



Családapák, magánvállalkozó kisiparosok, magabiztos anyukák és céges flották kezére kerülnek a lépcsős hátú típusok megnövelt rakterű kivitelei.

Egy nagyméretű, tágas kombiban helyet foglalva az ember utolsó gondolata az, hogy az olajteknőig tapossa a gázpedált, csatakiáltást zengve bevállalhatatlan előzésekkel bizonygassa vezetői rátermettségét. Amit csak a háta mögött hancúrozó kis családja tud súlyosbítani.



De van egy külön szakosztály, egy külön kategória, amelynek tagjai önkéntesen tartják rettegésben az anyósülésen pánikoló feleséget, és gyerekeinek örömsikolyai is csak benzin a tűzre. Nekik találták ki, pontosabban fejlesztették ki az izomkombi szegmenst.

Hogy mi is az izomkombi?

Röviden: puttanyos kasztni, komoly spojlerezés, kőkemény futómű, pizzalapnyi féktárcsák és egy orbitális motor. Kevés igazi képviselővel rendelkezik a kategória.

Ha jól megfuttatjuk, akkor a BMW M5 kombi (a régi M3-asból nem volt nagy csomagtartós kivitel), a C osztályos Merc AMG kivitele, valamint az Audi RS6 és a kisebb RS4 áll csatasorba. Biztosan akad még néhány különlegesen sportos kombi, de Ferrari- és Porsche-vadász aggregáttal egyik sem rendelkezik.

Ha leereszkedik a vörös kód

Csak pár napja mutatkozott be hivatalosan az RS4-es Audi, mégis rajongótábora már nyálcsorgatva böngészi a gyári fotógalériát. Hogy őszinte legyek, van is amiért. A mezei A4-es kombi is, ami az alapokat szolgáltatva, nagyon formásra sikeredett. Úgy néz ki, mint egy A8-asból inspirálódott, összement A6, ami ebben az esetben nagyon jó dolog.



Hogy mit tett az RS-kúra a mezei kombival? Teljesen felforgatta a világát. Decens, de határozott kasztnimódosítások jellemzik a külsőt. Kicsit körbespojlerezték, de megtartották az elegáns vonalakat, az első lökhárító pedig morcosító kúrán esett át. Lejjebb húzták az első kötényt, ami alumíniumszürke fényezést kapott, a gyári matt műanyag elemeket pedig méhsejt mintázatú sportrácsra cserélték.

Krómcsík, négy karika és RS logó, kell ennél több?

A világító testek természetesen full LED típusúak, a rendszer abszolút úttörőjének számít az Audi. Az oldalnézet kevésbé drámai. A nagy különbségek a bőr alatt vannak, de a szürke fújt tükörház sejteti, hogy nem egy 2.0 TDI mellett állunk. Csak avatott szemnek tűnik fel a sárvédők szélesített íve, de a 19 hüvelykes, tízküllős óriásgurigák annál jobban vonzzák a tekinteteket.

A csillogás alatt komoly technika lapul, a felnik alatt kerámia fékrendszer lassítja a közel 1800 kilós testet. Talán a puttonynál a legnyilvánvalóbb a hovatartozás. Csak finoman változtatták a kasztni hátulsó részét. Egyedül a diffúzor és a dupla, ovális kályhacsővég árulkodik, hogy itt több van, mint amire számítanánk.

A belvilágról ódákat lehet zengeni

Egy Audinál csak a kiváló összeszerelési minőség, fantasztikus anyagok és a példás ergonómia fogadható el. Ha az előbbieket megdobjuk sportfelszereltséggel, az már döfi. Ha pedig az RS verzióban ülünk, akkor biztosak lehetünk abban, hogy a legjobb, legtokéletesebb és nem utolsó sorban a legdrágább verzióba huppantunk bele.



Nagy a szíve, de gonosz

Egy izomkombi lelke a motorháztető alatt pihenő, jobb esetben fortyogó aggregát. Az RS4 esetén egy új technikájú, de régi vágású, V alakban munkálkodó, 8 hengeres erőműről beszélünk. A négy literes és két decis izomkolosszus 450 (négy százötven!!) német ló erejét szabadítja a meghajtott kerekre. Hiába híresek az Audi turbómotorjai, és bár úttörőnek számít a kis köbcentiből sok pacit mozgatóban, az RS4 orrába egy böhömnagy szívó nyolchengerest pakolt.

A teljesítményadatokat a földbe, helyesebben az ülésbe döngölnek. A villámgyors váltó segítségével az aggregát 4,7 másodperc alatt katapultálja a kasztnit 100 km/óra-ra, és a vége a németek megállapodása szerint 250-nél van, ahol leszabályoz a számítógép. Kisebb felár ellenében megemelik a limitet 280-ra, de egy ügyes tuning cég teljesen fel tudja oldani a korlátozást, és matematikailag könnyedén megfutja a 310-et is.



Hogy mennyit fogyaszt egy ilyen rakéta? Ezzel a kérdéssel két probléma is van: az egyik, hogy nem illik feltenni, a másik pedig hogy kit érdekel. Aki akkora anyagi fedezettel rendelkezik, hogy megengedheti magának, az nem fogja nézni a közel 6,5 lejes benzinárakat. Mi az a 20 literes fogyasztás? Ekkora cégnél egy ilyen kiadás könnyen elkönnyvelhető.

Dupla szívinfarktus a kasszánál

Akinek kedve szottyán egy ilyen összkerekkes überrakétával meglepni a családot, annak csak az ős beköszöntéig kell várnia. Természetesen az előrendeléseket már most is szívesen fogadja az Audi, feltéve, ha elég nagy a bankszámlánk. Attól pedig szertefoszlik minden fanatikus autórajongó álma, aki már az RS4 kormányja mögét képzelte magát szeptemberben: ötszámjegyű az eurós árcédula.

A négykarikás márka 76 600 eurót kér el egy RS4-es kombiért, ami nem sok, hanem rengeteg. Érdemes elgondolkodni a nemrég bővült családok fejének, hogy nagyobb lakásban, esetleg magánházba költözteti a népet, vagy beújítt egy ilyen mélyrepülő izomkombival. Ez biztosan nehéz döntés lesz, de a híd alatt szerencsére még mindig jut hely.