



Audi RS4

Woest aantrekkelijk

Autotest | Hoe maak ik een Audi A4 nog aantrekkelijker? Van nature biedt de Audi A4 een combinatie van zakelijke elegantie en sportiviteit. Aan het uiterlijk kon Audi naar eigen zeggen niet veel verbeteren. Ruimte voor betere prestaties is er echter altijd. Daarom introduceert Audi nu de RS4: een zakenauto met het hart van een sportwagen.

Uiteraard begint de verleiding van deze Audi ook met het uiterlijk. Dat is voor deze bijzondere uitvoering letterlijk en figuurlijk aangedikt. De RS4 is een fractie breder dan een gewone A4 en heeft extra brede wielkasten die verwijzen naar de oer-Quattro uit de jaren '80 van de vorige eeuw. Dankzij het sportonderstel is de RS 2 cm lager.

Deze meest sportieve uitvoering is ook te herkennen aan een extra grote grille die bovendien is uitgevoerd in mat aluminium. Niet alleen de motor heeft koeling nodig, zelfs de versnellingsbak vereist een eigen radiator. De achterzijde wordt gesierd door een "diffuser" en twee enorme ovale uitlaatpijpen. Het mat aluminium komt terug in een rand net boven de achterbumper. Gezien het potentieel van de auto is de aankleding uiterst beschaafd en dat siert deze Audi.



De RS4 is alleen beschikbaar als "Avant", zeg maar stationcar. Bij de voorgaande generaties van de RS4 was de Avant veruit favoriet bij de klanten en daarom heeft Audi besloten alleen deze versie nog te bouwen. Bovendien is juist de "RS4 Avant" bijzonder. Diverse andere merken bouwen razendsnelle sedans en coupés, maar een stationcar met sportwagenprestaties is een schaars goed. De RS4 Avant heeft een bagageruimte van maximaal 1.430 liter en dat is even groot als van de alledaagse modellen.

Uitrusting

Het interieur is al even subtiel aangekleed. Het stuur heeft een afgevlakte onderkant en Audi is iets kwistiger omgesprongen met aluminium dan gebruikelijk. Dankzij deze aanpassingen is de RS4 overduidelijk een bijzondere A4, maar geen schreeuwerige of "foute" variant.



Ondanks het feit dat de RS4 het onbetwiste topmodel van de A4-lijn vormt, is de standaarduitrusting nog altijd karig. Alle gangbare luxe en veiligheid is aanwezig, maar dat wat de auto bijzonder maakt is zonder uitzondering een optie. Adaptive cruise-control (automatisch afstand houden en automatisch remmen voor objecten), side assist (waarschuwen voor objecten in de dode hoek) en parkeerhulp met camera moeten bijvoorbeeld allemaal worden bijbetaald.

Om de RS4 echt sportief te maken, zijn de optionele "racestoelen" een aanrader. Dit zijn diepe zetels die heel veel zijdelingse steun bieden en het sportieve gevoel sterk vergroten. Alhoewel de instap door de hoge randen iets minder makkelijk is, zitten de racestoelen voldoende comfortabel voor dagelijks gebruik.



Het brein van de RS4 wordt gevormd door de "MMI" (Multi Media Interface). Met een centraal geplaatst beeldscherm wordt het gecombineerde navigatie-, audio- en communicatiesysteem bediend. Daarnaast kan het karakter van de auto ermee worden bepaald. Zo kunnen de reactie op het gaspedaal, het gevoel in het stuurwiel, het karakter van de versnellingsbak en zelfs het uitlaatgeluid worden beïnvloed. Met een druk op de knop verandert de RS4 van een beschaafde zakenauto in een ongemanierd beest.

Comfort

Maar eerst de beschaafde kant. In de "Comfort"-modus is de RS4 een prima rijdende luxueuze auto die niets van de sportieve aard verraadt. Hoogstens merkt de bestuurder dat alle commando's met groot gemak worden uitgevoerd. Opdringerig, agressief of vermoeiend is de RS4 in de brave modus echter nooit.



De RS4 is niet voorzien van alle bij Audi beschikbare technieken om brandstof te besparen, maar toch ligt het verbruik van deze nieuwe RS4 26% (!) lager dan bij de vorige generatie. Zelfs deze snelste A4 geniet namelijk mee van zaken als elektrische stuurbekrachtiging en een efficiënt motormanagement. De zesde versnelling is lang, zodat de auto op lange afstanden comfortabel en relatief zuinig is.



