

## **Audi A3 Sportback 1,6 e-Power etanol**

**Audi gör tvärtom mot många andra. Etanolversionen är basbilen med lägst pris, sämst prestanda och minst utrustning. Den som vill ha en häftigare bil får välja bensin- eller dieselversonerna.**

A3 är i grunden en VW Golf, men Audi har lyckats med uppgraderingen. Att sätta sig i A3 känns lyx, med hög komfort, låg ljudvolym, underbar röd instrumentbelysning, maffig stereo, avancerad luftkonditionering, härlig växellåda och ett stort glastak – även om det mesta visar sig vara extrautrustning när man granskar prislistan.

A3 är en tung pjäs, nästan 1,4 ton olastad. Ändå klarar 1,6-litersmotorn på 102 hästar jobbet, så länge bilen inte är tungt lastad. Men man får räkna med att växla ganska friskt och i jämn motorvägsfart saknar man den sjätte växeln som är standard på de dyrare A3:orna där den egentligen inte behövs lika mycket.

Bränsleförbrukningen anges till 0,71 liter per mil vid bensindrift. För etanol finns ju inget officiellt värde men vi snittar strax under litern vilket är ungefär samma som etanolversionerna av Golf och Focus och innebär fossila koldioxidutsläpp på cirka 60 gram per kilometer. Vi har tidigare testat A3 i dieselversonen 1,9 TDI e-Power med 105 hästar och bättre drag, bättre acceleration och mindre behov av flitigt växlande. Tack vare smarta lösningar förbrukar den bara 0,45 liter per mil och klarar alltså miljöbilsdefinitionen, men etanolversionen är ändå ett klart bättre miljöval.

Etanolbilen är också billigare i drift. Visserligen berättigar båda versionerna till miljöbilspremie på 10 000 kronor, men bara etanolaren ger 20 procent lägre förmånsvärde, den har fri parkering i fler kommuner, är befriad från Stockholms trängselavgifter och har mycket lägre fordonsskatt.

Audi tycker sig göra väldigt säkra bilar, men Euro-NCAP håller inte riktigt med. Betyget där var ”bara” fyra stjärnor, tre för barns säkerhet och en enda stjärna för fotgängarskyddet – åtskilliga miljöbilar är säkrare. De självklara airbagsen finns där, men sidokrockkuddar bak är extrautrustning och knäskydd finns inte alls trots att Euro-NCAP speciellt kritiserat Audin för att knäna tar stryk vid en smäll. Antisladdsystem och låsningsfria bromsar är förstås standard.

Sportback, som Audi kallar femdörrarsversionen, säljer mest i Sverige. Den är 5,5 cm längre än tredörrarsvarianten. De centimetrarna gör i stort sett ingen nytta alls, utrymmet i baksätet är detsamma och bagageutrymmet ökar bara 20 liter, från 350 till 370 liter, dessutom är det väldigt hög lasttröskel. 1120 liter blir det med fällt baksäte, men golvet blir inte plant utan har en rejäl puckel där baksätet går ner i golvet. Baksätet är stort, benutrymmet utmärkt, men man sitter ganska hårt. I mitten sitter man gränsle över en tom tunnel där drivaxeln finns för de fyrhjulsdrivna modellerna (Audi erbjuder inte quattro i kombination med etanol drift). Man sitter mörkt och instängt eftersom Audi dragit upp nederkanten på sidorutorna för att få en sportig design. I vår testbil är det ljust ändå tack vare ett stort glastak där främre delen kan öppnas.

En etanoldriven A3 e-Power kan du få från 181 900 kronor, Sportback från 190 400. Farthållare kostar 3000 extra, sidokrockkuddar bak 4000, inte ens radio ingår. Det läckra panoramasoltaket kostar 15 000. Automatlåda går inte att få. Audi har gjort alldeles rätt och slutat sälja motsvarande bensinversion, men den betydligt piggare 1,4 TFSI kostar från 189 900.

Både VW Golf och Skoda Octavia har samma chassi och etanolmotor, är rymligare – Skodan är en hel storlek större – och kostar 15 respektive 25 tusenlappar mindre. I det perspektivet är Audin ett direkt dåligt köp, men det vet ju den som funderar på en Audi redan.

Mattias Goldmann