

rallye racing

rennsport - test - tuning



- Griechenland Dr 1100,-
- Niederlande Hfl 7.20
- Luxemburg lfr 140,-
- Dänemark dkr 30,-
- Portugal Esc 690,-
- Osterreich öS 48,-
- Spanien Pts 560,-
- Belgien bfr 140,-
- Italien L 7300,-
- Schweiz sfr 6,-
- Ungarn H 395,-

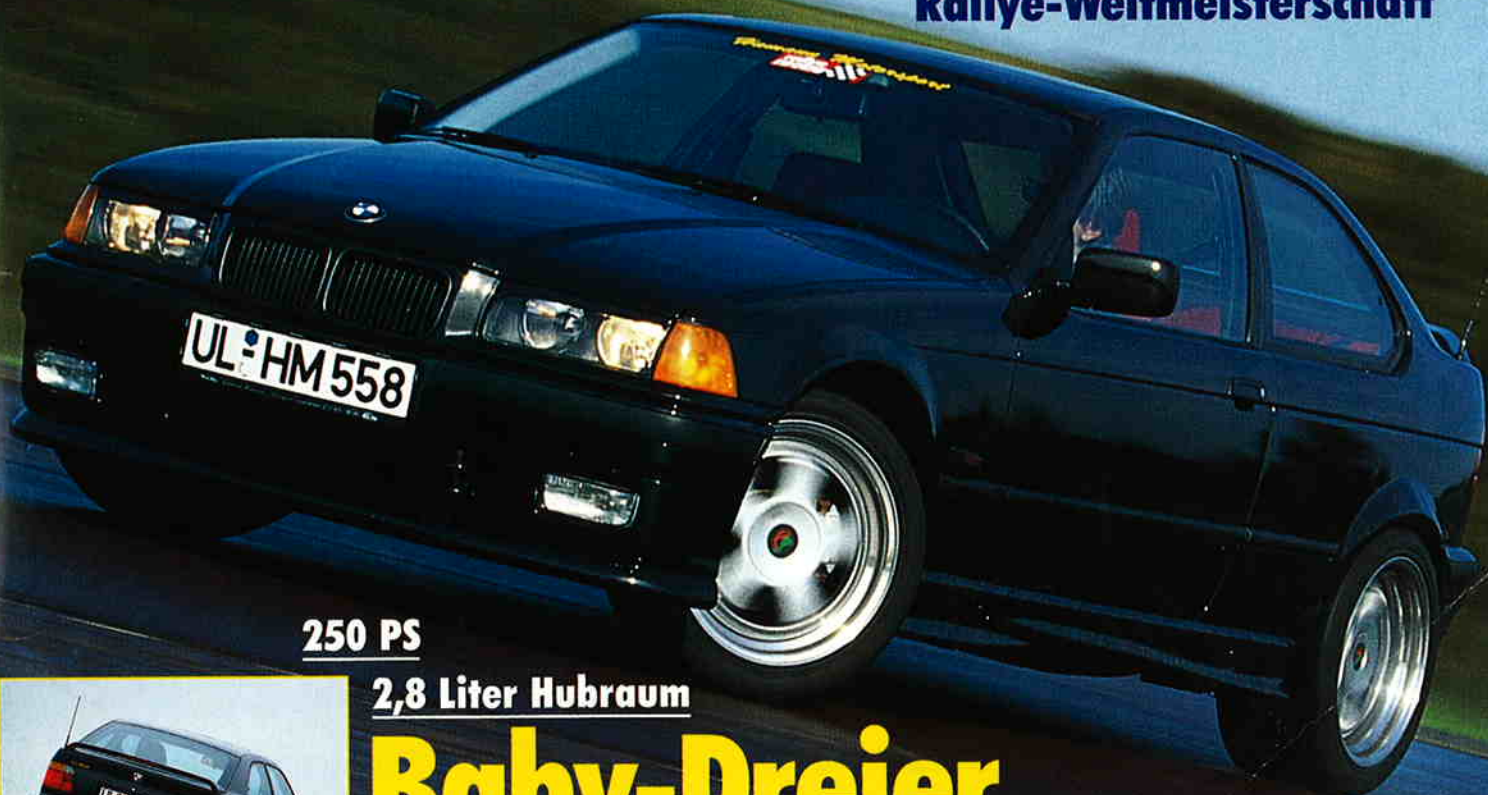
Schumacher:
"Wir Fahrer müssen
jetzt zusammenhalten"

HINTERGRÜNDE
UND KONSEQUENZEN
**DIE
TRAGÖDIE
DER
FORMEL 1**



Exklusiv

**Letzte Tests
des deutschen SMS-Teams für die
Rallye-Weltmeisterschaft**



250 PS

2,8 Liter Hubraum

**Baby-Dreier
mit Riesen-Power**



Platz da!



