

20 Jahre, vier Generationen – Audi RS 6: überlegene Performance im Alltagsgewand

- **Kombination aus richtungsweisender Leistung und herausragender Alltagstauglichkeit sind seit jeher die zentralen Merkmale eines RS 6**
- **Der aktuelle RS 6 Avant, erstmals in den USA erhältlich, ist weltweit marktführend in seinem Segment mit einzigartigem Breitbau**
- **Vom C5 bis hin zum C8 sorgt das Dynamic-Ride-Control-Fahrwerk für erstklassige Fahrdynamik**

Cham / Ingolstadt, 25. Juli 2022 – Ein Fahrzeug begeistert die Audi Sport GmbH und eine weltweite Fangemeinde seit 20 Jahren wie kaum ein zweites: Der Audi RS 6 prägt seit vier Generationen das Feld der Hochleistungskombis mit beeindruckender Performance und gleichzeitig herausragender Alltagstauglichkeit. Das erfolgreiche Grundkonzept aus dem Jahr 2002 basiert auf einem doppelt aufgeladenen Aggregat und Allradantrieb. Über alle RS 6-Generationen ist das Grundkonzept gleich. Auch im Wettbewerbsumfeld setzt der RS 6 immer wieder Zeichen und neue Maßstäbe. Technik-Vorsprung zeigt sich aber auch an anderen Stellen, etwa durch das Dynamic-Ride-Control-Fahrwerk: Längst ist es auch in anderen RS-Modellen von Audi zu erleben.

Der C5 – die obere Mittelklasse verlangt nach Leistung

Kurz nach der Jahrtausendwende steht bei der damaligen quattro GmbH (heute Audi Sport GmbH) die Frage im Raum, bei welchem Fahrzeug nach dem RS 4 die Belegschaft eine sportliche Überarbeitung vornimmt. Ein günstiger Zeitpunkt für den Audi A6. Die erste Generation (C5) erhält 2001 ihre Produktaufwertung und gleichzeitig möchte Audi der oberen Mittelklasse mehr Leistung unter der Haube zuführen.

Die Marke ist selbstbewusst und Motorsport steht hoch im Kurs. Audi fährt bei seiner Premiere bei den legendären 24 Stunden von Le Mans 1999 auf Anhieb aufs Treppchen. 2000, 2001 und 2002 schreiben sich die Vier Ringe in die Geschichtsbücher, sind heute nach Porsche mit 13 Siegen das zweiterfolgreichste Team aller Zeiten in Le Mans. Mit hohem Aufwand arbeiten die Audi Ingenieur_innen der quattro GmbH aber nicht allein an Motor, Fahrwerk und Getriebe, um den A6 auf Sport zu trimmen. Auch beim Auftritt legt Audi einen höheren Gang ein: Vier Zentimeter wächst der Wagen in Länge und Breite. Neue Schürzen, breitere Schweller, ein Spoiler für den Avant, eine markante Abrisskante für die Limousine, Räder in 18 beziehungsweise 19 Zoll und zwei ovale Endrohre unterstreichen die sportlichen Ambitionen.

Leistungsstärker ist 2002 kein anderer Audi

Gewünscht ist ein 8-Zylinder, den in den Grundzügen der A8, Baureihe D2, zur Verfügung stellen wird. Der Motor verrichtet sein Werk schon im S6, leistet hier ohne Aufladung 340 PS. Es braucht jedoch viel Detailarbeit: Der potente Motor mit fortan doppelter Turboaufladung und

4,2 Liter Hubraum passt aber zunächst nicht in die Karosserie des A6 – daher verlängert die quattro GmbH den Vorderwagen und verschafft dem V8 4 Zentimeter mehr Bauraum. Das Aggregat, das den ersten RS 6 befeuert, bekommt nicht etwa in Ingolstadt oder Neckarsulm seinen Feinschliff, sondern in England. Der britische Motorenhersteller Cosworth, bis 2004 eine Tochter der AUDI AG, zeichnet gemeinsam mit der quattro GmbH für die beeindruckende Ausbeute von 450 PS und 560 Newtonmeter Drehmoment verantwortlich und setzt sich damit an die Spitze des Segments. Der V8 im RS 6 ist eine echte Ansage an den Wettbewerb. Zum Vergleich: 450 PS leistet zu diesem Zeitpunkt auch der DTM Audi des Abt-Teams, mit dem Laurent Aiello 2002 den Titel nach Hause holt.

