

# Controlfreak

De brute kracht van een met anabolen volgepompte bodybuilder, gecombineerd met de lichtvoetigheid en beheersing van een balletdanser. De JD Engineering Audi S4 is een auto met twee gezichten. Dankzij een ultiem verfijnde afstelling van de DSG-transmissie en een vermogenskromme die van elastiek gemaakt lijkt, was rijden met 520 pk nog nooit zo makkelijk.

**H**et meest indrukwekkende aan de Audi S4 van Jeroen Dik, een auto die tevens functioneert als rijdend testlaboratorium voor JD Engineering, is niet eens de kolosale voorraad vermogen en koppel die verpakt zit in de geblazen zescilinder. Dat JD een autoriteit vormt op het gebied van vakkundig tunen van VAG-krachtbronnen, is tot in de verste uithoeken van de wereld een bekend feit. Dat sinds de vervolmaking van het Stage 6-tuningpakket het aantal gevallen van nekhernia's onder bezitters van een Audi S4 3.0 TFSI S tronic explosief toeneemt, mag dan ook geen toeval heten.

## **Teutoonse stratterreur**

Toch, na een dag sturen met dit stuk Teutoonse stratterreur beklijft - behoudens een stijve nek - niet eens zozeer de orgie van geweld die losbarst zodra je het gaspedaal ook maar aait en de Audi furieus en nietsontziend zijn rubber tanden in het asfalt zet, in een poging dit aan stukken te scheuren. Een gemeten vermogen van 520 pk en 622 Nm in een straatauto; daarvoor moest je nog niet eens zo heel lang geleden (kunnen) winkelen in het supercarsegment. De tuningliefhebber heeft aan het rijtje illustere geboortegronden als Maranello, Zuffenhausen en Sant'Agata



*De JD Engineering S4 biedt prestaties van een supercar met de handelbaarheid van een gezinsauto*

Bolognese echter allang Lochem toegevoegd. Dat na een stormachtige testrit met deze S4 geen orgaan meer op zijn originele plek zit, vinden we dus eigenlijk niet meer dan logisch.

### **Aaibaarheidsgehalte**

Veel verrassender is het gebruiksgemak, het hoge aaibaarheidsgehalte dat de S4 tentoonspreidt. Dat komt dan vooral door de ingenieuze manier waarop de DSG-transmissie is heropgevoed door JD Engineering. Hiermee voldoet de tuner aan een wens die al langer leefde bij veel eigenaren van een Audi met dit type versnellingsbak. "We kregen regelmatig klachten van klanten over het schakelgedrag van de DSG. Als ze bij ons de oprit af reden, stond hij al voor het einde van de straat in de zevende versnelling. Af-fabriek schakelt hij razendsnel op. Dat is natuurlijk vooral gedaan om de uitstoot te beperken, maar voor een prettig rijgedrag is het niet wenselijk. Bovendien vormt het continue open terugschakelen van de bak een extra, onnodige belasting. Daarom hebben we veel aandacht besteed aan het zo optimaal mogelijk afstellen van het schakelgedrag," aldus Jeroen Dik.

### **Complex**

Dat heeft heel wat voeten in de aarde gehad, want een DSG-bak - en de bijbehorende software - is een complex stuk, deels zelfdenkende techniek. "We hebben er ontzettend veel tijd in gestoken; al met al komt het neer op zo'n 160 files die we geschreven hebben. Het is zoeken naar het best mogelijke compromis. Standaard schakelt zo'n bak in de eerste meters vanuit stilstand heel vloeiend op dankzij de hoge mate van slip, maar vooral voor de bakken met droge koppeling vormt dat een enorme belasting. Wij laten de koppeling beheerst slippen, maar laten hem vervolgens wel helemaal vrij in de eerste versnelling, voordat er overgeschakeld wordt. Dat is beter voor de bak, maar vergt een enorm precieze afstelling om dezelfde mate van comfort te behouden."

### **DSG Stage 3-tuning**

Een ander veelgehoord punt van kritiek wanneer het gaat om DSG's is het trage terugschakelen. In de praktijk blijft de bak onhandig lang in het zevende verzet staan, wanneer je van het van gas af gaat. Rijd je een rotonde op, dan houdt de bak zich nog steeds bezig met terugschakelen. Ook dit is gecorrigeerd; JD laat de DSG niet alleen minder snel opschakelen, maar ook eerder beginnen met terugschakelen, zodat de transmissie in het derde verzet staat vóór je een rotonde op rijdt en dus exact in het juiste toerengebied zit. Dit maakt allemaal onderdeel uit van de zogeheten Stage 3-tuning voor de DSG-versnellingsbak, waarbij behalve het aanpassen van schakeltijden en aangrijpmomenten uiteraard ook de koppelbegrenzers fiks naar boven zijn bijgesteld, de maximum toerentallen verlegd en de kickdown in 'manual' is geëlimineerd en in 'D' nog maar één versnelling terugschakelt.

