

Genoeg is genoeg?

Door alleen de software te optimaliseren levert de V10 bi-turbo met gemak 700 pk en houdt dat eeuwig vol.



Maar wanneer is het genoeg wanneer we het over een Audi RS6 Avant hebben? Heeft een mens werkelijk meer nodig dan 580 pk en 650 Nm koppel? Jos van der Graaf van Chiptuning Experience kan die vraag bevestigend beantwoorden. En ik ook, na een ritje met een tot 700 pk en 794 Nm getunede geweldenaar.

‘Ik denk niet dat er ooit nog zo iets moois en sterks komt,’ mijmert Jos van der Graaf, eigenaar van Chiptuning Experience, met enige weemoed in zijn stem. Daarmee doelend op de Audi RS6 die in opdracht van een klant door hem getuned is en in het bijzonder op het hart van Gargantueske proporties dat tussen de zwaar uitgebouwde wielkasten klopt: de 4.991 cc V10 met pacemakers in de vorm van twee turbo's. Af fabriek goed voor 580 pk bij 6.250-6.700 tpm en een maximum koppel van 650 Nm, beschikbaar tussen 1.400 en 6.250 tpm. Auto's van het kaliber RS6, M3 of C63 AMG ontvangt Van der Graaf het liefst in zijn behandelkamer voor een stevige krachtsinjectie. Klanten in dit segment weten de weg naar Chiptuning Experience dan ook blindelings te vinden, zo ook de eigenaar van de Audi RS6 uit 2009. ‘Echte liefhebbersauto's zullen blijven bestaan en we zullen ze ook de toekomst blijven tunen, maar zo'n machtige V10 in een Avant zullen we in de toekomst niet veel meer gaan zien,’ denkt Jos. Geen vrolijk vooruitzicht. ‘Nee, geen enkele tuner wordt blij van die milieuhypes en de downsizing die er het gevolg van is. Ik bedoel: een 1.2 TSI in een Volkswagen Golf, waar gaat dat over? Zo'n motor draait al behoorlijk op de limiet om nog een beetje mee te kunnen komen in het verkeer, en dan moet je zoiets ook nog gaan tunen waarbij het blok natuurlijk nog een eeuwigheid mee moet gaan. Valt weinig eer aan te behalen. Nee, geef mij dan maar zo'n dikke V10, daar zit tenminste een beetje reserve in!’

WAT HEET. Voor de tiencilinder van Audi biedt Chiptuning Experience diverse optimalisatiepakketten aan. Om te beginnen kun je de snelheidsbegrenzer, die het tempo standaard limiteert op 250 km/u, laten verwij-

deren. Die snelheidsbarrière wordt namelijk moeiteloos geslecht met het vermogen van 580 pk, dat mag duidelijk zijn. Maar wat als je op de Autobahn op de hielen wordt gezeten door een andere RS6 die ook verlost is van zijn aangeboren remmingen? Wil je verzekerd blijven van de koppositie zit er niets anders op dan de enorme potentie van de bi-turbo beul te benutten. Dat kan in drie stappen. Stage I behelst chiptuning waarbij het vermogen nog met enige terughoudendheid opgeschroefd wordt naar 643 pk en 750 Nm koppel. Wie dan zijn tong nog niet ingeslikt heeft na een keer gas geven kan opteren voor Stage II, het pakket op de RS6 die mij ter beschikking staat. Ook hier krijgt de V10 een hersenspoeling, maar wordt de aanwezige ruimte in de software gretiger benut. Het resultaat is 700 pk en 794 Nm, genoeg voor een topsnelheid van meer dan 330 km/u. Heb je de nekspielen van een Formule 1 coureur dan is Stage III nog het overwegen waard: 738 pk en 840 Nm koppel en een top van 343 km/u. Behalve

De RS6 is met de tuning veel meer tot leven gekomen.

verregaande software-optimalisatie worden bij Stage III ook de downpipes, de katalysatoren en de luchtfilters vervangen door beter ademend materiaal. Hoewel het tunen van de bi-turbo V10 volgens Jos relatief simpel is - het kan gewoon via de OBD-poort - is het niet voor iedereen weggelegd. ‘Het is bijvoorbeeld zaak om de uitlaatgastemperatuur goed te beheersen. En de pingensensoren zijn ultragevoelig bij deze motor. Er mag sowieso alleen met 98 octaan brandstof gereden worden. Dat is met de standaard motor eigenlijk al aan te raden, maar na chiptuning is het verplicht,’ aldus



1

1 | Racy en heerlijk aanvoelend alcantara voor het stuur en de pook en veel carbon zorgen voor een sportieve sfeer. 2 | Op bochten jagen houd je urenlang vol dankzij de perfect zittende kuipstoelen. 3 | De eindpijpen van het loodzwaar klinkende uitlaatsysteem zijn matzwart gemaakt. 4 | De remmen voelen wat moegestreden, de Pirelli's plakken aan het asfalt.

