Audi RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro S tronic Pro Li

Dirk-Jan Dalhuisen
25 oktober 2015

High five

Zes jaar op rij werd 'ie International Engine of the Year in z'n klasse, de vijfcilinder 2.5 TFSI van Audi. Reden voor een feestje, zou je denken. Toch werd er bij het 'lang-zal-'ie-leven' steeds serieuzer rekening mee gehouden dat de karaktervolle ReihenfÃ¼nfer helemaal niet meer zo lang te leven had. Het zou het eerste historisch erfgoed niet zijn dat door genadeloze downsizedrang rÃ¼cksichtslos bij het grofvuil wordt gezet. Des te groter was de opluchting toen vanuit Ingolstadt werd bevestigd dat die bejubelde 2.5 TFSI 'gewoon' weer in de nieuwe RS 3 zou komen te liggen. Audi hield woord en stuurde ons een dag met die RS 3 op pad.

Vijftig tinten grijs

Het zou misschien voor de hand liggen om meteen van wal te steken met een verhaal over de zoveelste muisgrijze Audi, maar in het geval van deze RS 3 ligt dat allemaal wat genuanceerder. Vraag een willekeurige autoliefhebber maar eens vijftig tinten grijs op te noemen; wedden dat de kleur van onze testauto er niet tussen zit? Nee, het Nardogrijs op deze RS 3 is een bijzondere kleur, waarmee je maar beter niet vies kunt zijn van een beetje aandacht. Voor de gelegenheid zijn bij dit exemplaar ook de spiegelkappen in deze (zonder meerprijs leverbare) vuilniszakgrijze kleur gespoten. Standaard krijgt de RS 3 - volgens goede traditie - mat aluminium exemplaren mee.

Wie een beetje bekend is met die RS-heritage ziet verder weinig verrassends aan de sportieve outfit die deze Ã¼ber-A3 kreeg aangemeten. De ingrediÃ«nten liggen bij quattro GmbH (Audi's divisie die zich toelegt op de RS-modellen) immers voor het grijpen. Uitgeklopte wielkasten, het nodige bumper-, gaas- en spoilerwerk Ã©n - voor het eerst op de RS 3 - twee ovale uitlaatpijpen; het is zo'n beetje de standaardformule waarmee huis-tuin-en-keuken-Audi's optisch worden omgetoverd tot RS-modellen.

Het zwarte optiekpakket (911 euro) en de sinistere 19 inch wielen (980 euro) zijn, zeker in combinatie met deze lakkleur, stoere en welkome aanvullingen die van de RS 3 echt een auto met ballen maken.

Pittig en prijzig

Van een hot hatch die vanaf 68 mille in de boeken staat, is een beetje distinctie ook wel het minste wat je mag verwachten. In dat perspectief lijkt Audi zich er in het interieur wel erg gemakkelijk van af te maken: een fijn, met alcantara bekleed sportstuurwiel en een setje sportstoelen zijn pakweg de enige upgrades die iedere RS 3 vanbinnen ondergaat. Vergeet echter niet dat een nog niet half zo kostbare instap-A3 ook al een heel aangename werkplek biedt. Op het gebied van afwerking, materiaalgebruik en ergonomie valt er nu eenmaal weinig meer te verbeteren. Qua ruimte ook niet trouwens: de nieuwe RS 3 wordt weer alleen als Sportback geleverd en behoort tot de ruimste en meest praktische hot hatches in z'n segment.

Hoeft het allemaal niet zo zakelijk en mag het interieur best een beetje pittiger? Dan is

de configuratie van onze testauto vast en zeker meer je ding. Audi heeft kosten noch moeite gespaard om deze RS 3 zo sportief mogelijk voor de dag te laten komen. Zo werden de standaard sportstoelen verruild voor heerlijke supersportstoelen en maakte aluminiuminleg plaats voor racy carbon. En dan is er voor de finishing touch nog het Designpakket, waarbij het interieur tot in de puntjes wordt opgevrolijkt met RS-rode accenten. Voor elk van deze drie snuisterijen mag je wel ruim 1.000 euro extra afrekenen - zo tikt het lekker aan richting de wel Ã©rg optimistische 92 mille waarvoor je de sleutels van deze full option RS 3 krijgt overhandigd.

