

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

LEBEN, ABGEFAHREN AM START

## Befreiung für gezähmte Säue

### ABGEFAHREN AM START: JOSEF JOFFE, ZEIT-CHEFREDAKTEUR, IM AUDI RS4 AVANT

**/ Der Auffälligkeitsquotient tendiert gegen null - gerade deshalb lässt sich mit dem Audi gelassen angeben /**

**\* Josef Joffe \***

Mein Freund Harry, damals noch Angestellter eines schwergewichtigen Konzerns, hatte sich eine besonders subtile Quälerei für seine Bosse ausgedacht. Im »Dienstwagengespräch« wünschte er sich einen Golf. Der Mann auf der Power-Seite des Schreibtisches konterte mit mildem Vorwurf: Er dürfe doch einen E-Benz oder einen Fünfer-BMW ordern, übersetzt: Bringen Sie hier nicht unsere Kleiderordnung durcheinander. »Nein«, antwortete Harry, »einen Golf, bitte schön, schwarz.«

Harrys sanften ironischen Augenschlag hat sein Gegenüber wohl nicht mehr gesehen, er muss ihn ganz schnell türwärts bugsiert haben. Denn Harry hatte sich mit seinem teuflischen Spielchen gegen die klassischen Statusregeln einer hierarchischen Organisation versündigt: Er nahm weniger, als ihm zustand. Harry hat das Status-Match trotzdem gewonnen. Denn dekonstruiert lautete das Signal: »Ich bin groß, deshalb kann ich mich so klein machen.« Eine altbekannte Variante ist der Trick mit der Entfernung der Typen- und Hubraumkennung am Heck eines Oberklasseautos: Auftrumpfen durch Weglassen, ein durchsichtiges semiotisches Versteckspiel.

Heute hat Harry, inzwischen sein eigener Boss, mit seinem Audi RS4 in dieser Disziplin die Olympionikenklasse erreicht. Sein 380-PS-Dina (schwarz, natürlich)

sieht aus wie ein kleiner Kombi - audimäßig, unauffällig, bescheiden. Doch kostet`s hundertpaarunddreißigtausend Mark, und dafür gibt`s sechs Zylinder, sechs Gänge, eine Beschleunigung von 0 auf 100 in 4,9 Sekunden, ein Mittendifferenzial, das fein austariert mal zieht, mal schiebt, und eine Topgeschwindigkeit (abgeregelt) von 250 Stundenkilometern. Und vier Türen und reichlich Kofferraum: 390 bis 1250 Liter. Im Vergleich: Ein 911 Carrera bietet nur 130 Liter (beschleunigt aber doppelt so schnell).

Der Auffälligkeitsquotient tendiert gegen null, wenn man sich den Wagen wie Harry in Schwarz bestellt. In Eidottergelb (mit zweifarbigen Ledersitzen) macht er etwas mehr her, aber Gelb gibt`s auch beim Smart. Die zentrale Frage ist: Wer soll sich den RS4 kaufen? Ideal geeignet ist er für zwei Typen.

Einmal für die Harrys, die altersweise genug sind, um ein anderes semiotisches Spielchen zu durchschauen: den Mittfünfziger im Porsche, der in solcher Hochgeschwindigkeitsschachtel das Gegenteil vom Gewollten signalisiert - nicht Cool, sondern »Vorwärts in die Vergangenheit«. Wenn also Paterfamilias, nunmehr mit voluminöserem Vermögen ausgerüstet als in seiner Jugend, noch einmal dezent und staatsmännisch die sonst gezähmte Sau rauslassen (und auch mal die

Tüten aus dem Supermarkt holen) will, hat er mit dem RS4 das ideale Gefährt. Zumal dem manierlichen Auspuffsound jegliche Angeberallüren fehlen.

