

Juni 2023

Der Audi RS 6 Avant und der neue RS 6 Avant performance

Kompakt informiert	2
> Exzellente Leistung trifft expressives Design: der neue Audi RS 6 Avant performance	2
Die Fakten	6
> Der Audi RS 6 Avant	6
Das Modell im Detail	8
> Der Audi RS 6 Avant und der neue RS 6 Avant performance	8
> Der Motor	8
> Die Kraftübertragung	12
> Das Exterieurdesign	13
> Die Lichttechnologie	14
> Das Fahrwerk	15
> Die Karosserie	20
> Der Innenraum	20
> Das Bedienkonzept	22
> Das Infotainment und Audi connect	25
> Die Fahrerassistenzsysteme	26
> Die Historie	27
Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle	31

Kompakt informiert

Exzellente Leistung trifft expressives Design: der neue Audi RS 6 Avant performance

- Leistungssteigerung von 30 PS und 50 Newtonmetern mehr sorgt für schnelleren Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,4 Sekunden
- Matte Exterieurumfänge und blaue Akzente im Interieur unterstreichen den exklusiven Charakter der performance-Modelle
- Präziseres Fahrverhalten dank optimiertem selbstsperrendem Mittendifferenzial, neuen 22-Zoll-Leichtbaurädern und Hochleistungsreifen

Neckarsulm / Ingolstadt/Cham, Juni 2023 – Stärker und schneller als jeder Audi RS 6 zuvor: das neue Audi Modell RS 6 Avant performance ist gespickt mit Zutaten, die sowohl den optischen Auftritt schärfen als auch für ein noch emotionaleres Fahrerlebnis sorgen. Der potente 4,0-Liter-V8-Biturbo-TFSI-Motor leistet nun 463 kW (630 PS) und hat ein maximales Drehmoment von 850 Newtonmetern. Den RS 6 Avant performance gibt es ab CHF 159'500.-

„Performance“ steht bei Audi in erster Linie für mehr Leistung. So erlauben grössere Turbolader und eine Anhebung des Ladedrucks von 2,4 auf 2,6 bar im 4,0-Liter-V8-Biturbo-TFSI-Motor des RS 6 Avant performance ein Plus von 30 PS Leistung und 50 Newtonmeter mehr Drehmoment im Vergleich zur Basisversion. Die Leistung steigt damit von 441 kW (600 PS) auf 463 kW (630 PS) und das maximale Drehmoment von 800 auf 850 Newtonmeter. Von 0 auf 100 km/h sprintet das performance-Modell in 3,4 Sekunden, eine Verbesserung im Vergleich zum Basismodell RS 6 Avant um 0,2 Sekunden.

Weniger ist manchmal mehr: Dank reduzierter Dämmung zwischen Motor- und Innenraum und im hinteren Teil des Fahrzeugs begeistert der RS 6 Avant performance mit spannender Akustik auf neuem Niveau, zudem werden acht Kilogramm Gewicht eingespart. Insgesamt hat der RS 6 Avant performance ein Leergewicht von 2.090 Kilogramm.

Für ein Plus an Fahrdynamik: neues selbstsperrendes Mittendifferenzial

Eine serienmässige 8-stufige tiptronic mit schnelleren Schaltzeiten gibt die Kräfte des 4,0 TFSI an den permanenten Allradantrieb quattro weiter.

Ein rein mechanisch arbeitendes Mittendifferenzial verteilt die Antriebskräfte im Verhältnis 40:60 auf Vorder- und Hinterachse. Tritt Schlupf auf, gelangt automatisch mehr Antriebsmoment an die Achse mit der besseren Traktion – bis zu 70 Prozent können nach vorn oder bis zu 85 Prozent nach hinten fließen. Das optimierte selbstsperrende Mittendifferenzial ist leichter und kompakter. Es verbessert die Fahrdynamik, sorgt für ein spürbar präziseres Kurvenverhalten und lässt das Auto insbesondere im Grenzbereich weniger untersteuern. Ausserdem wird das Einlenkverhalten noch exakter. Der Kunde profitiert davon durch ein insgesamt agileres Fahren.

Exklusiv und performant: 22-Zoll-Räder mit Hochleistungsreifen

Standardmässig rollt der neue RS 6 Avant performance auf 21-Zoll-Aluminium-Gussrädern im 10-Speichen-Stern-Design, die serienmässig mit Reifen in der Grösse 275/35 bezogen sind. Für einen noch sportlicheren Auftritt stehen neben dem heutigen 22-Zoll-Aluminium-Gussrad zudem 22-Zoll-Leichtbauräder zur Wahl – in Schwarz metallic glanzgedreht, Grau matt, Schwarz matt oder Neodymgold matt. Das luftig gestaltete 5-Y-Speichen-Design ist vom Motorsport inspiriert und kommt dadurch der Bremsenkühlung zugute. Die Herstellung der gewichtsreduzierten Felge erfolgt in einem aufwendigen Schmiede-Fräse-Verfahren. Im Vergleich zum 22-Zoll-Aluminiumrad des aktuellen RS 6 Avant ist das neue Leichtbaurad rund fünf Kilogramm leichter. Dank der Gewichtsverringernng von 20 Kilogramm an ungefederten Massen wird ein besseres Ansprechverhalten des Fahrzeugs erzeugt.

Dazu trägt auch der neue Hochleistungsreifen Continental „Sport Contact 7“ in der Dimension 285/30 bei, der Bestandteil des neuen Leichtbaurads ist. Er bietet sowohl auf trockener als auch auf nasser Fahrbahn ein durchweg höheres Grip-Niveau und sorgt für weniger Untersteuern bei dynamischer Kurvenfahrt und ein rundum präziseres Fahrverhalten über den gesamten Geschwindigkeitsbereich hinweg. Ausserdem verkürzt sich der Bremsweg von Tempo 100 auf 0 km/h mit dem neuen Reifen um bis zu zwei Meter.

Mit dem Fahrdynamiksystem Audi drive select lässt sich der Charakter des Fahrzeugs beeinflussen. Zur Wahl stehen sechs Profile: efficiency, comfort, auto, dynamic sowie die zwei individuell konfigurierbaren RS-spezifischen Modi „RS1“ und „RS2“.

Das Erleben der einzelnen Fahrmodi ist im performance-Modell aber deutlich differenzierter. So ist zum Beispiel der Segelmodus nur noch im efficiency-Profil automatisch aktiviert, das heisst, in Geschwindigkeitsbereichen bis 160 km/h schaltet er den Verbrenner ab und rollt ohne Kraftstoffverbrauch oder Schleppmoment des Motors. Ein Feinschliff an der Software des Motorsteuergeräts sorgt zudem für straffere Lastwechsel im Modus S, wenn über drive select der Fahrmodus „dynamic“ oder Fahrstufe S eingelegt ist – das trägt zur weiteren Steigerung der Emotionalität bei.

Darüber hinaus führt eine überarbeitete Software im Getriebesteuergerät zu verringerten Schaltzeiten und sorgt für eine spürbar grössere Spreizung zwischen den einzelnen Fahrmodi.

RS-Dynamikpaket gehört zur Serienausstattung

Zur Serienausstattung des RS 6 Avant performance gehört das RS-Dynamikpaket. Darin enthalten sind die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h, die Dynamik-Allradlenkung, die Fahrer_innen mit ihrer RS-spezifischen Softwareanpassung durch aktive Lenkeingriffe an Vorder- und Hinterachse unterstützt, sowie das quattro Sportdifferenzial an der Hinterachse.

Für den besonderen Auftritt: neue Aussenfarben und Optikpakete

Der neue RS 6 Avant performance ist in 16 Aussenfarben erhältlich. Erstmals befinden sich darunter auch für den Audi RS 6 Avant performance die Farben Ascariblau in metallic und matt sowie Tausilber in matt. Von der Masse hebt sich das performance-Modell serienmässig mit RS-Exterieurumfängen in Grau matt ab. Dabei werden unter anderem die Aussenspiegel, der Frontspoiler, die seitlichen Flaps vorn, die Einleger der Schwellerverbreiterungen, die Dachreling sowie die Zierleisten an den Seitenscheiben und der Heckdiffusor in Grau matt ausgeführt. Alternativ steht das Optikpaket Carbon matt/schwarz zur Wahl. Die Dachreling und Zierleisten an den Seitenscheiben haben in diesem Fall eine schwarze Optik. Die Audi Ringe und die Modellbezeichnung sind wahlweise in Chrom oder Schwarz ausgeführt.

Alles auf Blau: neue Akzente und Features im Innenraum

Im Innenraum wurden die bekannten RS-Designpakete in Grau und Rot um die Farbe Blau erweitert. So ist der Lenkradkranz in Alcantara schwarz mit Kontrastnähten in Mercatoblau versehen. Die Fussmatten, die Mittelkonsole seitlich und die Wählhebelsmanschette sind ebenfalls mit Kontrastnähten in diesem Farbton ausgeführt. Die Gurte erstrahlen vollflächig in Ozeanblau und die Dekoreinlagen können optional in einer Carbon-Körper-Struktur mit Akzenten in Blau bestellt werden. Der Wählhebelknopf und die Mittelkonsole seitlich bestehen aus Mikrofaser Dinamica, die zu etwa 45 Prozent aus recycelter PET-Faser besteht. Für den Bezug der Sportsitze mit Wabensteppung wurde das hochwertige Leder Valcona perforiert, auch diese sind mit Kontrastnähten in Mercatoblau ausgeführt. Zusätzlich gibt es als besonderes Erkennungsmerkmal eine Einstiegs-LED in den vorderen Türen: Sie projiziert den Schriftzug „RS performance“ auf den Boden neben dem Fahrzeug.

