

Audi A3 1.9 TDI EcoPower

Volkswagenkoncernen har tagit en vanlig VW Golf, givit den en lägre och trängre kaross, försett den med Audi-loggor och höjt priset rejält. Försäljningsframgången är ett faktum.

Nu har Audi A3 kommit i sin andra generation, finns numera i förlängd femdörrarsversion och dessutom i snåldieselversionen EcoPower, som med minsta möjliga marginal klarar miljöbilsdefinitionen. Det är starkt arbetat; Audin har en tjänstevikt på nästan 1 500 kilo men är lika snål som lilla och trehundra kilo lättare Volkswagen Polo. Den är också sex centiliter snålare per mil än den avsevärt mindre och lättare Seat Ibiza 1.9 TDI Sport, med exakt samma motor.

Audi har på tiotalet år gjort den vandring Volvo och Saab inte lyckats med, att göra premiumbilar också i de mindre storleksklasserna. Att sätta sig i A3 känns lyx, hög komfort, låg ljudvolym, underbar röd instrumentbelysning, maffig stereo, avancerad luftkonditionering, en underbar växellåda – allt är som det ska i en lyxbil oavsett storlek och man glömmar direkt att det i grunden är en ordinär Golf man sitter i.

Audidieseln på 105 hästar har hängt med ett tag och är inget under av varvillighet eller prestanda, men motorn räcker gott och väl till och ger på modernt dieselturbovis ett bra drag från låga varv – fullt vridmoment redan vid 1 900 varv. Att cylindervolymer är en halv liter större än hos miljöbilskusinerna från Volkswagen och Seat märks direkt i form av lugnare gång och bättre drag, även om modern teknik gör stor cylindervolym allt mer överflödig. Klassikern 0-100 km/h går på drygt 11 sekunder, den akademiska toppfarten påstås vara drygt 190 km/h.

Audi har tagit till enkla medel för att pressa förbrukningen. Karossen är sänkt vilket ger lägre luftmotstånd och därmed lägre förbrukning – särskilt i ”tyska” farter. Växellådan är den samma som i andra modeller, men har fått högre utväxling på trean, fyran och femman. Det sänker varvtalet, förbrukningen och bullernivån, utan att bilen någonsin känns för högt växlad. Till skillnad från Volkswagens miljöbilar har man inte valt särskilt hårdpumpade däck, vilket betyder att gången är lika komfortabel som i andra Audi A3. Vi får inte heller ner förbrukningen riktigt i de angivna 0,45 liter diesel per mil, trots att vi noggrant följer den utmärkta växelindikatorns instruktioner om när det är dags att växla upp.

Audi tillåter inte att bilen körs på biodiesel, t.ex. RME. Det påstås försvåra partikelfiltrets arbete. Det är märkligt, eftersom exakt samma motor och samma partikelfilter i Seat Ibiza godkänns för RME. Inte heller Volkswagen godkänner att deras modeller körs på RME, trots att det även där är exakt samma motor.

Audi tycker sig göra väldigt säkra bilar, men Euro-NCAP håller inte riktigt med. Betyget där var ”bara” fyra stjärnor, innebärande att åtskilliga miljöbilar är säkrare. Airbags finns på alla ställen där man numer förväntar sig att finna dem, och antisladdsystem minskar risken för en olycka i halkan.

Vi fyller bilen med barn och bagage och upptäcker att A3 Sportback, som de kallar femdörrarsversionen - den som säljer mest i Sverige – är riktigt rymlig. 370 liter bagage är godkänt, synd bara att det är så högt lyft för att kunna lasta. 1 120 liter blir det med fällt baksäte, men tyvärr blir golvet inte plant utan baksätet ger en rejäl puckel. Baksätet är stort, benutrymmet utmärkt, men man sitter ganska hårt. Dessutom mörkt och instängt eftersom Audi dragit upp nederkanten på sidorutorna för att få en sportig design.

226 000 får man en A3 EcoPower för. Mycket pengar jämfört med en Ford Focus Flexifuel för 165 000, men också en lyxkänsla och komfort som får många tjänstebilsförare på fall. 10 000 kronor får privatbilisten tillbaka efter sex månader i form av miljöbilspremie, medan tjänstebilsföraren inte får någon förmånsrabatt alls – den är förbehållen bilar som går på etanol eller biogas eller har hybridteknik. Allt fler kommuner ger lokala miljöbilsförmåner såsom gratis parkering till alla bilar som uppfyller miljöbilsdefinitionen, däribland Audin, men trängselavgifter slipper man i nuläget inte. Bränslekostnaderna blir förstås låga, men riktigt var de hamnar beror på om regeringen går på diesellobbens påståenden om att dieseln är straffbeskattad eller om de håller fast vid den nuvarande nivån.

Kombinationen av relativt litet yttre, hyfsade innerutrymmen och en känsla av sportig lyx ger Audi A3 EcoPower en egen nisch i miljöbilssegmentet. BMW 118 d har också fått pressad förbrukning, så att den precis klarar miljöbilsdefinitionen, men även i femdörrarsversionen så är det en liten bil invändigt – delvis för att bakhjulsdriften tar mycket innerutrymmen. Volvo C30 Flexifuel är en liten sportig miljöbil, men med baksäte strikt för två och nästan inget bagageutrymme. Det samma gäller förstås den kommande miljöbilsklassade dieselsonversionen. S40/V50 känns betydligt större, och känslan av sportighet uteblir helt. Ford Focus Flexifuel, flera år utsett till Miljöbästa Bil, är både förnuftigare och miljöbättre än Audin, men saknar all den personlighet som Audin har. Därmed har Audi A3 EcoPower hittat sig en egen liten nisch i miljöbilssegmentet.

Mattias Goldmann