
Fahrvorstellung Audi RS 4 Avant: Ein bisschen Porsche

Von Jens Meiners, cen

Ein Vierteljahrhundert ist es her, dass Audi und Porsche zusammenkamen, um einen Kombi der Extraklasse zu kreieren: Auf Basis des Audi 80 Avant entstand damals der RS 2 Avant, mit 315 PS starkem Fünfzylinder-Turbo und sichtbaren Elementen des Porsche 911: Die vorderen Blinker und die Außenspiegel wurden direkt aus Zuffenhausen übernommen.

Heute tritt der RS4 Avant als Hochleistungs-Kombi in einem Segment an, das sehr überschaubar geblieben ist. Und noch immer gibt es Überschneidungen mit Porsche: In diesem Fall handelt es sich um das Herzstück des Autos, einen 2,9-Liter-V6-Biturbo, der auf die Bezeichnung EA839 hört. Er kommt in ähnlicher Form auch in den Porsche-Modellen Cayenne, Panamera und Macan zum Einsatz.

Im Audi RS 4 Avant hat dieser Motor besonders leichtes Spiel. Mit knapp über 1,7 Tonnen Leergewicht ist der Kombi nicht viel schwerer als sein 25 Jahre alter Urahn. Der RS 2 benötigte 5,4 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h, sein Nachfolger schafft die Übung in 4,1 Sekunden. Und während die Fahrwiderstände bei dem Klassiker bei 262 km/h zum Ausgleich kommen, so läuft das neue Modell gegen Aufpreis bei 280 km/h in den Abregler. Der Tacho zeigt dabei sogar stolze 294 km/h an.

Die Längsdynamik des Audi RS 4 Avant liegt also auf dem Niveau aktueller Supersportwagen, und die Querdynamik gibt ebenfalls keinen Anlass zum Tadel: Die Kraft wird äußerst souverän über alle vier Räder auf die Straße gebracht, die Lenkung ist sehr präzise, und das Auto lässt sich auch in sehr schnell gefahrenen Kurven perfekt positionieren.

Dabei animiert das relativ kompakte Format den fortgeschrittenen Fahrer dazu, den RS 4 Avant – ausreichend Platz vorausgesetzt – über die Hinterachse zu steuern. Die mehrstufig einstellbare Stabilitätskontrolle bietet dafür ausreichend Spielraum.

Es ist übrigens frappierend, wie groß die Spreizung zwischen den verschiedenen Fahrmodi ausgefallen ist. So lässt sich der RS 4 – jedenfalls dann, wenn die aufpreispflichtige „Dynamic Ride Control“ bestellt wurde – einerseits komfortbetont bewegen, mit zurückhaltendem Motorenklang und leichter Seitenneigung, andererseits sehr hart einstellen mit einer für den Rundkurs passenden Dämpfereinstellung. Die Bremsen packen bissig zu, lassen sich jedoch gleichzeitig sehr gut modulieren. Eine Bereifung der Dimension 265/35 ZR 19 ist Serie, gegen Aufpreis werden Pneu der Dimension 275/30 ZR 20 aufgezogen. Sie sind ebenso empfehlenswert wie die Dynamiklenkung und das Sportdifferential, die in Kombination für geradezu surreale Agilität sorgen.

Wir bevorzugen in den meisten Fällen eine mittlere Dämpfereinstellung, die auf unebenen Landstraßen die Bodenhaftung sicherstellt, andererseits aber für Hochgeschwindigkeitsfahrten ausreichend straff ist. Die Lenkung ist dabei eher leichtgängig und der Antrieb aggressiv mit entsprechendem Klangbild. Die Parameter lassen sich im „Individual“-Modus entsprechend anpassen, genau wie die optionale digitale TFT-Instrumentierung, bei der die retrofuturistische Balkengraphik ästhetisch begeistert, wenngleich die ebenfalls mögliche Darstellung als Zeigerinstrument von höherem Nutzwert ist.

Das Cockpit ist horizontal geprägt, das Infotainment-System funktioniert hervorragend und die Sitzposition ist auch für längere Strecken perfekt. Das Kofferraumvolumen lässt

sich von 495 auf bis zu 1495 Liter erweitern. Platz ist also genug, als ausladend lassen sich die Dimensionen indessen nicht bezeichnen. Doch dafür bietet Audi ja noch den RS 6 Avant an, der allerdings auch preislich mit 117.500 Euro in einer anderen Liga spielt.

Die Preisliste für den Audi RS 4 Avant beginnt jedenfalls bei 81.400 Euro, was in Anbetracht seiner Gene und seiner Fahrleistungen keineswegs zuviel ist. Tatsächlich kostet ein Porsche Macan Turbo mit der gleichen Maschine bereits 10.000 Euro mehr. Dennoch darf der Macan als Konkurrent des Konzernbruders gelten, genauso wie der urwüchsige Mercedes-AMG C63 als T-Modell. Und dann gibt es noch eine vernünftige Alternative: Den Audi S4 TDI Avant mit etwas leistungsschwächerem, aber drehmomentstärkerem Dieselmotor – und viel niedrigerem Verbrauch. (ampnet/jm)

Daten Audi RS 4 Avant

Länge x Breite x Höhe (m): 4,82 x 1,87 x 1,44
Radstand (m): 2,83
Motor: V6-Benziner, 2894 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 331 kW / 450 PS bei 5700-6700 U/min
Max. Drehmoment: 600 Nm bei 1900–5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 (optional: 280) km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,1 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 9,2 Liter
CO2-Emissionen: 210 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1745 kg / max. 605 kg
Kofferraumvolumen: 495–1495 Liter
Max. Anhängelast: 2100 kg
Bereifung: 265/35 R 19
Wartungsintervall: 30 000 km
Basispreis: 81 400 Euro

Bilder zum Artikel



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



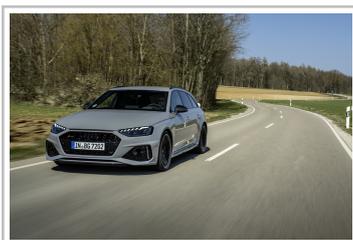
Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



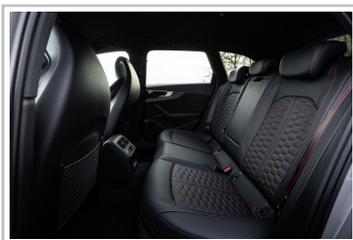
Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