Optional können RS-Designpakete plus in den drei Farbvarianten mit zusätzlichen Umfängen gewählt werden: die Dekoreinlagen, Türarmauflagen und Mittelarmlehne sind hier in Mikrofaser Dinamica ausgeführt. Exklusiv in dieser Ausstattungsvariante ist die Sitzmittelbahn mit einem Einleger in Grau, Rot oder Blau versehen. Durch die Perforation der Sportsitze schimmert die jeweilige Farbe hindurch. Hinzu kommt eine farbig passend gestickte RS-Prägung in den Sitzlehnen.

Mit dem neuen Visualisierungstool „Audi exclusive Customiser“ können Kund_innen ihre Fahrzeuge in tausenden individuellen Kombinationen gestalten und so ihr persönliches Unikat erstellen. Sie haben die Wahl aus einer Vielzahl von Individuallackierungen sowie Leder- und Nahtfarben. Die Visualisierung erfolgt live im 3D-Modell. [Einen Einblick in diesen Konfigurator](#)

[gibt es hier.](#)

Die Anzeigen des serienmässigen 12,3 Zoll grossen Audi virtual cockpit plus verfügen im neuen performance-Modell über neue Features. Eine Schaltblitzanzeige im manuellen Getriebemodus skaliert die Drehzahl analog zum Motorsport von grün über gelb bis rot blinkend, um den optimalen Zeitpunkt für den Gangwechsel anzuzeigen. Die Launch Control, die das Beschleunigungspotenzial des RS 6 Avant performance voll ausschöpft, signalisiert mit ihrer neuen Ampelsymbolik den idealen Moment für den Start.

Die Fakten

Der Audi RS 6 Avant

Exterieurdesign und Lichttechnologie

- > Unvergleichlicher Bodystyle mit RS-spezifischem Exterieurdesign: nur drei Übernahmeteile vom A6 Avant – Vordertüren, Dach und Gepäckraumklappe
- > Verbreiterte Karosserie: um rund 40 Millimeter ausgestellte Radhäuser je Seite
- > Eigenständige Front: flacherer und breiterer Singleframe, schwarz glänzend
- > Exklusiv innerhalb der A6-Familie: optionale [HD-Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit [Audi Laserlicht](#) und abgedunkelten Blenden, serienmässig LED-Scheinwerfer
- > RS-Abgasanlage mit ovalen Endrohren auf beiden Seiten
- > Drei Optikpakete setzen aussen Akzente in Schwarz glänzend, Carbon oder Aluminium Matt
- > Audi Ringe und RS-Schriftzüge auf Wunsch in Schwarz glänzend
- > 13 Aussenlackierungen, darunter zwei RS-spezifische Farbtöne: Nardograu und Sebringschwarz Kristalleffekt; fünf Matteffektlackierungen
- > Leichtmetallräder im Format 21 Zoll, 22-Zoll-Räder in RS 6-spezifischem Design

Motor und Kraftübertragung

- > Mehr Leistung, höhere Effizienz: 4.0-TFSI-V8-Biturbo mit 441 kW (600 PS) bei Drehzahlen von 6.000 bis 6.250 1/min und 800 Nm im Drehzahlband von 2.050 bis 4.500 1/min konstant
- > Plus von 29 kW (40 PS) dank grösserer Verdichterräder und 0,2 bar erhöhtem Ladedruck auf 1,4 bar (relativ)
- > Von 0 auf 100 km/h in nur 3,6 Sekunden, weiter auf 200 km/h in nur 12 Sekunden
- > Topspeed auf Wunsch mit Dynamikpaket plus bis 305 km/h
- > [Mild-Hybrid-System \(MHEV\)](#) auf Basis des 48-Volt-Hauptbordnetzes; erlaubt Segeln mit ausgeschaltetem Motor, schnellen Wiederstart und erweiterten Start-Stopp-Bereich schon ab 22 km/h
- > System [cylinder on demand \(COD\)](#) zur zeitweiligen Abschaltung von vier der acht Zylinder
- > [8-Stufen-tiptronic](#) ermöglicht es, das um 100 Nm höhere Drehmoment umzusetzen
- > [Permanenter Allradantrieb quattro](#) mit selbstsperrendem Mittendifferenzial serienmässig: Kraftverteilung vorn zu hinten 40:60 beziehungsweise bis zu 70:30 oder 15:85

Fahrdynamik

- > Vorder- und Hinterachse, jeweils als 5-Lenker-Konstruktionen
- > Weite Spreizung der Fahrcharakteristik einstellbar über [Audi drive select](#)
- > Mit den Fahrmodi „RS1“ und „RS2“ können unter anderem das Motor- und Getriebemanagement, die Lenkunterstützung, das Fahrwerk, die Dynamik-Allradlenkung, das quattro Sportdifferenzial und der Motorsound individuell im MMI touch response angepasst und gespeichert werden – anschliessend schneller Zugriff und Wechsel über „RS MODE“-Lenkradtaste
- > Serienmässige komplett entwickelte Luftfederung [RS-adaptive air suspension](#) mit geregelter Dämpfung ist im Vergleich zur Luftfederung im A6 Avant um 50 Prozent straffer
- > Optional: RS-Sportfahrwerk plus mit elektrohydraulischem [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) reduziert Nick- und Wankbewegungen
- > Sportlich-direkte [Progressivlenkung](#) ist Serie, [Dynamik-Allradlenkung](#) mit RS-spezifischer Abstimmung als Option
- > Optional: quattro [Sportdifferenzial](#) kann Antriebsmomente zwischen den Hinterrädern verschieben

Karosserie und Innenraum

- > Grosszügiger und variabler Innenraum mit zahlreichen sportlichen Akzenten
- > Gepäckraum mit 565 bis 1.680 Liter Fassungsvermögen
- > Farbliche Akzente im Interieur: RS-Designpaket wahlweise in Rot oder Grau
- > Sportlichkeit, gepaart mit Komfort: RS-Sportsitze erstmals in Kombination mit Belüftungsfunktion
- > Kontur-Ambiente-Lichtpaket für gezielte Lichteffekte im Dunkeln, einstellbar in 30 Farben
- > Weitere Individualisierungsmöglichkeiten über das Programm Audi exclusive

Bedienung, Infotainment und Fahrerassistenzsysteme

- > Digitales [MMI touch response](#)-Bedienkonzept mit zwei Displays, dazu [natürlich-sprachliche Steuerung](#), Multifunktionslenkrad mit Aluminium-Paddles und [Head-up-Display](#)
- > RS-spezifische Inhalte im 10,1-Zoll-Infotainment-Display: RS-Monitor mit Temperaturmonitor, Reifendruckkontrolle und g-Meter-Anzeige
- > Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit WLAN-Hotspot und LTE Advanced
- > [Audi virtual cockpit](#) mit spezifischen RS-Anzeigen wie beispielsweise g-Meter, Schaltblitz, Öltemperatur, Reifendruck, Reifentemperatur, Beschleunigungs- und Rundenzeitenmessung
- > Intelligente Navigationsfunktionen, [Audi connect](#) mit verschiedenen [Car-to-X-Services](#)
- > [Zentrales Fahrerassistenzsteuergerät zFAS](#) für mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme, beispielsweise [Adaptiver Fahrassistent AFA](#)

Das Modell im Detail

Der Audi RS 6 Avant und der neue RS 6 Avant performance

Mit dem Audi RS 6 Avant und Audi RS 6 Avant performance schlägt die Audi Sport GmbH ein weiteres Kapitel in der High-Performance-Avant-Geschichte auf. Wie kein anderer verbindet er enorme Fahrleistungen mit praktischen Allroundeigenschaften. Mehr Power bei gleichzeitig gesteigerter Effizienz macht das Fahrzeug zu einem perfekten Begleiter für jeden Einsatzzweck, 365 Tage im Jahr.

Der Motor

Der V8-Biturbo leistet 441 kW (600 PS) und liefert im breiten Drehzahlband von 2.050 bis 4.500 1/min konstant 800 Nm Drehmoment. Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt der Hochleistungs-Avant in lediglich 3,6 Sekunden. In nur 12 Sekunden erreicht der RS 6 Avant 200 km/h. Der Vortrieb wird bei 250 km/h elektronisch begrenzt, mit optionalem Dynamikpaket bei 280 km/h und mit dem Dynamikpaket plus sogar erst bei 305 km/h.

Audi RS 6 Avant	40FSI quattro
Hubraum in cm ³	3.996
Max. Leistung in kW (PS) bei 1/min	441 (600) bei 6.000–6.250
Max. Drehmoment in Nm bei 1/min	800 bei 2.050–4.500
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250 (280/305)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	3,6
Verbrauch kombiniert in l/100 km	12,7–12,1
CO ₂ -Emissionen kombiniert in g/km	289–276
Antrieb	Permanenter Allradantrieb quattro
Getriebe	8 ^{stufen} tiptronic

Beim Audi RS 6 Avant performance erlauben grössere Turbolader und eine Anhebung des Ladedrucks von 2,4 auf 2,6 bar im 4,0-Liter-V8-Biturbo-TFSI-Motor im Vergleich zur Basisversion ein Plus von 30 PS Leistung und 50 Newtonmeter mehr Drehmoment.

