



Arnold van Schepen
28 februari 2013

Heavy metal umlaut

Subtiel. Het is niet het eerste woord dat bij me opkomt als de RS 4 voor me staat bij de importeur. Er straalt een gezonde dosis vechtlust van de auto; de bollingen van de wielkasten, de enorme velgen, de lage bandwangen, de frontspoiler... Er bestaat geen twijfel over de missie van de opper-A4. De Sepangblauwe lak verhoogt de attentiewaarde aanzienlijk, maar is niet in-your-face zoals het knallende Misanorood. De RS 4 heeft een road presence om ð tegen te zeggen dankzij vele subtiële wijzigingen. Het heeft dezelfde uitwerking als de heavy metal umlaut: onverzettelijk, daadkrachtig en bovenal Teutoons ten voeten uit. Ik prijs me gelukkig dat het voor mij geen Silent Lucidity is, want de komende paar dagen is deze Ace of Spades van mij!



Toeren in plaats van turbo's

In de week dat ik mijn rijbewijs haalde, stond de Audi RS2 op de cover van 's lands grootste automagazine. Een knalblauwe, met de kenmerkende Porsche velgen en -remmen en de reflectorplaat tussen de achterlichten. Met het verse rijbewijs op zak zou ik theoretisch de weg op mogen in dit monster. Maar met louter rijervaring in een les-Golf III 1.9 diesel met 64 pk zou de overstap naar de 316 pk sterke RS2 wel heel erg groot zijn. Maar ja, het gebrek aan rijervaring maakte ook niet uit, de RS2 is tot op de dag van vandaag buiten bereik gebleven. Toch klaag ik niet, want de rechtstreekse bloedverwant van de B4 RS2 zit aanmerkelijk rianter in zijn vermogen. De 4.2 FSI onder de kap van de nieuwe RS 4 heeft 450 pk en 430 Nm koppel, meer dan 100 pk per liter slagvolume uit een atmosferisch blok.

Vermogen is het product van arbeid en tijd, en bij gebrek aan ondersteuning door een turbo betekent het voor een zelfaanzuigende motor: hard werken, oftewel toeren draaien. Denk aan de Honda S 2000. Grappig genoeg legt Audi zelf ook een link met het Japanse merk door de term High Rev Concept, afgekort HRC, te gebruiken. Op papier

Audi RS 4 4.2 FSI

ziet het Audi-blok er al geweldig uit, maar de praktijk is nog vele malen beter, zo zal al snel blijken. Maar we beginnen rustig aan, met de Drive Select in Comfort rijden we de RS 4 op ons gemak warm.



Prima daily driver

Ondanks de enorme 20 inch velgen en ultraplatte banden is de RS 4 in de Comfortstand een aangename auto om kilometers mee te maken. Slechts bij grote gaten en hoge dwarsrichels merk je dat het incasseringsvermogen van de banden (265/30) erg beperkt is. Maar door de bank genomen is de RS 4 in deze setting erg plezierig. De zeventraps S tronic schakelt onmerkbaar en soepel op en houdt het toerental laag waardoor het aangenaam stil blijft aan boord. Bij 130 km/u wijst de toerenteller 2.200 toeren aan. Nog 6.300 te gaan tot het rode gebied...

Zijn praktische bruikbaarheid en relatief hoge comfort onderscheiden hem van de M3 en de C 63 AMG; de M3 is er niet als station en de C 63 is te hard geveerd voor langere ritten. De testauto is uitgerust met RS schaalstoelen waarin je stevig ingeklemd zit. De

Audi RS 4 4.2 FSI

wangen van de zitting en rugleuning kunnen naar believen opgeblazen worden waardoor je geen millimeter wijkt. Kostbaar zijn ze wel, bijna 4 mille, en je hebt geen elektrische verstelmogelijkheden. Voor mensen met lange benen zijn de S-sportstoelen wellicht de betere keuze, deze hebben namelijk een verlengbare zitting.

