

Familie, Motor



MTM RS 6 R Avant

Auf dem Weg zum Kindergeburtstag. Die Wandlernautomatik schlüpft diskret durch ihre Stufen, das Fahrwerk verdammt im Comfort-Modus unauffällig Unebenheiten. In der zweiten Sitzreihe lobt der Nachwuchs, freut sich auf Kuchen, Spiele und Geschenke. Zehn Minuten später, die Kinder vergnügen sich im Schlafafenland. Nun dürfen auch die Erwachsenen spielen. Der Dynamic-

Modus ist aktiviert, der Boost-Balken im Laplämer türmt sich hoch hinauf, der Biturbo-V8 drückt satt und unerbittlich. Ja, diese Jekyll-und-Hyde-Nummer beherrscht der Audi RS6 Avant wirklich gut - und ist somit genau das, wovon motorsportaffine Business-Eltern träumen. Breit, tief, schnell, das Ganze dazu in meetingtauglicher Hülle mit praktischem Kern. Doch wie das in der Geschäftswelt nun mal so

ist, stimmt nur stetiges Wachstum auf Dauer zufrieden. Martin Graf von HGP und Roland Mayer von MTM sehen das ähnlich. „Mit dem

Bei zwei Tonnen Gewicht hilft nur eines: mehr PS

downgesizten Motor des neuen Modells sind nicht alle RS6-Fans zufrieden. Denen liefern wir nun die volle Dröhnung“, sagt Mayer.

HGP ist seit Jahren für turbogeladene Power-Gölle jenseits der 700 PS bekannt, betritt mit dem RS6 aber beiläufig nicht zum ersten Mal die Audi-Bühne. Vor sechs Jahren trat der Tuner mit einem 495 PS starken TT Roadster 3.2 Turbo in Nardò an und schaffte dort beeindruckende 314 km/h. Das soll sein neuer RS6 natürlich deutlich überbieten. Martin Graf überlässt daher nichts dem Zufall, das erkennt man

und Sport

Drei-drei auf hundert, mindestens 330 Spitze, dazu Platz für Kind und Kegel – die getünen RS 6 von HGP und MTM können fast alles



HGP RS 6 Avant

schon an seinem Motorumbau. Statt schlecht mit neuen Kennfeldern dem Ladedruck und der Benzinzufuhr etwas auf die Sprünge zu helfen, geht Gräf ans Eingemachte. Größere Turbolader hebt er sich zwar noch für eine weitere Leistungsstufe auf, dennoch ist der Motorumbau kein simples Plug & Play. Statt der serienmäßigen Benzinpumpen kommen Hochdruckpumpen mit vergrößerten Kolben-

durchmesser zum Einsatz. Diese pressen das Super Plus statt mit 115 bar (Serie) nun mit bis zu 160 bar Kraftstoffdruck durch die Leitungen. Mittels optimierter Ansaugung schnüffelt das getunte Triebwerk noch gieriger nach Luft.

Anstelle des Serienauspuffs schnallt HGP eine klappengesteuerte Anlage mit 76 Millimeter Rohrdurchmesser und eigenen Hosenschläuchen unter den Power-Kombi.

Bei der obligatorischen Änderung und Anpassung des Motorsteuergeräts befasst sich Martin Gräf zudem mit der Getriebesteuerung. Obwohl die achtstufige Wandlerautomatik von ZF im RS 6 schon im Serienzustand flippig durch die Stufen fliegt, wöhnt der Tuner Potenzial für noch knackigere Gangwechsel und verkürzt die Schaltzeiten. Dazu darf die Kurbelwelle nun mit bis zu 7150 Touren rotieren (Serie 6600), die

Drehmomentbegrenzung hebt Gräf schließlich auf 960 Newtonmeter an. Derart modifiziert, setzt die Kraftquelle beeindruckende 733 PS frei. Damit sie dabei nicht ins Schwitzen kommt, stanz HGP firmentypische Luftauslassgitter in die Haube. Netter Nebeneffekt: Sie verbessern nicht nur den Temperaturhaushalt, sondern auch das Überholprestige. Fahrdynamisch vertraut HGP auf die werksseitig ▶

Enorm, was die kleinere Bereifung und der erhöhte Sturz an der Vorderachse ausmachen. Der MTM fühlt sich deutlich handlicher an



Die gekürzte MTM-Sportbremse verzögert grandios

Die Mayer'sche Sportauspuffanlage klingt einen Tick kerniger als die Serienversion



Das Interieur lassen beide Tuner nahezu unangetastet. Nur MTM veredelt die Schaltwippen am Lenkrad und tauscht hierzu Kunststoff gegen Alu



angelierte Rad-Reifen-Kombination in 21 Zoll, peppt das wunkelige DRC-Fahrwerk aber noch mit darauf abgestimmten KW-Federn auf.