Die Leistung steigt damit von 441 kW (600 PS) auf 463 kW (630 PS) und das maximale Drehmoment von 800 auf 850 Newtonmeter. Von 0 auf 100 km/h sprintet das performance in 3,4 Sekunden, im Vergleich zum Basismodell RS 6 eine Verbesserung um 0,2 Sekunden.

Audi RS 6 Avant performance	4.0 TFSI quattro
Hubraum in cm ³	3.996
Max. Leistung in kW (PS) bei 1/min	463 (630) bei 6.000
Max. Drehmoment in Nm bei 1/min	850 bei 2.300–4.500
Höchstgeschwindigkeit in km/h	280 (280/305)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	3,4
Verbrauch kombiniert in l/100 km	12,7–12,2
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km	289–277
Antrieb	Permanenter Allradantrieb quattro
Getriebe	8-Stufen-tiptronic

Das V8-Biturbo-Aggregat weist einen klassischen Bankwinkel von 90 Grad und einen Hubraum von 3.996 Kubikmeter auf (Bohrung x Hub: 86,0 x 86,0 Millimeter). Sein Kurbelgehäuse ist aus Aluminium gegossen und wiegt lediglich 39,1 Kilogramm. Die Zylinderlaufbahnen wurden mithilfe des atmosphärischen Plasmaspritzverfahrens bearbeitet. Bei diesem Verfahren wird eine extrem dünne Eisenbeschichtung auf die Zylinderlaufbahnen aufgetragen. Diese beschichteten Zylinderlaufbahnen weisen eine verbesserte Wärmeabfuhr, eine hohe thermische und mechanische Belastbarkeit sowie eine höhere Verschleissfestigkeit auf. Ausserdem reduziert die Beschichtung signifikant die innere Reibung und stellt einen minimal niedrigen Ölverbrauch sicher. Ein zentral im Innen-V angeordnetes elektronisches Schaltventil regelt zudem bedarfsgerecht die für die Kolbenkühlung relevanten kennfeldgesteuerten Kolbenspritzdüsen.



Das vermindert den Leistungsbedarf der Ölpumpe. Eine vollvariabel arbeitende Pumpe treibt den Ölkreislauf an. Dieser ist in zwei separate Ölgalerien aufgeteilt – eine für den Motorblock und eine für die Zylinderköpfe. Dieses Layout garantiert eine zuverlässige Ölversorgung auch bei den extremen Quer- und Längsbeschleunigungen, die der Audi RS 6 Avant und RS 6 Avant performance erreichen kann. Die schaltbare Wasserpumpe kommt erst bei 80 Grad Celsius hinzu, denn das zunächst stehende Kühlmittel erwärmt sich schneller und der Motor erreicht früher seine Betriebstemperatur. Die Ketten des Ventiltriebs erhalten ihren Antrieb über eine zahnradangetriebene Zwischenwelle. Diese treibt auch die Wasserpumpe an. Um die Zylinder stets passend zu füllen, lassen sich Ein- und Auslassnockenwellen variabel um je 50 Grad verstellen. Jede Zylinderbank treibt eine Kraftstoffhochdruckpumpe an, die bis zu 250 bar Druck aufbaut. Die zentral im Brennraum platzierten Injektoren spritzen den Kraftstoff aus sieben Löchern, wobei sie für unterschiedliche Anforderungen – vom Kaltstart bis zur Volllast – spezielle Einspritzstrategien verfolgen. Die Zündfolge ist 1-3-7-2-6-5-4-8 – wie schon beim Vorgängeraggregat.

Der 4.0 TFSI erzeugt einen sportlich-voluminösen V8-Sound. Fahrer_innen können den sonoren Klang des Triebwerks über das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) beeinflussen. Neben dem Motorsound nimmt das [Audi drive select](#) unter anderem Einfluss auf das Motor- und Getriebemanagement, die Lenkunterstützung, das Fahrwerk, die Dynamik-Allradlenkung, das quattro Sportdifferenzial sowie die Arbeitsweise der Klimaautomatik. Für ein noch volleres Klangbild sorgt die optionale RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohrblenden. In den individualisierbaren Modi „RS1“ und „RS2“ entscheidet der Kunde selbst, ob der 4-Liter-Motor sportlich oder ausgewogen klingen soll.

Druckvoll: die beiden Twinscroll-Turbolader

Das starke Drehmoment, das der 4.0 TFSI bereits bei niedrigen Touren aufbaut, ist allem voran den beiden Twin-Scroll-Turboladern zu verdanken. Neben einem erhöhten Ladedruck wurde der Durchmesser des Verdichterrads der Turbolader um drei Millimeter vergrößert. Jeder Turbo versorgt mit bis zu 1,4 bar Ladedruck (relativ) eine Zylinderbank. Das sind 0,2 bar mehr als beim Vorgänger.

Durch den höheren Ladedruck kommt mehr Luft für die Verbrennung von Kraftstoff in den Brennraum und so wird der Füllungsgrad der Zylinder verbessert. Die Folge: eine höhere Motorleistung sowie eine gesteigerte Effizienz.

In den Zylinderköpfen liegt die Ansaugseite aussen und die Abgasseite innen. So können die grösser dimensionierten Turbos und ihr optimierter Luft-Luft-Ladeluftkühler im 90-Grad-Innen-V der Zylinderbänke platziert werden, statt, wie sonst üblich, aussen seitlich am Motor. Dieses Layout ermöglicht kurze Gaslaufwege mit minimalen Strömungsverlusten und ein spontanes Ansprechverhalten. Eine aufwändige Isolierung der heissen Bauteile sorgt dabei für thermisch stabile Verhältnisse im Innen-V. Das Verdichtungsverhältnis entspricht 10,1:1 beim RS 6 Avant. Beim RS 6 Avant performance entspricht das Verhältnis 9,7:1.

Effiziente Systeme: MHEV und cylinder on demand (COD)

Dank des [Mild-Hybrid-Systems \(MHEV\)](#) mit 48-Volt-Hauptbordnetz kombiniert der 4.0 TFSI maximale Performance mit hoher Effizienz. Das Herz dieses Systems, der Riemen-Starter-Generator, kann bei Verzögerungen bis zu zwölf Kilowatt Leistung zurückgewinnen und als Energie in einen Lithium-Ionen-Akku einspeisen.

Gehen Fahrer_innen im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas, wählt das Antriebsmanagement eine von zwei Optionen: Je nach Fahrsituation und Einstellung im Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) rekuperiert der RS 6 Avant und RS 6 Avant performance, das heisst, er verzögert, indem der Generator Bewegungsenergie in elektrische umwandelt, oder er segelt mit ausgeschaltetem Motor. Beim Tritt aufs Gaspedal startet der Riemen-Starter-Generator den Motor wieder.

Die MHEV-Technologie erlaubt den Start-Stopp-Betrieb bereits in allen Bereichen unter 22 km/h Restgeschwindigkeit. Somit lassen sich im Alltagsbetrieb bis zu 0,8 Liter pro 100 Kilometer Kraftstoff einsparen.

Als weiterer Effizienzbaustein ist das System [cylinder on demand \(COD\)](#) an Bord. Bei geringer bis mittlerer Last und Drehzahl deaktiviert es in den oberen Gängen die Zylinder 2, 3, 5 und 8, indem es Einspritzung und Zündung abschaltet und die Ein- und Auslassventile schliesst. Durch den Vierzylinderbetrieb verlagern sich in den aktiven Zylindern die Betriebspunkte zu höheren Lasten und somit in Kennfeldbereiche mit höherem Wirkungsgrad, während die deaktivierten Zylinder wie Gasfedern weitestgehend verlustfrei mitlaufen. Beim Tritt auf das Gaspedal werden sie sofort wieder zugeschaltet. Der Umschaltvorgang dauert jeweils nur Millisekunden und ist für die Fahrer_innen praktisch nicht wahrnehmbar.

Die Kraftübertragung

Die Kräfte des 4.0 TFSI gelangen über die serienmässige [8-Stufen-tiptronic](#) mit optimierten Schaltzeiten an den [permanenten Allradantrieb quattro](#). Ein rein mechanisch arbeitendes Mittendifferenzial verteilt die Antriebskräfte im Verhältnis 40:60 auf Vorder- und Hinterachse. Tritt Schlupf auf, gelangt automatisch mehr Antriebsmoment an die Achse mit der besseren Traktion – bis zu 70 Prozent können nach vorn oder bis zu 85 Prozent nach hinten fließen.

Das agile und sichere Handling des RS 6 Avant und RS 6 Avant performance wird durch die [radselektive Momentensteuerung](#) optimiert, indem sie die kurveninneren Räder leicht anbremsst, bevor sie Schlupf bekommen. Dadurch wird das Moment zum Rad auf der gegenüberliegenden Seite gelenkt. Im optionalen RS-Dynamikpaket und RS-Dynamikpaket plus kombiniert Audi die radselektive Momentensteuerung mit dem quattro [Sportdifferenzial](#). Die Software des Sportdifferenzials berechnet kontinuierlich die fahrdynamisch ideale Verteilung der Momente an der Hinterachse und sorgt damit für ein Plus an Fahrdynamik, Traktion und Stabilität. Beim Sportdifferenzial ist das klassische Hinterachsgetriebe auf beiden Seiten um eine Überlagerungsstufe ergänzt. Sie besteht aus zwei Sonnenrädern und einem Hohlrad und dreht sich zehn Prozent schneller als die Antriebswelle.