Viel Leistung braucht eine gute Verwaltung. Die Zeit des Schaltgetriebes ist hier schon zu Ende. Erstmals sorgt in einem RS-Modell eine Wandlerautomatik mit verkürzten Schaltzeiten für die Gangwechsel. Fünf Fahrstufen ermöglichen einen Antritt, der Tempo 100 in 4,7 Sekunden ermöglicht. Damit RS 6 Avant und Limousine auch im Alltag mit einer optimalen Spreizung zwischen Komfort und Sportlichkeit beeindrucken, setzt Audi erstmals auf das neu entwickelte Fahrwerk Dynamic Ride Control (DRC). Stephan Reil, für die Entwicklung aller Baureihen des RS 6 verantwortlich und heute Leiter der Technischen Entwicklung am Standort in Neckarsulm, hält es kurz: „Das DRC reduziert bei sportlicher Fahrweise, egal ob auf der Geraden oder in der Kurve, die Wank- und Nickbewegungen.“ Konkret: Es bindet den Wagen noch enger an die Strasse und sorgt für ein stets agiles Handling, insbesondere bei dynamischen Kurvenfahrten. Die Dynamic Ride Control besteht aus Stahlfedern mit je zwei diagonal gegenüberliegenden hydraulischen Stossdämpfern, die ohne Einsatz von Elektronik den Bewegungen des Fahrzeugaufbaus ohne Zeitverzögerung entgegenwirken. Beim Einlenken und Durchfahren einer Kurve wird die Dämpferkennung so verändert, dass die Bewegungen des Fahrzeugs um die Längsachse (Wanken) und um die Querachse (Nicken) deutlich reduziert werden.

Die Fertigstellung aller RS 6 der ersten Generation (C5) erfolgt sowohl am Band als auch in Handarbeit. Fahrbereit, jedoch noch lange nicht komplett. Es fehlen beispielsweise das befüllte Fahrwerk, die RS-spezifischen Anbauteile und einzelne Dekor-Elemente im Innenraum. Daher geht es vom Werk in Neckarsulm in eine benachbarte Halle. Dort finalisieren Mitarbeiter_innen der quattro GmbH in etwa 15 Stunden an der Hebebühne jedes einzelne Exemplar. Der C5 ist bis heute der einzige RS 6, der auch als Rennfahrzeug an den Start ging. Der RS 6 Competition, den Champion Racing einsetzt, deklassiert im Jahr 2003 mit Randy Pobst am Steuer die gleichermassen hubraumstarke Konkurrenz in der SPEED GT World Challenge. Der V8-Biturbo leistet 475 PS, wird von Hand geschaltet und siegt auf Anhieb.

Zum Abschluss der Baureihe spendiert die quattro GmbH eine Leistungsspritze und den Namenszusatz „plus“. Es geht von 450 auf 480 PS, das Drehmoment bleibt bei 560 Newtonmetern. Statt 250 sind jetzt 280 km/h Höchstgeschwindigkeit möglich. Vorher optionale Ausstattung ist nun Teil der Serienausstattung.

Der C6 – die Krönung des Motorenbaus setzt ihre Geschichte fort

Sechs Jahre nach dem ersten RS 6 folgt 2008 Generation Nummer zwei. Audi steigert sich, nicht nur was Leistung und Hubraum betrifft, sondern auch bei der Anzahl der Zylinder. Zehn sollen es

sein, wieder zwei Turbolader und jetzt 5 Liter Hubraum – zusammen erzeugen sie 580 PS und 650 Newtonmeter Drehmoment, das bereits ab 1.500 Umdrehungen bereitsteht. Werte, die damals selbst einen R8 übertreffen, der es als R8 GT auf maximal 560 PS bringt. Über drei Jahre fertigt Audi den grössten RS-Motor aller Zeiten. Der V10 ist eine Naturgewalt. 278 Kilogramm wiegt der Motor. Für eine sichere Ölzufuhr bei schneller Fahrt durch Kurven setzt Audi auf Trockensumpfschmierung – ein Prinzip aus dem Motorsport: Der separate Öltank erlaubt eine tiefe Einbaulage des V10-Motors und damit einen tiefen Schwerpunkt des Autos. Das System ist auf den Renneinsatz ausgelegt; es stellt die Ölversorgung bis 1,2 g Längs- und Querschleunigung. Wie konsequent die Audi Entwickler_innen jeden Zentimeter Bauraum nutzten, daran erinnert sich Stephan Reil gut: „Der V10 mit seinen zwei Turboladern und Krümmern ist schon optisch ein Kunstwerk und er ist mächtig. Ich kenne keinen Motorraum, der besser gefüllt ist als der des RS 6 C6.“

