
Audi RS 6: Vier Generationen Hochleistung

Von Jens Meiners, cen

Vier Generationen RS 6: Audi feiert den 20. Geburtstag der Hochleistungs-Baureihe. Und das ist so bedeutend, weil sich der RS 6 konzeptionell als Trendsetter präsentierte und in seiner jeweils aktuellen Modellgeneration den Stand der Technik widerspiegelt. Und weil er den Mythos der Marke Audi – und vor allem der Hochleistungssparte Audi Sport, vormals Quattro GmbH – maßgeblich prägte.

Wir konnten alle Modellgenerationen bewegen – auf den Highways im kanadischen Alberta, wo lässiger Fahrergenuss im Vordergrund steht, die grandiose Landschaft in Zeitlupe vorbeizieht. Hochgeschwindigkeits-Exzesse verbieten sich hier, beflissen eifern die kanadischen Ordnungshüter ihren hochgerüsteten US-Kollegen nach, legen Wert darauf, dass dem Geßlerhut tief angesetzter Geschwindigkeitsbeschränkungen der obligatorische Gruß entboten wird. Aber das macht nichts: Wir konnten alle Baureihen zu ihrer jeweiligen Zeit auf deutschen Autobahnen ausfahren, jetzt geht es um schöne Fotos und gute Gespräche: Audi hat Experten mitgebracht, die über jedes Detail Auskunft erteilen können.

Wir beginnen die Tour im ältesten mitgebrachten Fahrzeug, einem RS 6 Avant der Baureihe C5, mit dem die Tradition begonnen hat. Mit „C“ bezeichnet Audi die A6-Klasse (sowie die Vorgängermodelle Audi 100 und 200), „5“ markiert die fünfte Modellgeneration. Einen Hochleistungs-Kombi gab es zwar schon vorher, nämlich den RS2 Avant. Aber der war kleiner, er basierte auf dem Audi 80, gehörte damit in seinen Abmessungen zur gehobenen Mittelklasse. Und der Beitrag der Audi-Konstrukteure war damals begrenzt, die Entwicklung des RS2 war an Porsche ausgelagert worden. Das dokumentierte der RS2 auch optisch: Blinker, Felgen und Außenspiegel kamen direkt vom 993, die Heckblende zitierte ebenfalls den Zuffenhausener Kult-Sportwagen.

Der erste RS 6 hingegen ist zu 100 Prozent ein Audi-Gewächs. Abgeleitet ist er vom Audi A6 der Modellgeneration C5 auf, ikonisch gezeichnet vom Designer Claus Potthoff (die Limousine war übrigens noch konsequenter als der Avant, mit Anklängen an den ersten TT). Diesen RS6 gab es als Limousine, auf dem Markt spielte jedoch der Avant die weitaus größere Rolle, mit einem Split von ungefähr 80:20. Der RS 6 hebt sich in vielen Details vom A6 ab. Und wir finden: Erst mit den großen Rädern und Reifen, den weit ausgestellten Kotflügeln und den aufwendig gefertigten Außenspiegel-Kappen aus Aluminium kommt die geometrische Form des C5 so richtig zur Geltung.

Innen besticht der erste RS 6 Avant mit makelloser Verarbeitungsqualität und einzigartigen Details, beispielsweise der exklusiv gezeichneten Instrumentierung, die an die Anzeigehäuser in Kampfflugzeugen erinnert. Der schwenkbare Bildschirm des Navigationssystems oder der aufwendige Cupholder zeugen von einer Liebe zum Detail, die den Anspruch von Audi auf Designführerschaft überzeugend formulierte.

Das Fahrerlebnis beeindruckt noch heute. Die 450 PS des turboaufgeladenen 4,2-Liter-V8 schieben mächtig an, dunkles Grollen untermalt die souveräne Leistungsentfaltung. Noch heute braucht dieses Auto kaum Konkurrenz zu fürchten, lediglich das Getriebe schaltet nicht so blitzschnell wie die Wandlerautomaten der neuesten Generation. Aber das ist eigentlich kein Problem; der Wechsel der Fahrstufen ist sauber verschliffen, und weil es nur fünf Gänge gibt, weiß der Fahrer schon per Akustik jederzeit, welcher von ihnen gerade eingelegt ist.

Wir wechseln in die zweite Generation des RS 6, die Baureihe C6. Die Form ist weicher geworden, der „Singleframe“-Grill dafür nicht mehr durch die Stoßstange geteilt, sondern in voller Größe sichtbar. Auch dieser A6 gilt unter Designern als Klassiker, hier allerdings

der rundliche Avant mehr noch als die Limousine. Die Instrumentierung liegt jetzt näher am regulären A6, die Bildschirme werden größer. Und unter der Haube steckt eine echte Pretiose: Jetzt wird der RS 6 von einem Zehnzyylinder-Turbo angetrieben, der 580 PS aus 5,0 Litern Hubraum holt. Entwickelt wurde dieser Motor unter Wolfgang Hatz, und sein Charakter unterscheidet sich deutlich vom V8-Biturbo des Vorgängermodells.

Die Turboaufladung hebt den V10 nochmals deutlich vom V10-Saugmotor ab, der damals im S6 und S8 verbaut wurde. Der Klang ist einzigartig, eine Reminiszenz an die Zehnzyylinder, die einst in der Formel 1 dominierten. Pure Faszination also, doch man muss diesen Motor fordern, um ihn wirklich zu erleben – im strikt geschwindigkeitsbegrenzten Kanada ein nahezu aussichtsloses Unterfangen. Auf die Rennstrecke passt dieser RS6 aber auch nicht: Zu schwer lastet der Motor auf der Vorderachse.

