

Grüner wird's



So ein Audi RS5 gehört ja nicht gerade zu den kreuzlahmen Krücken, wenn's ums Sprinten geht. Ganz im Gegenteil! 450 PS, 600 Nm, dazu das rutschfesteste quattro-Katapult und eine Achtstufen-Automatik, die im Beisein des vollen Ladedrucks einen ziemlich entschlossenen Takt vorgibt. Das reicht in der Regel für 3,6 Sekunden auf hundert und 13,6 auf zweihundert. Werte, mit denen sich innerhalb der sportlichen Mittelklasse wunderbar leben lässt. Problem nur, dass einem der Biturbo-V6 dabei eben nicht immer so imposant vorkommt, wie er tatsäch-

lich ansieht. Grund: die gebügelte Kraftentfaltung, die trotz aller Vehemenz schon sehr den Ingolstädter Konventionen zu unterliegen scheint. Wo andere ihren Ladedruck als reißendes Spektakel abfeiern, strömt der Audi eher beflissen darauf hinweg.

Zumindest bislang, denn nun hat sich HGP des 2.9ers angenommen und den ganzen Serienschliff mal ordentlich auf links gekrempt. Und das – ganz wichtig! –, ohne dabei die guten Manieren über Bord zu kippen. Kern der Dopamin-Kur? Zwei modifizierte Serienlader nach hauseigener Rezeptur. Verdichter-

und Turbinenrad stammen aus eigener Fertigung, werden passend im ausgefrästen Seriengehäuse arangiert und zur besseren Dosierung mit einer modifizierten Wastegate-Mechanik versehen. Martin Graf skizziert seine Hochdruck-Arie dabei mit rund 2,0 Bar über den mittleren Drehzahlbereich und setzt ihr zur Nenndrehzahl mit 1,9 Bar ein nicht minder heftiges Finale. Oder um es etwas griffiger zu formulieren: Zur Mitte prügeln bis zu 819 Nm auf die Fahrwiderstände ein, ehe obenheraus bis zu 615 PS dem Wind die Stirn bieten! Und ja, die Leistung darf wirklich bis zum

bitteren Ende fighten, denn mit der Leistungssteigerung geht auch eine komplette Aufhebung der Vmax-Barriere einher. 300 km/h und mehr? Ein Leichtes!

Übrigens: Die Abgasseite scheint für derlei Hochdruck-Attente recht gut gewappnet. HGP modifiziert jedenfalls nur die Steuerung der Abgasklappen, nicht jedoch die Anlage an sich. In der Frischluftzufuhr steckt dafür umso mehr Aufwand. Vor allem die indirekte Ladeluftkühlung bereitete Probleme, da ihre Wärmetauscher nicht nur viel zu klein ausfallen, sondern obendrein auch noch denkbar »

nicht

Was HGP anfasst, wird einfach schnell! Zuletzt lehrte der Turbo-Künstler einen RS 3 Sportback das Fliegen, nun folgt in Form des RS 5 Coupé der Abschluss in die nächsthöhere Klasse – bitte anschnallen!



HGP
RS 5 Coupé



Ansaugseitig blieb kaum ein Rohr am anderen. Vor allem die indirekte Ladeluftkühlung musste für das Hochdruck-Spektakel gehörig aufdimensioniert werden. Die Abgasanlage schleust die Reste des 615-PS-Attentats hingen problemlos ab. Einzig die Klappensteuerung hat HGP optimiert



