

Audi RS 4 JD530 is een beest in balans

HET ULTIEME COMPROMIS

De eerste vraag die opkomt voordat we achter het stuur kruipen van de 'JD 530': 'Waarom heb je niet gewoon een Audi RS 4 genomen?' In plaats van daaraan woorden te verspillen, overhandigt Jeroen Dik, eigenaar van JD Engineering en van de oogverblindend fraaie S4, de sleutels. Conclusie na een halve dag sturen: ja, domme vragen bestaan en geluk is wel degelijk te koop.

Tekst & foto's: Hugo Claver

DAT VORMT MISSCHIEN WEL HET BESTE NIEUWS VAN DEZE ZONOVERGOTEN ZATERDAG. DE AUDI RS 4 JD 530, ZOALS DE IN HEMELBLAUW UITGEDOSTE DROOMMACHINE OFFICIEEL heet, is te koop. Waarom? Hij heeft zijn doel gediend. Dik: "Ik kocht hem om er diverse tuningstages voor te ontwikkelen en mee uit te proberen. Na een jaar rijden met de huidige set-up heeft alles zich bewezen en biedt de auto voor mij geen functie meer. Hij moet bovendien vooral rijden, niet alleen maar binnen staan. Dus is het tijd om er een ander van te laten genieten." Dat laatste, dat doe je met een grote, vette, kapitale G en daarvoor hoef je nog niet eens achter het stuur te kruipen. Simpelweg naar het apparaat kijken brengt je al in vervoering, want er valt genoeg te zien. Zo is de carrosserie van top tot teen in een RS 4-uitdossing gestoken. Waarom? Omdat het kan en het optisch recht doet aan de spiermasa onder de motorkap. Spatborden, wielkasten, voor- en achterbumper, diffuser en grille behoren allemaal toe tot de sterkste telg uit de A4-familie. Het betoverende Kingfisher Blue, een Audi Individual Lackierung, lijkt te stromen over het plaatwerk. Net zo imposant ogen originele Audi RS Rotor-wielen, 9J breed en 20 inch in diameter, belegd met 255/35 R20 Hankook Ventus S1 Evo2-banden. Ze staan met name vóór zichtbaar negatief, als een bokser op zijn tenen, klaar om een knock-out uit te delen. Gelukkig maken de Rotors geen geheim van de immense stopkracht die erin schuilgaat, dankzij een origineel Audi Ceramic Big Brake-systeem rondom. Kolossale schijven met dito klauwen, die ontzag inboezemen.

Kleinere machine

Tijd om aan boord te klimmen. Ook hier een lichte identiteitscrisis: net als het exterieur is het binnenste van de Audi compleet naar RS 4 omgebouwd en dat met de hoogste graad van perfectie, zodat alles af-fabriek oogt. Het dashboard, de carbon inserts, de RS Optional-schaalstoelen in two-tone,



Niet wat het lijkt: de S4 JD530 is volledig RS 4-omgebouwd



530 pk en 675 Nm, het maximaal haalbare met de standaard internals, waarbij de driveability om door een ringetje te halen is



Daar past geen pink meer tussen; de keramische remmen boezemen vanaf de eerste aanraking ontzag in



Mede dankzij de RS-schaalstoelen zit de JD530 als een maatpak

TECHNISCHE SPECIFICATIES

Motor:

3.0 TFSI S tronic 7 (DL501)
Dubbele-compressorpoelie-upgrade
Front mounted intercooler
Waterpomp- en reservoirupgrade
Carbon airbox en aanzuigbuis
Milltek RS 4-uitlaatsysteem,
programmeerbare kleppen
JD Engineering DSG/S tronic remap
Stage 6+

JD Engineering tuning Stage 6+:
530 pk/675 Nm

Onderstel/remmen:

KW Suspension/Magnetic Ride
Audi Ceramic Big Brake-kit
9J x 20 Audi RS Rotor-wielen

Exterieur/interieur:

