



Bilder: Audi AG

Audi RS6 und S3

Die Krönung



Die Baureihen S und RS markieren traditionell die Spitze der Audi-Baureihen. Vor wenigen Wochen präsentierte Audi die dritte Auflage des RS6 und den neuen S3. In beide Autos durften die Ingenieure (fast) alles reinpacken, was gut und teuer ist.

Man merkte den Projektverantwortlichen an, dass sie an den neuen Autos mindestens so viel Spaß hatten wie die versammelten Journalisten. Bei denen bestand keine Gefahr, dass sie sich einem Auto mit 560 PS in erster Linie mit ökologischen Erwägungen und Bedenken nähern. Niemand wird ernsthaft bestreiten, dass kein Mensch einen Familienkombi mit den Fahrleistungen eines Supersportwagens braucht, der bei entsprechender Gangart einen Durchschnittsverbrauch jenseits von 20 Liter pro 100 Kilometer erreicht. Aber kaum jemand, der die Gelegenheit hatte, dieses Auto zu fahren, wird auch bestreiten wollen, dass das unglaublichen Spaß macht. Und die Leichtigkeit, mit der das Auto selbst bei Geschwindigkeiten deutlich über 200 km/h zu beherrschen ist, lässt einen fast froh darüber sein, dass der Preis von mindestens 108.000 Euro dafür sorgen dürfte, dass der RS6 Avant auf

deutschen Straßen eine eher seltene Erscheinung bleiben wird, die nicht von Hinz und Kunz über die Autobahn gejagt wird. Nicht, dass RS6-Fahrer bessere Menschen wären. Doch offensichtlich sind sie relativ vorsichtig im Umgang mit ihrem Kraftsportgerät. Denn wie Christian Teubner, verantwortlicher Projektmanager für die RS-Reihe bei der quattro GmbH, gegenüber asp erklärte, sind RS6 nach internen Auswertungen des Herstellers im Verhältnis gesehen deutlich seltener in Unfälle verwickelt als normal motorisierte Audi A6. Vielleicht liegt das auch daran, dass die schiere Kraft, die der RS6 aus den knapp vier Litern Hubraum des Achtzylinder-Biturbomotors mit einem Drehmoment von 700 Nm zwischen 1.750 und 5.500min schöpft, die Fahrer das Geschehen um sie herum mit großer Gelassenheit ertragen lässt. Schließlich weiß man, dass man könnte, wenn man wollte. Aber man muss ja nicht. Zur

Technik: Im Vergleich zum Vorgänger hat der RS6 zwei Zylinder und 20 PS eingebüßt. Dass man den „Kraftschwund“ nicht bemerkt, liegt auch daran, dass der neue RS6 gegenüber dem alten um rund 100 Kilogramm abgespeckt hat. Die Gewichtsreduktion ist vor allem auf die Verwendung von Hightech-Stählen und Aluminium zurückzuführen, was rund ein Fünftel der Karosserie ausmacht. Trotz konsequentem Leichtbau ist der RS6, den es wie seinen Vorgänger nur als Avant geben wird, laut Hersteller ein Muster an Crashesicherheit und Torsionssteifigkeit.

Mit halber Kraft voraus

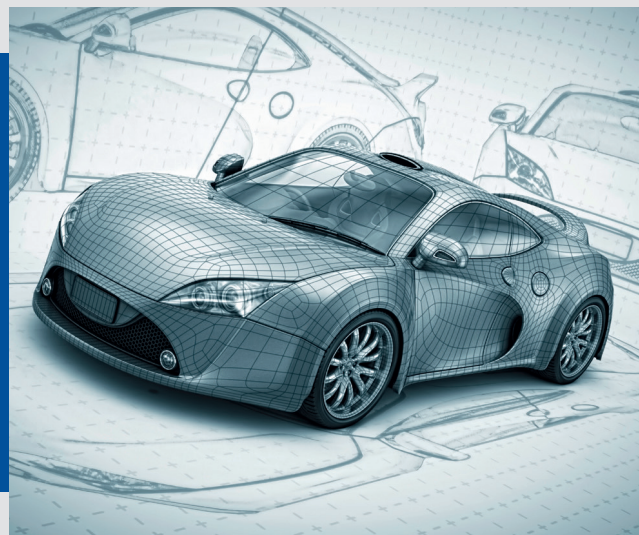
Ein Muster an Enthaltensamkeit kann man angesichts der infernalischen Motorkraft und des Leergewichts von knapp zwei Tonnen nicht von dem Auto erwarten. Dennoch fällt der Normverbrauch mit