MTM belässt das Outfit ebenfalls weitestgehend im Serienzustand. Der Wechsel auf hauseigene 20-Zoll-Bimoto-Räder hat in erster Linie performantechnische Gründe. Genau wie HGP rüstet MTM das

DRC-Fahrwerk mit Gewindefedern von KW auf, spendiert der Vorderachse mit 1,5 Grad allerdings sichtlich mehr Sturz als der Konkurrent. Unterm Blech fallen die operativen Eingriffe mit einem Zusatzsteuergerät sowie der klappengesteuerten Sportauspuffanlage ab Vorschalldämpfer etwas weniger umfangreich aus als bei HGP. Dennoch liegen nach der Kraftkur in Wettsetten

propre 685 PS und 865 Newtonmeter an. Beide Boliden tragen ihre gewaltige Kraft inkognito. Lediglich

Der HGP-RS 6 schießt in 30,9 Sekunden auf 300

das rote „R“ am MTM-Heck weist auf die gesteigerte Potenz hin.

Kinder und Urlaubsgepäck raus, Messgerät rein. Beim Start kann

man dank Launch-Control nicht viel falsch machen. ESP auf Sport, Dynamic-Modus aktivieren, Bremse fest treten, Vollgas. Die Drehzahl regelt sich auf etwa 2800 Umdrehungen ein. Beide Kombis schießen brachial los. Während der MTM V8-typisch satt bollert und ballert, brüllt der HGP barbarisch-roh, zusätzlich gewürzt vom besonders zünftigen „Brapp“ bei jedem Schalt



Trotz Tieferlegung behalten beide getunte RS 6 ihren Sinn für Fahrkomfort bei

Obwohl identische KW-Sportfedern montiert sind, gibt sich der HGP-RS 6 nicht ganz so agil wie der MTM – eine Frage der Bereifung



HGP-typisch verschafft der Tuner auch dem RS 6 spezielle Kühlmöglichkeiten



Die komplett ab Hosenrohr veränderte Auspuffanlage bringt mehr Power und heftigen Sound, entspricht aber noch nicht dem letzten Stand



Die Stahlbremse sieht schüchtern aus, beweist aber ausreichend Biss

vorgang. Doch bis 100 km/h kann der HGP sein Powerplus zunächst nicht in einen Vorteil umsetzen. 3,3 Sekunden für beide RS 6 – damit knöpfen sie dem gemessenen Serienauto drei Zehntel ab. Etwas un schön: die merklichen Vibrationen, die im HGP kurz vor dem Schaltvorgang in Stufe drei durch die Karosserie zittern. Dann legt sich der stärkere Avant jedoch mächtig ins

Zeug, brennt in jeder nachgefeuerten Gangstufe noch brutaler durchs höhergesteckte Drehzahlband und erkämpft sich bis 200 km/h eine knappe Sekunde Vorsprung auf den MTM. Bis 250 werden es 1,8, bis 300 gar 4,8 Sekunden. Auch in der Elastizität liegt HGP vorn. Hier werden landsträßliche Überholmanöver in den Stufen vier bis acht simuliert, von 60 auf 100 und von 80 auf

120 km/h. Zwar kann der HGP seine Kraft hier nicht ganz so rabiat zelebrieren wie beim Sprint aus dem Startblock. Doch in sämtlichen Stufen ist er stets etwas voraus.

Rennen können sie wahrhaftig – doch wie sieht es bei den beiden Tuning-Derivaten mit dem Komfort aus? Im Comfort-Modus des elektronisch geregelten DRF-Fahrwerks gleiten die Kombis dahin ▶



30,9 Sekunden auf 300 km/h sind eine Ansage für solch einen stattlichen Zweitonner

