

Audi RS2 vs Audi RS4



Vi startar vår färd tidigt en fredagsmorgon i Jönköping. Färdmedlet är snabbt och bekvämt, det är X2000, ett tåg kapabelt att köra över 200 km/h. Vi skall dagen till ära köra två bilar som kan placera ett snabbtåg bakom sig om vägen är den rätta.

text & foto: [Martin Ström](#)
hosting: [ableitet.no](#)

Väl framme vid generalagenten i Södertälje väntar en silvergrå Audi RS4 i pressgaraget.

När vi satt oss till rätta i de läderklädda Recarostolarna, ställt in dem med hjälp av ett antal elmotorer och startat den 2.7 liter stora dubbelturbosexan börjar vår färd mot dagens mål, Eskilstuna och Audi RS2. När Audi presenterade en "LeMansblå" kombi baserad på 80-modellen 1995 var det många som tittade med långa blickar efter bilen. Med dreglet fortfarande rinnande ur mungiporna så här fem år senare är det inte konstigt att man är lite uppspelt inför det första riktiga mötet med det Porschebyggda fartvidundret.



(Foto: Audi)

Färden från Södertälje till RS2:an går via Nyköping och medan vi glider fram på motorvägen passar jag på att bekanta mig med bilen. Audi RS4 kan enligt reklamen frakta både barnvagn och diskmaskin i 280 knyck. Låter trevligt tänker jag och trampar lite på gaspedalen och trots att sexans växel ligger i ökar farten markant. RS4 är en riktigt snabb bil, något som man inte behöver många minuter bakom ratten för att förstå. Vi fortsätter i lugnt tempo och när trafiken lättar bestämmer jag mig för att hänga av den envisa föraren i en Saab 9000 Aero som gjort oss sällskap ett tag. Föraren i den bilen gör emellertid allvarliga försök att hänga med den 380 hk starka Audin och jag bestämmer mig för att sakta ner innan han kör av vägen. Audin ligger nämligen fast förankrad på vägen och även på krokigare motorvägspartier kan man åka ruskigt fort utan att egentligen förstå det förrän man tittar på hastighetsmätaren.

Vi byter till landsväg och även här är Audin en mycket trevlig färdkamrat. Svängarna är långa och böljande vilket passar den något framtunga bilen. Tidigare Audibilar med sportigare ambitioner har lidit av samma fenomen. RS4:an är visserligen långt mycket bättre men på riktigt knixiga partier hänger inte styrservot riktigt med och bilen kasar med framvagnen. Som tur är vid sådana situationer finns det både hängslen och livrem att tillgå i form av antisladd- och antispinnsystem. Vill man åka fort på bana kopplas dessa med fördel ur men för de flesta förare är dessa hjälpsystem utmärkta vid körning på vanlig väg.



Nu börjar vi bli varma i kläderna och det är dags att ge RS2:an en match. Bilen är av lite diskretare framtoning än den intensivt blåa bil som fastnade på våra hornhinnor för fem år sedan. Lackad i en mörkare blå färg och med diskreta vinterfälgar krävs det ett tränat öga för att se vilken potent bil detta egentligen är. Utvändigt är det egentligen bara de ilsket röda Porscheoken, den heltäckande ljusrampen bak, en fetare frontspoiler samt två RS2-blem på grill respektive baklucka som avslöjar att det här är en av världens snabbaste kombibilar som serieproducerats. Inuti känner man igen sig från övriga Audi från samma generation. Inredningen är dock betydligt djärvare än utsidan med kolfiberpaneler, vita mätartavlor och annat godis. Sitter gör man i utmärkta Recarostolar som påminner en hel del om de i RS4:an, men som inte är lika hårda. Till skillnad från den silvergrå RS4:an som är utrustad med smått otroliga vinterdäck i dimensionen 225x45 monterade på grafitgrå 18-tumsfälgar så har RS2:an riktiga vinterdäck med dubb och en profil på 55 som inte direkt uppmuntrar till hård körning på bar asfalt.