Eine Lamellenkupplung, die im Ölbad läuft und von einem elektrohydraulischen Aktuator betätigt wird, stellt den Kraftschluss zwischen der Welle und der Überlagerungsstufe her. Wenn die Kupplung schliesst, zwingt sie dem Rad stufenlos die höhere Drehzahl der Übersetzungsstufe auf. Der Zwang, sich schneller zu drehen, führt dazu, dass das dafür notwendige zusätzliche Moment dem gegenüberliegenden kurveninneren Rad über das Differenzial entzogen wird.

Auf diese Weise kann fast das komplette Drehmoment auf ein Rad fließen. Das Sportdifferenzial kann in allen Betriebszuständen, auch im Schubbetrieb, die Momente zwischen linkem und rechtem Hinterrad verteilen. Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve werden sie überwiegend zum kurvenäusseren Rad gelenkt – das Auto wird förmlich in die Kurve hineingedrückt und es wird bereits dem Ansatz von Untersteuern entgegengewirkt. Im Fall von Übersteuern stabilisiert das Sportdifferenzial das Fahrzeug, indem es das Moment zum kurveninneren Rad verlagert.

Die Ansteuerung sämtlicher Fahrwerkskomponenten erfolgt beim RS 6 Avant und RS 6 Avant performance aus der Elektronischen Fahrwerkplattform. Die [Elektronische Fahrwerkplattform \(EFP\)](#), die in vielen Audi Modellen mit Längsmotor zum Einsatz kommt, ist das zentrale Steuergerät für das Fahrwerk. Dafür berücksichtigt sie unter anderem die Geschwindigkeit, Gierrate, Querschleunigung, die Wank- und Nickbewegungen des Autos, den Lenkwinkel, den Reibwert der Fahrbahn, den aktuellen Fahrzustand wie etwa Unter- oder Übersteuern sowie die Daten der beteiligten Fahrwerksysteme. Daraus errechnet sie die optimale Einstellung dieser Komponenten. Der Kunde profitiert davon durch präzises Kurvenverhalten, gesteigerte Fahrdynamik und hohen Fahrkomfort. Durch die Vernetzung mit dem Audi drive select können Fahrer_innen die Arbeitsweise des Systems beeinflussen.

Neues selbstsperrendes Mittendifferenzial im RS 6 Avant performance

Eine serienmässige 8-stufige tiptronic mit schnelleren Schaltzeiten gibt die Kräfte des 4.0 TFSI an den permanenten Allradantrieb quattro weiter. Ein rein mechanisch arbeitendes Mittendifferenzial verteilt die Antriebskräfte im Verhältnis 40:60 auf Vorder- und Hinterachse. Tritt Schlupf auf, gelangt automatisch mehr Antriebsmoment an die Achse mit der besseren Traktion – bis zu 70 Prozent können nach vorn oder bis zu 85 Prozent nach hinten fließen. Das optimierte selbstsperrende Mittendifferenzial ist leichter und kompakter. Es verbessert die Fahrdynamik, sorgt für ein spürbar präziseres Kurvenverhalten und lässt das Auto insbesondere im Grenzbereich weniger untersteuern. Ausserdem wird das Einlenkverhalten noch exakter. Der Kunde profitiert davon durch ein insgesamt agileres Fahren.

Das Exterieurdesign

Der Bodystyle des Audi RS 6 Avant und RS 6 Avant performance ist unvergleichlich in seinem Segment. Bereits im Stand weckt der High-Performance-Avant der Audi Sport GmbH eine hohe Begehrlichkeit. Gegenüber dem Grundmodell Audi A6 Avant zeigt das RS-Modell ein stark differenziertes Design mit einer Vielzahl RS-spezifischer Teile im Exterieur. Lediglich die Vordertüren, das Dach und die Heckklappe teilt sich der RS 6 Avant mit dem A6 Avant.

Die auf jeder Seite um rund 40 Millimeter weit ausgestellten Radhäuser betonen den Sportsgeist des Hochleistungs-Avants und heben seinen eigenständigen Charakter weiter hervor. Die 22-Zoll-Räder korrespondieren perfekt mit den auffallenden Proportionen und der athletischen Silhouette des RS 6 Avant.

Im Vergleich zum A6 Avant ist der Singleframe deutlich flacher und breiter. Sein Kühlerschutzgitter mit der RS-spezifischen dreidimensionalen Wabenstruktur ist in Schwarz glänzend gehalten. In den markanten seitlichen Lufteinlässen, die – inspiriert durch den Audi R8 – nahezu bis an die Unterkante der Scheinwerfer heranreichen, stehen senkrechte Wings in Schwarz glänzend. Zur Fahrbahn hin einen klaren Abschluss bildet das horizontale Blade.

Neben der Motorhaube mit einem skulptural herausgearbeiteten Powerdome übernimmt der RS 6 Avant auch die Frontscheinwerfer aus der A7-Baureihe. Sie sind nicht nur flacher und damit noch sportlicher im Ausdruck, sondern bieten auch die Option des [HD-Matrix LED-Scheinwerfers](#) mit [Audi Laserlicht](#) und abgedunkelten Blenden – ein zusätzliches Alleinstellungsmerkmal für den RS 6 Avant innerhalb der A6-Familie.

Athletik pur: die Avant-Silhouette im RS-Look

Die Seitenansicht des Audi RS 6 Avant und RS 6 Avant performance zeigt die bisher athletischste Interpretation einer Avant-Silhouette – mit dem gestreckten Vorderwagen, der langen, geraden Dachlinie und den flach angestellten D-Säulen, die sich auf die muskulösen quattro Blister stützen. Die tief angesetzte Schulterlinie, die nach hinten leicht ansteigt, verlagert den optischen Schwerpunkt nach unten.

An den Flanken unterstützen RS-spezifische Schweller mit schwarzen Einlegern optisch den ausgeprägten Vorwärtsdrang. Ein Dachkantenspoiler sowie ein RS-spezifischer Stossfänger mit Heckdiffusor und Designelementen in Schwarz glänzend bilden den dynamischen Heckabschluss.

RS-typisch mündet die RS-Abgasanlage auf beiden Seiten in ovalen chromfarbenen Endrohren – wahlweise ist eine RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohren verfügbar. Der Lackfächer hält 13 Farben für den Audi RS 6 Avant bereit, darunter die beiden RS-spezifischen Farbtöne Nardograu und Sebringschwarz Kristalleffekt sowie fünf Matteeffektlackierungen.

Die Aussenspiegelgehäuse sind standardmässig in Schwarz ausgeführt, optional auch in Wagenfarbe oder Aluminium matt. Die Optikpakete Aluminium matt, Schwarz und Carbon verändern die senkrecht stehenden Wings, das horizontale Blade, die Schwellereinleger, die Dachreling und die Fensterschachteleisten sowie die Heckdiffusorspange. Die Audi Ringe und die RS-Schriftzüge vorn und hinten werden auf Wunsch für das Optikpaket schwarz und Carbon ebenfalls in Schwarz glänzend gehalten. Zahlreiche weitere Individualisierungsmöglichkeiten bietet das Programm von Audi exclusive.

Neue Aussenfarben und Optikpakete im RS 6 Avant performance

Der neue RS 6 Avant performance ist in 16 Aussenfarben erhältlich. Erstmals befinden sich darunter auch für den Audi RS 6 Avant performance die Farben Ascariblau in metallic und matt sowie Tausilber in matt. Von der Masse hebt sich das performance-Modell serienmässig mit RS-Exterieurumfängen in Grau matt ab. Dabei werden unter anderem die Aussenspiegel, der Frontspoiler, die seitlichen Flaps vorn, die Einleger der Schwellererweiterungen, die Dachreling sowie die Zierleisten an den Seitenscheiben und der Heckdiffusor in Grau matt ausgeführt. Alternativ steht das Optikpaket Carbon matt/schwarz zur Wahl. Die Dachreling und Zierleisten an den Seitenscheiben haben in diesem Fall eine schwarze Optik. Die Audi Ringe und die Modellbezeichnung sind wahlweise in Chrom oder Schwarz ausgeführt.

Die Lichttechnologie

Der Audi RS 6 Avant und RS 6 Avant performance kommt serienmässig mit LED-Scheinwerfern zum Kunden. Die Tagfahrlichtsignatur hat dabei einen digitalen Charakter: 12 Lichtsegmente stehen hier, durch schmale Zwischenräume getrennt, aufrecht nebeneinander – wie die Einsen und Nullen in der digitalen Welt. Im unteren Bereich der Leuchteinheit befinden sich das Abbiegelicht und das zweizeilige Matrix-Fernlicht, das aus 32 einzeln regelbaren LEDs besteht. Sie leuchten die Strasse dynamisch und präzise aus und blenden andere Verkehrsteilnehmer automatisch aus dem Lichtkegel aus. Zudem übernehmen sie die Funktion des Kurvenlichts. Assoziationen mit der digitalen Welt befeuert auch das Schlusslicht des High-Performance-Avants. Je Einheit setzt es sich aus neun vertikalen Segmenten zusammen, die sich mit dem ebenfalls segmentierten Bremslicht abwechseln.

