



MTM Audi RS 7

Ready for take-off

Der MTM RS 7 ist nicht von dieser Welt, nahe an der Ausgeburt des Bösen, ein regelrechtes Dopaminmonster. Der Fahrbarkeit tut das aber keinen Abbruch, im Gegenteil. Viel hilft viel, denn so werden Legenden gemacht.

Text: Cédric Heer **Bilder:** Leon Elmazov

Unzähligen Legenden zufolge entscheidet Kraft nicht allein beziehungsweise überhaupt nicht über Erfolg und Misserfolg – die klassischen David-gegen-Goliath-Erzählungen, in denen Tugend und Wahrhaftigkeit am Ende viel mehr zählen als rohe Gewalt. Das ist eine löbliche Vorstellung und mag in gewissen Situationen zutreffen, beispielsweise wird eine Alpine A110 stets leichtfüssiger um Kurven tanzen als der schwerfällige Audi RS7 oder ein Dodge Challenger die Viertelmeile immer emotionaler abbrennen als das hier abgebildete VAG-Produkt. Dass die 2019 vorgestellte und 2024 überarbeitete C8-Baureihe des RS 7 dafür noch viele andere Annehmlichkeiten mit sich bringt, ist hinreichend bekannt. Und natürlich: So ein RS 7 ist wie sein baugleicher Kombi-Bruder RS 6 schon von Haus aus brutal, mit seinen aggressiv geformten Lufteinlässen, den dicken Backen und dem ausladenden Heckdiffusor sind sie auch optisch ordentlich auf Krawall getrimmt. Und trotzdem haftet ihnen der Ruf an, vergleichsweise spassbefreit zu sein. Das mag an der rückmeldungsarmen Lenkung liegen, an der linearen Kraftentfaltung, an den nahezu perfekten Traktionsverhältnissen oder an der mauen Geräuschkulisse – des einen Leid ist des anderen Freud.

RS 6 und RS 7 verkörpern aber auch unentwegt: Da wäre mehr drin. Einerseits, weil wir uns gerne vor allem an die grandiosen Modellgenerationen C5 bis C7 zurückerinnern. Andererseits, weil wir wissen, was aus dem Vierliter-Biturbo-V8 schon werksseitig herauszuholen ist. Porsche Cayenne Turbo GT oder Lamborghini Urus lassen grüssen. Dabei geht es nicht nur um die reinen Leistungswerte, die beim Audi RS 7 mit wahlweise 441 kW (600 PS) und 800 Nm oder 463 kW (630 PS) und 850 Nm wahrhaftig nicht von schlechten Eltern sind, sondern vielmehr viel mehr um die Art und Weise, für welche gesamtheitliche Erfahrung die Drehzahlorgien sorgen.

Jagd nach dem Drehzahllimiter

Und natürlich, der Audi RS 7 ist vorderhand ein Gran Turismo, ein Langstreckenauto, mit seinem üppigen Kofferraumvolumen gar eine Familienkutsche. Wenn auch all das in ultrasportlicher Ausführung. Ein kompromissloser Sportler ist er aber nicht. Kurven wie auf dem Sustenpass sind aufgrund des Gewichts von 2.2 Tonnen nach wie vor nur bedingt sein Ding, das serienmässige Luftfahrwerk ist sportlich angehaucht, aber nicht ultimativ darauf ausgelegt. Wohl fühlt sich der RS 7 primär, wenn die Lenkung möglichst zu und die Drosselklappe voll aufgerissen ist.

Dass der RS 7 mehr Pampersbomber denn Renngerät ist, wird mit dem hier verbauten MTM-Kit umso deutlicher – wodurch noch mehr Schärfe in die ohnehin gut gewürzte Suppe hineinkommt. Motorentechnik Mayer schafft Abhilfe, wenn die serienmässige Leistung und die Null-auf-100-Zeit in 3.4 Sekunden nicht ausreicht. Oder wenn die Jagd nach dem Drehzahllimiter bisher schlicht zu geradlinig verlief.