| Technische Daten | HGP RS 5 | Audi RS 5 |
|---------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Motorbauart | V6 | V6 |
| Aufladung / Ladedruck | Biturbo / 2,0 bar | Biturbo / 1,3 bar |
| Einbaulage | vorn längs | vorn längs |
| Ventile / Nockenwellen | 4 pro Zylinder / 4 | 4 pro Zylinder / 4 |
| Hubraum | 2894 cm ³ | 2894 cm ³ |
| Bohrung x Hub | 84,5 x 86,0 mm | 84,5 x 86,0 mm |
| Verdichtung | 10,0:1 | 10,0:1 |
| kW (PS) b. 1/min | 452 (615) / 6000 | 331 (450) / 5700-6700 |
| Literleistung | 213 PS/l | 155 PS/l |
| Nm b. 1/min | 819 / 3800 | 600 / 1900-5000 |
| Getriebe | 8-Stufen-Automatik | 8-Stufen-Automatik |
| Antrieb | Allrad | Allrad |
| Bremse vorn | 375 mm innenbel. / gelocht | 400 mm innenbel. / gelocht |
| Bremse hinten | 330 mm innenbel. / gelocht | 330 mm innenbel. / gelocht |
| Bremsscheibenmaterial | Stahl | Carbon-Keramik (v.) / Stahl (h.) |
| Radgröße vorn - hinten | 9 x 20 | 9 x 20 |
| Reifengröße vorn | 275/30 R 20 | 275/30 R 20 |
| Reifengröße hinten | 275/30 R 20 | 275/30 R 20 |
| Reifentyp | Continental Sport Contact 6 (A0) | Hankook Ventus S1 evoz2 (A0) |
| Maße L / B / H in mm | 4723 / 1861 / 1360 | 4723 / 1861 / 1360 |
| Radstand | 2766 mm | 2766 mm |
| Tank- / Kofferraumvolumen | 58 / 465 l | 58 / 465 l |

Messwerte

| Beschleunigung | | |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 0- 50 km/h | 1,2 s | 1,3 s |
| 0-100 km/h | 3,1 s | 3,6 s |
| 0-130 km/h | 4,7 s | 5,6 s |
| 0-160 km/h | 6,8 s | 8,5 s |
| 0-200 km/h | 10,5 s | 13,6 s |
| 0-402,34 m (1/4-Meile) | 11,06 s | 11,84 s |
| Elastizität | | |
| 60-100 km/h im 4./5. Gang | 2,2 / 3,0 s | 2,5 / 3,5 s |
| 80-120 km/h im 5./6. Gang | 2,7 / 3,9 s | 3,3 / 4,6 s |
| 80-120 km/h im 7./8. Gang | 6,3 / 14,0 s | 6,2 / 12,0 s |
| Bremsweg | | |
| 100-0 km/h kalt (m/s ²) | 31,9 m (12,1 m/s ²) | 34,7 m (11,1 m/s ²) |
| 100-0 km/h warm (m/s²) | 32,6 m (11,6 m/s²) | 32,9 m (11,7 m/s²) |
| 200-0 km/h warm (m/s ²) | 133,5 m (11,6 m/s ²) | 134,0 m (11,5 m/s ²) |
| Testverbrauch | | |
| Ø auf 100 km | nicht ermittelt | 11,1 l Super Plus |
| Reichweite | nicht ermittelt | 520 km |
| Gewichte | | |
| Leergewicht / Zuladung | 1745 / 450 kg | 1740 / 455 kg |
| Balance Wt./HA | 58,1 / 41,9 % | 58,2 / 41,8 % |
| Leistungsgewicht | 2,8 kg/PS | 3,9 kg/PS |

Höchstgeschwindigkeit

| | | |
|-------------------|------------|-----------------------|
| Herstellerausgabe | > 320 km/h | 280 km/h (abgeregelt) |
|-------------------|------------|-----------------------|

Preise (inkl. MwSt.)

| | | |
|---------------------|---------------------------|-------------------------|
| Grundpreis | 82 700 Euro | 82 700 Euro |
| Leistungssteigerung | 16 900 Euro ¹⁾ | - |
| Radsatz / Bremse | 2500 Euro / Serie | 2000 / 6000 Euro |
| Fahrwerk / Lenkung | 5900 Euro ²⁾ | 5900 Euro ²⁾ |
| Sportdifferenzial | 5900 Euro ²⁾ | 5900 Euro ²⁾ |
| Abgasanlage | 1200 Euro | 1200 Euro |
| Carbondach | nicht verbaut | 3500 Euro |
| Gesamtpreis | 109 200 Euro | 101 300 Euro |

1) inkl. Vmax-Aufhebung; 2) Bestandteil des RS-Dynamikpakets



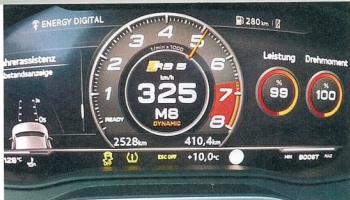
Dezenter könnte man das Power-Plus kaum garnieren. Nur die 20-Zöller von OZ deuten an, dass hier nicht alles aus dem Audi-Katalog stammt



ungünstig platziert sind. Die beiden Kästen stecken zwischen Motorraum und Radhaus, mit anderen Worten: im verschachteltesten Eck überhaupt. Stellen Sie sich einmal vor, Sie wollten einen Sicherungskasten in den hintersten Winkel Ihrer Dachschrägen zimmern, dann dürften Sie ein recht treffendes Bild davon haben, wie hier Maß genommen wurde.

