



Audi RS4 Clubsport „Harry“

GT Feeling

Wer bereits einmal einen Tourenwagen bewegt hat, könnte es nur zu gut bestätigen. Das ist ein reinrassiger Renner, den man normalerweise nur auf der Rennstrecke bewegen darf. Nicht so anscheinend, wenn Tuner Roland Mayer im Spiel ist. Er hat einmal mehr in die Vollen gegriffen und das Unmögliche möglich gemacht: Grand Turismo Feeling für die Straße. Allerdings nicht ganz billig, wie es auf den ersten Blick scheint. Hier unsere ersten Eindrücke dazu.





■ Manchmal reicht eben genug Leistung doch nicht aus. Beim Serien RS4 besteht zwar nicht die Gefahr untermotorisiert unterwegs zu sein, für einige wenige ist es aber wie früher einmal beim Fleischhauer um die Ecke: „Darf's a bisserl mehr sein?“



Die mächtige Lufthutze signalisiert Kraft unter der Motorhaube des mtm-Audi

Wieso nicht, meinte man beim deutschen Audi-Tuner mtm und nahm sich dieses „Leistungsproblems“ auf seriöse Art und Weise an. Da die Hausaufgaben beim Thema Hubraum bereits einigermaßen gelöst waren und noch mehr sicherlich nur den Verbrauch exorbitant gesteigert hätte, war der Weg für einen Kompressor bereits vorgezeichnet. Ein Doppelturbo kam bei diesem Motortyp wahrscheinlich aus Platzmangel nicht in Frage.

■ Angelassen über den Startknopf wirft sich der RS4 akustisch schon bei Leerlaufdrehzahl eindrucksvoll ins Zeug. Er blubbert am Stand in typischer V8 Manier vor sich hin, man

könnte den Sound auch einem amerikanischen Bigblock zuordnen. Zum endgültigen Loslegen bedarf es dann nach dem Einlegen des 1. Ganges aber etwas mehr Drehzahl. Selbige ist wie bei Rennautos notwendig um die giftige Sintermetall-Sportkupplung

ges, wie man es von sequentiellen oder unsynchronisierten Getriebety- pen kennt.

■ Erst einmal am oberen Drehzahlrand eingekuppelt geht die Post dann so richtig ab. Es zu beschreiben ist schwierig, da es dafür bisher eigentlich keinen Benchmark auf vier Rädern gibt. Aus dem tiefen Blubbern wird blitzartig ein hysterisches Kreischen, fast wie bei einem 2-Takter, der gut am Gas hängt und über mindestens fünfhundert Kubikzentimeter verfügt.

■ Hochgeschaltet wird in Motorradzeitintervallen und Geschwindigkeits- schritten. Nummer fünf zum Beispiel quittiert mit kurzem Anstoßen am Be- grenzer genauso schnell bei etwas weniger als 300 Stundenkilometer wie jeder beliebig andere Gang. Und wer glaubt, dass der Vorwärtsdrang dann weniger wird, irrt gewaltig. Nummer sechs schließt gleich heftig an wie Nummer 2 oder 3. Endgültig Schluss



Schon beim Einstieg erkennbar: Hier sind Profis am Werk

bei Laune zu halten. Einziger Unter- schied zu einem wirklichen Racer ist bisher das fehlende metallische „Kl- kken“ beim Einlegen des ersten Gan-

bei unserem Testkandidaten war bei dreizwölf. Nicht weil er powermä- ßig am Ende war, sondern weil wir wegen des kürzeren Rundstrecken-





getriebes einmal mehr bei 8400 im Drehzahlbegrenzer das Ende der Fahnenstange erreichten.

■ „Für reine Straßenversionen werden wir künftig auch eine etwas längere Übersetzung anbieten“, so Ex-Rallye-Staatsmeister Raffael Sperrer vom heimischen mtm-Importeur. Zum einen, um in normalen Geschwindigkeitsbereichen Drehzahl und damit Benzin zu sparen und zum anderen, um prospektiven Autobahndränglern künftig mit dem mtm Typenschild und



der Zusatzbezeichnung „Harry“ am Heck eine ganz klare Botschaft übermitteln wollen. „Es ist absolut zwecklos. Auch der beste und längste Windschatten reißt irgendwann einmal ab und dann ist die Enttäuschung nur umso größer.“ Bei aufgeladenen 996 Besitzern vielleicht um einiges später





als bei Abt'schen GTI-Aspiranten.

■ Soviel zur substitiven Philosophie des Themas. Fazit: Meide den Windschatten eines Audi RS4 Clubsport, er könnte dein angeborenes Suizidpotenzial drastisch erhöhen oder dich zumindest in unüberwindbare Depressionen verfallen lassen.

Text: Karl Hartner
Fotos: Media Service

Die Eckdaten des mtm RS4 im Vergleich

Modell	Audi RS4 Serie	Audi RS4 Clubsport
		
Motor	V8 FSI	V8 FSI Kompressor
Leistungsdaten		
Hubraum (ccm)	4.163	4.163
Leistung (kW/PS)	309/420	404/550
bei 1/min	7.800	8.220
max Drehmoment bei 1/min	430/5500	566/4800
Elastizität:		
60-100 km/h im 4.G. (s)	4,7	3,7
80-120 km/h im 5.G. (s)	5,1	3,0
80-120 km/h im 6.G. (s)	6,7	4,2
V-max (km/h)	250	325
Beschleunigung		
0-80 km/h (s)	3,9	2,5
0-100km/h (s)	4,8	3,4
Testverbrauch (l/100km)	13,4	24,2
Leistungsgewicht (kg/PS)	3,93	3,0
Preis	88.230,00	+circa 50.000,-