Wie schon beim C5 braucht auch der 10-Zylinder ein Getriebe, das die Leistung zu verarbeiten weiss. Die eingesetzte 6-Gang-Automatik wird dazu kräftig überarbeitet. Kühlung, Schalttempo, Kraftverteilung – alles verbessert. Mit dieser Motor-Getriebe-Kombination erreicht der Audi zum ersten Mal eine Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h – genauer gesagt 303 km/h – im RS 6 plus. Im regulären RS 6 endet die Beschleunigung bei 250 km/h, gegen Aufpreis sind 280 km/h möglich. Auf der Geraden muss der C6 kaum ein zweites in Serie gefertigtes Fahrzeug fürchten. 4,5 Sekunden braucht die Limousine, 4,6 der Avant bis 100 km/h. Dieser Vortrieb verlangt nach einer entsprechenden Bremsleistung. Die erste Keramikbremse (420-Millimeter-Scheiben vorn, 356 Millimeter hinten) zieht optional in einen RS 6 ein und stoppt den Dynamiker überaus zuverlässig. Damit die Passagier_innen sportlich und zugleich komfortabel ans Ziel kommen, vertraut Audi ein zweites Mal auf das DRC-Fahrwerk, das der Kundschaft im Avant und der Limousine nun serienmässig geliefert wird. Für mehr Komfort im Alltag über die ganze Bandbreite der Fahrsituationen lässt sich das DRC-Fahrwerk gegen Aufpreis mit einer zusätzlichen Verstelleinheit am Stossdämpfer ausstatten, die erstmals eine 3-stufige Einstellung bietet.

Wie beim Vorgänger hält es Audi dezent mit der Optik. Ausgestellte Kotflügel, die ihn von der Basis absetzen und den grossen Rädern und Reifen (19 Zoll und 255/40, 20 Zoll und 275/35 optional) ausreichend Platz bieten, verbreitern den Wagen um nur insgesamt 3,5 Zentimeter auf 1,89 Meter.

Zum Zweck der tiefgreifenden Veredlung läuft auch der C6 nach der Fertigung am Band zur unmittelbar benachbarten quattro GmbH. Deren Mitarbeiter_innen finalisieren, wie schon beim Vorgängermodell, das Fahrzeug. Sein Finale erlebt der C6 als RS 6 plus Sport und RS 6 plus Audi Exclusive. Insgesamt 500 limitierte Fahrzeuge verlassen das Werk in Neckarsulm. Zur Ausstattung gehören unter anderem eine nummerierte Plakette im Innenraum, spezielle Leichtmetallräder im 5-Speichen-Design, Leder für den Armaturenräger und Fussmatten mit RS 6-Logo.

Der C7 – aus weniger wird mehr

Weniger Zylinder können doch nicht richtig sein! Ein Kritikpunkt, den nicht nur die Kundschaft äussert, als Audi 2013 wieder vom 10-Zylinder-Biturbo abrückt und fortan wieder auf einen 8-Zylinder mit 4 Liter Hubraum mit doppelter Aufladung vertraut – das kleinste Aggregat in der Geschichte des RS 6. Darüber hinaus entfällt die klassische Limousine ersatzlos, in den USA übernimmt der Audi RS 7 Sportback. Doch die Kritiker_innen verstummen schnell, denn Audi schnürt ein Paket, das die bisherigen RS 6-Vertreter in den Kapiteln Fahrdynamik und Effizienz weit hinter sich lässt. Möglich macht dies vor allem eine konsequente Gewichtsreduzierung. Ein unter anderem deutlich höherer Anteil an Aluminium, darunter alle Anbauteile, senkt das Gewicht der Generation C7 um gut 120 Kilogramm. Dabei steht der Avant 6 Zentimeter breiter auf der Strasse als ein herkömmlicher A6. Lagen beim C6 noch rund 60 Prozent der Gesamtmasse auf der Vorderachse, reduziert Audi diesen Wert nun auf 55 Prozent, was etwa 100 Kilogramm Ersparnis entspricht. Ein weiterer Grund: Der Motor sitzt etwa 15 Zentimeter weiter hinten.

