

Intro

In de week dat een groot deel van Nederland weer extra oranjegezind was vanwege het feit dat Willem-Alexander en Maxima hun 'A-3' compleet maakten, mocht Rijtesten.nl heel toepasselijk in een fel-oranje variant van de A3 rijden. En wel de variant die het meest bij zo'n in het oog springend kleurtje past: de S3. Tweehonderdvijfenzestig paardenkrachten uit een viercilinder, verdeeld over de vier wielen van een compacte middenklasser. Dat belooft veel goeds voor de prestaties. Naast de sportieve capaciteiten claimt Audi dat deze auto ook geschikt moet zijn voor de dagelijkse realiteit. In hoeverre dat het geval is hopen wij u ook middels deze test te kunnen melden.



Oranje boven!

Het exterieur

Mocht je niet op de hoogte zijn van het vermogen dat onder de motorkap schuil gaat, dan blijkt toch nog steeds uit veel zaken dat we hier niet met zomaar een hatchback te maken hebben. Natuurlijk spreekt de felle kleur 'Solar Oranje' al boekdelen, maar mocht je deze auto in een minder opvallende kleur bestellen, dan zijn er nog wel een en ander aan uiterlijke kenmerken waarin de S3 afwijkt van de gewone driedeurs A3. Neem alleen al de sportiever gelijkende bumpers en subtiele zijskirts. Het is direct duidelijk dat dit niet standaard is, zonder direct schreeuwerig te zijn. De titaniumkleurige delen onderaan de voor- en achterbumper en op de balk in de single-frame grille geven een chique sportieve touch mee.



Behoudend, maar toch net genoeg anders dan de standaard A3

Verder zijn het aan de buitenkant ook met name de metaalkleurige elementen die deze bok van de schapen scheidt. Natuurlijk zijn daar de spiegelkappen, waar Audi enkele S-modellen terug mee begonnen is. Helaas hebben ze door het vele gebruik in het foute tuningwereldje wel een beetje een dito imago gekregen. Een veelgehoorde reactie van de niet-autogekken was dan ook dat de spiegels niet echt

bij de auto pasten. En ik moet zeggen dat ik me daar wel enigszins wat bij kan voorstellen als de namen S3, S4, S6 en S8 je niks zeggen op autogebied. De verticale lamellen van de grille zijn net als de complete omlijsting ervan verchromd en uiteraard prijkt ook het S3-logo prominent in de grille. De dubbele ovale uitlaat geeft een sportief tintje mee, maar is veel minder pretentius dan bijvoorbeeld de uitlaten van de R32. De 18-inch S3-velgen met herkenbare S3-klauwen op grote schijven erachter maken het sportieve verhaal compleet.

Het interieur

In de S3 zijn net als aan de buitenkant de sportieve ogende elementen wel te vinden, maar ze overheersen niet. Op de stoelen die met zogenaamd 'Zijdennappa' leder zijn omtrokken, wordt je van de zijkanten gesteund door de wangen en lendensteunen. Al zijn deze stoelen absoluut sportief te noemen, alleen al vanwege de vrij stevige zit, toch zijn ze beduidend minder 'kuip-achtig' dan bijvoorbeeld in de TT. In die zin begint hier al weer meer duidelijk te worden dat Audi ook echt probeert in te zetten op de meer dagelijkse realiteit. Het zitgedeelte is van een andere (stroevere) structuur dan de opstaande randen, zodat er van glijden moeilijk sprake kan zijn. Alles is afgewerkt met een chique ogende stiknaad.