Zum zweiten für den Autobahnfaschisten, der, mal kleiner, mal größer, in uns allen schlummert. Der RS4 ist nicht nur die pure Macht, sondern auch der perfekte Überraschungsangriff von hinten. Nach einiger Verzögerung weichen auch die üblichen Platzhirsche, welche die linke Spur als ihr Erstgeburtsrecht verstehen. Das Fußvolk im Vierzylinder beugt sich noch schneller, wächst sich doch der RS4 in ihrem Rückspiegel in Sekunden zum gelben Monster aus. Wer in der Godesberg-Gesellschaft heimtückische (wiewohl gekaufte) Macht demonstrieren will, der findet im RS4 die richtige Waffe.

Nicht fahren sollten ihn Frauen, die ihre Beine gern bestumpft zeigen, und Männer, die fein gekleidet zur nächsten Sitzung streben. Denn aus den wohlgeformten Sportsitzen gibt es keinen kleidungsschonenden Ausstieg, einen eleganten schon gar nicht. Erst müssen die Beine die hohen Flanken des Sitzes (gelbes Wildleder, schwarz gerahmt) überwinden, dann landen die Waden unweigerlich auf der Türschwelle, die etwa dreißig Zentimeter über dem Türabschluss herausragt. Folge: Die Strümpfe reißen, die Hosenbeine verdrecken. Man bräuchte einen muskulösen

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

Dauerbeifahrer, der einen heraushebt.

Aber die Sitze, wiewohl für manchen Paterfamilias recht streng dimensioniert, sind von ausgeklügelter Ergonomie. Dieser Familienvater hat im RS4 900 Kilometer an einem Tag zurückgelegt, und als er nächstens zum letzten Mal über Flanken und Schwelle gescheuert war, ward ihm gar wundersam zu Mute: das Rückgrat nicht verbogen, die Muskeln nicht verzerrt. Dies war umso erstaunlicher, weil der Kombi ein echter Sportwagen ist. Das heißt: Selbst in üblen Situationen liegt er wie ein Schluck Wasser in der Kurve. Einerseits. Andererseits meldet er jedes Löchlein, jede Unebenheit getreulich sitzwärts. Bei Querrinnen hüpfert er gar allerliebste. Mithin wäre der RS4 auch ein idealer Dienstwagen für die Autobahnmeisterei, die bekanntlich

jeden BAB-Kilometer ausspürt, um dem Reisenden eine neue Baustelle in den Weg legen zu können.

Apropos schnell auftauchende Hindernisse. Wir zitieren dazu ein Stück feinsten Journalistenpoesie aus der FAZ: »Die Bremsen schnappen zu, als wollten die Faustsattel-Vierkolben-Zangen sich mit dem Biss des Pitbull-Terriers einen Batzen Stahl aus den innenbelüfteten Scheiben schnappen.« Übersetzt: Der Audi bremsst schneller ab (von 100 km/h auf 0) als der BMW M3 und der Porsche 911 Carrera. Wenn er doch nur genauso gleichmäßig beschleunigen würde. Denn der richtige Kick setzt erst in der Gegend von 2500 Umdrehungen ein; dann aber könnte man mit dem Geschoss auch von einem Flugzeugträger abheben. Am bequemsten aber fährt sich's mit dem Avant im 200er-

Geschwindigkeitsbereich. Da schnurrt er wohlgefällig dahin; der Motor bleibt stets leiser als der Fahrtwind.

Der RS4 läuft demnächst aus, der Nachfolger soll der RS6 sein. Woran könnten die Ingenieure noch feilen? Vielleicht an einem besseren Kompromiss zwischen hart gefederter Hochleistung und skelettschonender Sanftheit. An einem geraderen Beschleunigungsverlauf, auf dass die Turbos beim Kick-down ohne Verzögerung greifen. Und an einem handlichen, in der Tür versteckten Klappkran, der Madame wie Monsieur unbefleckt aus dem Sitz und über die Schwelle hebt.

PS Nächste Woche am Start: Iris Mainka, ZEIT-Redakteurin, im Honda S2000