Jos. De turbodruk bedraagt 1.2 bar, met een piek naar 1.4 bar. Jos: 'Een veilige waarde. In de turbo's zit genoeg marge, net als in de hele motor, die feitelijk nogal over-engineered is. Ik heb een klant die al 90.000 km met zijn getunede RS6 gereden heeft, met hetzelfde vermogen. Absoluut probleemloos.' Kom daar maar eens om bij al piepkleine, geblazen torretjes. Behalve het motormanagement is ook de software van de zestraps tiptronic

en verbluffend goed zittende schaalstoelen, de startknop is aangepast en Chiptuning Experience heeft een compleet Stinger DSI systeem ingebouwd, met een speciale laserschild die ook protectie biedt tegen laserguns in het buitenland. Die schijnen in sommige gevallen met effectievere munitie te schieten dan de Nederlandse laserguns en door het standaard schild heen te breken. De RS6 is verder fully loaded, met een zeer racy alcantara pakket: zowel het compacte, kartachtige sportstuur als de versnellingspook is met alcantara bekleed. Koolstofvezel is niet alleen in grote hoeveelheden in het interieur te vinden, ook de V10 draagt carbon accessoires. De uitlaateindstukken zijn, als finishing touch, matzwart gemaakt.

Mocht er in Nieuwegein en omstreken onlangs iemand geraakt zijn door rondvliegende straatklinkers: mijn excuses. Het is namelijk eventjes wennen aan de ongemeen gretige gasrespons van de V10 op steroïden, gecombineerd met het enorme plakvermogen van de Pirelli's. De motor hangt bij alle toerentallen ultradirect, bijna agressief aan het gas en voelt daarom een beetje als een echte - atmosferische - sportmotor. Een wereld van verschil met de standaard RS6, die veel

transmissie aangepast, om de aangrijpmomenten te optimaliseren. Om de zeer fraaie twintig inch wielen zit heerlijk plakkerig rubber van Pirelli: P Zero's in de standaard maat 275/35 ZR 20.

OPTISCH HEEFT de RS6, nog net voor de facelift geboren, een gedeeltelijke verjongingskuur gehad, met onder andere de achterlichten. Ook is de auto uitgerust met de optionele



3



4



2

goedmoediger overkomt en minder hapt naar je rechtervoet. De acceleratie is - letterlijk - misselijkmakend. Na een aantal stormachtige sprintjes begint mijn maag enigszins op te spelen. De krachten die je te verwerken krijgt wanneer de Audi, brullend als een pantserdivisie in het offensief, voorwaarts explodeert plegen een aanslag op je ingewanden. Het vermogen is niet alleen in veel grotere hoeveelheden aanwezig, het weet ook stevig te intimideren omdat het altijd aanwezig is. Bij welk toerental ik het gaspedaal ook beroer, telkens lijkt de auto me door de smalle gordelopeningen in de kuipstoelen heen te willen persen. Het tempo waarmee de Audi versnelt blijft vervolgens maar toenemen, twee keer knippen met je ogen en er staat 200 km/u op de klok. Deze auto is belachelijk snel.

DE SPORTSTAND van de versnellingsbak is feitelijk overbodig geworden door het aanpassen van de software van de transmissie. De bak schakelt nu razendsnel en - ook in de automatische stand - altijd op het juiste moment. Hij

wacht niet te lang met terugschakelen maar lijkt een vooruitziende blik te hebben: net wanneer ik me voorneem om de volgende bocht vol aan te vallen en met de vingers van mijn linkerhand een tik tegen de linker schakelpaddle wil geven, schakelt de bak een tandje terug en draait de krukas met de exact de juiste snelheid rond. In de sportstand schakelt de bak vroeger terug en wacht langer met opschakelen, maar dat kan de auto een wat nerveus karakter geven op momenten dat je juist wil genieten van het enorme koppel onderin en het onheilspellende, samengebalde klinkende geroffel bij lage toerentallen wanneer je een bocht uitdendert. De ophanging en het chas-

sis hebben geen enkele moeite met het extra vermogen. De RS6 is met de tuning veel meer tot leven gekomen. De giftige gasrespons, de alertere versnellingsbak en de Pattex-achtige Pirelli's maken er een heel agiel aanvoelende racer van, met oneindig veel tractie, veel stuurprecisie en een explosief rijgedrag. Het enige onderdeel dat niet helemaal opgewassen lijkt te zijn tegen de aanslag van 700 pk zijn de remmen, die niet heel overtuigend meer vertragen en bovendien wat trillen. 'Een keramische remmenset is geen overbodige optie in combinatie met dit tuningpakket,' beaamt ook Jos van der Graaf. Ook van vertragend vermogen kun je immers nooit genoeg hebben. |

PRIJZEN

Het tunen van de Audi RS6 bij Chiptuning Experience begint bij € 799 voor het verwijderen van de begrenzer. Stage I (643 pk) kost € 1.799), voor Stage II (700 pk) reken je € 2.599 af en Stage III (738 pk) kost € 7.715. Voor meer info: www.chiptuningexperience.nl.

POWER VOOR PANAMERA

Chiptuning voor de Porsche Panamera Turbo was tot voor kort alleen mogelijk door gebruik te maken van een externe module (tuningbox) en een losse kabelboom, om zaken als de koppelsensoren te omzeilen. Chiptuning Experience heeft als eerste software om de Panamera zonder externe module te tunen. De voordelen: geen storingen, meer vermogen en een hogere topsnelheid. Stage I is goed voor 580 pk en 770 Nm, Stage II (met uitlaatsysteem met geregelde kleppen) levert 610 pk en 800 Nm.

