

Pressepräsentation Audi RS7 Sportback: Schönes Biest

Von Peter Schwerdtmann

Fortschritt durch Technik. Andere Premiumhersteller haben nur viertürige Coupé. Mit dem Audi7 Sportback bieten die Ingolstädter sogar ein fünftüriges; denn im Fließheck steckt eine große Heckklappe, die einen für diese Fahrzeugklasse ungewöhnlich großen Laderaum freigibt. Doch Volumen ist nicht das, was bei der A7-Ausgabe der Quattro GmbH reizt. Beim Audi RS7 Sportback geht es in erster Linie um Leistung und um angemessene Fahrdynamik, verpackt in einer eleganten Karosse.

Die Designqualitäten der A 7-Karosserie mit der gestreckten Coupé-Silhouette, der langen Motorhaube und dem flach bis zum senkrechten Heckabschluss abfallendem Dach sind bekannt. Doch natürlich muss ein RS-Modell erkennbar sein und sportliche Schärfe demonstrieren. Den Zweck erfüllen die 20-Zoll-Räder, das neue Gesicht mit Lufteinlässen, die wie aufgeblähte Nüstern eines Rassepferdes den erhöhten Luftbedarf symbolisieren. Ebenso wichtig ist der große Grill mit einer glänzenden schwarzen Wabenstruktur und dem unübersehbaren Quattro-Schriftzug unter dem Kennzeichen. Daneben wirkt der RS7-Schriftzug am Bug fast dezent. Am Heck, das ein elektrisch ausfahrender Spoiler krönt, fallen der Diffusor und die beiden großen, elliptischen Endrohrblenden der Abgasanlage ins Auge.

Wer jetzt noch nicht weiß, wes' Geistes Kind der RS7 ist, der höre. Denn der 4.0-Liter-TFSI-Biturbo hinterlässt schon beim Anlassen satten Klang aus acht Zylindern. Es müssen nicht immer zehn sein, wie früher bei RS-Modellen. Schließlich ist auch bei den Leistungsträgern der automobilen Gesellschaft Downsizing angesagt, was in diesem Fall allerdings nichts mit Verzicht zu tun hat. Der Direkteinspritzer leistet satte 412 kW / 560 PS auf dem hohen Drehzahlniveau von 5700 bis 6600 Umdrehungen pro Minute (U/min). Das maximale Drehmoment von sagenhaften 700 Newtonmetern (Nm) liegt schon bei 1750 U/min an und reicht hinauf bis 5500 U/min.

Der leichtere Motor, die Bauweise der Rohkarosse in einer Mischung aus Aluminium und hochfestem Stahl und viele andere Maßnahmen zum Abspecken hielten das

Leergewicht knapp unter der Zwei-Tonnen-Marke. Doch diese Gewichtsklasse kann den Antrieb kaum beeindrucken. Die besonders auf Sportlichkeit getrimmte Acht-Gang-Automatik und der permanente Allradantrieb haben kein Problem, den RS7 in 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h zu beschleunigen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h, mit Dynamik-Paket bei 280 km/h und mit dem Paket Dynamik Plus bei 305 km/h.

Als Normverbrauch gibt Audi 9,8 Liter für den gemischten Betrieb pro 100 km an. Das entspricht 229 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Für einen Hochleistungsmotor sind das respektable Werte, die allerdings eher am Stammtisch als in der Realität eine Rolle spielen. Bei unserer Fahrt rund um den RS-Standort Neckarsulm hatten wir nach ein paar beeindruckend heftigen Beschleunigungen mehr als 15 Liter auf der Uhr. Die Wahrheit liegt vermutlich auch in diesem Fall in der Mitte. Daran ändern auch die diversen Spartechniken wie das Start-Stop-System nicht viel. Und selbst die bei Audi eingeführte Zylinderabschaltung, die maximal zehn Prozent einsparen kann, kommt an ihre Grenze, wenn Fahren mit kleiner Leistungsanforderung oder Rollen nicht vorkommt. Dann arbeiten eben nicht nur vier, sondern alle acht Zylinder.

Die erste Runde fuhren wir mit einem RS7 mit der serienmäßigen Luftfederung (Adaptive Air Suspension), die im Dynamikmodus die Karosserie um 20 Millimeter tiefer legt. Das, was dabei an Fahrverhalten entsteht, nennt Audi „eher komfortbetont“. Das gegen Aufpreis erhältliche Sportfahrwerk (950 Euro) arbeitet deutlich straffer und reduziert Wanken und Nicken. Was dabei herauskommt, ist ein wahrlich sportlicher Antritt, wenn man sich auch noch für die Dynamiklenkung (1150 Euro) entschieden hat. Unkomfortabel kann man das Ergebnis dennoch nicht nennen.

Der Innenraum entspricht den Erfahrungen bei großen Audis: eher zurückhaltend und damit elegant sportlich. Bei den Zierteilen zeigte Audi bei unseren Fahrzeugen die Unterschiede zwischen dem eher komfortablen RS7 und dem eher sportlichen auch mit der Materialwahl. Der erste trug schwarzen Nadelstreifen (Dekoreinlage Aluminium/Holz Beaufort schwarz für 2350 Extra-Euro), der zweite die nicht aufpreispflichtige Dekoreinlage Carbon. Beide bestimmen den Charakter, doch der erste Eindruck wird dominiert von den RS-Sportsitzen mit ausgeprägten Seitenwangen und integrierten Kopfstützen. Auch die beiden hinteren Sitze zeigen Kontur.

Zur Serienausstattung gehören eine Vier-Zonen-Klimaautomatik, die MMI Navigation Plus mit der Touchpad-Bedienung und das Audi Sound System. Sonst kann man sich nahezu alles an Bord holen, was die Assistenz-Technik und das Infotainment heute so bieten bis hin zur Keramikbremse und zum Internet-Hotspot. (ampnet/Sm)

Daten Audi RS 7 Sportback Quattro

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 5,01 x 1,91 x 1,42

Motor: Acht-Zylinder, 2987 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 412 kW / 560 PS zwischen 5700 und 6600 U/min

Maximales Drehmoment: 700 Nm zwischen 1750 und 5500 U/min

Leergewicht / Zuladung: 1995 kg / 510 kg

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h, mit Dynamik-Plus-Paket 305 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 s

Räder /Reifen: vorn 9,0 J x 20 / 275/35 R 20

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 9,8 l

Kohlendioxid pro Kilometer: 229 g (Euro 5)

Gepäckraumvolumen: 535 l, erweiterbar auf 1390 l

Basispreis: 117 000 Euro