Bisher ist man deswegen zu ABT Sportsline nach Kempten ins Allgäu gefahren oder vielleicht zu Noidem nach Buttwil. Ab Januar 2025 geht das auch in Donat Ems, wo der neue Stützpunkt von

MTM Schweiz eröffnet wird. Umgebaut wird dann alles, wenn man sich auch stark auf Motoren konzentriert. MTM ist weltweit kein unbekannter Name. Roland Mayer war in den 1980er-Jahren bei der Entwicklung des Fünfzylinder-Turbomotors für den Rallye-Sportquattro beteiligt. Später machte er sich selbstständig und spezialisierte sich auf die Veränderung von Motorsteuergeräten. Nebst abenteuerlichen Eigenkreationen wie dem MTM Audi S2 Clubsport und dem Aufstellen einiger Geschwindigkeitsrekorde hat man auch bei aktuellen (Kleinserien-)Fabrikaten immer wieder seine Finger im Spiel. Die Leistungssteigerung auf 737 kW (1001 PS) und 1250 Nm beim RS 6 und RS 7 gibt es im Ausland schon seit vier Jahren, nun erhielt das Stage-4-Tuning auch in der Schweiz alle nötigen Gutachten und kann damit problemlos eingetragen werden.

Emotionale Ausbrüche

Es war einiges an Arbeit, den MTM-Umbau in die Schweiz zu bringen. Trotz EU-Richtlinien und all der europäischen Gutachten hat die Schweiz bekanntlich ihre eigenen, noch strengeren Regeln. Das Fahrwerk musste auf seine Standhaftigkeit geprüft, die Getriebeabstimmung neu abgesegnet, die Abgaswerte validiert und der Motor auf die Verschleissbeständigkeit getestet werden. 53 500 Franken kostet bei MTM der Umbau, um aus einem mindestens 157 900 Franken teuren Audi RS 7 ein Monster zu erschaffen. Die Arbeit und die dreijährige Garantie belaufen sich auf nochmals rund 10 000 Franken.

Was nach viel klingt, ist ein Schnäppchen gegenüber den Preisen, die ABT für ihre Leistungsmodifikationen verlangt. Softwareseitig abgeändert werden bei MTM dabei nicht nur das originale Motorsteuergerät, sondern auch das Getriebe und das Drehzahlverhalten. Die Ansaugstutzen und -schläuche, der Katalysator und der Turbolader werden umfassend überarbeitet. Und natürlich darf auch eine Abgasanlage von Milltek nicht fehlen.

Den Ganghebel auf «S» gestellt und das Tor zur Hölle öffnet sich. Jetzt ist der MTM nicht nur knapp 93 dB(A) laut im Stand – während der Fahrt ist gefühlt noch einiges mehr –, sondern bollert bei jedem Gaslupfen und Runterschalten derart, dass das ganze Auto vibriert. Das Soundmodul unterstützt diesen Effekt, doch auch nach aussen ist der RS7 nicht zu überhören. Hinzu kommen das mächtige Ansaugergeräusch und der wonnige Klang der V8-Mechanik.

Die Geräuschkulisse ist das eine, was oberhalb von 3200 U/min passiert das andere. Am ehesten trifft es die Floskel «Man hat das Gefühl, abzuheben». Der Allradantrieb schiebt an, Traktion ist ein Thema, aber kein allzu grosses. Der Vorderwagen hebt sich trotz der verbauten KW-Gewindefedern in die Luft, von hinten schiebt eine Urgewalt an. Eingefangen wird alles von den serienmässigen und äusserst standfesten Karbon-Keramik-Bremsen. In bester Muscle-Car-Manier schüttelt der Motor alles einfach so aus dem Ärmel, gibt einem das Gefühl, egal in welchem Gang und egal bei welcher Drehzahl jederzeit König der Strasse zu sein. Und das

Titanforged-Felgen, tiefergelegt – mit Reizen soll man nicht geizen





Technische Daten
MTM Audi RS 7 Sportback

Motor: V8-Biturbo, 3996 cm³, vorne längs, Bohrung 86.0 mm, Hub 86.0 mm, Verdichtung 10:1, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder, Leistung gemäss Gutachten 737 kW (1001 PS) bei 6900 U/min, Drehmoment 1250 Nm (limitiert) bei 4200 U/min, Leistung gemäss Prüfstand 1004.3 Ps bei 6335 U/min, Drehmoment 1253 Nm bei 4572 U/min

