

Audi RS 6 Performance MTM Final Edition



Der rechte und der linke Turbo des Teufels

Text:

Moritz Doka

Bilder:

Leon Elmazov

Auf den vorigen sechs Seiten haben Sie über den Leistungswahn bei Elektroautos gelesen. Der grassiert aber nicht nur in der Welt des Stroms, sondern auch bei den guten alten Verbrennern. Montieren Sie Ihre Ohrstöpsel und machen Sie sich bereit für einen diabolischen Ausritt mit über 1000 PS.

100PS treiben den Dacia Spring aus dem vorigen Artikel insgesamt an. Halb so viel reicht diesem Audi, um auf der Autobahn 120km/h zu halten, abzulesen in der Leistungs-Prozentanzeige im Digitalcockpit. Langt also, oder? Sollte man meinen, ja. Was besagte Anzeige aber ausweist, lässt erahnen, dass Begriffe wie «reicht» oder «genug» nicht Teil des Wortschatzes dieser weissen Unschuld sind. Vier Prozent stehen da. Kurz den Dreisatz ausgepackt, die Zahlen umgestellt, und dann glüht da rot und heiss eine vierstellige PS-Zahl im Hirn – 1012.9 sind es, um ganz genau zu sein. Denn das hier, das ist nicht irgendein Audi RS6 Performance. Das ist die Final Edition von MTM Automotive aus Dornach/Ems. Erbaut als letztes Hurra zum Ende des RS6 C8 und angetreten, jedem dahergelaufenen Sportwagen gehörig die Zündung einzustellen.

Unser Erstkontakt mit dem Biest findet in einem Parkhaus statt, was die (Ehr-)Furcht direkt potenziert. Schmeisst man die Maschine nämlich an, erübrigt sich die Frage schnell, ob das Nummernschild «GR 666 666» nun dem Auto oder dem Antichristen huldigt. Der Auspuff-

bass hallt gnadenlos von den Wänden wider und lässt noch das letzte Armierungseisen im Beton um Gnade flehen – nur, um gleich darauf in ein leises Brummen zu verfallen. Nach einem kurzen Aufbellern schliesst der weisse Riese seine Klappen, als wolle er sagen: «War ein Spass, nur keine Angst.»

Und tatsächlich, im Normalmodus ist das Auto genau das, was seine Lackfarbe suggeriert: zahm, unscheinbar, umgänglich. Man kann das Gaspedal mehr als nur anschauen, ohne gleich im nächsten Dorf zu sein. Will sagen: Es ist das Gegenteil von Spitz, verzeiht viel und vermittelt ein Gefühl der Sicherheit. Trotz beachtlichem Tiefgang hält das KW-V4-Gewindefahrwerk noch ein gutes Mass an Komfort bereit, die 22-Zoll-Felgen rollen ganz manierlich ab. Es klingt abstrus, aber man könnte dieses 1000-PS-Geschoss problemlos im Alltag nutzen. Abstimmung und Fahrbarkeit dieses RS6 sind so gut und verträglich, dass er von Audi selbst stammen könnte. Das war auch das Ziel von MTM, deshalb fällt das Optiktuning eher dezent aus. «OEM+» nennt sich das, «Original Equipment Manufacturer Plus».

Büffel auf Steroiden

Aber dann drückst du die RS-Taste am Lenkrad, die Auspuffklappen schalten auf Durchzug, und du merkst, welche Tragweite dieses kleine «Plus» besitzt. Selbst im Sportmodus ist die Gasannahme noch immer nicht spitz, und es dauert nach dem Kickdown einen kleinen Augenblick, bis die grösseren Turbos ihren Ladedruck aufgebaut haben. Umso heftiger ist die Eruption, die diesem winzigen Moment der Ruhe folgt. Mit zwei neuen Turboladern plus grösserem Ladeluftkühler, angepasster Ansaugung inklusive Ladedrucksensor, anderen Zündkerzen und einem optimierten Motorsteuergerät hebt MTM die Leistung von 463kW (630PS) auf gemessene 745kW (1013PS), das Drehmoment von 850Nm auf 1269Nm. Die eingetragenen Werte sind auf einer Plakette im Kofferraum eingraviert.