Rijdende Rechter

Optisch heeft Audi haar zaakjes dus goed voor elkaar, maar dÃ© attractie van deze RS 3 is natuurlijk z'n motor. Meine Liebe, wat een kanon maakt deze 367 pk sterke vijfcilinder van zo'n Audi! Het royale koppel (465 Nm) is over zo'n breed bereik beschikbaar dat deze hot hatch onder zo'n beetje alle omstandigheden over een waanzinnig acceleratievermogen beschikt. Vanuit stilstand vliegt de snelheidsmeter al na 4,3 tellen de '100' voorbij en ook ver daarboven imponeert de 2.5 TFSI met z'n

enorme gretigheid. Standaard is de RS 3 begrensd op 250 km/h, maar schuif Audi nog 2.101 euro toe en je kunt zelfs tot 280 km/h Porsches pesten. Dan is het een prettige gedachte dat de remmen bijterig zijn als een hond naast een hooligan...

Minstens zo angstaanjagend als de verbluffende power is het opzwepende geluid dat deze Audi produceert. Nu hadden we al geen klagen over de soundtrack van de RS 3, maar het geval wil dat de heren engineers de vijfcilinder TFSI nog eens flink onder handen hebben genomen, met een nog intenser geluid tot gevolg. De nieuwe RS 3 blaft, briest en buldert dat het een lieve lust is en trakteert als toegift op heerlijke benzineploffen. De optionele sportuitlaat (1.400 euro) zorgt daarbij voor nÃ³g meer spektakel. Het is maar goed dat 'ie instelbaar is, want in de meest heftige stand zijn deze pijpen zelfs bij stationair toerental al in staat om de verstandhouding met je buren hoogstpersoonlijk naar Rijdende Rechter-niveau te degraderen...

Hoge funfactor

De prestaties en geluidssensatie van de RS 3 zijn dus erg indrukwekkend en datzelfde

geldt voor de feilloze 7-traps S tronic-automaat, maar hoe zit het verder met de rijbeleving? De vorige RS 3 stond nou niet bekend als geweldige rijdersauto, maar Audi heeft flink aan de set-up gesleuteld. Met succes: de nieuwe RS 3 is veel speelser als het mag, maar nog altijd even betrouwbaar als het moet. De grip is fenomenaal (zelfs bij zeer hoge snelheden), maar met een beetje pushen krijg je de kont ook heel aardig aan het kwispelen. Dat komt doordat de (standaard) quattro-vierwielaandrijving tegenwoordig minimaal 50% van het vermogen naar achteren stuurt. Als je het op de heupen krijgt, kun je zelfs het volledige vermogen op de achterwielen loslaten.

Met drive select en magnetic ride wil Audi de alledaagse bruikbaarheid van de RS 3 garanderen - doorgaans altijd een sterk punt van Audi's RS-vloot. Tot op zekere hoogte lukt dat heel aardig: in de besturing, de gasrespons en het uitlaatgeluid is de Comfort-stand duidelijk vriendelijker dan de Dynamic-modus. Bij het onderstel is dat een ander verhaal: dat is spijkerhard, ongeacht de ingeschakelde rijkarakteristiek. Toch filteren het onderstel en de besturing teveel informatie weg om de RS 3 in hetzelfde hokje te plaatsen bij compromisloze rijdersauto's als de Focus RS en MÃ©gane RS. De dagelijkse inzetbaarheid is daarbij gebaat, maar doordat de RS 3 verder zo'n hoge funfactor heeft, knaagt het toch een beetje dat de scherpe randjes in de communicatie ontbreken.Â

Hoop voor de toekomst

Met een vanafprijs van 68.000 euro is de RS 3 de duurste hot hatch die er te koop is, maar is 'ie ook de beste en de leukste? Als allrounder komt de Audi in ieder geval als Ã©Ã©n van de beste hot hatches uit de bus en spektakel biedt de RS 3 eveneens volop. Dat spektakel moet je dan vooral zoeken in de sportieve uitstraling en de brute vijfcilinder TFSI met z'n sensationele power en fantastische geluid. Helaas steekt de wat afstandelijke rijbeleving hier een tikkie zielloos tegen af, al is de nieuwe RS 3 al wel een stukje speelser dan de vorige, en dat tegen dezelfde prijs. Audi zit dus op de goede weg en dat biedt hoop voor de toekomst. Nu alleen nog hopen dat die heerlijke vijfcilinder de komende jaren weet te overleven...

Plus

+ Geweldige prestaties
+ Sensationele geluidsbeleving
+ Foolproof rijeigenschappen

Min

- Op sommige vlakken iets te emotieloos
- Spijkerhard onderstel niet altijd prettig
- Duur in aanschaf en in opties