Unten: Dank Sportfahrwerk und Breitreifen umrundet der S4 Revo S Kurven genauso sicher

Wünschen Sie Platz im Innenraum, der auch zum Transport von sperrigen Gütern ausreicht? Kein Problem, nehmen Sie einen Kombi. Möchten Sie ein leistungsstarkes Triebwerk, womit richtig die Post abgeht? Auch kein Problem, kaufen Sie sich einen Sportwagen. Und beides in einem? Da wird die Angebotspalette schon sehr schmal.

Die schärfste Symbiose dieser Art bieten die wohl schnellsten Lastesel der Republik, der Avant RS2, das Ergebnis einer Zusammenarbeit von Audi und Porsche, und der S4 Avant Revo S aus der SMS-Tuningschmiede. Selbstverständlich hat der größere und gegenüber dem Porsche-Audi 145 Kilogramm schwerere SMS Revo S auch den stärkeren Motor, 375 PS, 145 Pferden mehr als im Serienzustand und 72 PS mehr als bei den bisherigen Revo-Modellen von SMS, sorgen für heftigen Vortrieb. Dies gelang den SMS-Technikern durch

aufwendige Änderungen am 2,3 Liter großen Audi-Fünfzylinder-Motor. Gehärtete Ventile und speziell gefertigte Federn sowie eine Kopfdichtung mit mehreren Metallagen gehören ebenso zu den Neuheiten am SMS-Treibsatz wie ein größerer KKK-Turbolader, der schon bei niedrigen Motor-Drehzahlen kräftig arbeitet. Dazu gesellt sich ein neues Ansaugrohr. Verantwortlich für das Zusammenspiel all dieser Komponenten ist die überarbeitete Motronic. Im kleineren Werksbruder, dem Avant RS2, der auf Basis des Audi Avant S2 aufgebaut ist, bringen 315 PS die Führe in Schwung. Dabei läßt allerdings die Art und Weise, wie die Kraftentfaltung vonstatten geht, Zweifel an der freudigen Mitarbeit der Porsche-Ingenieure am turbobefeuerten Audi-Motor aufkommen (vergleiche auch Test Heft 4/94, Seite 62). Im Gegensatz zum



Oben: Der Avant RS2 zeigt auch bei schnellen Kurvenfahrten kaum Seitenneigung. Rechts: Die Schriftzüge an den Heckklappen signalisieren – da steckt Musik drin



Eine Menge Stauraum, eine gute Portion Komfort und Kraft bis zum Abwinken: **Audi Avant RS2** und **S4 Revo S Avant** von Audi-Tuner **SMS** sind die Platzhirsche auf Deutschlands Straßen. Und nicht nur da

SMS-Kontrahenten quittiert er den Tritt aufs Gaspedal zunächst mit einer Gedenksekunde, in der sich der Turbolader auf seinen Einsatz vorbereitet. Richtig unter Dampf schießt der Porsche-Transporter aber wie von der Tarantel gestochen vorwärts. Nach nur 5,3 Sekunden ist der Spurt von null auf 100 km/h erledigt. Auch danach geht es zügig bis zur Höchstgeschwindigkeit von 262 km/h weiter. Erst einmal auf Drehzahlen gebracht,

fällt das Turboloch bei den einzelnen Schaltvorgängen des exakt zu schaltenden Sechsgang-Getriebes nicht mehr so stark ins Gewicht – der Lader atmet nur kurz durch, dann gibts wieder Leistung. Diese Verschnauftpausen schlagen sich zum Beispiel auch im rallye racing-Sprint nieder, denn der Avant RS2 ohne diese kurzfristigen Arbeitsniederlegungen sicherlich noch schneller bewältigen könnte als in 13,7 Sekunden. Der schon bei niedrigen Dreh-

Platz da!



Wünschen Sie Platz im Innenraum, der auch zum Transport von sperrigen Gütern ausreicht? Kein Problem, nehmen Sie einen Kombi. Möchten Sie ein leistungsstarkes Triebwerk, womit richtig die Post abgeht? Auch kein Problem, kaufen Sie sich einen Sportwagen. Und beides in einem? Da wird die Angebotspalette schon sehr schmal.