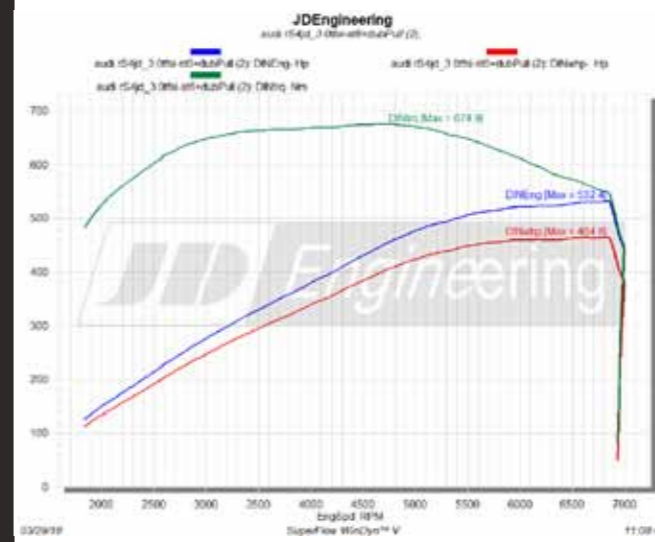
Compleet RS 4-omgebouwd
RS-schaalstoelen



Knus in de diffuser: het Milltek RS 4-uitlaatsysteem met programmeerbare kleppen



Ook van binnen volledig RS 4; alles oogt af-fabriek



alles oogt en voelt alsof het zo zou moeten zijn. Recht voor je een heerlijk compact, maar stevig en vlezig aanvoelend sportstuur, met afgeplatte onderzijde. Met een druk op startknop ontwaakt de drie-liter TFSI-kraftbron. Inderdaad, een kleinere machine dan in de RS 4. "Dat biedt juist voordelen," doceert Jeroen Dik. "Deze motor is een stuk lichter en legt minder gewicht op de vooras. Dat maakt de rijeigenschappen van de S4 beter dan die van de RS 4." Dik geeft aan de S'en van Audi toch al te prefereren boven hun krachtiger broeders. "De RS-uitvoeringen zijn fantastische auto's, met prachtige techniek, maar wat mij betreft net te zwaar en daardoor geven ze minder feedback."

Geen tik van onderen

Eerst opwarmen. Zijdezacht en meanderend als een kabbelend riviertje komt de JD530 van zijn plek en draait zijn eerste kilometers. De zeventraps S tronic staat nog in de automatische stand en glijdt haast onmerkbaar door de versnellingen, terwijl op de achtergrond een aangenaam, maar toch ominus dreigend gerommel klinkt uit het Milltek RS 4-uitlaatsysteem. Terwijl we de vloeistoffen, rubbers en remmen rustig op temperatuur laten komen, valt op hoe onwaarschijnlijk comfortabel de Audi zich laat rijden. De besturing is direct, stevig en ultraprecies, maar biedt genoeg weerstand en voelt nimmer nerveus aan. Vering en demping vormen een perfect huwelijk; JD combineerde de originele Magnetic Ride-schokdempers met een KW Suspension-ophanging. Dat geeft een stevige, vertrouwde en supercomfortabele ervaring. De veren van KW hebben een veel minder progressief karakter dan de standaardspiraal. Aldus doen ze aanvankelijk al veel meer en voel je ook bij vol inveren, bij een drempel of stevige hobbel, geen tik van onderen. Dat minder progressieve merk je ook bij stevig aanremmen (we willen immers temperatuur in de schijven): de auto duikt nauwelijks merkbaar over zijn vooras. Wel even wennen, die remmen: de vertraging is nietsontziend en allesbehalve subtiel, wat een fluwelen voet vergt. Het doseren heb je echter snel door, waarna de keramische stoppers grenzenloos vertrouwen bieden.

Minder luid

De auto voelt inmiddels aan als een warm bad, dus hoogste tijd om de gassluisen open te draaien en te ondervinden wat de JD530 in huis heeft. We schakelen over naar de Dynamic-stand voor motor-, schakel- en dempingkarakteristiek. Meteen lijkt het gaspedaal minder weerstand te bieden en het chassis zijn spieren aan te spannen, maar minder opvallend dan in een fabrieks-S4. Daar ontpopt zich het oog voor detail van JD: de kloof die standaard gaapt tussen Comfort en Dynamic is gedicht. Comfort doet een tandje dynamischer aan en komt minder lui over, terwijl Dynamic een lichte dosis Ritalin toegediend heeft gekregen. Waar deze stand af-fabriek ronduit nerveus en overspannen aanvoelt, vijlde de firma uit Lochem de scherpe randjes eraf. Zodoende kun je ook in de stad probleemloos in de Dynamic-

