstel. De testauto beschikt evenmin over sportstoelen. Het standaard zitmeubilair is niet verkeerd, maar de optionele sportstoelen in de Audi en de BMW ondersteunen je lichaam duidelijk beter. De

opgefriste A3 weet verder nog te scoren met een laag geluidsniveau binnenin. De motor is nauwelijks hoorbaar, alleen de achteras laat af en toe van zich horen. In de BMW wordt bij hogere snelheden met name het windgeruis storend, terwijl in de Golf vooral het gedreun van de motor bij lage toerentallen opvalt.

MOTOR/TRANSMISSIE

De Audi-motor bevalt het best, al is de VW zuiniger.

De nieuwe driecilinder met slechts 999 cm³ laat zich in de A3 Sportback van zijn beste kant zien. De compacte motor weegt maar 88 kilo en heeft geen balansas nodig om vriend te zijn. Beschaafd en stil accelereert de motor van stationair toerental tot de toerenbegrenzer. Een vermogen van 115 pk en een koppel van 200 Newtonmeter lijkt redelijk bescheiden voor een auto uit de compacte middenklasse, maar dankzij de perfect afgestemde zeventraps transmissie met dubbele koppeling (1820 euro) wordt de kracht van de motor optimaal benut. Je hebt beslist niet het idee dat je met zo'n kleine motor op pad bent. Zo sprint de A3 in 10,4 seconden van 0 naar 100 km/h. En hoewel op de Autobahn boven de 190 km/h de fut er wel uit is, haalt hij zonder problemen zijn topsnelheid van 206 km/h.

Wat prestaties betreft, hoeft de Golf niet veel toe te geven op zijn deftige neefje.

WIKKEN & WEGEN

Als kind van de jaren tachtig associeer ik de driecilinder vooral met kleine autootjes. Daihatsu was voor mij de koning van de driecilinder. In deze tijden van downsizing is dit type motor echter weer populairder dan ooit – en dat is wat mij betreft een goede zaak. Uiteraard heeft een viercilinder meer raffinement te bieden, maar de wat ongelijkmatige loop van een driecilinder-motor vind ik juist wel iets karakteristieks hebben. Hoewel BMW – zoals je mag verwachten – zijn huiswerk gedaan heeft, is het toch het Volkswagen-concern dat in dit vergelijk op motorisch vlak als winnaar uit de bus komt. Ik kies voor de testwinnaar, de Audi, omdat ik 'm ook nog het mooist vind.



DE ZUINIGSTE



Maar wat we bij Audi niet hoorden en bij Volkswagen wel, waren een brommerig motorgeluid en vibraties bij lage toerentalen als we op constante snelheid reden. De met een balansas uitgeruste driecilinder van de 116i heeft weliswaar 50 procent meer cilinderinhoud, maar het vermogen is maar 109 pk en het maximum koppel is met 180 Newtonmeter al even bescheiden. Om de 1,5-liter motor bij de les te houden, moet je veel schakelen. De basismotor wordt namelijk alleen met een handbak gecombineerd. Een automatische transmissie, die wel voor de A3 en de Golf leverbaar is, zou ook bij de 1-serie het beste uit de driecilinder halen. De 116i mag op het gebied van prestaties dan het nakijken hebben, met zijn verbruik zit hij op hetzelfde niveau als de nieuwe Audi A3 Sportback 1.0 TFSI. De op maximale efficiency gerichte Golf BlueMotion is met 5,9 liter op 100 kilometer (1 op 16,9) nog net wat zuiniger dan zijn opposanten, die een gemiddeld verbruik van 6,2 liter/100 km (1 op 16,1) laten noteren.

RIJEIGENSCHAPPEN

Niet de BMW, maar de Audi wint.

Met zijn grote 17-inch wielen en brede 225-banden houdt de A3 de 1-serie en de Golf zonder moeite achter zich op het handling-parcours en op de slalomproef. Met zijn fijnbesnaarde onderstelafstemming en heerlijk neutrale wegligging schiet de Audi over het circuit. Zijn besturing biedt exact de goede feedback, zonder nerveus aan te voelen. Bij de Golf werden banden met een lage rolweerstand gekoppeld aan de straffe set-up van het verlaagde onderstel. Dat hij niet zo harmonieus tussen de pylonen door slalomt en in bochten niet zo fijngevoelig aanvoelt, verrast ons dan ook niet.

De BMW heeft als achterwiel aandrijver met een goede gewichtsverdeling eigenlijk alles in huis om zijn concurrenten achter zich te laten.

VZR CONCLUSIE

De facelift van de A3 is geslaagd te noemen. Het nieuwe instapmodel met driecilinder motor weet zelfs de goedkopere Volkswagen achter zich te laten en de test te winnen. De kenmerkende hoogstaande afwerkingskwaliteit, de dynamische en toch ook comfortabele rijeigenschappen en de prima aandrijflijn bezorgen de A3 de winst. De Volkswagen Golf heeft in de BlueMotion-uitvoering een paar grote nadelen, zoals een te stevig afgestemd onderstel en beperkte uitrustingsmogelijkheden. Zodoende eindigt hij op de tweede plek. De als derde geëindigde BMW 1-serie biedt maar weinig ruimte en zijn motor is niet krachtig genoeg om een vuist te maken.