Ongemerkt ben ik al en uurtje onderweg in de RS 4 en er is eigenlijk nog niets dat me in negatieve zin opgevallen is. Het is tekenend voor datgene waar Audi goed in is: doordachte en kwalitatief hoogwaardige auto's bouwen. De A4 is er in zijn huidige vorm alweer dik vier jaar en doet, zeker in het interieur, nog niet verouderd aan. Het dashboard is een toonbeeld van goede ergonomie en de MMI laat zich blindelings bedienen. Wat ik wel jammer vind is dat het instrumentencluster nauwelijks anders is dan dat van een standaard A4. Afgezien van de schaalverdeling en typografie is er weinig veranderd. Een analoge oliedruk en -temperatuurmeter zouden hier zeker niet misstaan.



Weet waar je aan begint...

De RS 4 heeft overigens wel een digitale olietemperatuurmeter, maar die wordt overruled wanneer er een systeemmelding is, zoals de waarschuwing voor een laag ruitenwisservloeistofniveau. Anyway, dat is niet aan de orde, want het display geeft al geruime tijd aan dat het smeermiddel een gezonde temperatuur van 100 graden heeft. Ondanks de buitentemperatuur van plus 2 zijn de wegen schoon en droog, hoog tijd om het potentieel van de RS 4 eens te beproeven, want mijn zelfbeheersing is lang genoeg beproefd.

In geen enkele andere Audi die ik gereden heb is de werking van de Drive Select zo effectief als in de RS 4. Ik heb de keuze voor de setting Dynamic nog maar amper bevestigd, en de auto verandert op slag van karakter. Met een perfect afgemeten portie tussengas schakelt de bak direct een versnelling terug waardoor het sportuitlaatsysteem je op een machtige grom trakteert. Ik schrik bijna van de aanvalsmodus waarin de RS 4 nu verkeert. Besturing, onderstel en aandrijflijn staan volledig in dienst van snelheid en onverbloemde communicatie met de man in charge. Jij wilt snel? Laat maar zien wat je durft.

De gasrepons en de drehfreude van de 4.2 FSI zijn simpelweg fenomenaal: vanaf zo'n 3.000 toeren trekt het blok al prima, maar in de Dynamic modus komt het toerental daar niet eens in de buurt. Althans, bij het accelereren. Dan schiet de toerentellernaald heen en weer tussen de 5.000 toeren en de rode lijn bij 8.500 toeren. Het geluid dat het blok maakt is magnifiek, maar de voorwaartse drang van de RS 4 is helemaal grandioos. De tussenacceleratie van 120 naar (dik) 200 km/u verloopt zo snel dat het zich nauwelijks laat beschrijven. Laat ik het zo zeggen: de doorsnee 'hot hatch' doet er langer over om van 80 naar 120 te accelereren.

De eens zo zijdezacht schakelende S tronic haalt er in de Dynamic modus flink de zweep over en gunt de motor nauwelijks tijd om een toerenval te maken. Rode lijn? Bam! Volgende versnelling. Bij het opschakelen maakt de 4.2 FSI een prachtige roffel. Nog mooier zijn de terugschakelacties, dan blijkt ook dat High Rev Concept geen holle kreet is. Een klikje tegen de linker schakelflipper resulteert in terugschakelen en een razendsnel in toeren klimmende motor, het toerental en het aangrijppunt van de

koppeling(en) worden perfect op elkaar afgestemd. Dergelijke snelle toerentalwissels ken ik van kleine motorfietsmotoren met een lichtgewicht vliegwiel, maar voor een dikke vierliter V8 is het ongehoord. Wat een blok!



Ontzagwekkend snel

Op de onbegrensde Autobahn zaagt de RS 4 van dik hout planken, zijn sprintvermogen en topsnelheid (voor 2.100 euro afgeregeld op 280 km/u) komen daar goed tot hun recht. Wil je het sportonderstel met Dynamic Ride Control (2.732 euro) en sportdifferentieel (1.453 euro) te gelde maken, dan moet je een bochtig parcours opzoeken. Het sportdifferentieel verdeelt de kracht over de achterste wielen waardoor de trekkracht daar terechtkomt waar je het wilt hebben: op het buitenste achterwiel. Met de standaard Quattro-aandrijving kun je al vlot een bocht uitaccelereren, maar met het sportdifferentieel kun je het vermogen nog meer uitbuiten. In de eerste de beste bocht met meerdere apexen merk je dat het sportdifferentieel een zeer waardevolle optie is, het geeft absoluut een extra dimensie aan de Quattro aandrijflijn.

