

---

## Audi RS 5: Rennstreckentest

03. Mai 2010 | Classic Driver



**Seit 1994 steht das Kürzel „RS“ für die dynamische Speerspitze des Audi-Modellprogramms. Pünktlich zum 30. Geburtstag des Allradantriebs „quattro“ lässt Audi eine RS-Version des beliebten A5 Coupés los. Classic Driver hat den 450 PS starken Alltagsrenner getestet.**

Schon das Datenblatt des Audi RS 5 liest sich imposant: Der hochdrehende V8-Sauger unter der Fronthaube ist eng mit dem V10 verwandt, der den R8 antreibt. Der 4.163 cm<sup>3</sup> FSI kommt bei 8.250/min. auf seine Nennleistung von 450 PS. Schon kurz danach, bei 8.500 Umdrehungen, greift der Drehzahlbegrenzer ein. Deutlich früher – zwischen 4.000 und 6.000 Touren – liegt bereits das maximale Drehmoment von 430 Nm an. All das zusammen katapultiert das 1,7 Tonnen schwere Coupé binnen 4,6 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, in weiteren 10,9 Sekunden auf 200. Abgeregelt wird bei 250 km/h. Auf speziellen Wunsch setzt Audi die Grenze auch auf 280 km/h hoch.



Den Durchschnittsverbrauch des bulligen Direkteinspritzers, der im ungarischen Audi-Werk Győr handmontiert wird, gibt Audi mit 10,8 Liter SuperPlus an. Wer mit so wenig auskommt, der hat den RS 5 allerdings nicht wirklich verdient: Bei artgerechter Haltung liegt der Verbrauch deutlich höher. Mit einem Einstandspreis von 77.700 Euro dürfte das potenzielle Käufer allerdings kaum abschrecken. Und Audi hat natürlich Recht mit dem unbescheidenen Hinweis, dass die Konkurrenten des RS 5 meist noch größeren Durst haben. Selbst der Mercedes-Benz C 63 AMG verlangt offiziell schon 13,4 Liter, das M3-Coupé von BMW braucht immerhin 12,5 Liter. Nicht ganz unbeteiligt an der Effizienz ist die serienmäßige Siebengang-Automatik S tronic. Sie hat neben einem hohen Wirkungsgrad auch einen lang übersetzten letzten Gang und ermöglicht so ein ebenso flottes wie verbrauchsarmes Gleiten etwa auf der Autobahn.



Aber mal ehrlich: Sparsames Fahren dürfte wohl kaum ein Grund sein, sich für den RS 5 und sein Doppelkupplungsgetriebe zu entscheiden. Da ist man etwa beim A5 2.0 TDI-Coupé besser aufgehoben. Das schafft auch noch 230 km/h, beschleunigt in 9,3 Sekunden auf 100 und schluckt dabei gerade mal 5,5 Liter Diesel. Den RS 5 gönnt man sich wegen der sportlichen Optionen und das Getriebe eher wegen seiner blitzschnellen Schaltzeiten.



Damit alles auf die Straße kommt, verkauft Audi den RS 5 ausschließlich mit permanentem Allradantrieb – und einem neu entwickelten Kronenrad-Mitteldifferenzial. Das ist über eine Mischung von Elektronik und ausgeklügelter Mechanik in der Lage, die Verteilung der Kräfte zwischen Vorder- und Hinterachse breit zu variieren. Im Normalfall fährt der RS 5 heckbetont mit einer Kraftverteilung

von 40:60. Bei Bedarf gehen bis zu 70 Prozent nach vorne und 85 Prozent nach hinten.

Aber das Kronenrad-Differenzial kann mehr. Es arbeitet per Software eng zusammen mit der ebenfalls neuen radselektiven Momentsteuerung, die auf alle vier Räder zugreift. Beispiel Kurvenfahrt: Droht an einem Rad der Kurveninnenseite Schlupf, wird es leicht abgebremst. Das Ergebnis: Der RS 5 geht auch bei flottem Tempo wie auf Schienen durch die Kurve, das ESP braucht erst viel später aktiv zu werden – falls überhaupt.



