

Formule 1 voor iedereen



(Kracht)bron van vermaak: intern originele S6-motor; met 750 pk een opvallend goed beheersbare beul

De overweldigende sensatie van 750 pk en meer dan 850 Nm koppel ervaren is doorgaans weggelegd voor een uiterst exclusief groepje stervelingen, dat tot het elitaire F1-circus behoort. JD Engineering maakt deze welhaast on aardse waarden bereikbaar voor iedereen. Nu ja, zolang je je een Audi S6 kunt veroorloven. Maak kennis met de JD 750.

tekst en foto's: Hugo Claver



De Audi S6 JD 750 is uiterlijk compleet RS6 uitgevoerd, met subtiele details, zoals de veel fraaiër weggewerkte sensoren in de frontbumper. Voor het contrast met de carbon diffuser is gekozen voor RVS eindpijpen in plaats van de standaard zwarte, die je nauwelijks ziet

FEITELIJK BESTAAN ER IN ONZE TAAL GEEN WOORDEN DIE RECHT DOEN AAN DE - LETTERLIJK - ONBESCHRIJFELIJKE ERVARING DIE HET rijden met de Audi S6 'JD 750' biedt. De Baron van Münchhausen moet zich ongeveer zo gevoeld hebben toen hij zichzelf tijdens een veldslag op een kanonskogel naar het vijandelijke kamp lanceerde. Eén ding is zeker: de verslavingszorg in Nederland krijgt er een heel nieuwe categorie patiënten bij, want geen geest is opgewassen tegen de verleiding van het gaspedaal in deze monsterlijk sterke Audi S6 en de overdosis alle zintuigen prikkelende sensaties die over je uitgestort wordt zodra je de teugels laat vieren, de geblazen V8 zijn furie ontketent en je bloed laat koken.

Uitdaging

Een man een man, een woord een woord. Toen Jeroen Dik, eigenaar van het Lochemse JD Engineering en wereldwijd vermaard VAG-tuner, ongeveer een jaar geleden een Audi S6 aanschafte, stelde hij zichzelf ten doel een vermogen van 750 uit de V8 twinturbo te halen. Een toename van - veel - meer dan 300 pk. Mag geen probleem zijn voor iemand die gedurende zijn tuningcarrière genoeg vermogen heeft gekweekt om de aarde de komende triljard jaar van energie te voorzien. Omdat ze bij JD Engineering wel van een uitdaging houden en de kortste weg niet in het navigatiesysteem voorkomt, stelt 'JD' een aantal cruciale voorwaarden: het vermogen moet te allen tijde bruikbaar zijn (hét handelsmerk van deze tuner), het rijgedrag en comfort mogen er dus niet onder lijden én het vermogen moet gerealiseerd worden door zoveel mogelijk van originele componenten gebruik te ma-

ken. Voor dat laatste heeft Jeroen Dik een uitstekende reden: "Elke tuningstage die we ontwikkelen, willen we uiteindelijk ook verkopen. Dat gaat nu eenmaal makkelijker wanneer de aandrijflijn waar mogelijk intact blijft, want dat scheelt voor de klant aanzienlijk in de kosten." Bovendien is de mentale drempel wat lager wanneer je als eigenaar weet dat jouw S6 niet in zesduizend verschillende delen over de werkplaatsvloer uitgesmeerd hoeft te worden om uiteindelijk de JD 750-badge te verdienen. Zijn zakelijke instinct vertelt Dik ook dat hij juist niet moet opteren voor de Audi RS6 als basis, maar voor het tamere (wat heet...) broertje, de S6. "Die auto biedt op de langere termijn meer mogelijkheden, want er rijden er simpelweg meer van rond. Bovendien is de motor grotendeels identiek aan die in de RS6, dus 750 pk realiseren zonder de internals te verstevigen achtte ik vooraf haalbaar."

De kluis kraken

De auto in kwestie rolde in 2012 van de band. Voor dat bouwjaar is ook weer bewust gekozen. Dik: "Op moment van aanschaf kon ik alleen dat type motormanagement aanpassen, met tuningprotectie van de tiende generatie. De latere modellen zijn door Audi voorzien van nieuwere versies tuningprotectie. Maar ja, op het moment dat het project klaar was, kon ik ook die nieuwste protecties kraken..." Ehhh, hoe zit dat eigenlijk met die tuningprotectie? Een zeer complex verhaal, maar het komt erop neer dat deze de toegang tot het motormanagement onmogelijk maakt. De tuner heeft een wachtwoord of sleutel nodig om de kluis te kraken. Eenmaal binnen is het voor een expert als Dik business as usual, maar de toegang vormt de crux. "Dat wachtwoord ontcijferen is met de hedendaagse protecties



Perfect ogen en perfect liggen vormde het doel bij de ophanging; prima gelukt, met de verlaagde luchtvering, aangepaste demping, sporing en spoorbreedte



De kleppen in het uitlaatsysteem zorgen bij openen niet alleen voor een angstaanjagend gebrul, maar ook voor extra flow en dus iets meer topvermogen



Gekozen is voor een iets smallere band (265 mm) op de 21 inch wielen, dat oogt strakker



Verwennerij van de bovenste plank, met optionele sportzetels, een glad in plaats van geribbeld sportstuur en aangepaste schakelflippers



af-fabriek zó complex en tijdrovend geworden, dat het voor een tuner niet meer te doen valt. Het zou mij vandaag de dag misschien wel een jaar kosten." Daar zijn echter weer gespecialiseerde programmeurs voor, die met tientallen of misschien wel honderden in kantoren in landen als India zitten en die niets van auto's, maar alles van software weten. De toenemende complexiteit van software, met steeds meer sensoren, heeft ook voordelen, vindt Dik: "Het houdt je scherp, het werk uitdagend en steeds minder tuners kunnen er mee overweg."