Wat vooral opvalt aan de aandrijving is dat het geheel erg 'strak' aanvoelt, er is geen overgang voelbaar tussen uitrollen en weer accelereren. Zodra je weer gas geeft na het afremmen of uitrollen is er meteen tractie, zelfs bij minimale hoeveelheid gas. Door het fikse snelheidspotentieel is het altijd oppassen geblazen met de RS 4. De auto gaat zo gemakkelijk zo ontzettend snel dat je rijbevoegdheid continu in kritieke toestand verkeert. Het verraderlijke van de RS 4 is dat de snelheidsbeleving tijdens het optrekken en rijden op (hoge) snelheid tamelijk gering is. Dat komt vooral doordat de carrosserie amper reageert op het enorme vermogen dat je oproept, hoe heftig de acceleratie ook is, de RS 4 richt zijn neus amper op. Hoe snel je ook van rijrichting wisselt, hij blijft vlak op de weg liggen.

Maar allemaal hosanna is het niet met de RS 4. Hoewel je nauwelijks iets voelt van het rijklaargewicht van 1.870 kilo, voel je wel dat er veel gewicht op de vooras ligt. Het complete motorblok weegt slechts 216 kilo, maar ligt geheel voor de vooras en dat gewicht laat zich vooral gelden bij hoge bochtsnelheden / snelle bochtwisselingen. Je voelt het ook wanneer je bij stevig accelereren (abrupt) het gas loslaat: het blok valt terug tegen de draairichting in waardoor de snoet van de RS 4 lichtjes meebeweegt naar rechts. Een ander punt van lichte kritiek is de respons van de versnellingsbak op de schakelcommando's van de flippers: er zit een kleine seconde vertraging tussen het commando en de daadwerkelijke schakelactie. De remedie is simpel: niet handmatig schakelen, want de timing en schakelacties van de elektronica zijn domweg top. Tot besluit nog een opmerking over de keramische remmen van 8.400 euro. Ze zijn berekend op zeer intensief en zeer frequent gebruik, dan zijn ze op hun best. Ze hebben warmte nodig om prettig te remmen en die benodigde warmte zul je op ons wegennet maar met moeite kunnen genereren. Bij echt koud weer, zoals tijdens de test, merk je dat de pedaalslag en aanspreektijd bij de eerste keer remmen langer is dan bij stalen remmen.



Ruwe bolster, ruwe pit

Audi weet als geen ander de zintuigen te gerieven, of je in een A1 of een A8 rijdt, alles wat je ziet, hoort en voelt ademt kwaliteit. Het uniforme design en het soms wat afstandelijke rijgedrag zijn niet helemaal mijn smaak, maar van dat alles heeft de RS 4 geen last. In de middelste toerenregionen is 'ie snel, boven de 6.000 toeren gevaarlijk snel. Het fijne is dat de RS 4 deze eigenschappen combineert met datgene wat een A4 Avant zo praktisch maakt. Bestel je het sportonderstel met Dynamic Ride Control erbij, dan kun je tussen Delfzijl en Maastricht pendelen zonder geradbraakt uit te stappen. Leef je de maximum snelheden na, dan rijdt de RS 4 ook gewoon 1 op 10. Zijn sprintvermogen en comfort zijn tegelijkertijd ook een nadeel, het is een voortdurende oefening in zelfbeheersing om binnen de marges van de wet te blijven. Ontheffingen daarvoor zijn er helaas niet, tenzij wetshandhaving je beroep is. Aan de andere kant: het kost niet veel moeite om de sterke arm der wet voor te blijven, al strekt dat niet tot de aanbeveling. Hij rijdt zoals 'ie er uitziet: fantastisch. Zijn uiterlijk vertoon is geen farce, zoals MÃ¶tley CrÃ¼e, maar een passende omhulling voor een serieus stuk heavy metal. Hij is snel, hard en trekt zich niets aan van de gevestigde orde. Net als

Motörhead.

Plus

- + Geweldige atmosferische V8
- + Tractie en sportdifferentieel
- + Adaptief onderstel

Min

- Prijs
- Te snel voor ons land
- Responstijd bij handmatig schakelen