

Schizof*race*



Het woord "schizofrace" bestaat niet. Althans, niet in de Nederlandse taal, het bestaat alleen in mijn hoofd. Deze wankelende combinatie van "schizofrenie" en "race" is het enige woord dat ik kan gebruiken om samen te vatten wat je ervaart als je plaatsneemt achter het stuur van de MTM Audi RS6 Clubsport.



1

In 2003 verscheen de Lamborghini Gallardo op de markt. Achterin Sant'Agatas kleinste spruit is een V10 gepropt die onder auspiciën van Audi - de op dat moment nieuwbakken eigenaar van Lamborghini - werd ontwikkeld. Het feit dat Audi/VW motorblokken graag uitwisselt tussen haar verschillende merken en modellen deed vermoeden dat deze V10 nog wel eens ergens anders zou opduiken. In Audi's R8 bijvoorbeeld. Dat gebeurde nog maar kort geleden, maar hetzelfde blok huist al langere tijd voorin de Audi RS6. Eén ding is heel belangrijk om te weten: deze motor is geen mietje. Verre van dat. Met tien cilinders, een inhoud van vijf liter, twee turbo's, 580 pk en 650 Newtonmeter is het een geweldenaar die de brave Audi sedan transformeert tot een supercar-slager. Althans, dat is wat de gewone man denkt. Bij tuningbedrijf MTM werken geen gewone mannen. Gewone vrouwen trouwens ook niet. Daar, in het Duitse Wettstetten, vond men namelijk dat de RS6 vroeg, nee, sméekte om meer vermogen. En omdat men bij MTM de beroerdste niet is, ging men aan de slag. Met verwoestende resultaten, kunnen we wel stellen. Ze

maakten de auto nog beter, maar je zou ook kunnen zeggen dat ze 'm ziek maakten. Ziek in positieve zin, dat wel. De aanpassingen van MTM bezorgen de RS6 een ernstig gespleten persoonlijkheid. Dat ligt voor een belangrijk deel aan de uiterlijke aanpassingen, of liever gezegd het gebrek daaraan. Oké, de auto die wij testten was voorzien van bestickering in bijpassende wilde kleurtjes, maar verder blijft het uiterlijk vertoon beperkt tot een carbon diffusor

'Wahnsinnig. Dit went nooit. Deze auto is krank.'

onder de achterbumper en een carbon 'splitter' onder de voorbumper. In de auto is er al wat meer gewijzigd. Zo zijn de voorstoelen vervangen door Recaro-racekuipen. Die bieden niet alleen meer broodnodige zijdelingse steun, ze staan ook garant voor een fikse gewichtsbesparing die zich weer vertaalt in betere acceleratiecijfers en meer snelheid. De achterbank is maar meteen helemaal verwijderd. Die heeft plaatsgemaakt voor een vervaarlijk uitzierende rolkooi, waaraan

ook de vierpunts gordels bevestigd zijn. Ja, dit interieur ademt een sfeer die snelheid belooft. Toch is dat geen verplichting. Wie de "tweaks" aan interieur en exterieur niet op prijs stelt kiest er gewoon voor om ze achterwege te laten. Wie zijn RS6 Clubsport dan in een onopvallende kleur bestelt, krijgt een auto die voor het ongeoefende oog niet te onderscheiden is van een A6 TDI. En daarin zit volgens MTM ook meteen de grootste aantrekkingskracht van deze auto. 'Mensen

die een MTM RS6 Clubsport bestellen zoeken naar een understatement,' vertelt Raphael Bauer van MTM. 'Ze willen een auto die er op het eerste gezicht doodnormaal uitziet, maar die vreselijk hard kan.' Bauer is de man die de RS6 Clubsport op de foto voor deze test vanuit Zuid-Duitsland naar Nederland heeft gereden. Als hij uitstapt grijnst hij als een kleine jongen. Zijn commentaar: 'Wahnsinnig. Dit went nooit. Deze auto is krank.'