### **Sluipmoordenaar**

Tot zover de theorie; tijd om een en ander in de praktijk te brengen. Voor de deur van JD staat de Audi S4 3.0 TFSI S tronic al te wachten. Een sluipmoordenaar, want de leek ziet gewoon een Avant. De kenner weet zich direct gealarmeerd door de waarschuwingssignalen die de Audi afgeeft. De enorme, geboorde 370 mm remschijven met achtpots remklauwen van een RS4 achter de 9J x 19 inch Rotor-wielen, bijvoorbeeld. Of de subtiele, maar bijzonder effectieve verlaging dankzij de KW-schroefset, gecombineerd met de adaptieve dempers van Audi. Het front werpt je een boosaardige blik toe, met de aangepaste grille en de koplampen met donkere inleg.

### **Milltek-uitlaatsysteem**

De motor springt grommend aan, de auto wiegt zachtjes mee met het dreigende, maar toch beschaafd klinkende roffelen van de zescilinder compressormotor, die voorzien is van het Stage 6-vitaminepre-



*De geblazen V6 levert 522 pk en blijft tot aan 7000 tpm onvermoeibaar vermogen ontwikkelen*



*Het ademhalingstraject aan beide kanten verbeterd; aan de inhaalzijde met een carbon airbox en carbon aanzuigbuis*



*Remmen net zo goed als ze eruitzien, de RS4-klauwen met een carbon airbox en carbon aanzuigbuis*

paraat: spaghettispruitstukken, katvervangers, een Milltek links/rechts rookgasafvoer, een gemodificeerde compressor, een carbon airbox, een front mounted intercooler set inclusief een upgrade voor de waterpomp en het reservoir, aangevuld met chiptuning op maat. Audi's Drive Select keuzemenu laten we in 'Auto' staan, oftewel de D-stand, waarin Jeroen bij voorkeur rijdt en waarin de afstelling van de S4 het best tot zijn recht komt. Hiermee kiezen we dus voor automatisch schakelen. De Dynamic- oftewel S-stand vertoont af fabriek ernstige ADHD-trekjes en ook met het JD-pakket

het warmrijden geen wedstrijd snelschakelen van; het toerental blijft keurig tussen pakweg 2000 en 2500 tpm, opschakelen gebeurt heel natuurlijk en exact op het moment waarop je het zelf zou doen. Onder een snelheid van 80 km/h mijdt de bak het zevende verzet, waardoor je overdreven laag in toeren zou rijden. Voer je de snelheid iets op en houd je deze een tijdje vast, dan kiest de DSG alsnog de zevende versnelling. Zo blijft het verbruik bij legale snelheden zo beperkt mogelijk, zonder dat je het gevoel krijgt te dieselen.

## TERWIJL JE EROP LET JE EIGEN TONG NIET IN TE SLIKKEN VLIEGT DE NAALD VAN DE SNELHEIDSMETER ALS IN EEN WAAS VOORBIJ 250 KM/H. WAT EEN BRUUT!

blijft deze wat nukkig. Volgens Jeroen is de gasrespons vooral in de eerste tien procent te fel. "Daarom heb ik me vooral geconcentreerd op de D-stand; die gebruik je in de praktijk het meest."

### **Souplesse**

Wat direct opvalt is de enorme souplesse bij weggrijden: een toefje gas en de Audi rolt zonder een milliseconde bedenktijd en zonder het geringste schokje vloeiend van zijn plek, alsof je zelf de koppeling bedient bij een handbak. Het voelt niet, zoals bij de meeste automaten, gekunsteld door een overmaat aan slip, maar precies mechanisch en 'echt' genoeg. Wie erop let, voelt dat de koppeling helemaal vrijkomt. In tegenstelling tot een standaard S4 maakt de Audi er bij

### **Voorspelbaar**

De eerste rotonde doemt op. Vanaf circa 90 km/h in '7' gaat het gas eraf. Normaliter blijft de DSG dan tot enkele meters voor de rotonde in de hoogste versnelling hangen, om vervolgens als een razende te gaan terugschakelen, waardoor hij je dwingt zelf de schakelflippers te bedienen. Zo niet hier: perfect getimed in samenhang met de teruglopende snelheid schakelt de bak uitermate voorspelbaar terug. Je kunt na twee rotondes aftellen tot het moment waarop hij terugschakelt, zo voor de hand liggend is het schakelpatroon. Eigenlijk zoals je het zelf zou doen. Bijna dan; hij zou een fractie eerder mogen terugschakelen naar '3'. "Dat is het compromis dat we ingebouwd hebben. Nu staat de bak in de derde versnelling wanneer je

*De adaptieve Audi-dempers en de KW-schroefset vormen een perfecte combinatie*



de rotonde oprijdt, de perfecte versnelling bij dit vermogen; je kunt dan gecontroleerd snel weer accelereren”, licht Jeroen naderhand toe.

