

Audi RS4 Avant

En fighter entrer ringen*)

RS 4 Avant er noget af det mest slagfærdige, som mærket med de fire ringe for tiden har at byde på. Audis særdeles hverdagsduelige kombi ruller ud af ringhjørnet med en fabelagtig 420 hestes V8 motor og nogle meget dynamiske køreegenskaber.

To hjerter slår i dette bryst. På den ene side er Audi RS 4 Avant den gode, gedigne A4 kombi – næsten helt sig selv, sådan som vi kender den: lækkert design, frisk life-style, top finish, tilsat nogle raffinementer fra sportsafdelingen, såsom skålformede sæder, fladbundet sportsrat og brede hjulhuse**), der fyldes godt ud af hjulene med dimensionerne 255/40 R 18. Men under aluminiumskøleren på denne Avant, der nærmest bare ligner en veltunet udgave af en A4, slumrer i virkeligheden et mægtigt kampklart aggregat, der sparkes igang, såsnart man trykker på startknappen. Den store 4,2 liters V8 motor med direkte indsprøjtning vågner til arbejde med en dyb buldren. Det skorter ikke på optiske lækkerier (ventilhætter i rød speciallak) ej heller på kræfter. Hele 420 HK slipper V8-motorens cylindre løs på de fire hjul – altsammen uden brug af turbo.

Det betyder langtfra, at RS 4'er reagerer som en nervøs racehest, der kun fungerer ordentligt i fuld galop, tværtimod. V8'eren går til biddet lige fra tomgang, uden hverken hikken eller hakken. Hvis man går den på klingen og banker nålen op på de maksimale 8.250 omdrejninger i hvert af de seks præcist og behageligt bløde gear, viser vort GPS-understøttede måleapparat bare 4,9 sekunder op til 100 km/h, og det svarer nøjagtigt til fabrikens opgivelser. Det tager blot 17,5 sekunder at nå op på de 200, og der bliver sat en stopper for blyfoden ved 250 med en elektronisk begrænsning.

Til trods for sin kampvægt på mere end 1.700 kilo kan du forvente dig meget mere af en RS 4 Avant end bare hurtig ligeudkørsel. Firehjulstrækkeren reagerer villigt og uden nævneværdig understyring. Det skyldes ikke mindst, at den er udstyret med dynamic ride control (DRC), der holder kombiens krængningstilbøjeligheder i ave. Det nye og variable quattro-koncept med en standard trækfordeling på 40 procent for og 60 procent bag giver piloten en lynende kraftfuld acceleration ud af svingene. Bremserne er heller ikke sådan at kimse ad, de er nemt at dosere, og selv affjedringen er komfortabel både i det korte og det lange løb. Hvad bliver der så tilbage at monere? Sådan set intet - lige bortset fra prisen (71.500 euro/536.250 kroner) og tørsten (test: 14,2 liter per 100 km).

*) Der er selvfølgelig flere muligheder: ringenes herre, en mester i ringen, starfighter i ringen, slet ikke så ringe fighter, den fødte fighter etc.

**) nydansk for hjulkasser