HOE KRANK AANVOELT, ondervind ik een paar minuten later zelf aan den lijve. In eerste instantie lijkt deze auto het geciviliseerde, rustige karakter te bezitten dat je van een Audi-limousine verwacht. Na het starten laat de V10 zich nauwelijks horen, en met een beetje gas zet de RS6 zich in beweging. De automaat zoekt snel een versnelling met een prettig laag toerental, en zo zweeft de RS6 moeiteloos en zonder drama over het asfalt. Ja, hier is het goed toeven. Desnoods zoef je in deze auto zo naar Zuid-Frankrijk. En dat was nog nooit zó dichtbij. Geef je namelijk wat meer gas, dan gebeurt er iets onwaarschijnlijk. In het begin van

het toereengebied houdt de motor zijn aanwezigheid beperkt tot een zacht zoemend achtergrondgeluid. Zodra de naald van de toerenteller het getal 4.000 passeert, verandert het geluid in iets dat het midden houdt tussen het geschal van een stadion vol vuvuzela's en een squadron laagvliegende Heinkel-bommenwerpers. MTM weet dankzij een slimme update van het motormanagementsysteem een vermogenswinst van maar liefst 122 pk uit het blok te persen. Met deze update alleen heeft de auto al een vermogen van 702 pk. Maar daarmee is het toverwerk van MTM nog niet afgelopen. Een speciaal RVS-uitlaatsysteem perst nog eens 30 extra

pk's uit de auto. Een kleine softwareaanpassing die ervoor zorgt dat de motor iets meer toeren kan draaien doet de rest. Wat rest zijn indrukwekkende cijfers: 742 pk, en een koppelp van 860 Newtonmeter dat al vanaf 2.750 toeren beschikbaar is. De snelheid die deze theorie in de praktijk weet op te wekken is indrukwekkend en maar heel moeilijk onder woorden te brengen. Het is alsof je met het gaspedaal een enorme stofzuiger in het front van de Audi bedient, die alles wat zich tussen jou en de horizon bevindt in een oogwenk met huid en haar opvreet. Accelereren van nul naar honderd duurt maar 3,6 seconden, en na elf tellen staat er al 200



2



3



4



5



6

1 | De acceleratie is angstaanjagend, grip blijft er in overvloed. 2 | De MTM Bimoto wielen herbergen een indrukwekkend setje keramische remschijven. Die heb je nodig ook. 3 | Tot 4.000 tpm is de RS6 nog dociel te noemen, daarna komt de duivel in hem tot leven. 4 | Het dashboard is nog vrijwel standaard. Zakelijk, klassiek en functioneel zoals in elke Audi. 5 | Het RVS uitlaatsysteem is goed voor 30 pk winst. 6 | Helemaal Clubsport, de rolkooi. Praktisch is anders, mooi is het wel.

HEBBEN?

De happy few die beschikken over een voldoende gevulde portemonnee moeten weten dat de enige officiële MTM-dealer in ons land gevestigd is in het Brabantse Best. Audi- en Bentley-specialist Van den Akker kan een standaard RS6 omvormen tot de extreme Clubsport-variant op deze pagina's. Het goede nieuws is dat de Audi-fabrieksgarantie gewoon behouden blijft. Bovendien kan er extra garantie worden bijgekocht, die de getunede delen van de auto dekt. Zorgeloos rijden dus. Toch is er ook "slecht" nieuws: Audi maakte in juli al bekend dat de productie van de RS6 met ingang van het nieuwe modeljaar wordt gestopt. Dat maakt de auto op deze pagina's nóg unieker. Lang leve de occasionmarkt! Meer informatie op www.akkker.nl en www.mtm-online.de.