Schon auf dem Papier lesen sich die Fahrleistungen absurd: von null auf 100km/h in 2.7 Sekunden, auf 200km/h in deren 7.6, auf 300km/h vergehen nur 19 Sekunden. Bei 330km/h wird abgeregelt, für mehr sind die Reifen nicht zugelassen. Wie sich so ein Ritt anfühlt,





Dieser doppelt aufgeladene V8 ist ein von Aggressionen geplagter Büffel auf Steroiden, nur mühsam im Zaum gehalten von seinen elektronischen Fesseln. Kickdown flutet die Zylinder mit Benzin und die Adern mit Adrenalin

ist dann kaum mit Worten zu beschreiben. Dieser doppelt aufgeladene V8 ist ein von Aggressionen geplagter Büffel auf Steroiden, nur mühsam im Zaum gehalten von seinen elektronischen Fesseln. Kickdown flutet die Zylinder mit Benzin und die Adern mit Adrenalin. Erst suchen die Conti-Reifen kurz nach Grip, das Auto zuckt leicht, um dich anschließend mit biblischer Gewalt nach vorne zu schießen, wie eine niemals enden wollende Explosion. Du wirst gnadenlos in den Sitz gepresst, als wärst du zwischen Bud Spencers Fäuste geraten.

Mit dem MTM-RS6 auf Schweizer Autobahnen fahren ist, wie wenn Max Verstappen sich mit seinem RB22 in ein Gokart-Rennen verirrt. Es braucht die unlimitierte deutsche Autobahn, um das Biest richtig zu erleben. Der Durchzug ist schlicht bescheuert. Von 100 auf 150km/h ist man in Nullkommanichts,



FINAL EDITION 0001
THE END OF AN ERA
THE BEGINNING OF A NEW

Enzo Angileri



Kickdown bei 200km/h fühlt sich an wie Launch Control im Porsche 911. Schon im Automatikmodus schaltet das Getriebe bei Gasbefehl nie gross herunter, weil dem brachialen Drehmoment so profane Dinge wie das Übersetzungsverhältnis schlicht gleichgültig sind. Aber dann: manueller Modus, hoher Gang, Vollgas bei 80km/h. Die Turbinen bauen Druck auf, ab 2500 Umdrehungen geht die Party richtig los, von Sekunde zu Sekunde dreht der Audi weiter auf, ab 4000 brechen alle Dämme.

Mit MFK, aber wie?

Der MTM-RS6 geht auch ganz gut um Kurven. Sehr gut sogar in Anbetracht von 2.2 Tonnen Leergewicht. Klar spürt man das Gewicht, aber das Gewindefahrwerk und die verstellbaren Stabilisatoren halten die Masse im Zaum, das zackige initiale Einlenkmoment vermittelt erstaunlich viel Agilität. Zusätzliche Aluminiumdomstreben versteifen die Karosserie, die serienmässige Carbon-Keramik-Bremsanlage vernichtet Geschwindigkeit vor Kurven nachhaltig.

Aber hier geht es doch eigentlich nur um eines: Gas geben, immer und immer wieder. Es sind keine Turbolader, die hier wüten, es sind die Lungen des Teufels – und genauso klingt es auch. Der MTM-RS6 ist nicht das lauteste Auto, das wir je gefahren sind, aber mit seiner Komplettabgasanlage inklusive Downpipes und Katalysatoren eines der klanglich emotionalsten. Im unteren Drehzahlbereich klingt der Vierliter tief und kehlig und liefert einen körperdurchdringenden Bass (der Teufel grollt). Beim Beschleunigen kommt ein schlüpfendes Ansauggeräusch hinzu (der Teufel atmet ein), oben raus hämmert es hart und metallisch (der Teufel schreit), beim Gaswegnehmen zischen die Turbos laut und eindringlich (der Teufel atmet zufrieden aus). Unter Schub knallt und schiesst es aus dem Auspuff, als zöge