### Gentleman

Dat klopt. Zet je de bak met de handbediening in het tweede verzet op de rotonde en accelereer je stevig weg, dan heb je feitelijk teveel toeren en - vooral - teveel vermogen om dat vloeiend en gecontroleerd te doen. De uitritten van de rotonde zijn dan allemaal een plek opgeschoven, zoveel brute kracht en grip etaleert de S4. Je trekt er bovendien alleen maar negatieve aandacht mee. In de derde versnelling zit je lager in toeren, waardoor je straffeloos en zonder allerlei corrigerende ingrepen van de elektronische waakhonden heerlijk smeugig volgas en bloedsnel een rotonde kunt verlaten. Beter kan het dus eigenlijk niet. Ook aangenaam: bij een inhaalactie schakelt de bak niet of - afhankelijk van je haast - één versnelling terug, waardoor je vlot maar tegelijk beheerst versnelt en niet, zoals bij een standaard DSG, drie versnellingen teruggaat en als een wilde langsij komt zetten. Every inch the gentleman, deze Audi.

### 7000 tpm

Vanzelfsprekend maakt de S4 niet alléén indruk met de DSG-aanpassing. Het vermogen en dan vooral de manier waarop dat vanuit de onderste toerenregionen tot aan 7000 tpm blijft toenemen, plus het koppel dat tussen 3500 en 5500 tpm niet onder de 600 Nm daalt, maakt rijden met de S4 sensationeel. De versnelling is brachiaal, in elk verzet. Je moet de neiging onderdrukken om niet zelf op te schakelen, maar te wachten tot de bak dat doet bij 7000 (!) tpm. Van 60-120 in D duurt vier tellen, van 80-120 een seconde korter. Een lancering op de Autobahn is een ronduit angstaanjagende ervaring. Zodra je het gas vloert, openen de vlinderkleppen in het uitlaatsysteem zich bij 2400 tpm en zwelt het uitlaatgeluid aan tot dat van een laag overvliegende Spitfire, vurend uit alle boordkanonnen. Terwijl je erop let je eigen tong niet in te slikken, vliegt de naald van de snelheidsmeter als in een waas voorbij 250 km/h. Wat een bruut!

### Neutraal

Goed dus dat de remmen zoveel vertrouwen geven, met een fraai progressief en doseerbaar pedaal en genoeg stopkracht om je ogen op het dashboard te doen belanden. Ook de ophanging overtuigt: niet te hard, niet te zacht, geen nadruk op over- of onderstuur, maar een voorbeeldig neutraal weggedrag met het KW-onderstel en Audi's adaptieve dempers, een heerlijk puntig en direct instuurgedrag dankzij de happyge vooras en geen overmatig afroeggeluid en voldoende comfort met de 19 inch wielen, wat vandaag de dag een bescheiden maat heet te zijn. De JD S4 is een auto waarmee je letterlijk alle kanten op kunt: naar de super voor de dagelijkse boodschappen, naar de Franse zuidkust voor een vakantie of richting de Nordschleife voor een dag onvervalst racen. Met deze controlfreak ben je elke situatie de baas. ▲

## Specificaties

### Motor/transmissie

3.0 TFSI  
Spaghettispruitstukken  
Katvervangers  
Milltek-catback-systeem  
Front mounted intercoolerset  
Carbon airbox/aanzuigbuis  
Compressorpoelie  
Chiptuning Stage 6  
DSG-tuning Stage 3  
520 pk/622 Nm

### Onderstel

KW-schroefset  
19 inch Rotor-wielen  
370 mm geboorde remschijven  
RS4 achtspots remklauwen



Af-fabriek een mooi sportstuur, perfecte stoelen en een uitrusting bomvol extra's



Ja, de Dynamic-stand doet het, maar in de praktijk gebruik je hem niet



Dankzij het op maat gemaakte kleppensysteem blijft het uitlaatgeluid in deellast en onder 2400 tpm beschaafd