



Dirk-Jan Dalhuisen  
13 december 2010

© Rijtesten.nl

## Hol van de leeuw

'Welkom in het hol van de leeuw.' Een betere oneliner om Audi angst in te boezemen kon BMW zich nauwelijks indenken toen het lucht kreeg van de ontwikkeling van een M3-opponent. Twee jaar na de RS 4 vond Audi het de hoogste tijd voor een nieuwe RS, en dus werd de A5 bij dochtermerk quattro GmbH langs gestuurd. The Beauty moest the Beast worden. De uitdager. De auto die de M3 slapeloze nachten zou bezorgen. Omdat BMW van alleen wat uiterlijk vertoon nooit wakker zal liggen, legden de heren van quattro GmbH een atmosferische V8 onder de kap en namen ze de aandrijflijn onder handen. De A5-badge verdween van het kofferdeksel, waarop nu de naam 'RS 5' pronkt. De overtreffende trap, het summum uit de A5-stal dat een eind moet maken aan het M3-imperium.



## De ingetogenheid voorbij

De tijd waarin je met Audi's RS-modellen ingetogen en onopvallend over straat ging, lijkt definitief voorbij. Nog geen 10 jaar geleden staarde menig Porsche-bestuurder je nog stomverbaasd na als je hem het snot voor ogen reed met je 'burgerlijke' Avant, maar aan die discretie maakt de RS 5 abrupt een eind. Met een gelakte honingraatgrille, grote luchtinlaten in de voorbumper en uitgeklopte wielkasten doemt de RS 5 in je binnenspiegel op, en ook de achterzijde is ãn brok uitstraling. Als de spoiler, die bij 120 km/h automatisch verschijnt, nog geen hint geeft over zijn prestatiepotentieel, dan doet de achterbumper met geïntegreerde diffusor en twee vuistdikke uitlaten dat wel. Ook de prachtige 20 inch lichtmetalen velgen dragen bij aan de sportieve uitstraling. Traditiegetrouw nemen mat-aluminium details - naar wens ook in zwart verkrijgbaar - de finishing touch voor hun rekening. Wie de RS 5 vergelijkt met bijvoorbeeld een TT RS, ziet dat het stuk voor stuk aanpassingen zijn die langzamerhand gemeengoed

worden in Audi's RS-programma.



## Weinig sportieve beleving

De RS 5 mag er dan brutaal en atletisch uitzien, in het interieur moet je het verschil met de A5 vooral in de details zoeken. Het dashboard is rechtstreeks overgenomen uit de A5 en het zijn hooguit de anders ingedeelde klokkenwinkel en een handjevol logo's die je erop attenderen dat je met méér dan een A5 onderweg bent. Het steekt met chirurgische precisie in elkaar en de afwerking benadert de perfectie, maar het oogt allemaal wel erg zakelijk en niet zo sportief als je op basis van het uiterlijk zou verwachten. Wat dat betreft had Audi de RS 5 best wat meer onderscheid mogen meegeven. Gelukkig compenseren de Duitsers dat ruimschoots door de RS 5 - weliswaar tegen een meerprijs van bijna vijf mille - van fantastische lederen kuipstoelen te voorzien. Een fijn lederen sportstuurwiel zit er gelukkig standaard in,

# Audi RS 5 Coupé 4.2 FSI quattro

waardoor de RS 5 zijn sportieve aspiraties niet helemaal onder stoelen of banken steekt. De sfeer in het interieur laat zich verder personaliseren door een breed aanbod bekledingskleuren en inlegpanelen, variërend van zakelijk zwart tot ruimtelijk lichtgrijs en van sportief geborsteld aluminium tot chique zwarte pianolak.