Technische Daten

Audi RS 6 MTM Final Edition

Motor: V8-Biturbo, 3996 cm³, vorne längs, Bohrung 86 mm, Hub 86 mm, Verdichtung 10:1, DOHC, 4 Ventile/Zylinder, Leistung gemäss Gutachten 738 kW (1003 PS) bei 6900 U/min, Drehmoment 1250 Nm (limitiert) bei 4200 U/min, gemäss Prüfstand 745 kW (1013 PS) bei 6532 U/min, Drehmoment 1269 Nm bei 4280 U/min

Antrieb: Allradantrieb mit selbstsperrendem Mittendifferenzial, Wandlerrautomatikgetriebe mit 8 Gängen

Karosserie: Kombi, 5 Türen, 5 Plätze, selbsttragende Karosserie, Fünflenkerachse vorne und hinten, gelochte und belüftete Carbon-Keramik-Bremsen, Durchmesser vorne/hinten 440/370 mm, Reifen 285/30 ZR22 rundum

Abmessungen und Gewicht (Werk): Länge 5.00 m, Breite 1.95 m, Höhe 1.46 m, Radstand 2.93 m, Spur vorne/hinten 1668/1650 mm, Kofferraum 565-1680 l, Leergewicht 2165 kg, Gesamtgewicht 2740 kg, Anhängelast gebremst/ungebremst 2100/750 kg, Dachlast 100 kg, Stützlast 95 kg, Wendekreis 12.1 m, Tankinhalt 73 l

Fahrleistungen: 0-100 km/h in 2.7 s (Werk: 3.4 s), 0-200 km/h in 7.6 s (Werk: 12.1 s), 0-300 km/h in 19 s (Werk: ca. 35 s), Höchstgeschwindigkeit (eingetragen) 330 km/h (Werk: optional 305 km/h), Verbrauch 12.2 l/100 km (WLTP), Testverbrauch 14.2 l/100 km, 289 g CO₂/km (WLTP)

Preis und Garantie: Audi RS 6 Performance nicht mehr neu bestellbar, Kosten für Komplettumbau zur MTM Final Edition 162042 Franken, Garantie 3 Jahre ab Umbau



Erleben Sie den Sound des
Audi RS 6 MTM Final Edition!



Wie so was in der Schweiz eine Zulassung bekommen hat, wird auf ewig ein Rätsel bleiben

man einen Anhänger voller zündender Silvesterböller hinter sich her – aber keine von der legalen Sorte. Wer im Autojournalismus je wieder «Soundgewitter» schreibt und nicht den MTM RS6 Final Edition meint, dem geigen wir persönlich die Meinung. Wie so was in der Schweiz eine Zulassung bekommen hat, wird auf ewig ein Rätsel bleiben.

Schmutziges Geheimnis

So derbe Töne der MTM-RS6 anschlägt, so leise ist sein Auftreten. Natürlich, ein RS6 ist kein unauffälliges Auto, breite Backen und einen grossen Kühlerschlund hat er schon ab Werk. Aber 1000PS würden dann doch die wenigsten vermuten. Die Bündner addieren Spiegelgehäuse, Seitenschweller, Heckdiffusor, Frontlippe, Luftsammler und einen Dachspoiler aus Carbon. Bis auf die geringere Einpresstiefe haben die Felgen Seriendimensionen. «OEM+», Sie erinnern sich. Flüchtig betrachtet stehen nur die Felgen ins Auge. Wer länger hinschaut – und das 1001-Signet auf den vorderen Türen korrekt interpretiert –, ahnt, dass dieser RS6 ein schmutziges Geheimnis unter seiner blütenweissen Weste verbirgt.

