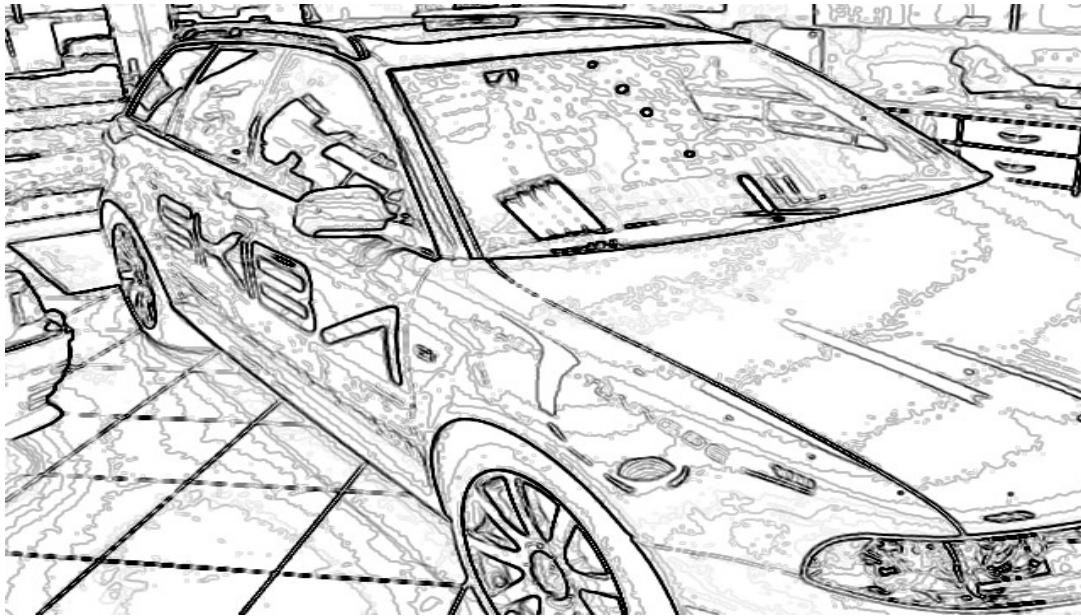


## „R“eicht e“S“?



Die Kardinalfrage für den ambitionierten Audi RS4 Fahrer hat sich bis hier hin gestellt.

Endlos-Diskussionen in einem dogmatisierten Glaubenskrieg zweier konkurrierender Motorenkonzepte und deren Verfechter ergaben bis dato, niemals erschöpfende Antworten hierauf.

Hochdrehzahlkonzept contra Biturbo-Technik.

Neu gegen Alt.

380 Turbo PS versus 450 Sauger PS

Schaltung gegen intelligente Automatik

Audi RS4 V6 2.7 Biturbo Typ B5 contra Audi RS4 V8 Typ B8

Zehn Jahre „Vorsprung durch Technik“?!

Nie war die Kluft zwischen der „Hubraumfraktion“ auf der einen Seite und der „Turbo-Gemeinde“ auf der anderen Seite so groß wie heute.

Audi hat sich mit der Einführung des RS4 B7 von der hitzigen Turboteknik im Jahre 2006 zunächst einmal verabschiedet und

fürhte erstmals, neben der direkten Einspritztechnologie „FSI“ einen hubraumstarken V8-Saugmotor mit Hochdrehzahlkonzept ein.

Pischetsrieder sei Dank?!

Erst im Jahre 2008, mit der Vorstellung des Audi RS6 V10 Biturbo, sollte Frohmuth wieder bei jener Klientel aufkommen, die seit Ableben des V8 Biturbo im Audi RS6 Typ 4B das Kürzel „RS“, also „Racing-Sport“, unweigerlich mit leistungsfrohlockender Aufladung als die „Eier legende Wollmilchsau“ verstehen.

Aber bleiben wir bei unseren beiden so unterschiedlichen Protagonisten im Hochleistungssegment der Audi RS4-Gilde und deren Historie.

Wer schon zu Zeiten der 90er Jahre mit jenen Fahrzeugen der Marke Audi liebäugelte, die sich stolz mit rotem S verzierten und die 5-Zylinder-Turbo-Maschinerie kräftig aus den Endrohren intonierte, wurde mit der Einführung des Saugers jäh enttäuscht. Oder nicht?

