

Winterse omstandigheden

Na de introductie van de huidige A4, eind 2007, ging Audi rustig verder met de introductie van aanverwante modellen. De Allroad en de sportieve versie van de A4, de S4, zijn voorbeelden hiervan. Modellen die niet voor het grote publiek worden geproduceerd, maar wel om dit Duitse product zo breed mogelijk in te zetten. De snelste variant van de A4, de nog niet geïntroduceerde RS4, is voor de hardcore autofiel, de S4 is wat meer toegankelijk. Waar het vorige model nog een grote V8 onder de kap kreeg gelepeld, krijgt de nieuwe S4 een 3.0 V6 met



compressor mee, wat een gewichtsbesparing oplevert van 20 kilogram. Dat we de charme van de achtcilinder zullen missen is vooraf bekend, maar Audi claimt een aanzienlijke verbruiksafname en meer vermaak. Onder winterse omstandigheden konden wij zelf kennis maken met de nieuwe S4.

Agressiever voorkomen

Audi wil de S4 wat agressiever doen voorkomen dan de standaard A4. Vooral aan de voorzijde is daar werk van gemaakt. De voorbumper springt hierin het meest in het oog, deze heeft een ander uiterlijk gekregen. Zo is de singleframe geheel in chroom uitgevoerd, waardoor deze sterker wordt geaccentueerd. Uiteraard is hier ook het S4-logo in verwerkt. Verder is onder de grote Audi-grille gebruik gemaakt van zilver kunststof delen. Op de zijflanken valt de typeaanduiding op: V6 T, wat direct zijn kracht onder de kap verradert. Ook hier komen details terug die we op de laatste modellen al hebben gezien, zoals de aluminium spiegelkappen.



Ook hier komen details terug die we op de laatste modellen al hebben gezien, zoals de aluminium spiegelkappen.

De skirts geven de middenklasser een wat dikker voorkomen. Aan de achterzijde zien we direct dat we hier niet met zomaar met een A4 te maken hebben, de vier uitlaatopeningen laten dit niet ongemerkt voorbij gaan. Deze zijn gesitueerd in een diffuser die speciaal voor de S4 is gemaakt, waarin we ook de zilveren strook terugzien van de voorspoiler. Over spoilers gesproken: in de achterklep is een kleine spoiler geïntegreerd, die de achterzijde van de auto meer grip moet meegeven. Het lichtmetaal onder onze S4 is nog eens een maatje groter dan standaard wordt geleverd, namelijk 19-inch.

Hoog comfortniveau

Ondanks de badge is deze Audi vanbinnen nog altijd een A4. Zowel in deze Limousine als in de Avant zijn de kenmerken van deze zakelijke middenklasser identiek aan de S4. De standaarduitrusting is royaler dan die van de A4, maar dat mogen we ook verwachten in dit prijssegment. Gelukkig is ook in deze snelle Duitser de kwaliteit van het interieur gewaarborgd. Er worden mooie en degelijke materialen gebruikt. De optionele S4 design sportstoelen (€ 2.467) zitten heerlijk en zijn op diverse manieren elektrisch verstelbaar om een ideale zitpositie te creëren. De



sportstoelen geven zeer veel steun in zowel de rugleuning als in de zitting. In het interieur vinden we diverse S4 logo's en is er gebruik gemaakt van carbon-inleg bij de middenconsole en bij de portieren. Het stuurwiel is met leder bekleed en dik uitgevoerd.

Ergonomie staat hoog in het vaandel bij Audi, en ook deze S4 draagt hier zijn steentje aan bij. Kostbare en comfortverhogende opties zijn het MMI navigatiesysteem, de telefoonvoorbereiding en het Bang & Olufsen Soundsysteem. De bediening is door het centrale systeem intuïtief en zorgt voor weinig knoppen op het dashboard. Ook op de achterbank vinden we de mooie lederen "zijdenappa" bekleding. Zowel de beenruimte als de hoofdruimte houdt niet over, maar is voor korte ritten voldoende. Door de welvingen van de achterbank is het zitcomfort achterin erg prettig. De bagageruimte meet 480 liter en hoort hiermee bij de middenmoot. De Avant biedt meer inhoud, maar door de vorm van de carrosserie staat deze ook niet bekend als ruimtewonder.