stand toeren. Voor ons ligt echter een prachtige strook asfalt: rechte stukken, afgewisseld met snelle en langzame bochten in beide richtingen. Vanuit stilstand gaat het gaspedaal tegen het schutbord en dan lijkt de 530 pk en 675 Nm sterke zescilinder, voorzien van het JD Stage 6+-pakket, te ontploffen. De Hankooks op alle vier de hoeken klauwen zich vast in het asfalt, een metalig gehuil vult het interieur en na twee keer knipperen met je ogen bevind je je in een ander post-codegebied. Tevergeefs speur je naar een gevoelsmatige kromme in het koppel; van pakweg 2.000 tot 7.000 tpm blijft de Audi bijna maniaak versnellen. De compressor, gewapend met een kleinere eigen poelie en een grotere aan de krukas, staat de motor geen moment van verslapping toe.

Onthutsend

Een tik tegen de schakelflipper en bijna traploos zet de JD530 de volgende vlucht voorwaarts in. Werken met de S tronic voelt alsof de tandwielen rechtstreeks met je vingertoppen verbonden zijn. JD programmeerde de enorme hoeveelheid overlap of slip grotendeels uit. Hierdoor functioneert de bak sneller, een tandje feller en heb je gevoelsmatig meer controle over het geheel. Uiteraard ontsnapt zaken als koppelingsdrukken, schakeltijden, toerentallen bij op- en terugschakelen en aangrijpkoppel tijdens en na de gangwissel niet aan de aandacht van JD. Dit alles zorgt ervoor dat motor en transmissie in perfecte harmonie samenwerken; geen van beide voelt ooit overvraagd. De mate waarin de auto blijft versnellen tot 250 km/h - veel meer ruimte bood het asfalt niet - is onthutsend. In elk verzet weer die onstuitbare acceleratie, maar alles gepaard met een ultiem gevoel van controle. De banden bieden eindeloos grip, de ophanging geeft de Audi de balans van een koorddanser. Hoe sneller je een bocht neemt, des te meer lijkt de kleefkracht toe te nemen, waarbij de auto zich puur op vermogen schrap laat zetten. Bij vertragen van pakweg 200 km/h tot stilstand geven de remmen geen krimp, net zo min als de auto zelf. Nooit ook maar het geringste spoortje van onbalans, terwijl je haarlijn na een paar keer stevig remmen een paar centimeter naar voren is verschoven.

Compromissen sluiten

Minpuntjes? Van ons had de Milltek-uitlaat een fractie stiller gemoegen. JD voorzag de RS 4-rookgasafvoer, een systeem van voor tot achter, van kleppen. Die zijn gesloten tot een vooraf ingeprogrammeerd toerental of tot je volgas geeft. Bij gas lossen burpen ze nog even heerlijk na. De sound is fenomenaal en doet sterk denken aan dat van een DTM-racer, maar bij het liften van je voet kan het iets overmatig gaan dreunen. "Een kwestie van compromissen sluiten," zegt Jeroen Dik, wanneer we hem de sleutels weer overhandigen. "Bij dit vermogen hoort een bijpassend geluid; dat willen de meeste kopers van zo'n set-up ook. Met de programmeerbare kleppen kunnen we dat sturen. Als ik de auto zelf zou houden, opteerde ik wellicht voor een originele RS 4-middendemper, maar die kost een vermogen. Een compleet Milltek-systeem vormt een goed compromis." Zoals, gek genoeg, ook de tuningstage volgens Dik een middenweg bewandelt. "We zoeken altijd naar de ultieme balans tussen vermogen en driveability. Een auto moet onder alle omstandigheden fijn, comfortabel en betrouwbaar rijden, punt. Met de originele internals en gasklep is 530 pk dan het maximaal haalbare voor deze motor. We hebben weliswaar meer vermogen bereikt, met onder andere een grotere gasklep, maar dat ging ten koste van het comfort. Dit is dus wat ons betreft de final stage." Na hiermee een jaar probleemloos gereden te hebben, gaat JD op zoek naar een nieuw project... en wij naar het spaarvarken. ■