## Duizelingwekkend

Van de zakelijkheid in het interieur is onder de motorkap gelukkig niets terug te vinden. Een ongeblazen, direct ingespoten 4.2 V8 - direct afgeleid van de V10 uit de R8 - maakt hier de dienst uit. Laag in de toeren lijkt de V8 rustig op de loer te liggen, maar een diepe, onheilspellende grom verraad zijn ware aard: als je 'm op zijn staart trapt, verandert de RS 5 razendsnel in een allesverslindend beest en brult de achtpitter het uit. Het blok levert een vermogen van 450 pk, wat vrijkomt bij een duizelingwekkende 8.250 rpm. Zelfs in een R8 krijg je dan al gezelschap van de toerenbegrenzer, terwijl de

# Audi RS 5 Coupé 4.2 FSI quattro

RS 5 dan nog 250 toeren over heeft. Ook als je het koppel van 430 Nm volledig wilt aanspreken, zul je de motor goed op toeren moeten houden. Met alle power die dan losbarst, degradeert de RS 5 menig sportwagen tot tweederangs medeweggebruiker. De tellernaald knalt in 4,6 seconden de '100' voorbij, om vervolgens onverstoord door te denderen tot de begrenzer het bij 280 km/h welletjes vindt. Peperdure keramische remmen met een schijfdiameter van 19 inch brengen deze stortvloed aan sensatie en geweld resoluut weer tot bedaren.



© Rijtesten.nl

## Meer GT dan volbloed

Zoals gebruikelijk bij de zware jongens uit de Audi-stal wordt ook het machtsvertoon van de RS 5 door quattro-vierwielaandrijving in goede banen geleid, ondersteund door een nieuw differentieel. De aandrijflijn levert onwaarschijnlijk veel grip en leidt de RS 5 door als op rails. Pas als je het ESP het zwijgen oplegt, wordt de RS 5 wat listiger. Toch

# Audi RS 5 Coupé 4.2 FSI quattro

moet hij qua lichtvoetigheid en speelsheid zijn meerdere erkennen in de M3. Datzelfde geldt voor het stuurgevoel. Dat had voor een auto van dit kaliber best wat communicatiever mogen zijn. Met het standaard aanwezige Audi drive select kun je de RS 5 weliswaar comfortabeler of sportiever afstellen, maar zelfs in de meest sportieve 'Dynamic'-stand blijft de RS 5 iets te afstandelijk. Ook de standaard semi-automatische transmissie lijkt op papier een deel van de beleving weg te nemen. Gelukkig doet de 7-traps S tronic zijn werk in de praktijk z<sup>3</sup> snel en adequaat dat je nooit echt behoefte krijgt aan een handbak. In 'Dynamic' trakteert de bak je bij het schakelen bovendien op heerlijke, verslavende ploffen uit de uitlaat. Speciaal voor puristen die de S tronic toch z<sup>3</sup> nodig willen overrulen heeft Audi het stuurwiel voorzien van schakelflippers.



© Rijtesten.nl

## Verslavend en begerenswaardig

# Audi RS 5 Coupé 4.2 FSI quattro

De RS 5 laat zich samenvatten als één van Audi's meest uitbundige RS'en ooit, met een fantastisch bulderende V8, verwoestende prestaties en een aandrijflijn van ongekennde klasse. Alles aan de auto steekt perfect in elkaar en ook aan luxe ontbreekt het je niet. Met een vanafprijs van 112.500 euro mag je dat overigens ook verwachten. De RS 5 lijkt daarmee alles in huis te hebben om zijn concurrenten te evenaren of zelfs te overklassen. Toch ontbreekt er in dit verder perfecte plaatje één puzzelstukje: je mist in de besturing net dat beetje scherpte dat de sportieve beleving compleet maakt. Er zijn echter weinig auto's die dagelijkse inzetbaarheid zo goed verenigen met sportwagenprestaties als de RS 5 dat doet. De RS 5 mist weliswaar de scherpte en de puurheid van een compromisloze sportwagen, maar is wel een zeer verslavende en uiterst begerenswaardige Gran Turismo en daardoor een RS in hart en nieren.

## Plus

- + Fantastische aandrijflijn
- + Veelzijdig karakter
- + Uitstraling

## Min

- Besturing iets te afstandelijk
- Zakelijk interieur
- Prijzige meeruitvoeringen