Antrieb: Allradantrieb mit selbstsperrendem Mittendifferenzial, Wandlerautomatikgetriebe mit 8 Gängen

Karosserie: Limousine, 4 Türen, 5 Plätze, Fünflenkerachse vorne und hinten, Karbon-Keramik-Bremsen (gelocht und innenbelüftet), Durchmesser vorne 440 mm, Durchmesser hinten 370 mm, Reifen vorne und hinten 285/30 ZR22

Abmessungen und Gewicht: Länge 5.01 m, Breite 1.95 m, Höhe 1.42 m, Radstand 2.93 m, Spurweite vorne/hinten 1664/1645 mm, Kofferraum 525-1380 l, Leergewicht 2150 kg, Gesamtgewicht 2735 kg

Fahrleistungen: 0-100km/h (Werk) in 2.8 s, Höchstgeschwindigkeit (eingetragen) 330km/h, 12.7 l/100 km (WLTP), Testverbrauch 13.6 l/100 km, 289 g CO₂/km (WLTP), Tankinhalt 73 l

AR-Messwerte: 0-100 km/h in 2.9 s, 0-200 km/h in 8.5 s, 100-200 km/h in 5.5 s, 50-80 km/h in 0.8 s, 80-120 km/h in 1.6 s, 100-0 km/h in 35.1 m, Viertelmeile (402 m) in 10.5 s

Preis und Garantie: Audi RS 7 Sportback ab 157900 Franken, Kosten für MTM-Umbau 53500 Franken für Material, rund 5500 Franken für Arbeit und 4200 Franken für 3 Jahre Garantie ab Erstzulassung

obschon das Getriebe mit all den emotionalen Ausbrüchen nicht so ganz mithalten kann. Es schaltet zwar einigermassen schnell, lässt dabei aber nahezu jegliche Vehemenz vermissen – ein Getriebe à la BMW M3 würde dem Ganzen noch die Krone aufsetzen.

Andererseits: Der RS 7 kann trotz über 1000 PS auch ganz hand-zahm. Sind der Fahrmodus und das Getriebe im Komfortmodus, vernimmt man quasi nichts von all dem Leistungsüberschwang, das Fahrwerk federt komfortabel, die Gänge werden sanft gewechselt.

Ein Fabelwert nach dem anderen

Das ist auf der Autobahn ganz angenehm, ansonsten aber gilt die volle Dröhnung. Und wie es die gibt. Der Leistungsprüfstand bestätigt, dass «unser» RS 7 eingangs 635.7 PS bei 6065 U/min und 880.1 Nm bei 3115 U/min leistete. Nach dem Umbau wurden daraus schlappe 1004.3 PS bei 6335 U/min, eine Radleistung von 824.7 PS bei 5699 U/min und 1253 Nm bei 4572 U/min. Fast noch schöner als die fulminante Steigerung dieser Zahlen aber ist die wunderbare Kurve, die das Leistungsdiagramm nun zeichnet. Zwischen 3200 U/min und 5500 U/min kommt es zum exponentiellen Anstieg der Leistung, die dann bis 6700 U/min konstant ein Plateau hält. Die Drehmomentkurve steigt in gleicher Manier bereits ab 2700 U/min und hält bis 6500 U/min den Wert von über 1000 Nm.

Das zeigt Wirkung: Auch ohne das empfohlene 102-Oktan-Benzin brennt der Audi RS 7 Sportback von MTM Fabelwerte in den Asphalt: 0-100 km/h in gemessenen 2.9 Sekunden, 0-200 km/h in 8.5 Sekunden, von 100 auf 200 km/h in 5.5 Sekunden, die Viertelmeile in 10.5 Sekunden. Zwar ist der RS 7 alles andere als ein Schaf im Wolfspelz, damit rechnet dann allerdings auch keiner, wodurch wahrhaftige Legenden geboren werden – die Moral von der Geschichte: Viel hilft eben doch viel.

