

Audi RS6

Quelle: **Gute Fahrt**
Titel: **POWERRANGE**

KOMPAKT

Egal ob Evotech oder MTM, die beiden getunten RS6 haben richtig Dampf, bieten Fahrleistungen im Porsche-Bereich. Tendenziell packt allerdings der deutlich drehmomentstärkere MTM etwas kraftiger aber eben auch harter zu. Im unteren bis mittleren Leistungsbereich lassen sich beide angenehm seriennah fahren, die sehr hohen Verbräuche werden in dieser Powerklasse niemand wirklich schrecken. Spaß bringen beim MTM auch das Sportfahrwerk und die teure Sportabgasanlage mit Umschaltklappe



Es war nur eine Frage der Zeit bis die ersten Audi RS6 mit mindestens 500 PS auf der Bildfläche erscheinen würden. Evotech und MTM verpassen dem Power-Kombi der Quattro GmbH aber nicht nur über zehn Prozent Mehrleistung, sondern heben auch die Abregelung bei 250 auf. Jetzt sind auch 300 km/h nicht länger Utopie.

RS6 - das Kürzel bürgt bei Audi für gewaltige V8-Power im A6, egal ob Limousine oder Avant. Doch genug ist nie genug. Auch wenn man sich im Zusammenhang mit einem RS6-Tuning die Frage stellen darf, ob 450 PS und 560 Newtonmeter Drehmoment für die tägliche Fahrt zur Arbeit nicht reichen sollten. Eigentlich schon. Andererseits hat diese geballte Leistung im mindestens 88 600 Euro teuren Audi aber auch mit allerhand Masse zu tun. Knapp zwei Tonnen Gewicht gilt es hier anzuschieben. Da müssen zusätzliche PS oder Newtonmeter gleich im Rudel auftreten, um so richtig Wirkung zu zeigen. Evotech aus Ludwigsburg bei Stuttgart versucht es mit einem Zuschlag von 60 PS und einem Drehmoment-Maximum von 585 Newtonmetern. Audi-Spezialist MTM aus Wettstetten bei Ingolstadt kontert mit

recht bald vor dem Ansturm all der Power kapitulieren würde.

Die Ansteuerung der geregelten Wandlerkupplung wird nun derart beeinflusst, dass vor dem Einsatz des gewaltigen Drehmoments nach dem Schalten stets Kraftschluss sichergestellt ist. Das reduziert zwar in geringem Maße den Schaltkomfort bei Vollastbeschleunigungen, wirkt aber auch angenehm sportlich. Zudem kann durch die Schlupfreduktion auch die Öltemperatur im Wandler besser in Schach gehalten werden. Doch wie äußert sich nun der mindestens elfprozentige Leistungszuwachs in der Praxis? Während ein zuletzt getesteter Serien-RS6 in exakt fünf Sekunden auf Tempo 100 stürmte, erledigt der Evotech diese Übung in 4,9 Sekunden. MTM kann's mit 4,7 Sekunden gar nochmals zwei Zehntel besser.

vorne bringt. Die Charakteristika der Triebwerke betrachtet, sind weder Evotech noch MTM weit von der Serie abgewichen. Natürlich, das breite Drehmomentband des Originals musste steileren Kennlinien weichen. Sonst aber fahren sich beide Autos ausgesprochen harmonisch. Bei MTM gibt's dazu auch noch akustisch was auf die Ohren. Mit seiner aufwändigen Klappen-Abgasanlage mutiert der normalerweise brav blubbernde V8 des Bayern-RS6 bei forcierter Gasbetätigung zur brüllenden Bestie. Ein Sound, der unter die Haut geht, ohne im Alltagsbetrieb zu nerven. Schließlich ist die Notwendigkeit maximalen Leistungseinsatzes hier wohl eher selten gegeben. Bleibt das Fahrwerk. Im Hause Evotech verlässt man sich auf die Ingolstädter Serientechnik, die als angenehmer Kompromiss aus Komfort und Dynamik auch mit etwas mehr an Leistung problemlos zurecht kommt.

„nur“ 50 zusätzlichen Pferdchen, stellt aber gewaltige 690 Newtonmeter zur Diskussion. Erreicht werden beide Leistungssteigerungen durch nachhaltige Änderungen in den Kennfeld-Tiefen der Motorsteuergeräte, wofür Evotech 2990 und MTM 3100 Euro aufrufen. Zusätzlich kann man sich in Wettstetten eine soundoptimierte Abgasanlage zu deftigen 4156 Euro montieren lassen. Im Preis der Leistungssteigerung inbegriffen ist bei beiden Tunern eine Anpassung der elektronischen Getriebesteuerung, ohne die die ansonsten serienmäßige Tiptronic

Deutlicher werden die Abstände auf 200 km/h. In der Spitze sind 280 kein Problem und laut MTM gar auch noch 500 Kilometer pro Stunde drin. Doch das wirklich Eindrucksvolle an den beiden Tuning-RS6 ist neben dem gewaltigen Schub selbst im oberen Geschwindigkeitsbereich die Selbstverständlichkeit und die Problemlöslichkeit, mit der der erstaunlich sanft schaltende Automat den RS6 Avant nach

Fahrwerkstechnisch gibt es hingegen in naher Zukunft bei MTM noch eins drauf: Der im Testwagen verbaute Sportfahrwerks-Prototyp mit 20 mm Tieferlegung erreicht unter Beibehaltung des originalen Wankausgleichsystems und der unbestritten ausgewogenen Kurvendynamik des Serien-RS6 ein spürbares Plus im Handling bei nur geringen Komforteinbußen.