Dass 2 Zylinder und 20 PS weniger der Performance jedoch nichts anhaben, beweist der RS 6 auf der Strasse. Mit seinen 700 Newtonmetern Drehmoment und der neuen 8-Gang tiptronic braucht der C7 nur 3,9 Sekunden auf 100 km/h, eine halbe Sekunde weniger als sein Vorgänger. Bis zu 305 km/h Höchstgeschwindigkeit zeigt das Kombiinstrument. Gleichzeitig sinkt der Verbrauch im Vergleich zum Vorgänger um volle 30 Prozent, nicht nur dank der Gewichtsersparnis, sondern auch aufgrund der Zylinderabschaltung, die den RS 6 bei geringer Last zum 4-Zylinder macht. Erneut steht eine Keramikbremse mit Scheiben (420 Millimeter Durchmesser, 365 Millimeter hinten) zur Wahl, die für maximale Negativbeschleunigung sorgt und gerade bei hohen Dauerbeanspruchungen ihre Vorzüge ausspielt.

Ein Novum für den RS 6 der dritten Generation: Die Kundschaft wünschte sich eine Spur mehr Komfort, daher darf sie erstmals serienmässig mit Luftfahrwerk auf Reisen gehen. 20 Millimeter tiefer und mit sportlicher Abstimmung sorgt die adaptive air suspension für gehobenen Genuss im Alltag. Ebenfalls von Vorteil für den flotten Transport von Hab und Gut ist das erste Mal die Option einer Anhängerkupplung. Altbekannt und bewährt ist dagegen das DRC-Fahrwerk. Die Meinungen sind eindeutig: Der RS 6 C7 setzt sich in allen Belangen von seinen Vorgängern ab – sei es Antrieb, Fahrwerk, Komfort und Effizienz. Was die Generationen wieder eint: Wie schon seine Vorgänger wechselt auch der C7 bei der Montage die Hallen in Neckarsulm. Dem 4-Liter-8-Zylinder-Motor entlockt Audi über die Jahre immer mehr Leistung.

Im RS 6 performance leistet der Wagen erstmals mehr als 600 PS, 605, um genau zu sein. Kurzzeitig bearbeiten in der Overboost-Funktion 750 Newtonmeter den Antriebsstrang.

Trotz der anfänglichen Kritik über die geringere Leistung und die geringere Anzahl von Zylindern des C7 wird just diese RS 6-Generation zum Verkaufsschlager – und marktführend im Segment der Hochleistungskombis. Eine Spitzenposition, die auch sein Nachfolger bis heute hält. Der RS 6 C7 Avant findet weltweit Anklang, und ausgerechnet der Markt, der traditionell Limousinen bevorzugt und auf die Markteinführung drängt, die Vereinigten Staaten von Amerika, muss sich noch etwas gedulden.

Der C8 – der Beste bis heute, aber die Arbeit endet nie

2019, drei Jahre vor dem 20. Geburtstag rollt Generation Nummer vier des RS 6 (C8) zu den Händlern und bleibt seiner Linie treu. 4 Liter Hubraum, Biturbo, 600 PS und jetzt 800 Newtonmeter Drehmoment. Zum ersten Mal in seiner Geschichte bekommt der Wagen Unterstützung von einem 48-Volt-Mild-Hybrid-System, das die Effizienz weiter verbessert. Obwohl insgesamt etwas schwerer, setzt der RS 6 Avant* den Sprint auf 100 km/h in rasanten 3,6 Sekunden um und braucht nur 12 Sekunden, um 200 km/h zu erreichen. Auf der Geraden hinterlässt der C8 wenig Fragen, und auch was die Querschleunigung und Kurvengängigkeit betrifft, legt der Wagen die eigene Messlatte noch höher.

