
Audi RS 6 und RS 7 Performance: Wellness mit acht Zylindern

Von Matthias Knödler, cen

Auch wenn kräftig für Elektroautos getrommelt wird: Die technologische Speerspitze, das sind immer noch die leistungsstärksten Verbrenner. Auch bei Audi, wo die vom A6 und A7 abgeleiteten, ikonischen RS-Modelle über die Jahre hinweg alltagstauglicher, gleichzeitig jedoch immer sportlicher geworden sind. Der wichtigste Markt für diese RS 6 Avant und RS 7 sind die USA, und deshalb hat Audi die neuen Spitzenmodelle, die den Namenszusatz „Performance“ tragen, auch dort vorgestellt.

Und zwar im Napa-Tal nordöstlich von San Franzisko, einem berühmten Weinbaugebiet, in dem der entspannte Luxus gepflegt wird. Auf der Fahrt ins dortige St. Helena nimmt die Frequenz an Elektroautos immer weiter ab, bis sie zur völligen Randerscheinung werden. Die Amerikaner lieben eben weiterhin die großen Achtzylinder.

Stilistisch hat sich bei den Performance-Modellen nicht viel verändert: Es gibt neue Farben: Ascariblau metallic, Ascariblau matt und Taugrau matt; vorn und hinten sind Dekorleisten in mattgrau oder mattem Kohlefaser-Design appliziert, gleiches gilt für die Außenspiegelkappen. Und dann gibt es das Designpaket Plus, das auch innen sichtbare Veränderungen enthält: Blau für Gurte und Nähte, eine offene Kohlefaserstruktur in Matt. Das Lenkrad ist mit hochwertigem Alcantara bezogen, für Armauflagen, Schalthebel und Armaturenbrett tut es das Ersatzmaterial Dinamica.

Ein optischer Leckerbissen ist das neue 22-Zoll-Rad, und es überzeugt auch technisch: Die fünf Speichen leiten die Kräfte intelligent in ein Y ab, und so konnten die Neckarsulmer Entwickler fünf Kilogramm pro Rad sparen. Die optionale Karbonbremse bringt weitere 8,5 Kilo Gewichtersparnis pro Rad. Dazu kommen neue Continental-Sport-Contact-7-Reifen: Sie sollen den Bremsweg von 100 km/h auf null um ganze zwei Meter verkürzen. Feinarbeit am vorderen Sperrdifferential: Es ist leichter geworden und arbeitet noch präziser. Und dass darüber hinaus acht Kilogramm an Dämmung entfernt wurden, sorgt zudem für sportlicheren Klang.

Zwei größere Turbolader mit einem von 2,4 auf 2,6 bar erhöhten Ladedrucks steigern die Leistung um 30 PS auf 630 PS. Das maximale Drehmoment steigt um 50 Newtonmeter auf üppige 850 Nm: Eine Souveränität, der außerhalb des VW-Konzerns die Philosophie von Alpina am nächsten kommt.

Das Terrain im Hinterland des Napa-Tals verfügt über ideale Straßen, um die beiden RS-Performance-Modelle zu testen: Es gibt eine nicht endende Anzahl von Kurven und teilweise sehr herausfordernden Straßenbelag. Dank der reduzierten Dämmung ist der V8-Biturbo wunderbar zu hören, Klang und Vortrieb machen fast süchtig, mit den lenkradfesten Schaltpaddeln zu spielen.

Selbst brutale Asphaltwellen schlagen nicht ins Lenkrad durch, der Wagen bleibt unverändert auf der vorgegebenen Linie. Die Präzision des Fahrwerks überzeugt absolut. Das Auto versetzt den Fahrer geradezu in einen „Flow“, wobei es sich empfiehlt, das Tempo im Blick zu behalten – denn US-Cops verstehen im Zweifelsfall nicht viel Spaß.

Bei ruhiger Gangart, auf der Drehmomentwelle surfend, zeigt sich, dass hier auch viel Komfort geboten wird. Der Fahrmodus „Auto“ ist dabei für fast jede Situation optimal. Das leichtere Stahlfahrwerk ist übrigens nochmals sportlicher als das Luftfahrwerk, der Unterschied ist aber nur im direkten Vergleich zu erfahren. Man kann es nicht hoch genug bewerten, dass Audi hier mehrere Optionen anbietet.

Das Heck des RS 6 Avant ist etwas schwerer als das des RS 7, was sich im Fahrverhalten aber nicht auswirkt. Die Stahlbremse ist von der Bremswirkung äquivalent zur Karbonbremse und kommt auf der Straße nicht ansatzweise an ihre Grenzen. Die

geringere ungefederte Masse der Karbonbremse in Verbindung mit den neuen Rädern beruhigt das Handling allerdings merklich.

Übrigens belegt die hohe Einbaurate von Anhängerkupplungen, nämlich rund 50 Prozent, dass die Kunden des RS 6 und RS 7 ihre Autos keineswegs als reine Track Tools verstehen, sondern vor allem als sehr sportliche Alltagsautos, mit denen gerne mal Boots- und Pferdeanhänger gezogen werden. Und die jüngsten Modifikationen zeigen, dass noch immer Potential in diesen bereits auf höchstem Niveau operierenden Modellen steckt.

Für uns hingegen ist klar: Nachdem in letzter Zeit viele Hybrid- und Batteriefahrzeuge zu testen waren, sind Audi RS 6 und RS 7 Performance ein echter Wellnessurlaub. (cen/mkn)

Bilder zum Artikel



Audi RS 6 Avant Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 6 Avant Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 6 Avant Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 6 Avant Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Audi RS 6 Avant Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 6 Avant Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



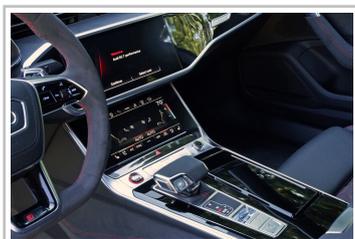
Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



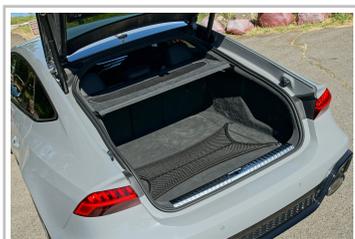
Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Autor Matthias Knödler am Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 7 Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