Genug ist also nie genug. Und schon allein die Tatsache, dass 500 PS nach wie vor Respekt einflößen, dürfte bei Evotech und MTM für Arbeit sorgen.



Mit tiefer gelegtem Fahrwerk, groß dimensionierter Bremse und gewaltigen 19 Zöllern distanziert sich der MTM-Audi optisch vom seriennäheren Evotech. Bei den Beschleunigungswerten dagegen liegen beide RS6 auf Supersportwagen-Niveau

Nur für die Rennstrecke in Verbindung mit Mehrpunktgurten zu empfehlen: Recaro-Schalensitze im RS6 von MTM



Gut für jeden Tag: Serienseite in feinem Nappaleder, die matt gebürsteten Dekoreinlagen kosten 550 Euro Aufpreis



Tiptronic-Paddles hinterm Lenkrad: Die ergonomisch optimal angebrachten Schaltflächen sind jedoch nicht mit dem Multifunktionsvolant kombinierbar



DATENBANK Evotech RS6 510 PS MTM RS6 500 PS

MOTOR	Wassergekühlter V-Achtzylinder-Biturbomotor, fünf Ventile pro Zylinder, Auslassventile natriumgekühlt, zwei Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung, Nockenwellenverstellung, Motor-Momentensteuerung (Motronic 7.1.1), zwei Vor- und zwei Hauptkats	
Leistungsteigerung	Änderung des Motor- und Getriebesteuergeräts	Änderung des Motor- und Getriebesteuergeräts, Abgasanlage
Leistung	375 kW (510 PS) bei 6100/min	368 kW (500 PS) bei 5810/min
Drehmoment	585 Nm bei 3000/min	690 Nm bei 3160/min
Hubraum	4172 cm ³	4172 cm ³
Bohrung x Hub	84,5 x 93,0 mm	84,5 x 93,0 mm
Verdichtung	9,8:1	9,8:1
KRAFT-ÜBERTRAGUNG	Serie, jedoch mit modifizierter Getriebeansteuerung	Serie, jedoch mit modifizierter Getriebeansteuerung
FAHRWERK	Serie	MTM Sportfahrwerk, 20 mm tiefer
Reifen/Felgen	255/40 R18 auf 8,5 J x 18 Zoll Serien-Aluminiumrädern	275/30 R18 auf 9,5 J x 19 Zoll MTM-Aluminiumrädern
KAROSSERIE	5-sitziger Kombi, vollverzinkt, Länge x Breite x Höhe 4582 x 1850 x 1452 mm, Radstand 2759 mm, Spurweite v/h 1578/1587 mm, Leergewicht (inkl. Fahrer) 1955 kg, zul. Gesamtgewicht 2420 kg, Zuladung 560 kg, Kofferraum (VDA) 455-1590 l	
FAHRLEISTUNGEN	GUTE FAHRT-Messwerte	GUTE FAHRT-Messwerte
0 - 60 km/h	2,3 s	2,2 s
0 - 80 km/h	3,5 s	3,4 s
0 - 100 km/h	4,9 s	4,7 s
0 - 120 km/h	6,5 s	6,5 s
0 - 140 km/h	8,4 s	8,3 s
0 - 160 km/h	10,7 s	10,6 s
0 - 180 km/h	13,7 s	13,5 s
0 - 200 km/h	16,9 s	16,3 s
80 - 120 km/h	2,8 s	2,7 s
Tachoanzeige 100	eff. 93 km/h	eff. 98 km/h
Höchstgeschwindigkeit	lt. Tuner 280 km/h	lt. Tuner 300 km/h
VERBRAUCH	Super Plus bleifrei 98 ROZ	Super Plus bleifrei 98 ROZ
Testverbrauch	18,8 l/100 km	19,5 l/100 km
Minimum	13,4 l/100 km	14,2 l/100 km
Maximum	28,4 l/100 km	29,1 l/100 km
JAHRESKOSTEN	VW-Tarif: Stuttgart 100%, Neuwagen, Karapfenfahrzeug, Fahrermindestalter 23 Jahre, Jahresfahrleistung bis 17000 km, Kfzpflicht inklusive Schutzbrief, Tuning berücksichtigt.	
Steuer	215 €	215 €
Haftpflicht (unbegrenzt)	1151 € (Typ 23)	1151 € (Typ 23)
Teilkasko (SB 150)	535 € (Typ 40)	535 € (Typ 40)
Vollkasko (SB 300)	7372 € (Typ 39)	7372 € (Typ 39)
PREISE	Leistungssteigerung inklusive TÜV-Eintrag und Garantie	Leistungssteigerung inklusive TÜV-Eintrag und Garantie
	2990 €	3100 €
		4136 €
		4426 €
ANSCHRIFT	Evotech, Voithstr. 26, 71640 Ludwigsburg, Telefon 07141 - 688880 www.evotech.de	MTM, Dr. Kurt Schumacher Ring 48-50, 85139 Wettstetten, Telefon 0841 - 992300 www.mtm-online.de