Sowohl die optionalen [Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit [Audi Laserlicht](#) und abgedunkelten Blenden als auch die LED-Heckleuchten verfügen über ein dynamisches Blinklicht und werden beim Ent- und Verriegeln RS-spezifisch inszeniert. Das Audi Laserlicht, erkennbar am blauen Marker im Reflektor, verdoppelt die Reichweite des Fernlichts. In jedem Scheinwerfer generiert ein kleines Lasermodul einen Lichtkegel, der als Spot mehrere hundert Meter weit leuchtet. Der monochromatische und kohärente blaue Laserstrahl hat eine Wellenlänge von 450 Nanometern. Ein Phosphorkonverter wandelt ihn in verkehrstaugliches, weisses Licht mit 5.500 Kelvin Farbtemperatur um – ideale Bedingungen für das menschliche Auge: Fahrer_innen können Kontraste besser erkennen und ermüden weniger schnell. Damit bietet ihm der Laserspot, der ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h aktiv wird, ein grosses Plus an Sicht und Sicherheit. Wenn die Kamera an der Windschutzscheibe andere Fahrzeuge in seiner Reichweite erkennt, blendet der Laserspot automatisch ab.

Das Fahrwerk

Beim Audi RS 6 Avant und RS 6 Avant performance verarbeiten eine jeweils als 5-Lenker-Konstruktion ausgeführte Vorder- und Hinterachse die einwirkenden Längs- und Querkräfte getrennt voneinander. Die Lenker bestehen ebenso wie die Hilfsrahmen in weiten Bereichen aus Aluminium. Die Spurweite beträgt 1.668 Millimeter vorn und 1.650 Millimeter hinten.



Die serienmässige Luftfederung [RS-adaptive air suspension](#) mit geregelter Dämpfung wurde RS-spezifisch abgestimmt und lässt den RS 6 Avant und RS 6 Avant performance dank eines Luftfedermoduls mit einer um 50 Prozent höheren Federrate erstmals bis zu 305 km/h schnell werden (mit Dynamikpaket plus). Sie lässt sich in mehreren Modi einstellen und integriert einen automatischen Niveauegleich.

Die [Elektronische Fahrwerkplattform \(EFP\)](#) dient dabei als zentrale Steuerinstanz, welche die Arbeit der Dämpfer an den Zustand der Strasse, den individuellen Fahrstil und den gewählten Audi drive select-Modus anpasst. Zudem integriert die Luftfederung einen automatischen Niveauegleich.

Die Karosserie des RS 6 Avant und RS 6 Avant performance liegt bei beiden Fahrwerken in der Normalposition in den Modi auto, comfort und efficiency 20 Millimeter tiefer als bei einem A6 Avant mit Serienfahrwerk. Die Luftfederung senkt sich ab Tempo 120 km/h in den drei oben genannten Modi um weitere 10 Millimeter. Im Modus dynamic bleibt der Aufbau bei beiden Fahrwerken dauerhaft auf dieser niedrigen Trimmlage. Für schlechte Strecken bietet die RS-adaptive air suspension einen lift-mode, der den RS 6 Avant und RS 6 Avant performance bei niedriger Geschwindigkeit um 20 Millimeter über das normale Level anheben kann. Die besonders weite Spreizung der RS-adaptive air suspension bietet Fahrer_innen die freie Wahl zwischen Langstreckenkomfort und maximaler Performance.

Alternativ steht das RS-Sportfahrwerk plus mit [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) zur Wahl. Es bindet den RS 6 Avant und RS 6 Avant performance noch enger an die Fahrbahnoberfläche und verbessert nochmals das Handling. Die Dynamic Ride Control als integrierter Wank- und Nickausgleich besteht aus Stahlfedern und dreistufig einstellbaren Dämpfern, 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 Dämpfer sind jeweils diagonal über zwei separate Ölleitungen mit je einem Zentralventil verbunden. Die Ventile stellen durch innen liegende Kolben mit dem dahinterliegenden Gasraum das benötigte Ausgleichsvolumen zur Verfügung.



Beim Einlenken und Durchfahren einer Kurve wird zwischen den kreuzweise gegenüberliegenden Dämpfern über das Zentralventil eine Ölströmung und damit eine zusätzliche Dämpfungskraft erzeugt. Die Dämpferkennlinie wird bei einseitiger Einfederung also dahingehend verändert, dass Wank- und Nickbewegungen nahezu komplett eliminiert werden. Auf diese Weise sorgt dieses reaktionsschnelle Dämpfersystem dafür, dass der High-Performance-Avant besonders präzise durch Kurven fährt.

Die Dämpfergeneration mit integriertem Schaltventil baut kompakter, ist leichter und reduziert noch effektiver Nick- und Wankbewegungen. Zudem ermöglicht sie eine noch grössere Spreizung der Dämpfkräfte zwischen den Modi comfort, auto und dynamic sowie eine präzisere Fahrwerkabstimmung bei hohen Dämpfkräften, die bei dynamischer Kurvenfahrt auftreten. Das Ergebnis: In der Stellung comfort sorgt das RS-Sportfahrwerk mit Dynamic Ride Control (DRC) für ein erstaunlich komfortables Abrollen. Im Programm dynamic liefert es eine ausserordentliche Fahrpräzision auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten.

Mithilfe des Fahrdynamiksystems [Audi drive select](#) können Fahrer_innen die Kennlinien der Dämpfer beeinflussen und damit das Fahrerlebnis individualisieren.

Serienmässig arbeitet im RS 6 Avant und RS 6 Avant performance eine sportlich-direkt übersetzte [Progressivlenkung](#). Ihre speziell gestaltete Zahnstange variiert die Übersetzung abhängig vom Lenkwinkel im Bereich 12,6:1 und 15,8:1. Mit zunehmendem Einschlag wird die Übersetzung kleiner und die Lenkung direkter. Im Stadtverkehr und beim Rangieren nimmt die Lenkarbeit dadurch ab, in engen Kurven fährt sich das Auto noch agiler. Hier sorgt die Progressivlenkung für ein sportliches Handling.

RS-Dynamikpaket

Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h

RS-spezifisch abgestimmte Dynamik-Allradlenkung

quattro Sportdifferenzial

Darüber hinaus passt sie ihre Servo-Unterstützung an die gefahrene Geschwindigkeit an. Bei geringen Geschwindigkeiten wird diese für eine leichtere Manövrierbarkeit erhöht. Über die Modi des Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) lässt sich der Charakter der Lenkunterstützung variieren.

Als Option erhält der RS 6 Avant eine [Dynamik-Allradlenkung](#). Sie vereint eine direkte, sportliche Lenkansprache mit souveräner Fahrstabilität und löst so einen alten Zielkonflikt auf. An der Vorderachse arbeitet eine Dynamiklenkung, deren Wellgetriebe die Übersetzung je nach Fahrsituation ändert. Durch die Kombination der Dynamiklenkung mit der Hinterachslenkung ändert sich die Gesamtlenkübersetzung im Bereich von 9,5 bis 17,0 – von sehr direkt bei niedrigem bis zu überaus stabil bei hohem Tempo. Dieses Lenksystem sorgt zudem dafür, dass die Hinterräder je nach Fahrtempo um einige Grad gegen- oder gleichsinnig zu den Vorderrädern einschlagen. Bei niedriger Geschwindigkeit lenken die Hinterräder bis zu fünf Grad gegensinnig zu den Vorderrädern. Dadurch verkleinert sich der Wendekreis um bis zu einen Meter. In Kurven

fährt sich der RS 6 Avant und RS 6 Avant performance so noch agiler. Bei mittleren und höheren Geschwindigkeiten ab zirka 100 km/h folgen die Hinterräder der Bewegung der Vorderräder um bis zu zwei Grad. Auf diese Weise gewinnt der RS 6 Avant und RS 6 Avant performance weiter an Stabilität, Dynamik und Fahrsicherheit.

Beim RS 6 Avant performance gehört das RS-Dynamikpaket zur Serie

Zur Serienausstattung des RS 6 Avant performance gehört das RS-Dynamikpaket. Darin enthalten sind die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h, die Dynamik-Allradlenkung, die mit ihrer RS-spezifischen Softwareanpassung den Fahrer durch aktive Lenkeingriffe an Vorder- und Hinterachse unterstützt, sowie das quattro Sportdifferenzial an der Hinterachse.

„RS-MODE“: eine Taste für die Fahrdynamik

Mit dem Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) können Fahrer_innen die Charakteristika beider Lenkungsvarianten sowie weitere Eigenschaften seines RS 6 Avant und RS 6 Avant performance beeinflussen. Zur Wahl stehen sechs Profile: efficiency, comfort, auto, dynamic sowie die zwei individuell konfigurierbaren, RS-spezifischen Modi „RS1“ und „RS2“. Sobald Fahrer_innen diese nach ihren Wünschen im [MMI touch response](#) eingestellt und gespeichert haben, lassen sie sich direkt per Schnellzugriff über die Lenkradtaste „RS-MODE“ aktivieren. Ohne erneut das [MMI touch response](#) bedienen zu müssen, können Fahrer_innen so unkompliziert zwischen den Modi „RS1“, „RS2“ und dem zuletzt gewählten drive select-Modus wechseln.

Das [Audi drive select](#) nimmt unter anderem Einfluss auf das Motor- und Getriebemanagement, die Lenkunterstützung, das Fahrwerk, die Dynamik-Allradlenkung, das quattro Sportdifferenzial, den Motorsound sowie die Arbeitsweise der Klimaautomatik. Im Modus „RS2“ kann der Kunde zudem auch die Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) per Tastendruck in den Sportmodus stellen und diese Einstellung dauerhaft speichern. Drücken Fahrer_innen die ESC-Taste länger als drei Sekunden, deaktivieren sie die Elektronische Stabilisierungskontrolle vollständig.