Die schärfste Symbiose dieser Art bieten die wohl schnellsten Lastesel der Republik, der Avant RS2, das Ergebnis einer Zusammenarbeit von Audi und Porsche, und der S4 Avant Revo S aus der SMS-Tuningschmiede.

Selbstverständlich hat der größere und gegenüber dem Porsche-Audi 145 Kilogramm schwerere SMS Revo S auch den stärkeren Motor. 375 PS, 145 Pferdchen mehr als im Serienzustand und 72 PS mehr als bei den bisherigen Revo-Modellen von SMS, sorgen für heftigen Vortrieb. Dies gelang den SMS-Technikern durch

aufwendige Änderungen am 2,3 Liter großen Audi-Fünfzylinder-Motor. Gehärtete Ventile und speziell gefertigte Federn sowie eine Kopfdichtung mit mehreren Metallagen gehören ebenso zu den Neuheiten am SMS-Treibsatz wie ein größerer KKK-Turbolader, der schon bei niedrigen Motor-Drehzahlen kräftig arbeitet. Dazu gesellt sich ein neues Ansaugrohr. Verantwortlich für das Zusammenspiel all dieser Komponenten ist die überarbeitete Motronic.

Im kleineren Werksbruder, dem Avant RS2, der auf Basis des Audi Avant S2 aufgebaut ist, bringen 315 PS die Fuhre in Schwung. Dabei läßt allerdings die Art und Weise, wie die Kraftentfaltung vonstatten geht, Zweifel an der freudigen Mitarbeit der Porsche-Ingenieure am turbobefeuerten Audi-Motor aufkommen (vergleiche auch Test Heft 4/94, Seite 62). Im Gegensatz zum



Oben: Der Avant RS2 zeigt auch bei schnellen Kurvenfahrten kaum Seitenneigung. Rechts: Die Schriftzüge an den Heckklappen signalisieren – da steckt Musik drin



Eine Menge Stauraum,
eine gute Portion Komfort
und Kraft bis zum Abwinken:

Audi Avant RS2
und **S4 Revo S Avant**
von Audi-Tuner **SMS**
sind die Platzhirsche auf
Deutschlands Straßen.
Und nicht nur da



*Unten: Dank Sportfahrwerk
und Breitreifen umrundet der
S4 Revo S Kurven genauso sicher*



SMS-Kontrahenten quittiert er den Tritt aufs Gaspedal zunächst mit einer Gedenksekunde, in der sich der Turbolader auf seinen Einsatz vorbereitet.

Richtig unter Dampf schießt der Porsche-Transporter aber wie von der Tarantel gestochen vorwärts. Nach nur 5,3 Sekunden ist der Spurt von null auf 100 km/h erledigt. Auch danach geht es zügig bis zur Höchstgeschwindigkeit von 262 km/h weiter. Erst einmal auf Drehzahlen gebracht,

fällt das Turboloch bei den einzelnen Schaltvorgängen des exakt zu schaltenden Sechsgang-Getriebes nicht mehr so stark ins Gewicht – der Lader atmet nur kurz durch, dann gibt's wieder Leistung. Diese Verschnaufpausen schlagen sich zum Beispiel auch im rallye racing-Sprint nieder, den der Avant RS2 ohne diese kurzfristigen Arbeitsniederlegungen sicherlich noch schneller bewältigen könnte als in 13,7 Sekunden. Der schon bei niedrigen Dreh-



Basismotor für beide Fahrzeuge ist der 2,3 Liter große Audi-Fünfzylinder mit Turbolader. Der Motor im S4 von SMS leistet satte 375 PS (links), der des RS2 (rechts) dank Porsche 315 PS

zahlen einsetzende Turbolader des SMS Revo S sorgt für eine bessere Motorcharakteristik und ermöglicht dem rasenden Koloß beim Spurt aus dem Stand auf Hundert mit 5,3 Sekunden den gleichen Wert wie ihn der Avant RS2 erreicht. Beim 80 – 180 km/h-Zwischenspur benötigt der agilere Motor jedoch mit 12,7 Sekunden genau eine Sekunde weniger als sein Kontrahent. Auch in der Höchstgeschwindigkeit hat er mit 279 km/h die Nase vorne.

Auf der Landstraße bestechen beide Fahrzeuge durch eine überragende Straßenlage, die sich auch in hohen Geschwindigkeitsbereichen, mit denen Biegungen umeilt werden können, in einem völlig problemlosen Handling wieder spiegelt. Dank leichtgängiger, direkt arbeitender Lenkungen bleiben beide Fahrzeuge jederzeit auf dem rechten Kurs. Nur wer es übertreibt, dem zeigen die Allradler mit einem dezenten Untersteuern, daß jetzt die Grenze der Haftung überschritten wird.