Doch immerhin: Die Plackerei hat sich gelohnt. Allein schon wegen des Ansprechverhaltens, das trotz der aufdimensionierten Verdichter kaum eine Zehntel einbüßt. Im Durchzug muss man schon die tiefsten Niederungen des Drehzahlband-

des bemühen, um einen leichten Verzug ausfindig zu machen. Ab 2500 Touren hingegen hat man zum Aufspüren schlicht keine Zeit mehr. Ein kurzer Moment des Anschwellens deutet die Apokalypse an, dann bricht der Biturbo unvermittelt aus, wütet mit Orkanstärke übers Drehzahlband und tritt um 5000 Touren – also dort, wo die Serie so langsam in ihre Nennleistung übergeht – noch einmal richtig zu. Schon klar, es gibt ein paar Turbos, die nach oben hin noch richtig beißen. Die Böe, die einen hier jedoch kurz vor dem Drehzahlpeak erfasst, gibt dem Begriff des Haltdrucks wirklich eine völlig neue Bedeutung.



Die Vmax-Aufhebung ist in der Leistungssteigerung inbegriffen. Bei 325 km/h schreitet Stufe acht zur Tat – und beschleunigt tatsächlich weiter



Ja, auch ein paar Kurven haben wir ausprobiert – zum Runterkommen nach dem Vollstrauch; die Gefühle dabei sind noch immer gemischt



Das werksseitige Fahrwerk (k)nickt bei voller Verzögerung schon ganz schön ein. Umso erstaunlicher, welch kurze Bremswege die Stahlanlage dennoch zustande bringt

Erstaunlich nur, dass einem die Gewaltorgie im Prinzip kein bisschen überdosiert vorkommt. Der V6 hängt spitz, aber keineswegs digital am Gas, der Permanent-quadro hat auf trockener Strecke das Drehmoment fest im Griff, während die Automatik den Kraftfluss zu einem durchaus roten Faden werbelt. Einzig zum „Jump Start“ kommt der Achtstufen-Wandler dann doch ein wenig aus dem Tritt. Das Anfahren mit voller Ladedruck-Breitseite bekommt er noch einigermaßen geregelt, danach schnell die Drehzahl jedoch zu explodieren, als dass er seine Schaltpunkte so sauber wie in der Serie setzen könn-

te. Die erste Stufe bleibt kurz im Begrenzer hängen, die folgenden wechseln mit leichtem Lastverzug, fast so, als würde die Drosselklappe dabei kurz schließen. Doch auch diesen Schönheitsfleck will HGP in Kürze herauscodieren. Ein optimierter Datenstand für das Getriebe schlummert bereits auf dem Laptop. Und der dürfte noch einmal ganz andere Zeiten zutage fördern als die 3,1 und 10,5 Sekunden, die wir heute ermittelt haben. Ob die Zehn dann fällt? Gute Frage! Die Antwort darauf könnte übrigens auch ein RS4 Avant geben. Für den bietet HGP nämlich die exakt gleiche Breitseite an.

FAZIT

Manuel Iglisch

| | | |
|---------------------|-------|--|
| Antrieb | ★★★★★ | Normalerweise beurteilen wir Leistungssteigerungen vor allem nach den Fahrleistungen, die sie zutage fördern. Und gemessen daran könnte die Empfehlung für das große Leistungskit hier kaum größer sein. Dennoch gibt es im Falle des RS5 noch eine andere Komponente – eine, die alles überstrahlt. Das, was HGP hier an Turbocharakter sät, bringt den V6 wirklich vollends zum Erläutern! |
| Fahrleistungen | ★★★★★ | |
| Bremse | ★★★★★ | |
| Handling/Fahrspaß | ★★★★★ | |
| Querdynamik | ★★★★★ | |
| Komfort | ★★★★★ | |
| Alltag | ★★★★★ | |
| Preis/Leistung | ★★★★★ | |
| Gesamt (4,0) | ★★★★★ | |