Das Erleben der einzelnen Fahrmodi ist in den performance-Modellen deutlich differenzierter. So ist zum Beispiel der Segelmodus nur noch im efficiency-Profil automatisch aktiviert, das heisst, in Geschwindigkeitsbereichen bis 160 km/h schaltet er den Verbrenner ab und rollt ohne Kraftstoffverbrauch oder Schleppmoment des Motors. Ein Feinschliff an der Software des Motorsteuergeräts sorgt zudem für straffere Lastwechsel im Modus S, wenn über drive select der Fahrmodus „dynamic“ oder Fahrstufe S eingelegt ist – das trägt zur weiteren Steigerung der Emotionalität bei. Darüber hinaus führt eine überarbeitete Software im Getriebesteuergerät zu verringerten Schaltzeiten und sorgt für eine spürbar grössere Spreizung zwischen den einzelnen Fahrmodi.

Exklusiv und performant: das Räderprogramm

Serienmässig fährt der RS 6 Avant auf 21-Zoll-Aluminium-Gussrädern im 10-Speichen-Stern-Design, die mit Reifen in der Grösse 275/35 bestückt sind. Die Audi Sport GmbH bietet als Option ein RS-spezifisches Rad im 5-V-Speichen-Trapez-Design der Dimension 22 Zoll mit Reifen der Grösse 285/30 – wahlweise in Silber, Titanoptik matt oder Anthrazitschwarz glänzend.

An der Vorderachse des Hochleistungs-Avant sorgt eine 10-Kolben-Festsättel-Bremsanlage für starke Leistung und hohe Standfestigkeit. Die Sättel der serienmässigen RS-Bremsanlage mit innenbelüfteten gelochten Scheiben der Dimension 420 Millimeter vorn und 370 Millimeter hinten sind in Schwarz oder auf Wunsch rot lackiert.

22-Zoll-Räder mit Hochleistungsreifen für die performance-Version

Standardmässig rollt der neue RS 6 Avant performance auf 21-Zoll-Aluminium-Gussrädern im 10-Speichen-Stern-Design, die mit Reifen in der Grösse 275/35 bezogen sind. Für einen noch sportlicheren Auftritt stehen neben dem heutigen 22-Zoll-Aluminium-Gussrad zudem 22-Zoll-Leichtbauräder zur Wahl – in Schwarz metallic glanzgedreht, Grau matt, Schwarz matt oder Neodymgold matt. Das luftig gestaltete 5-Y-Speichen-Design ist vom Motorsport inspiriert und kommt dadurch der Bremsenkühlung zugute. Die Herstellung der gewichtsreduzierten Felge erfolgt in einem aufwendigen Schmiede-Fräsen-Verfahren. Im Vergleich zum 22-Zoll-Aluminiumrad des aktuellen RS 6 Avant ist das neue Leichtbaurad rund fünf Kilogramm leichter. Dank der Gewichtsverringerung von 20 Kilogramm an ungefederten Massen wird ein besseres Ansprechverhalten des Fahrzeugs erzeugt.

Dazu trägt auch der neue Hochleistungsreifen Continental „Sport Contact 7“ in der Dimension 285/30 bei, der Bestandteil des neuen Leichtbaurads ist. Er bietet sowohl auf trockener als auch auf nasser Fahrbahn ein durchweg höheres Grip-Niveau und sorgt für weniger Untersteuern bei dynamischer Kurvenfahrt und ein rundum präziseres Fahrverhalten über den gesamten Geschwindigkeitsbereich hinweg. Ausserdem verkürzt sich der Bremsweg von Tempo 100 auf 0 km/h mit dem neuen Reifen um bis zu zwei Meter.



Die Karosserie

Der RS 6 Avant und RS 6 Avant performance misst 4.995 Millimeter in der Länge, 1.951 Millimeter in der Breite und 1.460 Millimeter in der Höhe. Bei der Karosseriekonstruktion setzt Audi auf einen intelligenten Mix aus unterschiedlichen Werkstoffen. Als höchstfester Verbund bilden warmumgeformte Stahlbauteile das Rückgrat der Fahrgastzelle. Sie verstärken den unteren Bereich der Stirnwand, die Seitenschweller, die hinteren Längsträger, die B-Säulen und die vordere Zone des Dachbogens. Hier und in weiteren Bereichen der Karosserie nutzt Audi zudem Blechplatinen mit variablen Wandstärken zwischen 0,75 und 2,05 Millimeter. Diese Tailored Blanks – massgeschneiderte Bleche – entstehen durch partielles Vergüten und durch aufwändige Verfahren beim Auswalzen beziehungsweise beim Zusammenschweißen. Bei geringem Gewicht liefern sie eine hohe Festigkeit.

Die höhere Verwindungssteifigkeit der Karosserie trägt zum gestiegenen Komfortniveau bei und ist gleichzeitig die Basis für hohe Fahrdynamik. Die Federbeindome bestehen aus Aluminiumguss, die Abstützungen der D-Säulen aus Aluminiumblech. Türen, Motorhaube und Kofferraumklappe sind ebenfalls reine Aluminiumblechteile. Leer ohne Fahrer_in wiegt der RS 6 Avant 2.075 Kilogramm.

Das Aerodynamikteam von Audi hat in allen Bereichen hohen Aufwand betrieben: von den Aussenspiegeln auf den Türbrüstungen bis zur Verkleidung der Hinterachse. Am Unterboden leiten kleine Spoiler die Strömung gezielt – unter anderem vor den Vorderrädern und vor der Reserveradmulde. Die äusseren Bereiche der Lufteinlässe haben zusätzliche Öffnungen, sie schicken einen Teil des Fahrtwinds in die Radhäuser, wo er an den Rädern vorbeiströmt. Der RS 6 Avant erzielt einen c_w -Wert von 0,35. Dank eines aufwändigen Dichtkonzepts für Türen und Heckklappe liegt der Hochleistungs-Avant auch bei der Aeroakustik auf Topniveau. Ab Werk liefert Audi für Front- und Seitenscheiben eine Akustikverglasung mit sechs Millimeter Wandstärke.

Weniger ist manchmal mehr: Dank reduzierter Dämmung zwischen Motor- und Innenraum und im hinteren Teil des Fahrzeugs begeistert der RS 6 Avant performance mit spannender Akustik auf neuem Niveau, zudem werden acht Kilogramm Gewicht eingespart. Insgesamt hat der RS 6 Avant performance ein Leergewicht von 2.090 Kilogramm.

Der Innenraum

Der Gepäckraum hält 565 bis 1.680 Liter Volumen bereit, die Durchladebreite zwischen den Radhäusern ist im Vergleich zum Vorgänger um 14 Millimeter auf 1.050 Millimeter gestiegen. Das zukunftsweisende Innenraumdesign betont mit seiner Fahrerorientierung und den Dekoreinlagen in Aluminium Race anthrazit den sportlichen Charakter des RS 6 Avant und RS 6 Avant performance. Mit ihrer horizontalen Ausrichtung und dem gestuften, dreidimensionalen Aufbau wirkt die Instrumententafel leicht und schlank. Die Benutzeroberfläche des voll digitalen Bediensystems harmoniert mit dem klaren Black-Panel-

Design, in dem auch die asymmetrisch geschnittene Konsole des Mitteltunnels glänzt. Sie integriert ein zweites Display und darunter eine Tastenleiste. Diese ist ebenso wie die Bedieninsel für die Lichtfunktionen optional mit touch response-Technik erhältlich. Auch das obere [MMI touch response](#) Display ist fast unsichtbar in die Black-Panel-Architektur integriert.

Serienmässig nehmen Fahrer_innen und Passagiere auf RS-Sportsitzen in schwarzem Perlnappaleder/Alcantara mit Rautensteppung und RS-Prägung Platz. Optional sind die RS-Sportsitze in Leder Valcona perforiert mit Wabensteppung und RS-Prägung gehalten. Ihre Perforierung ermöglicht neben der Sitzheizung erstmals auch eine Belüftungsfunktion.

Rot und grau: die RS-Designpakete

Farbe ins Cockpit bringen die beiden RS-Designpakete. Mit ihnen werden Lenkradkranz, Schaltmanschette und Kniepads in Alcantara mit Kontrastnähten ausgeführt – wahlweise in Rot oder Grau. Gurtbänder mit farbiger Einfassung und RS-Fussmatten runden das Paket ab. Mit den optionalen Dekoreinlagen in graubraunem Holz oder mattem Aluminium lässt sich das Interieur individuell gestalten. Das Kontur-Ambiente-Lichtpaket unterstreicht das Interieurdesign bei Dunkelheit und inszeniert den Raum, das Volumen und die Materialien.

Das Ambiente-Licht lässt die Schalttafel und die Mittelkonsole scheinbar schweben, in der Tür steigert es die Raumwirkung. Das Konturlicht zeichnet auf der Mittelkonsole und in den Türverkleidungen die grossen Linien nach und lässt sich in 30 Farben einstellen. Beleuchtete Gurtschlösser erleichtern die Suche nach dem Gurtschloss bei Dunkelheit und steigern damit den Komfort für die Insassen. Im Innenraum finden sich RS- und RS 6-Schriftzüge an Lenkrad, Sitzen und den beleuchteten vorderen Einstiegsleisten. Projektoren unten an den vorderen und hinteren Türen projizieren bei geöffneten Türen das Audi Sport Emblem auf die Fahrbahn.