Vi börjar med den obligatoriska fotosessionen och låter ägaren Johan köra. Han är inte främmande för rivstarter och vi får trycka på ordentligt för att hänga med denna accelerationssnabba bil. När väl det lugna körandet i och med fotografering är över är det dags att byta fordon. Jag kliver ur den silverfärgade raketten och när jag stänger dörren för att gå bort till Johan och hans bil känns det som att stänga ett valv. Känslan är helt enkelt perfekt och skickar direkt en signal upp till hjärnan om att det här är en bil med hög kvalitet. Förhoppningsvis är det inte bara en känsla som Audis ingenjörer byggt in i dörren och resten av bilen med för den delen. Nog om detta för nu är det dags att sätta sprätt på dubben och förverkliga en fem år gammal dröm.



Under huven sitter den välbeprövade raka femman, nu extra laddad tack vare en stor KKK-turbo. Först händer inte mycket när man trampar ner gaspedalen, sedan kommer en jättestor hand och slungar iväg bilen på ett magnifikt sugande sätt. Turbofördröjningen som finns i RS2:an har man enligt moderna recept trollat bort på arvtagaren och i RS4:an levereras kraften helt enkelt mer som en jämn ström. I båda bilarna upplever man dock samma känsla av en aldrig sinande kraft. Lagg i nästa växel och trampa ånyo på gasen och du kommer att uppleva en aldrig sinande accelerationen. Upprepa förfarandet ända upp till sexans växel och farten är så hög att du istället får utforska bromsarnas kapacitet. Porsche har alltid utrustat sina bilar med duktiga bromsar, så gäller även på RS2:an som man hjälpt till med. Tyvärr var förhållandena för att testa dessa mindre bra med de höga dubbdäcken, men känslan i pedalen var i alla fall mycket bra. Övriga pedaler ger ett härligt sportigt motstånd, något man saknar lite på RS4:an som känns lite snällare. Det är inte bara pedalerna som förmedlar denna känsla. Hela bilen känns sportigare än sin arvtagare, den låter mer och häftigare, den känns hårdare (trots mjuka däck) och turbokicken ger en härligt sportig känsla av rå lite otyglad kraft.



Nu har det gått nästan två år sedan jag motvilligt lämnade tillbaka de båda fartmonstren. Det är då imponerande att känslan från provkörningarna fortfarande sitter kvar. Från RS2:an minns jag den kvicka accelerationen och alerta styrningen som gjorde körningen på den enfiliga smala vägen som mest liknade en gokartbana till en av de absolut roligaste jag upplevt. Den nyare brodern RS4 etsade sig fast i minnet som en oerhört snabb bil som ingav ett enormt förtroende vid inspirerad körning, även åt den mest alldagliga föraren. Någon vinnare bland de två kan naturligtvis inte koras, men att båda och framförallt den äldre har klassikerpotential är nog ganska klart.

Fakta Audi RS2 1995 (Avant)

Motor: Turboladdad 5-cylindrig
Volym: 2,226 liter
Effekt: 315 hk / 6.500 varv
Vridmoment: 410 Nm / 3.000 varv
Topp hastighet: 262,3 km/h
0-100 kmh: 5,16 sek
Vikt: 1.595 kg
Längd: 4496 mm
Hjulbas: 2591 mm
Bredd: 1702 mm
Höjd: 1397 mm

Fakta Audi RS4 1999 (Avant)

Motor: Biturbo V6
Volym: 2,671 liter
Effekt: 380 hk / 6.500 varv
Vridmoment: 440 Nm / 2.500 varv
Topp hastighet: 250 km/h
0-100 kmh: 4,9 sek
Vikt: 1.690 kg
Längd: 4510 mm
Hjulbas: 2610 mm
Bredd: 1730 mm
Höjd: 1400 mm