Wird eine starke Verzögerung der Geschwindigkeit benötigt, stehen beim Avant RS2 die wohl besten Bremsen der

Branche, aus dem Porsche Carrera, zur Verfügung. Selbst mehrmalige Vollbremsungen führen zu keinerlei Fading. Hier gibt es gegenüber dem Revo S, dessen Bremsanlage, in Anbetracht der Leistung etwas unterdimensioniert scheint, einen deutlichen Vorsprung.

Wer mit Deutschlands schnellstem Zug, dem ICE, fährt, muß einen Zuschlag bezahlen. Ähnliches gilt auch für die schnellen Kombis, deren Expresszuschlag immer an der Tankstelle fällig wird. Beide Fahrzeuge verlangen zum einen das teure Benzin Super Plus, zum anderen gehören sie selbstredend auch nicht zu den sparsamen Autos. Der RS2 nimmt mit 16,7 Liter pro 100 Kilometer einen sehr kräftigen Schluck aus der Pulle, während der SMS-Kombi sich 14,5 Liter einverleibt. In Anbetracht des Gewichts und der Leistung jedoch ein Wert, der noch akzeptabel erscheint.

Den Innenraum des Revo S kennzeichnet edle Eleganz. Es verwöhnen wohlriechende Ledersitze und Wurzelholzeinlagen am Armaturenbrett. Das Lederlenkrad liegt griffig in der Hand. Nur der bis 300

km/h reichende Tacho gibt einen Hinweis auf den Sportsmann in ihm.

Ganz anders kommt der Porsche-Audi Avant RS2 daher: mit elektrisch verstellbaren Sportsitzen, Kohlefasereinlagen und poppigen Farben im Innenraum.

Rein äußerlich läßt bei beiden Kraftmeiern kaum etwas auf ihre Potenz schließen. Besonders den SMS-Avant unterscheidet außer den breiten Reifen und der tiefergelegten Karosserie nichts von seinem

Serienbruder. Die großen Lufteinlässe unter der Stoßstange und die breiten Pneus des Avant RS2 hinterlassen einen kaum aggressiveren Eindruck.

Mit einem Verkaufspreis von 98 900 Mark ist der RS2 sicherlich ein Fahrzeug für Autofreaks, die auch an die Familie denken und deshalb keinen Porsche wollen. Der fünf Wochen dauernde Umbau vom 86 000 Mark kostenden Serien-S4 zum SMS Audi Avant S4 Revo S beträgt 56 925 Mark. Ein Preis, der sicherlich den einen oder anderen Kunden abschreckt.

Jürgen Schramek

Technik in Kürze

	Audi Avant RS2	SMS Audi S4 Revo S Avant
Motor	Fünfzylinder, Turbo	Fünfzylinder, Turbo
Ventile pro Zylinder	4	4
Hubraum	2226 cm ³	2226 cm ³
Verdichtung	9,0:1	7,8:1
Leistung bei	315 PS (232 kW) 6500 U/min	375 PS (276 kW) 6000 U/min
Max. Drehmoment bei	410 Nm 3000 U/min	510 Nm 3300 U/min
Leistungsgewicht	5,1 kg/PS	4,6 kg/PS
Kraftübertragung	Sechsganggetriebe, permanenter Allradantrieb	Sechsganggetriebe, permanenter Allradantrieb
Fahrwerk	Rundum Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen, Dreiecksquerlenker, hinten Doppellenker, Stabilenker, Stabilisatoren; rundum innenbel. Scheibenbremsen, ABS	Rundum Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen, Dreiecksquerlenker, hinten Doppellenker, Stabilenker, Stabilisatoren; rundum innenbel. Scheibenbremsen, ABS
Räder	7 x 17	8 x 17
Reifen	245/40 ZR 17	245/40
Leergewicht	1595 kg	1740 kg
Tankinhalt	64 Liter	70 Liter
Verbrauch	16,7 l/100 km (SB)	14,5 l/100 km (SP)
0 – 100 km/h	5,3 s	5,3 s
80 – 180 km/h	13,7 s	12,7 s
Höchstgeschwindigkeit	262 km/h	279 km/h
Preis	98 900 DM	142 925 DM
Adresse		SMS AG Seckendorfer Str. 4 – 6 90556 Cadolzburg