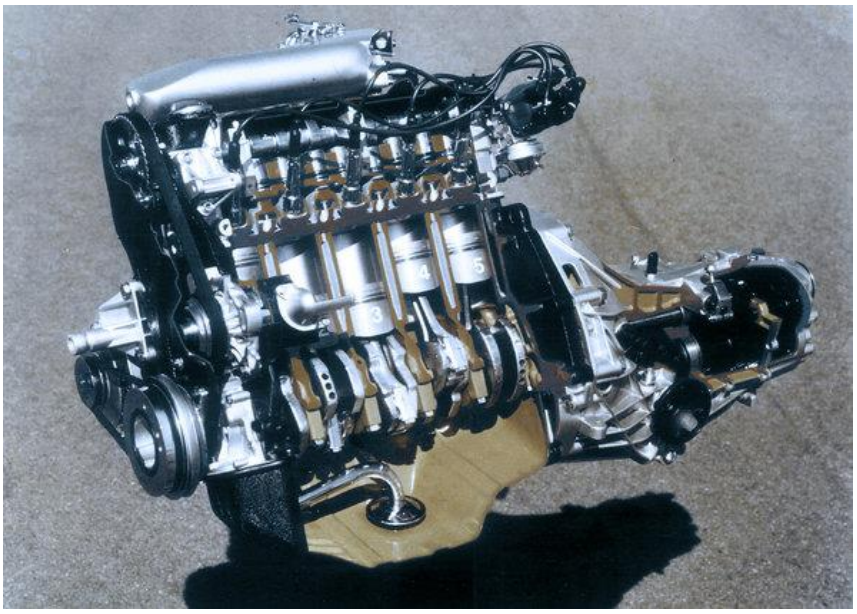
40 Jahre Fünfzylinder-Motoren von Audi – Kultstatus inklusive

- Als erfolgreiches Motorenkonzept für die Serie und den (Rallye-) Sport bewährten sich die Fünfzylinder-Aggregate von Audi. 1976 im Audi 100 der zweiten Generation gestartet, „folgten Ausbaustufen und Neuentwicklungen mit Turboaufladung, Abgasreinigung und Vierventiltechnik, Rallye-Motoren sowie Fünfzylinder-Diesel“. Nach gut einem Jahrzehnt Pause sorgt der Fünfzylinder seit 2009 wieder in diversen RS-Modellen für Furore. Glückwunsch zum 40-jährigen an Audi sowie den charakterstarken Ingolstädter Fünfzylinder!



„Die Fünfzylinder-Motoren von Audi haben Kultstatus erreicht – zum einen durch den erfolgreichen Einsatz im Motorsport, zum anderen durch ihre Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit.“ Ergänzen könnte man noch den charakteristischen Fünfzylinder-Sound, der für seine Fans wie Musik in den Ohren klingt. Trotz der genannten Argumente pro Fünfzylinder haben aber Motoren mit sechs, acht, zehn oder zwölf Zylindern eine (deutlich) größere Fangemeinde. Klar, mit mehr Zylindern sind häufig mehr Leistung sowie größere und teurere Modelle verbunden, die Automobilisten faszinieren. Hinzu kommt, dass außer Audi – deren Motoren teilweise auch bei VW zum Einsatz kamen – in der näheren Vergangenheit nur noch Volvo auf den Fünfzylinder setzte. Aber die Schweden vertrauen zukünftig ausschließlich Vierzylindern …