Razend snel

Genoeg voorbeschouwing, tijd om het beest in de RS4 te ontwaken. Dat "beest" is een 4.2 liter achtcilinder die maximaal 450 pk / 430 Nm levert. Met een druk op de knop verandert het uitlaatgeluid van beschaafd in imposant en meetbaar op de schaal van Richter.

Schakel de tractiecontrole uit, zet de linkervoet op de rem en geef plotseling vol gas. Dit is het teken voor de computer dat de bestuurder haast heeft. "Launch control" wordt geactiveerd en als de coureur binnen 3 seconden de voet van de rem haalt, schiet de RS4 in welgeteld 4.7 seconden vanuit stilstand naar 100 km/u.



Daarbij kiest de computer voor het optimale toerental waarbij de Quattro vierwielaandrijving en het ESP (elektronisch stabiliteits programma) het vermogen perfect op het wegdek kan overbrengen. Bovendien schakelt de automatische versnellingsbak nog sneller dan gebruikelijk. Dat gaat met behoorlijke klappen gepaard, maar dat verhoogt het spektakel slechts.

Omdat de V8 geen turbo's of andere "hulpstukken" heeft, bouwt de RS4 continu op naar een hoogtepunt. Bovendien volgt na het dieper intrappen van het gaspedaal ogenblikkelijk een reactie en hoeft niet te worden gewacht tot een turbo voldoende druk opgebouwd heeft. Pas bij ruim 8.000 toeren is het maximale vermogen bereikt. Dan schakelt de "S-Tronic" automaat razendsnel (automatisch of op instructie van de bestuurder) om hetzelfde kunstje opnieuw te herhalen. Daarbij wordt de sprint van 150 naar 200 km/u voor het gevoel even snel uitgevoerd als de acceleratie van 50 naar 100 km/u.

Weggedrag

De remmen zijn perfect opgewassen tegen dit overvloedige vermogen. Wanneer het volledige vermogen regelmatig zal worden aangesproken, zijn de optionele "keramische" remmen aan te raden. Die zijn niet alleen bijteriger, ze zijn ook beter bestand tegen intensief gebruik. Ongeacht het type remschijf, is bij hard remmen duidelijk te voelen dat de RS4 geen volbloed sportwagen is, maar een razendsnelle luxe auto.

Datzelfde geldt voor het weggedrag. De RS4 is overduidelijk een grote, zware auto en heeft niet de beweeglijkheid van een pure sportwagen. De lichtvoetigheid van een sportwagen is ver te zoeken, maar in de bocht is de RS4 op zijn eigen manier spannend als een sportwagen. Geef de banden enige kans om op te warmen en de RS4 heeft zo veel grip dat het een hele uitdaging is om de limiet te vinden.

Het wederom optionele "sportdifferentieel" legt die grens nog verder weg. Hiermee wordt de aandrijfkracht niet alleen over de voor- en achterwielen verdeeld, maar ook links en rechts. Het effect is dat de banden nog minder wringen en de bochtsnelheden nog hoger komen te liggen.

Conclusie

Voor de prijs van een Audi RS4 zijn een aantrekkelijke zakenauto én een spannende sportwagen te koop. Door beide te combineren in één ontstaat echter een unieke combinatie. Alhoewel de RS4 door de forse omvang en het hoge gewicht niet de beweeglijkheid van een sportwagen heeft, is de RS4 wel even sensationeel als een sportwagen. Sterker nog: juist dit geeft het gevoel een machtige machine te mogen besturen.

Op het circuit weet de RS4 meer dan te overtuigen, terwijl diezelfde auto op de openbare weg even veilig en comfortabel is als iedere andere A4. De grote kracht is, dat de RS4 naar de buitenwereld toe een beschaafde zakenauto blijft, maar voor de

bestuurder heel veel aantrekkelijker is. ■



Specificaties

Audi RS4 RS4

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	472 x 185 x 142 cm
Wielbasis	281 cm
Gewicht	1.870 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	61 l
Bagageruimte	490/1430 l
Bandenmaat	265/35R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	4163 cc
Cilinders / kleppen	8/4
Vermogen	450 pk @ 8250 tpm
Koppel	430 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,7 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	10,7 l / 100 km
Verbruik stad	14,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	249 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 110.220,-
Prijs instapmodel	€ 37.050,-