Terug naar de zescilinder

Zoals gezegd vervalt de heerlijk V8. Er wordt nu, net als in de S4 die werd geproduceerd van 1997 tot 2001, gebruik gemaakt van een zescilinder in V-vorm. In dit model had deze een inhoud van 2.7-liter en was voorzien van een dubbele uitlaatgassenturbo. Het huidige TFSI-blok heeft een inhoud van 3.0 liter en maakt gebruik van een mechanische turbo, een compressor. Hiermee is 440 Nm voorhanden vanaf 2.500 toeren, het vermogen bedraagt 333 pk. Door toepassing van dit kleinere blok is het mogelijk geweest de



krachtbron verder naar achteren te plaatsen zodat het zwaartepunt nu 60% vóór en 40% achter is. De TFSI is standaard voorzien van een handgeschakelde zesversnellingsbak, optioneel kan de S4 geleverd worden met een 7-traps S-Tronic met dubbele koppeling. Met de handbak spurt de S4 in 5,1 seconden van stilstand naar 100 km/h waarna het feest bij 250 km/h (elektronisch) ophoudt.

Ook deze laatste generatie S4 is uitgerust met een Quattro-vierwielaandrijving. Standaard op deze Duitser is Drive Select. Hiermee worden de schakelmomenten, de bekrachtiging van de besturing en de gaspedaalrespons gewijzigd met één druk op de knop. Keuze is er uit Comfort, Auto of Dynamic. Optioneel leverbaar is het actieve QuattroSport achterdifferentieel. Het differentieel geleidt supersnel zijn krachten naar het buitenste wiel bij het nemen van bochten. Hiermee wordt ondermeer de stabiliteit verhoogt in de bochten.

Serius meetbaar

Met zijn agressievere voorkomen schuift de S4 zijn prestaties niet onder stoelen of banken. Met deze koppendraaier kan je serius meekomen met auto's uit diverse snelle renstallen. Het geluid dat de S4 in eerste instantie genereert is niet het meest indrukwekkend. De vier uitlaatpijpen laten wat geroffel de vrije loop, maar echt onder de indruk raken we er nog niet van. Wanneer de drieliter op bedrijfstemperatuur is zoeken we meer de onderkant van het gaspedaal op. Teleurstellend kunnen we zijn prestaties allerminst noemen. Optrekken gaat met groots gemak waarbij de zesbak zich stevig en direct laat schakelen.



De magische knoppen van de Drive Select geven de sedan ook daadwerkelijk een ander karakter. Dit is vooral in de demping merkbaar. Tussen Comfort en Dynamic zijn de korte en lange oneffenheden anders te beredeneren. Met het winterse weer tijdens onze testperiode was de Quattro-aandrijving een fijne bijkomstigheid. Het vermogen gaat in deze versie van de Quattro standaard naar alle vier de wielen en bij gripverlies naar alle wielen die grip hebben. Het geluid van de TFSI valt iets tegen, helemaal in vergelijking met het vorige model met de V8. Vergelijken met de V8 van bijvoorbeeld de M3 kunnen we hem dus niet, waardoor de Audi zich bij voorhand al in een andere categorie laat plaatsen. Dit is ook wat ons de gehele testperiode bezig hield. De S4 is snel, maar niet erg snel. Het rijden is een attractie, maar geen grote sensatie...

Allrounder

Dat er weer een nieuwe S4 op de markt zou komen stond als een paal boven water. Het absolute topmodel is het niet, die titel is weggelegd voor de RS4. De S4 is snel en ook nog eens praktisch, helemaal als Avant is deze geschikt voor gezinnen en voor dagelijks gebruik. Over de bouwkwaliteit en de ergonomie is geen discussie mogelijk, deze ligt op een hoog niveau. Standaard is de S4 luxer uitgerust dan de A4, maar echt enthousiast worden we nog niet van de vanaf prijs van € 72.580. Daarnaast heeft de importeur nog eens flink naar de



optielijst gekeken en voor € 31.927 aan opties gemonteerd. Met deze S4 denken de Duitser ook aan het milieu, de drieliter zescilinder speelt hier een hoofdrol in. Theoretisch verbruikt deze krachtbron ook een stuk minder, echter verleidt de S4 je het gaspedaal regelmatig te verplaatsen. Toch is deze allrounder een schot in de roos: hij heeft een beschaafd voorkomen, hij is snel én hij is praktisch inzetbaar.

Plus

- + Erg fijne zescilinder
- + Goede allrounder
- + Afwerking en kwaliteit

Min

- Matige standaarduitrusting
- Geen echte sportwagen