Schnellster Kombi am Sachsenring

MTM RS 6 R Avant

1:37,63 min

Michelin-Reifen und das geänderte Fahrwerk beschieren Spaß und Klassen-Rekord am Sachsenring



und stecken trotz großer Räder und Tieferlegungsfedern die meisten Wellen und Schlaglöcher gut weg. Das Getriebe macht im Automatikmodus auf seidenweich, die Klappen der Sportauspuffanlagen bleiben bis 3500 Touren geschlossen. Bis hierhin blubbern beide familienfreundlich. Doch auch bei hohen Drehzahlen tönt der MTM nicht zu aufdringlich, der gewaltige Klang des HGP dagegen dröhrt auf die Dauer doch etwas zu sehr auf Trommelfell. Das weiß auch HGP-Chef Martin Grif. Die von der Redaktion gefahrene Lösung darf als vorübergehender Entwicklungsstand verstanden werden. Zugunsten einer maximal möglichen Leistungsausbeute verbaute er seine eigenen Hosenrohre, die Ruhigstellung mittels Serienteilen musste aber bis nach dem Test warten.

Wohlbeschallt und gespannt rollen wir zum Sachsenring. Der MTM-RS 6 R entert als Erster den sächsischen Kurs. Zur Erinnerung: Der Serien-RS 6 legte eine Zeit von 1:39,51 Minuten vor, unser schnellster Eiltransporter am Ring ist bis dato das Mercedes E 63 AMG S T-Modell mit 1:38,97 Minuten. Doch schon beim Einbiegen in die Coca-Cola-Kurve nach Start-Ziel wird klar: Diese Zeiten fallen heute. Mit 1,5 Grad Sturz an der Vorderachse und den extrem griffigen Michelin Pilot Super Sport lenkt der MTM wesentlich besser ein. Das Zusammenspiel aus optionalem DRC-Fahrwerk, Sportdifferenzial und den KW-Federn bringt einen echten Kurvengenuss. Ganz wenig Untersteuern hinunter zur Kartbahn, hilf-

reiche Übersteuern an der blinden Kuppe und in der Sachsenkurve – man mag es kaum glauben, aber wenn man den RS 6 mit einem Lenkimpuls in den Drift zwingt, dann sind die zwei Tonnen Gewicht wie weggeblasen. Auf Lastwechsel reagiert der MTM mit bereitwilligeren, aber auch definierten Heckschwenks als die Serie. So lässt sich jeder Kurvenradius optimal zurechtlegen. Die aufgerüstete Bremse mit 405-Millimeter-Scheiben glänzt auch nach fünf Vollgasrunden mit präzisen und ausdauerndem Druckpunkt im Pedal. Am Ende stoppt die Uhr bei 1:37,63 Minuten. Fast zwei Sekunden schneller als die Serie und neuer Kombi-Rekord am Sachsenring.

Doch die Glückwünsche müssen noch warten. Wie der Konkurrent geht der RS 6 von HGP mit Sportdifferenzial, DRC-Fahrwerk und KW-Federn ins Rennen. Als er die Start-Ziel-Linie überquert, bebt die Erde. Allerdings rollt der HGP auf Serierädern mit Werks-Pirelli-P-Zero und der kleinen Stahlbremse. Sie verzögert ausreichend, das Pedal wird jedoch bereits nach einer Runde teigig und lang. Die Reifen schmieren wie beim Seriensauto, Lastwechselreaktionen fallen heftiger und weniger definiert aus. Subjektiv schiebt der HGP besser an, das Drehzahlplaus macht sich positiv bemerkbar. Doch das weniger feinfühliges Handling und die luftärmeren Pneus verhindern einen weiteren Rekord – und den Sieg.

Kontakt: HGP, Tel. 07023-72462, www.hgp-turbo.de; MTM, Tel. 0841-981880, www.mtm-online.de

TECHNISCHE DATEN	HGP	MTM
Motor		V8, Biturbo
Einbaulage		vorn längs
Ventile/Nockenwellen		4 pro Zylinder/4
Hubraum		3993 cm ³
Bohrung x Hub		84,5 x 89,0 mm
Verdichtung		10,1 l/l
kW (PS) bei 1/min	539 (733)/5800	504 (685)/5700-6600
Leistung	184 PS/l	172 PS/l
Nm bei 1/min	960/4700	865/1750-5500
Antriebsart		Allrad
Getriebe		8-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	390 mm/innen/außen/gedocht	405 mm/innen/außen/gedocht
Bremsen hinten	356 mm/innen/außen/gedocht	356 mm/innen/außen/gedocht
Radgröße	9,5 x 21	10 x 20
Reifengröße	285/30 ZR 21	285/35 ZR 20
Reifenyp	Pirelli P Zero (R01)	Michelin Pilot Super Sport
Länge/Breite/Höhe		4979/1936/1431 mm
Radstand		2915 mm
Tankvolumen		65 l