Neue Optikpakete im RS 6 Avant performance

Im Innenraum des RS 6 performance wurden die bekannten RS-Designpakete in Grau und Rot um die Farbe Blau erweitert. So ist der Lenkradkranz in Alcantara schwarz mit Kontrastnähten in Mercatoblau versehen. Die Fussmatten, die Mittelkonsole seitlich und die Wählhebelsmanschette sind ebenfalls mit Kontrastnähten in diesem Farbton ausgeführt.

Die Gurte erstrahlen vollflächig in Ozeanblau und die Dekoreinlagen können optional in einer Carbon-Körper-Struktur mit Akzenten in Blau bestellt werden. Der Wählhebelknopf und die Mittelkonsole seitlich bestehen aus Mikrofaser Dinamica, die zu etwa 45 Prozent aus recycelter PET-Faser besteht. Für den Bezug der Sportsitze mit Wabensteppung wurde das hochwertige Leder Valcona perforiert verwendet, auch dies ist mit Kontrastnähten in Mercatoblau ausgeführt. Zusätzlich gibt es als besonderes Erkennungsmerkmal eine Einstiegs-LED in den vorderen Türen: Sie projiziert den Schriftzug.

Optional können RS-Designpakete plus in den drei Farbvarianten mit zusätzlichen Umfängen gewählt werden: Die Dekoreinlagen, Türaromauflagen und die Mittelarmlehne sind hier in Mikrofaser Dinamica ausgeführt. Exklusiv in dieser Ausstattungsvariante ist die Sitzmittelbahn

mit einem Einleger in Grau, Rot oder Blau versehen. Durch die Perforation der Sportsitze schimmert die jeweilige Farbe hindurch. Hinzu kommt eine farbig passend gestickte RS-Prägung in den Sitzlehnen.

Mit dem neuen Visualisierungstool „Audi exclusive Customiser“ können Kund_innen ihre Fahrzeuge in tausenden individuellen Kombinationen gestalten und so ihr persönliches Unikat erstellen. Sie haben die Wahl aus einer Vielzahl von Individuallackierungen sowie Leder- und Nahtfarben. Die Visualisierung erfolgt live im 3D-Modell. [Einen Einblick in diesen Konfigurator gibt es hier.](#)

Schön praktisch: Avant-typische Variabilität

Der Gepäckraum im RS 6 Avant und RS 6 Avant performance hält 565 bis 1.680 Liter Volumen bereit, die Durchladebreite zwischen den Radhäusern ist im Vergleich zum Vorgänger um 14 Millimeter auf 1,05 Meter gewachsen. Die im Verhältnis 40:20:40 geteilte Fondsitzeanlage lässt sich bequem vom Gepäckraum aus entriegeln und umklappen – die Gepäckraumlänge wächst dadurch auf rund zwei Meter. Die Gepäckraumklappe und die Laderaumabdeckung sind serienmässig elektrisch angetrieben, auf Wunsch gibt es in Verbindung mit dem optionalen Komfortschlüssel eine Sensorsteuerung per Geste mit dem Fuss. Die optionale, schwenkbare Anhängervorrichtung verfügt über eine elektrische Entriegelung.

Je nach gewählter Ausstattung unterstützt der kamerabasierte Anhängerassistent Fahrer_innen beim Rückwärtsfahren und Rangieren mit Anhänger.

Das Bedienkonzept

Intuitiv wie ein Smartphone lässt sich das volldigitale Bedienkonzept mit der Bezeichnung [MMI touch response](#) mit Touch- und Wischgesten bedienen: Zwei Touchdisplays mit haptischer und akustischer Rückmeldung ersetzen den Dreh-Drück-Steller und weitere Bedientasten des Vorgängermodells. Sie bieten hohe Bediensicherheit und transportieren den Qualitätsanspruch von Audi in das digitale Zeitalter.

Das obere 10,1-Zoll-Display dient zur Steuerung des Infotainments. Mithilfe der Anzeige RS-Monitor erhalten Fahrer_innen einen Überblick über den Temperaturstatus der Antriebskomponenten, die maximalen g-Beschleunigungs-Werte sowie Informationen über Reifendruck und -temperatur. Das untere Display mit 8,6 Zoll Diagonale liegt auf der Mittelkonsole und erschliesst die Klimatisierung, die Komfortfunktionen und die Texteingabe per Handschrift oder virtueller Tastatur. Während der Bedienung kann das Handgelenk auf dem breiten Wählhebel ruhen.



Bilder und Anzeigen erscheinen auf beiden Displays auf schwarzem Grund. Die grafische Benutzeroberfläche ist bewusst reduziert gehalten, so dass sich die Informationen besonders schnell erfassen lassen. Einige Piktogramme sind sogar dezent animiert. Die Menüstruktur ist schlank und intuitiv verständlich, auf dem unteren Display lässt sich der Startscreen an die persönlichen Vorlieben anpassen.

Das [Audi virtual cockpit](#) präsentiert sich in einem zum Hochleistungs-Avant passenden Look. Das digitale Kombiinstrument bietet 12,3 Zoll Diagonale und eine Full-HD-Auflösung von 1.920 x 720 Pixel. Fahrer_innen können zwischen der klassischen Ansicht und dem Infotainment-Modus wählen. Auch hier informieren spezielle RS-Anzeigen über Reifendruck, Drehmoment, Leistung, Motoröltemperatur, Ladedruck, Rundenzeitmessungen, Beschleunigungsmessungen und g-Kräfte. Beim Erreichen der Drehzahlgrenze fordert die Schaltblitzdarstellung Fahrer_innen zum Hochschalten auf. Das optionale [Head-up-Display](#) stellt ebenfalls einige RS-spezifische Informationen dar. Das Bildfenster dafür – 22 x 8 Zentimeter gross – liegt direkt im Sichtbereich der Fahrer_innen.

Das unten abgeflachte vollperforierte RS-Sportlederlenkrad mit grossen RS-Aluminium-Schaltwippen verfügt über Multifunktionstasten, mit denen Fahrer_innen auch die Audi drive select-Modi „RS1“ und „RS2“ über die „RS-MODE“-Taste direkt anwählen können.

Dabei öffnen sich im Audi virtual cockpit automatisch die RS-spezifischen Anzeigen.

Die Sprachbedienung ist als [natürlich-sprachliche Steuerung](#) konzipiert. Damit wird der RS 6 Avant und RS 6 Avant performance zum wissenden Gesprächspartner und Reisebegleiter. Der Benutzer kann nahezu komplett frei sprechen.

Die Anzeigen des serienmässigen 12,3 Zoll grossen Audi virtual cockpit plus verfügen in den neuen performance-Modellen über neue Features. Eine Schaltblitzanzeige im manuellen Getriebemodus skaliert die Drehzahl analog zum Motorsport von grün über gelb bis rot blinkend, um den optimalen Zeitpunkt für den Gangwechsel anzuzeigen. Die Launch Control, die das Beschleunigungspotenzial des RS 6 Avant performance voll ausschöpft, signalisiert mit ihrer neuen Ampelsymbolik den idealen Moment für den Start.



Kund_innen können im performance-Modell eine weiss hinterlegte Drehzahl- und Geschwindigkeitsanzeige auswählen. Eine Hommage an den Audi S6 plus von 1996, bei dem die Zifferblätter der analogen Instrumente in Weiss ausgeführt waren.



Das Infotainment und Audi connect

Als perfekter Begleiter für jeden Einsatzzweck bietet der RS 6 Avant und RS 6 Avant performance ein umfangreiches Infotainment- und Connectivity-Angebot. Die serienmässige MMI Navigation plus nutzt den [Modularen Infotainmentbaukasten](#) MIB 2+, das [Audi connect](#)-Datenübertragungsmodul ist serienmässig integriert. Damit kommen ein WLAN-Hotspot, der auch das 5-GHz-Band unterstützt, und der schnelle Übertragungsstandard LTE Advanced ins Auto.

Bei der Routenplanung macht die selbstlernende Navigation Fahrer_innen Vorschläge auf Basis der zuvor gefahrenen Strecken, dabei bezieht sie Erfahrungen über Tageszeit und Verkehrsdichte mit ein. Die Berechnung der Route erfolgt online auf den Servern des Karten- und Navigationsdienstleisters [HERE](#), die dabei Echtzeitdaten aus der gesamten Verkehrslage einbeziehen. Falls unterwegs die Datenverbindung abreisst, wechselt die Navigation zur Onboard-Zielführung, die im Hintergrund mitläuft. Aus der Navigation können Fahrer_innen auf Tankstellen und Parkhäuser zugreifen, dazu erhält er Zusatzinformationen wie Kraftstoffpreise, Verfügbarkeit von Parkplätzen oder Öffnungszeiten.

In den ersten drei Jahren nach dem Kauf des Neuwagens können Fahrer_innen die Karte viermal pro Jahr kostenlos updaten – wenn gewünscht, mit LTE-Advanced-Geschwindigkeit over the air.

Ebenfalls in den ersten drei Jahren kostenfrei sind die Dienste von Audi connect Navigation & Infotainment. Die [Car-to-X-Services](#) Verkehrszeicheninformation und Gefahreninformation nutzen die Schwarmintelligenz der Audi Flotte, der Dienst On-Street Parking erleichtert die Parkplatzsuche.