Im Cockpit nimmt MTM Automotive ebenfalls einige gezielte kosmetische Massnahmen vor. Beleuchtete Türeinstiegsleisten begrüßen alle, die es wagen, hier Platz zu nehmen. Ein MTM-Startknopf ersetzt das Audi-Teil, die Sitzlehnen und Kopfstützen zieren Logos und Schriftzüge des Tuners, und überall finden sich Carbon-Zierblenden und Mikrofaserbezüge, selbst am Hebel für die Motorhaubenentriegelung.

All diese Anpassungen und Optimierungen am und im Auto verbinden sich zu einem harmonischen Ganzen, das das Serienprodukt toppt, aber nicht wie eine dieser bemühten Obendrüber-Kreationen wirkt, wie sie manch andere Tuner ersinnen. Googeln Sie mal «Mansory Ferrari Purosangue», und Sie werden verstehen, was wir meinen.

Verschobene Grenzen

Dann drückst du wieder aufs Gaspedal, und es ist vorbei mit Harmonie. Es grenzt an ein Wunder, dass sich das Aggregat nicht bei jedem Tritt aufs Gaspedal in seine Einzelteile zerlegt. Dabei hat MTM die Innereien des Motors noch nicht einmal verstärkt. Kolben, Pleuel, Pleuellager – alles Serie, bis auf die Empfehlung auf ein 5W40-Öl. Selbst bei der Achtgang-Automatik wurden nur die Halterungen verstärkt und die Schaltstrategie angepasst. Es scheint aber zu halten. Der Testwagen mit 50000 bestimmt nicht schonend gefahrenen Kilometern auf dem Tacho zeigte jedenfalls keinerlei Ermüdungserscheinungen, sprang immer klaglos an, warf nie eine Fehlermeldung und beschleunigte jedes Mal flüssig, konstant und ohne Aussetzer. Dazu gewährt MTM drei Jahre Garantie ab dem Zeitpunkt des Umbaus.

Nun kostet dieser Komplettumbau 162041.90 Franken, das Auto kommt noch obendrauf. Das Leistungstuning gibt es auch separat für 49900 Franken. Das ist eben der Preis nicht nur für einen verflucht schnellen guten Überkombi, sondern auch dafür, ihn legal in der Schweiz fahren zu dürfen. Ja, in der Elektroautowelt sind derartige Leis-

tungswerte günstiger zu haben. Aber sie liefern nicht diesen Nervenkitzel, diesen Irrwitz, diese Emotionen. Audiophile Naturen hören ja heute auch lieber Schallplatten als via Streaminganbieter. Nostalgie? Vielleicht. Aufwendiger? Ja. Erlebnisreicher? Ganz klar.

Dieser Kombi verschiebt Grenzen und kalibriert deine Sinne neu. Nach einer Fahrt mit ihm musst du alles neu definieren, was du bisher über schnelle Autos zu wissen glaubtest. Eine Schocktherapie für die meisten selbstgerechten Elektroautofahrer, die meinen, dich an jeder Ampel abziehen zu können. Komm ihnen mit dem MTM RS6, und sie werden ihre Kaufentscheidung hinterfragen. Dieser Audi ist eine Waffe, die selbst im liberalsten US-Supermarkt nicht neben den Cornflakes im Regal liegen dürfte. In wirklich jeder Verkehrssituation bist du heillos übermotorisiert, und genau das ist so – pardon – geil. Man braucht vielleicht nicht viel mehr als 44PS, aber es ist schön, viel mehr zu haben.

Der MTM Final Edition ist eine Ode an die Unvernunft und den vielleicht letzten RS6 mit V8 ohne Elektro-Beigemüse. Nicht umsonst prangt auf der Mittelarmlehne: «The End of an Era. The Beginning of a Legend».