Turbotweeling

De fysieke aanpassingen aan de aandrijflijn van de S6 bleven relatief beperkt. De turbotweeling werd vervangen door een set blaasbalgen van een RS6, die door JD gemodificeerd zijn. Ook de luchttoevoer is op maat gemaakt, met behulp van RS6-delen. De watergekoelde intercooler vormt een eigen JD-constructie en valt flink groter uit dan standaard. De front mounted koeler is verbonden met de koelers bij beide cilinderbanken. Het brandstofsysteem (injectoren, pompen) is af-fabriek al RS6 en volstaat, wel zijn de hogedrukpompen aangepast. Het uitlaatsysteem komt van van voor tot achter van Milltek: extra grote downpipes en vanaf daar een katloos (OBD2-auto, dus geen probleem met emissies) 65 mm RVS systeem. De 7-traptransmissie bleef helemaal standaard; wel werd de software (koppelingsdrukken) aangepast. Uiteraard is het geheel in talloze runs op de Superflow-testbank van JD afgesteld en zijn alle softwarefiles maatwerk. Het resultaat: 750 pk en 853 Nm koppel. Rest de vraag: hoe rijdt dat? Slechts één manier om daarachter te komen: kiezen op elkaar, een schietgedbedje doen en het rijbewijs zelf maar vast boven een brandende kaars houden. De eerste opwarmers blijken geruststellend: in de D-stand rolt de S6 soepel

en doelmatig uit de startblokken, flitst de bak zijdezacht door de zeven gangen en doet eigenlijk niets vermoeden dat een meter vóór je 750 wild geworden paarden staan te trappelen om aan een wilde vlucht te beginnen. Softwarematig heeft Dik zijn vertrouwde recept toegepast: iets meer temperament (vlottere gasrespons, dynamischer schakelgedrag) in 'D' en een wat minder ongepolijst en ongecontroleerd karakter in de S-stand, die af-fabriek oncomfortabel is, op het irritante af. De elektronisch aangestuurde kleppen in het uitlaatsysteem blijven in 'D' gesloten, zodat de vette eindpijpen een rustgevend geroffel laten horen.

Slapende draak

Met de vloeistoffen op temperatuur is het tijd om de pook in de S-stand te drukken. Alsof je een slapende draak wakker port met je zwaard: de kleppen in het uitlaatsysteem openen zich, het klinkt alsof er achter de auto een helse vuurstorm woedt en het gaspedaal lijkt uit zichzelf vanonder je rechtervoet naar het schutbord te willen verdwijnen. Het accelererend vermogen is een haast buitenlichamelijke ervaring; de Dunlop-rubbers klauwen zich op alle vier de hoeken vast in het asfalt en zonder een spoorje tractieverlies katapulteert de S6 zichzelf naar de horizon, terwijl je de omgeving in een waas aan je voorbij ziet flitsen. Het gaat zó snel en met zo'n verbijsterend gemak, dat je jezelf onterecht de meest fantastische rijderscapaciteiten toedicht. Hoeveel werk de door JD ragfijn geprogrammeerde software verzet om een ogenschijnlijk achteloze sprint van 0-200 km/h zo rimpelloos te laten verlopen, voel je geen moment. De auto laat je in de waan dat je het allemaal zelf doet; dat je met twee vingers in de neus 750 pk commandeert alsof je niet anders gewend bent. Subliem en ongeëvenaard is de afstelling. Je wordt herinnerd aan je eigen schier eindeloze tekortkomingen doordat JD de bak ook in de S-stand bij 7200 tpm automatisch laat opschakelen. Ben jezelf net te laat met een tik tegen de flipper geven, dan schakelt de bak twee keer. Een fout die je één keer maakt. Niet dat het veel uitmaakt, met 853 Nm koppel...

Monumentale prestatie

Net zo uitgekiend als het motormanagement is de ophanging: de luchtvering is door JD softwarematig aangepast, met 40 mm verlaagd, in hoogte instelbaar en voelt geen moment hard of bonkerig, terwijl je toch elke beweging in het rubber onder je voelt. De auto blijft ook bij knalhard accelereren voor je gevoel waterpas horizontaal liggen. Doordat de voorwielen wat verder naar buiten staan en de sporing aangepast is, stuurt de S6 heerlijk puntig en gulzig in, zonder nerveus op de vooras te worden. De afstelling staat op scherp insturen, om daarna op vermogen de auto uitkomend bliksemsnel recht te zetten. Een set-up die voor elke racer natuurlijk aanvoelt. Al met al is de Audi S6 JD 750 een monumentale prestatie; nog nooit was rijden met zoveel vermogen zo makkelijk en zo vertrouwenwekkend. En zo bereikbaar. Nu ja, alles is relatief, maar wie over een S6 kan beschikken en pakweg 20 mille zakgeld over heeft, heeft toegang tot Formule 1-achtige vermogens. De ervaring, die is schier onbetaalbaar. ■

Specificaties:

Motor/transmissie:

RS6-spec-turbo's op maat
Luchtinlaat op maat
JD Engineering-intercooler
Brandstofsysteem aangepast
Milltek-uitlaatsysteem
JD Engineering-software
Transmissie-software aangepast
750 pk/853 Nm

Carrosserie:

Compleet RS6 uitgevoerd
Carbonpakket rondom

Ophanging

Luchtvering softwarematig aangepast
40 mm verlaagd
Spoorbreedte vergroot
Meer toespoor voor
9,5 x 21 inch wielen
Dunlop Sport GT-banden
Keramische Audi-remmen

Interieur

Optionele sportstoelen
Speciale stiksels
'Glad' sportstuur
Aangepaste flippers (S3)