Audi connect bietet viele weitere Dienste, etwa Twitter- und E-Mail-Zugang. Die Navigation mit Google Earth, das Online-Radio und das Hybrid-Radio, das selbsttätig zwischen UKW, DAB+ und Web-Sendern wechselt, sind Bestandteil der MMI Navigation plus. Die Dienste von Audi connect Navigation & Infotainment laufen über die fest im Auto eingebaute Audi connect SIM und sind in den ersten drei Jahren nach Kauf des Neuwagens kostenfrei. Ein eigenes Paket bilden die Funktionen [Audi connect Notruf und Service](#). Über die [myAudi App](#) können Besitzer des Audi RS 6 Avant und RS 6 Avant performance in das digitale Ökosystem der Marke eintauchen. Mit dem optionalen Audi connect-Schlüssel kann der Kunde seinen RS 6 Avant und RS 6 Avant performance über ein Android-Smartphone ent- und verriegeln.

Den Telefonkomfort steigert die [Audi phone box](#). Sie koppelt das Smartphone mit der Autoantenne und kann es induktiv laden, falls das Telefon dies unterstützt. Voice over LTE beschleunigt den Verbindungsaufbau und ermöglicht die parallele Nutzung von Highspeed-Datenübertragung und hochauflösender Online-Sprachtelefonie (HD Voice).

Die Fahrerassistenzsysteme

Mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme bietet Audi im RS 6 Avant und RS 6 Avant performance an – jedes Einzelne von ihnen macht das Fahren noch komfortabler, effizienter und sicherer. Einige der Systeme sind in den Paketen „Stadt“ und „Tour“ zusammengefasst.

Der [Adaptive Fahrassistent \(AFA\)](#) ist das wichtigste System im Assistenzpaket „Tour“. Er erweitert die [adaptive cruise control \(ACC\)](#) um eine Spurführungsfunktion, die auch in Stausituationen unterstützt. Im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 250 km/h hält das System den Audi RS 6 Avant und RS 6 Avant performance auf dem gewünschten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, zudem hilft es Fahrer_innen durch leichte Lenkeingriffe beim Halten der Spur.

Ein weiteres Highlight ist der Notfallassistent, der für mehr Sicherheit sorgt. Er erkennt, wenn Fahrer_innen inaktiv sind und warnt sie in Abhängigkeit von der Gefahrensituation optisch, akustisch und haptisch. Erfolgt keine Reaktion, übernimmt das System die Führung des RS 6 Avant und RS 6 Avant performance und bringt ihn mit eingeschaltetem Warnblinklicht automatisch in der eigenen Fahrspur zum Stillstand. Dabei werden pre sense-Schutzmassnahmen aktiviert sowie landesabhängig ein automatischer Notruf abgesetzt.

Im Paket „Stadt“ unterstützen fünf Systeme die Fahrer_innen: Der Kreuzungsassistent warnt ihn bei kritischem Querverkehr vor dem herannahenden Auto, das System Audi pre sense 360° bei von der Seite nahenden Fahrzeugen.

Der Querverkehrsassistent hinten registriert herankommende Fahrzeuge beim langsamen Rückwärtsfahren, etwa beim Heraussetzen aus einer Querparklücke. Die Ausstiegs- und Spurwechselwarnung ergänzen das Paket. Die Sicherheitssysteme [Audi pre sense basic](#) und [Audi pre sense front](#) sind serienmässig an Bord.

Optional kommt das System [Audi pre sense rear](#) mit hinzu. Sie alle erkennen Kollisionsgefahren rund um das Auto und leiten gezielte Schutzmassnahmen ein – von der Vollbremsung über die Verstellung der Sitze bis zur Straffung der Gurte. [Audi pre sense front](#) enthält eine Warn- und Bremsfunktion, die auf Fahrzeuge, Fussgänger_innen und Radfahrer_innen reagiert.

Hinter den Assistenzsystemen im RS 6 Avant und RS 6 Avant performance stehen das [zentrale Fahrerassistenzsteuergerät \(zFAS\)](#) und ein Portfolio an Sensoren, die sich mit ihren jeweiligen Stärken ergänzen. Die verschiedenen Sensordaten fließen im zFAS zusammen. Mit seinen High-End-Prozessoren erstellt der etwa Tablet-grosse Rechner aus ihnen permanent ein differenziertes Bild der Fahrzeugumgebung. Mithilfe dieses zentralen Umfeldmodells können die Assistenzsysteme ihre Leistung im Vergleich zum Vorgängermodell weiter verbessern – etwa wenn sie ein Stauende erkennen und den Bremsvorgang einleiten. Auch die Navigation wird noch präziser, weil der Rechner auf Basis der Sensordatenfusion das eigene Auto spurgenaue verortet.

Die Historie

Der RS 6 ist eine echte Ikone. Seit seinem Debüt im Jahr 2002 eroberte der RS 6 als Avant und Limousine die Herzen der Fans auf der ganzen Welt. Für die 25-jährige Geschichte der RS-Modelle sind die drei Vorgängergenerationen des RS 6 Avant technologische Meilensteine.

Audi RS 6 (2002): V8 mit Turbopower

In der Business-Class debütierte 2002 der Audi RS 6 als Limousine und Avant – ein Wolf im optisch wenig auffälligen Pelz. Die quattro GmbH, die Vorläuferin der Audi Sport GmbH, setzte das Biturbo-Prinzip an einem 90-Grad-V8 um – mit dem Ergebnis von 331 kW (450 PS) Leistung. Über die serienmässige 5-Stufen-tiptronic beschleunigte der 4,2-Liter, der bei Cosworth in Northampton gefertigt wurde, das RS-Modell in 4,7 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h.

Grosses Augenmerk galt schon beim ersten RS 6 dem Fahrwerk. Eine wegweisende Neuerung war hier der hydraulische Nick- und Wankausgleich [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#), der bis heute eine rein RS-spezifische Fahrwerktechnik darstellt. Kurz vor Produktionsende der Baureihe C5 folgte 2004 der RS 6 plus, der 353 kW (480 PS) leistete und erst bei 280 km/h elektronisch abgeregelt wurde.



Audi RS 6 (2008): zehn Zylinder mit Biturbo

Der RS 6 aus dem Jahr 2008, ebenfalls als Avant und Limousine erhältlich, war ein Statement purer Power: Er war der bis dahin stärkste Serien-Audi und als Avant zugleich der stärkste Serien-Kombi der Welt. Sein V10-Biturbo mit Direkteinspritzung, der aus 5,0 Liter Hubraum schöpfte, gab 426 kW (580 PS) und 650 Nm Drehmoment ab – genug für einen Standardsprint in 4,6 Sekunden und 280 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die plus-Ausstattungsvarianten, die 2010 folgten, erreichten 303 km/h Spitze. Eine aufwändige Trockensumpfschmierung stellte die Ölversorgung des Motors auch bei extremer Querbeschleunigung sicher.



Eine schnell schaltende 6-Stufen-tiptronic leitete die Kräfte auf den quattro Antriebsstrang. Kohlefaser-Keramik-Bremsscheiben gab es auf Wunsch, das Sportfahrwerk mit [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) war Serie.

Optional konnten Fahrer_innen die Charakteristik der Dämpfer über das Bediensystem MMI in drei Stufen einstellen. Wie sein Vorgängermodell wurde der RS 6 der Generation C6 am Standort Neckarsulm gefertigt und in der dort eingerichteten Werkstatt der quattro GmbH endmontiert.

Audi RS 6 Avant (2013): aus acht mach vier

Der RS 6 Avant der dritten Generation schlug ein neues Technikkapitel auf: Gegenüber dem Vorgängermodell rüstete er zwar um zwei Zylinder und um 15 kW (20 PS) Leistung ab, durch ein geringeres Gewicht und eine bessere Achslastverteilung legte er jedoch in Bezug auf Längs- und Querdynamik zu. Sein V8-Biturbo realisierte aus vier Liter Hubraum 412 kW (560 PS). Bei niedriger Last legte das System cylinder on demand (COD) vier Zylinder vorübergehend still, damit trug es stark zur Effizienz bei. Als Kraftübertragung dienten eine schnell schaltende [8-Stufen-tiptronic](#) und ein weiterentwickelter [quattro](#) Antriebstrang, dessen Mittendifferenzial bei Bedarf erhöhte Sperrwerte realisieren konnte.



AMAG Import AG
PR-Manager Audi Schweiz
Rebecca Lindemann
Telefon: [+41 79 763 69 41](tel:+41797636941)
E-Mail: rebecca.lindemann@amag.ch
www.audipress.ch
www.audi-mediacycenter.com



Audi Schweiz, vertreten durch die AMAG Import AG, steht für sportliche Fahrzeuge, hervorragende Bauqualität, progressives Design sowie modernste Technik und Innovation. Der Audi Konzern gehört ausserdem zu den weltweit führenden Herstellern von nachhaltigen Premium-Automobilen und setzt bei alternativen Antrieben sowie Elektromobilität neue Massstäbe. Unsere Vision: «Shaping the future of premium mobility».

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle

Audi RS 6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,7 – 12,2

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 289 – 277

Audi RS 6 Avant performance

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,7 – 12,3

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 289 – 279

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: 129 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 01.01.2023 bis 31.12.2023. Informationen zur Energieetikette für Personenwagen finden Sie unter Bundesamt für Energie BFE.