Eine neue Allradlenkung verbessert bei hohen Geschwindigkeiten die Stabilität, da die Hinterräder mit den Vorderrädern in dieser Fahrsituation in die gleiche Richtung lenken. Beim Rangieren bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken sie hingegen konträr zu den Vorderrädern, um den Wendekreis zu verkleinern und so das Parken zu erleichtern. Nicht nur problemloses Parken ist der Kundschaft wichtig, sondern – wie auch schon beim Vorgänger – die Möglichkeit, einen Anhänger mitzunehmen. „Mittlerweile bestellen mehr als die Hälfte unserer europäischen Kunden eine Anhängervorrichtung“, sagt Stephan Reil. „Das zeigt, dass die Kundschaft mit dem RS 6 nicht nur gern sportlich unterwegs ist, sondern auch alltäglichen Anforderungen nachgeht.“ Audi folgt dem Kundenwunsch und bietet weiterhin diese Option an, jetzt sowohl mit dem Luft- wie auch dem DRC-Fahrwerk.

Und das Design? Fallen die RS 6 der Generationen C5, C6 und C7 erst auf den zweiten Blick als Power-Kombi richtig auf, ist das beim C8 erstmals anders: Auch der Laie erkennt auf Anhieb, dass hier kein normaler A6 fährt. Lediglich das Dach, die vorderen Türen und die Heckklappe teilt sich der RS 6 Avant mit dem Basis A6 Avant. Alle anderen Bauteile wurden RS-spezifisch verändert und die Karosserie um deutliche 8 Zentimeter verbreitert. Nur die wenigsten wissen, dass der schnellste aller A6 erstmals auch eine eigenständige Motorhaube präsentiert und durch all diese Umbaumaßnahmen die Matrix-LED-Scheinwerfer mit Laserlicht des RS 7 tragen kann. Breiter und grösser fallen auch die Räder und Reifen aus. 21 Zoll Durchmesser (275/35) sind Teil der Serienausstattung, 22 Zoll (285/30) stehen erstmals optional zur Verfügung.

Der C8 rollt für die Fertigstellung nicht wie seine Vorgänger nochmal in separate Hallen der mittlerweile in die Audi Sport umbenannten GmbH, sondern verlässt das Band in Neckarsulm fix und fertig – ein Beleg für die hohe Flexibilität der Produktionsstätte – und wird auf die grosse Nachfrage hin das erste Mal auch als RS 6 Avant in den USA angeboten. Damit reift der RS 6* C8 endgültig vom Nischenfahrzeug zum weltweit gefragten Erfolgsmodell.

AMAG Import AG

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Mobile: +41 76 556 37 80

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch

www.audi-mediacycenter.com/de

AMAG Import AG – Audi Schweiz – Die Marke mit den vier Ringen steht für innovative und sportliche Fahrzeuge, hervorragende Bauqualität und progressives Design – für «Vorsprung durch Technik». Der Audi Konzern gehört zu den weltweit führenden Herstellern von Premium-Automobilen. Unsere Vision: die Schönheit der nachhaltigen Mobilität entfesseln.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Angaben zu den Verbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Audi RS6

Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 13,4 – 12,7 (WLTP);

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 304 – 288

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) ist ein realistischeres Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Damit Energieverbräuche unterschiedlicher Antriebsformen (Benzin, Diesel, Gas, Strom, usw.) vergleichbar sind, werden sie zusätzlich als sogenannte Benzinäquivalente (Masseinheit für Energie) ausgewiesen. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas. CO₂-Mittelwert aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 149 g/km (WLTP). Provisorischer CO₂-Zielwert der in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 118 g/km (WLTP). Die Angaben für ein spezifisches Fahrzeug können von den zulassungsrelevanten Daten nach CH-Typengenehmigung abweichen.

Die Verbrauchsangaben in unseren Verkaufsunterlagen sind europäische Treibstoff-Normverbrauchs-Angaben, die zum Vergleich der Fahrzeuge dienen. In der Praxis können diese je nach Fahrstil, Witterungs- und Verkehrsbedingungen, Zuladung, Topographie und Jahreszeit teilweise deutlich abweichen. Wir empfehlen ausserdem den eco-drive-Fahrstil zur Schonung der Ressourcen.

Energieeffizienz-Kategorie nach dem neuem Berechnungsverfahren gemäss Anhang 4.1 EnEV, gültig ab 01.01.2022 bis 31.12.2022. Informationen zur Energieetikette für Personenwagen finden Sie unter Bundesamt für Energie BFE.