Die Nachfolgegeneration C7, die als nächstes zur Testfahrt bereitsteht, markiert auch deshalb einen mehrfachen Bruch mit dem Vorgänger: Kein „immer mehr“, sondern die Rückkehr zu einem V8-Turbo, und zwar mit weniger Leistung, nämlich 560 PS. Das neu entwickelte Aggregat mit einem Hubraum von knapp 4 Litern – unterhalb einer für China wichtigen Steuergrenze – verfügt über Zylinderabschaltung, ist leichter und auch sparsamer. Die MLB-Plattform erlaubt es, den Motor weiter hinten zu platzieren. Noch ein Bruch: Die Limousine wird gestrichen (dafür gibt es erstmals den RS 7 Sportback). Und am Heck wagt das Design ein interessantes Experiment: Der „Überbiss“ des A6 Avant fällt beim RS6 einer fülligeren Stoßfänger-Optik zum Opfer.

Auf der Straße brilliert der RS 6 Avant der Generation C7 mit spürbar optimiertem Fahrverhalten, wirkt keineswegs schwächer als der Vorgänger, ganz im Gegenteil. Und es gibt wohl auch keinen RS 6 mit auffälligerem Sound: Vielleicht klingt dieser 4,0-Liter-Direkteinspritzer nicht mehr so fein wie die Vorgänger-Aggregate, doch der Auspuff knallt und trompetet nach Herzenslust. Zum Schluss hat Audi übrigens noch einmal eine Version mit 605 PS nachgelegt.

Beim Klang kann der Nachfolger, der von uns zum Abschluss gefahrene RS 6 Avant der Generation C8, nicht mehr mithalten, wofür sich Aficionados bei den EU-Behörden bedanken können: Die Abgasanlagen müssen inzwischen auch bei Benzinmotoren mit Partikelfiltern zugestopft werden, strenge Lärmvorschriften fungieren als zusätzliche Spaßbremse. Doch ansonsten legt der aktuelle RS6 nochmals nach, liefert Quer- und Längsdynamik auf Supersportwagen-Niveau.

Die Leistung des weiterentwickelten Vier-Liter-V8 ist C8 auf glatte 600 PS gestiegen, beim Fahrwerk gibt es zwei Optionen: Eine als Allround-Variante bestens geeignete Luftfederung – oder eine Stahlfederung, die als RS-Sportfahrwerk extreme Steifigkeit ins Fahrzeug bringt. Schneller war noch kein RS6.

Auch das Design vollzieht wieder einen Sprung: Der neue RS 6 Avant, jetzt gezeichnet unter Chefdesigner Marc Lichte, gefällt mit futuristischem Interieur, schärferen und kantigeren Linien und einem geradezu coupéhaften Heck, das an die „Zigarre“ C3 erinnert – den unvergessenen Audi 100/200, der in den 80er-Jahren Aerodynamik-Weltmeister war. Die Frontpartie ist ein Geniestreich: Sie ist nicht vom A6 abgeleitet, sondern vom RS7 übernommen, positioniert den RS6 damit höher als das Ausgangsmodell und erlaubt es gleichzeitig, ein Laser-Fernlicht anzubieten. Und das braucht man, wenn man in der Dunkelheit das Potential dieses Über-Kombi ausloten will. Er kostet (ohne Laserlicht) glatte 128.000 Euro.

Ob das RS-6-Konzept mit der Generation C8 den Zenit erreicht hat oder ob es noch weitere Technik-Sprünge geben wird, bleibt derzeit offen. Es darf als sicher angenommen werden, dass der kommende vollelektrische A6 eine RS-Variante bekommen wird, und es wird wohl auch eine weitere Generation von RS-Modellen mit Ottomotor geben. Die Zylinderzahl bleibt derzeit offen, fahrdynamische Einbußen sind allerdings kaum zu

befürchten. (Jens Meiners, cen)

Bilder zum Artikel



Audi RS 6 Avant (alle Generationen).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



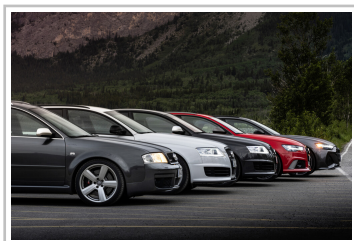
Audi RS 6 Avant (C5 und C8).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 6 Avant (C5 und C8).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 6 Avant (alle Generationen).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 6 Avant (C5).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 6 Avant (alle Generationen).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



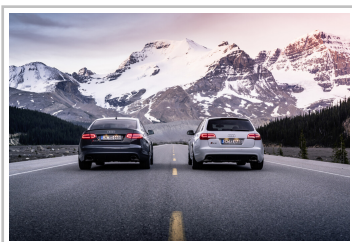
Audi RS 6 Avant (C5).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



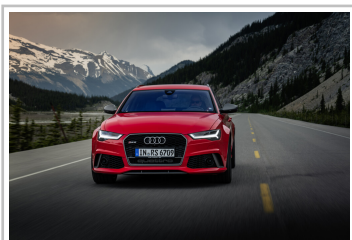
Audi RS 6 Avant (C6).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 6 (C6).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 6 Avant (C7).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 6 Avant (C7).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 6 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 6 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