Die Historie der Fünfzylinder-Motoren von Audi reicht bis ins Jahr 1976 zurück. Damals sollte der Audi 100 der zweiten Generation (Typ 43) gegenüber dem Vorgänger höher positioniert werden. Da Sechszylinder „aufgrund des Bauraumes und der ungünstigen Gewichtsverteilung ausschieden“, fiel die Entscheidung für den Fünfzylinder-Reihenmotor. Dieser basierte auf dem damals noch jungen Vierzylinder-Reihenmotor EA 827, der in den 1970er-Jahren im gesamten VW-Konzern zum Einsatz kam. Davon abgeleitet wurde ein Fünfzylinder mit 2,1-Liter und 136 PS, dessen Effizienz und Kraftentfaltung von einer modernen Einspritzanlage profitierten. Die Auslieferungen des Audi 100 5E starteten im März 1977. Zwei Jahre später feierte der erste Fünfzylinder-Benziner mit Turboaufladung und 170 PS sowie 265 Newtonmeter Drehmoment im neuen Topmodell Audi 200 5T seine Premiere. Zur Höchstform lief der Turbo schließlich inklusive Ladeluftkühlung im allradangetriebenen Urquattro von 1980 mit 200 PS auf.

Bereits 1978 debütierte der erste Fünfzylinder-Saugdiesel mit zwei Liter Hubraum und 70 PS. 1989 setzten die Ingolstädter mit dem Audi 100 TDI „einen weiteren Meilenstein der Automobilgeschichte“. Schließlich handelte es sich dabei um den ersten Serien-Pkw mit einem direkteinspritzenden Fünfzylinder-Turbodiesel und vollelektronischer Motorsteuerung. Aus 2,5 Liter Hubraum holte das Triebwerk 120 PS. Ein weiteres Highlight stellte bei den Fünfzylinder-Benzinern 1994 das Kraftwerk mit 315 PS im Audi RS 2 dar. Die Ingolstädter sehen im „Avant mit Sportwagen-Power“ sogar den Begründer einer neuen automobilen Klasse. Ab 1994 verabschiedete sich der Fünfzylinder jedoch schrittweise aus dem B-Segment – mit der Einführung des Audi A4 (B5) wurde er von neuen V6-Motoren abgelöst. Die letzten Fünfzylinder im Audi A6 2.5 TDI sowie der 2.3 Turbo im Audi S6 liefen 1997 aus.

2009 startete der Fünfzylinder sein fulminantes Comeback im Audi TT RS – mit Turboaufladung, Benzindirekteinspritzung und 340 PS aus 2,5 Liter Hubraum. Aber auch im RS Sportback und im RS Q3 sorgte das von der quattro GmbH entwickelte, quer eingebaute Triebwerk für Power pur. Im 2012 präsentierten TT RS plus standen dann sogar 360 PS zur Verfügung. In der Zwischenzeit gab es eine weitere Leistungsspritze, so dass der 2.5 TFSI im aktuellen Audi TT RS bereits kraftvolle 400 PS leistet. Diese Performance blieb natürlich auch den internationalen Motorjournalisten nicht verborgen, die die Jury für den „Engine of the Year“ Award bilden: Von ihnen erhielt der Fünfzylinder seit 2010 sieben Mal in Folge diese Auszeichnung in seiner Klasse verliehen.

Für Furore sorgte der Fünfzylinder-Benziner natürlich auch im Motorsport: So wurde der Finne Hannu Mikkola im Audi quattro 1983 Rallye-Weltmeister. Legenden-Status hat mittlerweile der im selben Jahr vorgestellte, 24 Zentimeter kürzere und breitspurige Sport quattro. Während der neu entwickelte Vierventil-Fünfzylinder aus Leichtmetall die Straßenversion mit 306 PS zum bis dahin stärksten Auto, „das von einer deutschen Firma für den öffentlichen Straßenverkehr angeboten wurde“, machte, leistete das Modell als Gruppe-B-Rallyeauto sogar 450 PS. Weitere Fünfzylinder-Ausrufezeichen im Rennsport setzten der 598 PS starke Sport quattro S1 (E2), mit dem Walter Röhrl 1987 das Bergrennen am Pikes Peak (USA) gewann, sowie der IMSA-GTO mit 720 PS aus immer noch kaum mehr als zwei Litern Hubraum, mit dem Audi 1989 für Wirbel in der US-amerikanischen Tourenwagen-Szene sorgte.

Bildquelle: Audi