Een heerlijk stuurwiel en hoge kwaliteit rondom

Dezelfde afwisseling van structuur en in het oog springende stiknaad is ook op het kleine driespaaks stuur aanwezig. Persoonlijk vond ik het een prachtig stuur wat lekker in de hand lag en wat door zijn kleine diameter uitermate geschikt was voor een goede en snelle communicatie met de voorwielen. Achter het stuur prijken duidelijk afleesbare klokken die in het donker mooi helderwit oplichten. De 4 ventilatieroosters bovenop het dashboard zijn omrand met een metaalkleurige ring. De materialen die gebruikt zijn voor het dashboard zijn, zoals verwacht mag worden van een auto van een premium merk, van hoge kwaliteit. Het zijn relatief zachte kunststoffen die overal op de naden pico bello zijn afgewerkt. In de middenconsole bevindt zich het full-color navigatiesysteem dat een mooie vormgeving in het scherm gebruikt. Wel is het systeem aan de trage kant. Regelmatig kwam het voor dat je denkt dat het systeem niet heeft gereageerd op een bepaalde instructie, waardoor je het dan nog maar een keer doet. U raadt al dat dan vervolgens die instructie 2x achter elkaar werd uitgevoerd. Jammer, want bij een snelle auto als deze, mag je toch geen trage onderdelen hebben. Onder de navigatie bevinden zich de knoppen voor de automatische airco in twee zones. Omgeven door een inlegpaneel van zwarte pianolak (wat ook in de portieren en naast de achterbank terugkomt) staat het kleine versnellingspookje fier overeind. Naast stijlvolle elementen als leer en aluminium bevat deze pook een oranje ring die overeen komt met lakkleur van het exterieur. Ook prijkt het S3-logo op de pook, zoals deze ook terug te vinden is op het stuur, de toerenteller en de instaplijsten van beide portieren.

Wil je achterin plaatsnemen dan zul je bij deze 3-deurs hatchback een voorstoel naar voren moeten

klappen. Audi heeft hiervoor een hendel aan de bovenkant van de stoel gemaakt die voor de instap prima functioneert. Toch gaat het terugzetten van de stoel minder handig dan het voorover leggen. Ter bevordering van de instap schuift de stoel op de rail naar voren bij het voorover leggen, maar wanneer je de stoel niet eerst weer bewust achteruit trekt/duwt op de rail voordat je de rugleuning weer in de normale stand zet, dan blijft de stoel al gauw vooraan op de rail staan, wat de instap voorin weer bemoeilijkt. Daarnaast moet je bij het terugzetten van de stoel weer de hendel bovenop de stoel gebruiken. Met name als je bij het laatste gebruik van de auto wat van de achterbank hebt gepakt en de stoel niet hebt teruggezet, is het de volgende keer als enige inzittende vervelend om vanaf de bestuurdersstoel de bijrijdersstoel weer goed te zetten, waar dit bij de meeste auto's gewoon een kwestie van ellebogenwerk is. De positie achterin is niet echt ruim bemeten. Bij een persoon van gemiddelde lengte zit je hoofd al gauw tegen de hemelbekleding en ook de knieën hebben geen ruimte meer over tot aan de voorstoelen. Verder valt op dat de bank achterin eigenlijk maar heel vlak is. Waar de voorstoelen toch wel een sportieve snit hebben, zou je toch verwachten dat hier enigszins voorgevormde plekken aanwezig zijn, maar niets van dat alles. De koffer is met 281 liter niet echt ruim bemeten. Een TT heeft zelfs, zij het maar iets, meer.

Het rijden

Wanneer dan eindelijk de sleutel om mag, blijkt nog niet direct het ware aard van deze S3. Een relatief bescheiden geluid komt ten gehore wanneer de motor stationair loopt. Toch blijkt even later, wanneer de omstandigheden er geschikt voor zijn, dat er wel degelijk een sportief geluidje in deze Audi schuil gaat. De vierpitter laat zich wat hoger in de toeren nadrukkelijker horen en op een gegeven moment komt ook het oorstrelende geluid van de fluitende turbo om de hoek kijken. Het laat zich raden dat de motor je bij deze geluiden rap naar illegale snelheden voert. De 100 km/u is



Hij kan ook prima rustig bereden worden, maar leuker is het om.....

net als de eerder geteste TT 3.2 in 5,7 seconden behaald, maar daarna houdt het voorlopig nog niet op en je moet jezelf goed onder controle hebben om je roze papiertje niet kwijt te raken. Zowel de sprint vanuit stilstand als de tussensprintjes lijken niks voor te stellen voor de S3, zolang je de motor maar flink toeren laat maken. Laat je de toeren echter niet zo hoog opklimmen, dan ontpopt de S3 zich tot een relatief comfortabele reisauto. De auto is niet onrustig op het gas en kan zich daardoor prima in bijvoorbeeld het stadsverkeer voortbewegen. Ook bij hogere snelheden is prima op een rustige manier te rijden als ook dan maar de toeren laag gehouden worden en dat is prima mogelijk met de handgeschakelde zesbak. Bedenk je toch ineens dat je haast hebt dan is met even terugschakelen de motor ook zo weer ontwaakt en klinkt er direct weer een opzwevend geluid uit het vooronder.