km/u op de klok. Krankzinnige snelheden, zeker op het overvolle en strikt gelimiteerde wegennet in ons kikkerland. Maar het zijn vooral het gemak en de vanzelfsprekendheid waarmee de Audi deze snelheden bereikt die indruk maken. Bij snelheden boven de 200 km/u voelt deze wagen zich net zo op z'n gemak als de gemiddelde middenklasser op het parkeerterrein van de supermarkt. Laat me dat even uitleggen: Wie de gemiddelde sportwagen, een Porsche 911 bijvoorbeeld, of nee, een Lamborghini Gallardo

bij zulke snelheden rijdt ervaart iets heel anders. Die auto's zijn erop gebouwd om de bestuurder een maximale snelheidsensatie te geven. De motor bevindt zich een paar centimeter achter je en schreeuwt in je oor, en de isolatie is minimaal zodat je veel windgeruis en bandengeluid hoort. Zo voel je dat je hard gaat. In de RS6 Clubsport niets van dat alles. De Audi A6, de basis van deze wagen, is geen sportwagen maar juist het tegenovergestelde. Maar, zo vraagt je je ongetwijfeld af: kun je met de RS6

Clubsport dan geen lol beleven? O jawel. Nou en of. De acceleratie is verslavend, en ook gedempt is de brul van de V10 nog opzweepend genoeg om je haren recht over-eind te doen staan. Het onderstel is iets aangepast, de 305/30 ZR 21 Michelin Pilot Sport PS2's zorgen voor nog wat extra grip en de 21 inch MTM Bimoto-velgen zijn niet alleen stoer maar ook nog eens lekker licht. Dat alles geeft de RS6 Clubsport, ondanks zijn leeggewicht van een slordige twee ton, een zeer acceptabel weggedrag. Het stuur-

wiel maakt geen geheim van wat er onder de voorwielen gebeurt. Toch zou het stuurgevoel nog iets directer kunnen, maar dat zou minder bij het karakter van deze auto passen. Door de brede banden en de vierwielaandrijving is er heel veel grip beschikbaar en kun je met deze auto harder een bocht door denderen dan je aanvankelijk voor mogelijk hield. Als je dat doet belooft de auto je door als het ware om je heen te krimpen. Ondanks de enorme krachten die erop worden losgelaten schakelt de bak feilloos en zonder haperen. Lekker is dat iedere verzetwissel op snelheid gepaard gaat met een flinke klap. Wie de keuzehendel van de bak in "S" zet kan met de flip-pers achter het stuur zelf op- en terugschakelen en kan als een ware Formule 1-held op zoek naar de limiet. Uiteindelijk zul je onderstuur vinden, maar de weg er naartoe is een groot en razendsnel avontuur.

TIJD VOOR FINANCIËN. Want er hangt natuurlijk ook een prijskaartje aan zo'n RS6 Clubsport, en hoe goed en mooi de auto verder ook is, de prijs is altijd een zwaarwegende factor. Een standaard RS6 sedan staat voor 171.950 euro in de prijslijst. De auto die wij reden doet daar nog eens 36.116 euro bovenop. Maar zoals we al zeiden zijn de meeste updates ook los te bestellen. De rolkooi moet bijvoorbeeld een kleine twee mille kosten, en laten we realistisch zijn: wie wil nou een wirwar



De V10 levert met aangepaste software en een beter uitlaatsysteem 742 pk en 860 Nm koppel.

van stalen balken achterin zijn superlimo? De wat ons betreft belangrijkste update - de pk's dus - gaan voor 13.673 euro over de toonbank. In totaal ben je voor een RS6 Clubsport dus minimaal 185.623 euro kwijt. Ja, da's een boel geld. Maar nog altijd minder dan je bijvoorbeeld voor een Lamborghini Gallardo betaalt, want die is er pas vanaf ruim over de twee ton. Ja, die andere beroemde superlimo, de BMW M5

was een stukje goedkoper, maar is met de komst van de nieuwe Vijf niet meer leverbaar. Bovendien was die auto - hoe bruto snel ook - meer een compromis tussen de twee uitersten die de RS6 Clubsport in zich draagt: luxe en pure snelheid. Trouwens, zoveel pk's voor dit geld vind je nergens. Want even voor de duidelijkheid: In Duitsland is deze auto al geklokt op ruim 340 kilometer per uur. *Krank, inderdaad.*

Uiteindelijk zul je onderstuur vinden, maar de weg er naartoe is een groot en razendsnel avontuur.