Egal, ob im Feierabendverkehr oder auf der Rennstrecke: Der RS 5 lässt sich über das serienmäßige Fahrdynamiksystem drive select per Knopfdruck jeweils optimal einstellen. Generell sind die drei Stufen comfort, auto und dynamic wählbar. Über den Drehknopf in der Mittelkonsole lässt sich zudem eine individuelle Abstimmung zusammenstellen. Definiert werden dabei die Kennlinien der Lenkung, der Schaltautomatik, des Gaspedals und der Abgasanlage. Vor allem auf der Rennstrecke zeigen sich die Unterschiede der drei Standard-Optionen schnell. Comfort – nun ja: Prima für die bequeme und entspannte Anreise. Die Unebenheiten auf der Straße werden elegant weggebügelt. Zügig, ja. Aber die Verführung zum rasanten Fahren ist eher gebremst – man bekommt was von der Landschaft mit und sucht nicht bei jeder Kurve gleich die Ideallinie



Auf dem Rundkurs dann packt der Druck auf den Dynamic-Knopf das „R“ aus. Der Audi tänzelt nervös, die Lenkung reagiert deutlich direkter, das Gaspedal setzt auch kleinste Bewegungen des Fußes sofort um, die Gänge drehen bis an den Begrenzer, bevor in Sekundenbruchteilen weiter geschaltet wird. Dank Launch Control kann man mit Vollgas starten – das System sorgt für perfekt geregelten Schlupf der Reifen. Bei der manuellen Gangwahl über die Paddel am Lenkrad begleitet der Auspuff jedes Zurückschalten mit einem satt brabbelnden Zwischengas – technisch völlig unnötig aber einfach immer wieder gänsehauttauglich. Der RS 5 reagiert nun sehr schnell – und sehr schnell über. Wird die Fahrbahn rutschiger, schiebt der Audi bei zu viel Tatendrang in Kurven schon mal nachdrücklich in Richtung Auslaufzone. □ □ Man mag es als überzeugter bester Autofahrer der Welt nur ungerne eingestehen, aber wer nicht gerade Schumacher heißt, ist mit dem Auto-Modus deutlich effizienter unterwegs. Die Kurvenfahrten laufen dynamischer und präziser, Beschleunigungen und Bremsmanöver sind exakter. Am Ende der Runde macht sich das in einer besseren Zeit deutlich





bemerkbar.



Optisch steht der Audi RS 5 im Vergleich zur Serie zwar nicht ganz so dezent da, wie zum Beispiel ein AMG-Modell bei Mercedes, doch irgendwo soll man ja auch noch sehen, was in einem Auto steckt. Im Singleframe-Grill spannt sich ein anthrazitgraues Rauten-Gitter mit dem RS-Logo. Die Luftöffnungen unterhalb der Xenon-Scheinwerfer und der LED-Tagfahrleuchten fallen größer aus. Die Stoßfänger haben unten eine Splitterkante wie bei einem Rennwagen. Mit den leicht ausgestellt und durch eine scharfe Oberkante abgesetzten Seitenteilen über den Radläufen will Audi an die ersten Quattro erinnern. Am Heck dominieren die beiden in den Stoßfänger integrierten Endrohre der zweiflutigen Abgasanlage und der große Diffusor. Ab Tempo 120 fährt der Heckspoiler automatisch aus, unterhalb von 80 km/h senkt er sich dann wieder ab.



Innen geht es ähnlich sportlich dezent zu. Serienmäßig kommt der RS 5 mit Sportsitzen mit integrierten Kopfstützen. Als Option gibt es Schalensitze oder – ganz anders – weich gepolsterte Klimakomfortsitze. Die Sportsitze lassen sich elektrisch einstellen und so an die Körperstruktur des Fahrers anpassen, dass man sich auf der Rennstrecke selbst mit ein paar überflüssigen Pfunden auf der Hüfte nur bedingt als Opfer der physikalischen Fliehkräfte fühlt.



Schwarze Ziffernblätter mit weißer Schrift, der RS 5-Schriftzug rundum, Armaturenblenden aus Karbon, Tasten und Pedale in Aluminium-Optik – die Audi-Designer haben auch das gekonnt gelöst.

*Text: Jürgen Wolff*

*Fotos: Audi*

---

---

***ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter***

*Jetzt kostenlos abonnieren!*

---

<https://www.classicdriver.com/de/article/audi-rs-5-rennstreckentest>

© Classic Driver. All rights reserved.