MESSWERTE	HGP	MTM
Beschleunigung		
0- 50 km/h	1,4 s	1,4 s
0-100 km/h	3,3 s	3,3 s
0-200 km/h	10,4 s	11,3 s
0-250 km/h	17,0 s	18,8 s
0-300 km/h	30,9 s	35,7 s
Verteilung		
0-402,34 m	11,13 s	11,38 s
Elastizität		
60-120 km/h in 4. Stufe	2,5 s	2,6 s
80-120 km/h in 5./6. Stufe	3,2/4,7 s	3,4/5,0 s
80-120 km/h in 7./8. Stufe	7,0/13,1 s	7,3/13,6 s
Bremsweg		
100-0 km/h kalt (Reiztemp.)	35,8 m (10,8 m/s ²)	34,8 m (11,1 m/s ²)
100-0 km/h warm (Reiztemp.)	35,0 m (11,0 m/s ²)	33,8 m (11,4 m/s ²)
200-0 km/h warm (Reiztemp.)	134,2 m (11,5 m/s ²)	131,8 m (11,7 m/s ²)

Testverbrauch	HGP	MTM
8 auf 100 km	16,31 Super Plus	16,31 Super Plus
Reichweite	400 km	400 km
Leergewicht	2084 kg	2097 kg
Leistungsgewicht	2,8 kg/PS	3,1 kg/PS
Zuladung	481 kg	468 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	HGP	MTM
Herstellerangabe	340 km/h	330 km/h

PREISE (Steuern inkl. MwSt.)	HGP	MTM
Serienfahrzeug ohne Extras		107 900 Euro
Tuning		
Leistungssteigerung	15 800	9399
Auspuffanlage	in Leistung enthalten	3990 (in Leistung enthalten)
Federn/Spurverböhrerung	1198/-	899/128
Radsets	Serie	5520
Bremssanlage	Serie	3871
Exterieur/Interieur	2500 (Luftauslassgitter)/-	-1405
Preis Testwagen	127 398 Euro	128 122 Euro

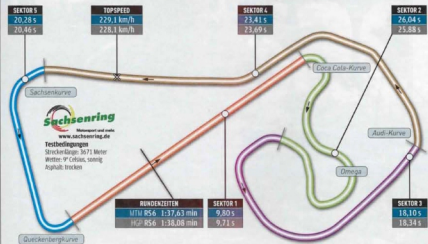
173 PS mittels Auspuff, stärkeren Benzinpumpen und optimierter Ansaugung



125 zusätzliche PS per Elektronik und Sportauspuffanlage für 9399 Euro



GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

*Trefffahrzeug auf Sportreifen, straßenreifeversionen Gemächlich verfahren die Rundenzeit liefert, sind aber beidseitig Alltagsreifen

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen - basierend auf der Hitliste der Rundenzeiten

- Geiger Corvette ZR1*
1:30,74 min
145,64 km/h
66. MTM RS 6 R Avant
1:37,63 min
135,36 km/h
61. HGP RS 6 Avant
1:38,08 min
134,74 km/h
106. Mercedes E 63 AMG S T-Modell
1:38,97 min
133,52 km/h
120. MTM RS 6 Clubsport (C6)
1:39,51 min
132,81 km/h
120. Audi RS 6 Avant (C7)
1:39,51 min
132,81 km/h
181. Audi RS 4 Avant (B8)
1:41,52 min
130,18 km/h
198. BMW Alpina B5 Biturbo Touring
1:42,70 min
128,68 km/h



FAZIT

TESTWERTUNG	MTM	HGP
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★ (4,1)	★★★★★ (4,0)

★★★★★ = traumhaft, ★★★★★ = macht an, ★★★★★ = okay, ★★★★★ = könnte besser sein, ★★★★★ = schlecht

■ MTM gewinnt mit einem rundum fein austarieren RS 6. Zwar ist der Kombi geradeaus nicht ganz so schnell wie der Konkurrent, überzeugt aber auf der Rennstrecke mit spielerischem Handling und einer neuen Rekordzeit für Kombis. HGP begeistert mit unglaublichem Schub,

ist längsdynamisch klar die Nummer eins, kann die teurere Mehrleistung jedoch erst bei höherem Tempo voll ausspielen. Zudem geriet das Handling weniger definiert. **G. Naumann**