Bij een snelle auto en een handbak hoort natuurlijk een mooi kort pookje en korte verhoudingen in de bak die eraan hangt. Met doeltreffende korte klappen is het accelereren van de auto met schakelen bij te houden. Toch vergt het wel enige gewenning om met name in de lagere versnellingen de overgang zo

soepel mogelijk te laten verlopen. Doordat de turbo zich vooral laat gelden in de hoge toerentallen, kan het opschakelen naar een hogere versnelling en dus weer een lager toerental met name in het begin wat stoterig overkomen. Gedurende de tijd die de bestuurder doorbrengt met de S3 leert hij of zij steeds beter op welk moment en op wat voor manier er bij pittig optrekken het beste opgeschakeld kan worden. Hetzelfde geldt voor het afremmen op de motor. Doordat de overgang naar een lagere versnelling wat heftiger is dan bij de gemiddelde auto, kan je je daarop in het begin nog wel eens verkijken. Opvallend is bij het schakelen wel de koppeling. Die is namelijk maar zo gewoon. Dat klinkt misschien vreemd, maar niet als je gewend bent dat bij de sportievere broeders de koppeling zich over het algemeen zwaar tot zeer zwaar laat bedienen. Hij komt in het geheel van de auto een beetje slap of zelfs gevoelloos over.

Het eerder genoemde kleine stuurwiel is mede verantwoordelijk voor 'het leukste rijden' in deze S3. Namelijk het bochtenwerk. Met name slingerende wegen zijn een feest. De directe besturing zorgt ervoor dat je heel accuraat door de bochten kan manoeuvreren, en neem daarbij de formidabele wegligging en je kunt ver gaan. Héél ver. Mede door de verlaging, het stuggere onderstel en de vierwielaandrijving is het op droog wegdek haast niet te doen om de auto uit balans te krijgen. De S3 ligt werkelijk als een magneet op het wegdek en daardoor is het echt een genot om volop gebruik te maken van deze wegligging in combinatie met de acceleratie.

De S3 is door de mogelijkheid om er ook rustig mee te rijden nog relatief zuinig ook. Relatief, want zodra je het gas even flink intrapt stijgt het verbruik natuurlijk tot exorbitante waarden, maar dat is iets waar je je op kan instellen. Het nadeel van veel sportieve auto's is dat het verbruik ook bij gewoon gebruik nog steeds erg hoog is. Als je bij de S3 even let op hoe je rijdt is een gemiddeld verbruik van 6 komma nogwat liter op de 100 km zelfs haalbaar, wat toch netjes is voor een dergelijke auto.

Slot

Audi gaf aan dat deze S3 ook als dagelijkse auto te gebruiken zou moeten zijn. En daar heeft Audi volgens mij een punt. En dan niet om dezelfde reden als een Donkervoort ook als dagelijkse auto is te gebruiken. De S3 heeft echt op het gebied van comfort, praktische bruikbaarheid en verbruik een paar strepen voor op de meeste andere auto's met deze sprekende cijfers. De bestuurder kan namelijk bij de S3 zelf kiezen op welke manier deze hem wil berijden. En ondanks alle ondersteunende elektronica is het toch fijn om het gevoel te hebben zelf de touwtjes in handen te hebben. Het is een echte sportieve auto, zonder al te grote concessies aan het comfort te moeten doen.



Een dijk van een auto voor een dijk van een prijs!

En dan komen we tot slot toch nog even op een pijnlijk puntje. De prijs. Want die telt maar liefst 60.658 harde euro's. Naast dat dat gewoonlijk al heel veel geld is, is het dat wel helemaal als je je realiseert dat je dit bedrag neer moet tellen voor een compacte middenklasser. Wat mij betreft is dat gewoon ver over



the top, ongeacht wat voor fantastische auto je er voor terugkrijgt.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Sublieme kwaliteit
- + Magneet aan het wegdek
- + Bestuurder bepaalt karakter

Min

- Onhandig systeem voor kantelen/terugzetten voorstoelen
- Slappe koppeling
- Prijs