von der quattro GmbH angegebenen 9,8 Litern pro 100 Kilometer moderat aus. Bei forcierter Gangart wird es leicht das Doppelte, doch der RS6 ist dank technischer Kniffe durchaus alltagstauglich und vergleichsweise sparsam unterwegs. Immerhin 30 Prozent weniger als der Vorgänger soll der neue RS6 verbrauchen. Erreicht wird diese Einsparung unter anderem durch ein cylinder on demand (COD) genanntes System. Das schaltet bis 250 Nm und 3.500min die Zylinder 2, 3, 5 und 8 ab, indem die Ventile geschlossen sowie Einspritzung und Zündung stillgelegt werden. Die blitzartige Mutation vom Acht- zum Vierzylinder und wieder zurück, bleibt den Insassen sowohl akustisch als auch körperlich verborgen, denn höheren Drehgeschwindigkeiten im V4-Betrieb wirken aktive Motorlager entgegen. Wie viele Zylinder aktuell am Vortrieb beteiligt sind, kann der Fahrer an einer Anzeige im Display ablesen. Zum Marktstart im zweiten Halbjahr wird es den RS6 in drei Geschwindigkeitsversionen geben. Die „Basisvariante“ Komfortpaket wird bei einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h elektronisch abgeregelt. Mit dem Dynamikpaket erreicht der RS6 eine Topspeed von 280 km/h. Das Dynamik plus-Paket erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h. Weil es die Topvariante nur in Verbindung mit einer Kohlefaser-Keramik-Bremse und dem RS Sportfahrwerk plus mit Dynamik Ride Control gibt, verlangt die quattro GmbH hier noch einmal einen Zuschlag von 12.900 Euro zum Basispreis. Wie viele RS6 man zu verkaufen anstrebt, mochte man nicht genau verraten. 2012 hat die quattro GmbH nach eigenen Angaben insgesamt 11.500 R8 und RS-Modelle verkauft, 2013 sollen es mindestens 15.000 werden.

Kleiner Bruder ganz schnell

Der RS6 hat übrigens wie der neue S3 auch, R134a als Kältemittel in der Klimaanlage an Bord. Den S3 bietet Audi ab Juni als Limousine und Kompaktversion an. Der kleine Bruder ist bei einem Leergewicht von 1.395 Kilogramm mit 300 PS alles andere als untermotorisiert. Der Vierzylinder TFSI-Motor mit zwei Litern Hubraum ist laut Audi eine komplette Neuentwicklung. 380 Nm beschleunigen den S3 der dritten Generation in 4,8 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Der neue Motor ist gegenüber dem hubraumgleichen Vorgänger deutlich sparsamer und soll sich laut Hersteller mit 1,5 Liter Kraftstoff weniger pro 100 Kilometer begnügen. Den Normverbrauch gibt Audi mit 6,9 Litern an. Wie beim großen Bruder RS6 kommen beim S3 ultrahochfeste Stähle und viel Aluminium (vordere Kotflügel, Haube) zum Einsatz. Unterm Strich ergibt das einen Gewichtsvorteil gegenüber dem S3 der zweiten Generation von 60 Kilogramm.

Der neue S3 steht ab Juni bei den Händlern, zum Grundpreis von 38.900 Euro. Zur Serienausstattung gehören unter anderem der permanente Allradantrieb oder das Fahrdynamiksystem Audi drive select. Bei dem kann der Fahrer per Tastendruck die Kennlinien des elektronischen Gaspedals, die Schaltpunkte des optionalen 6-Stufen-Doppelkupplungsgetriebes S tronic und die Unterstützung der Progressivlenkung verändern, indem er zwischen den Fahrmodi comfort, auto, dynamik, efficiency oder individual wählt. fs



Mit uns verstehen Sie auch die Autos von morgen.

Zukunftsorientierte Lösungen für die Fahrzeug-Diagnose.

Auch wenn Sie heute noch nicht wissen, welche Autos die Zukunft bringt: Sie werden sie mit Sicherheit warten und reparieren können – mit den Diagnose-Lösungen von VDO. Denn als Marke des Continental Konzerns sind wir mit allen Entwicklungen im Fahrzeugbereich vertraut und passen unsere Lösungen immer darauf an. Sie entsprechen daher genau Ihren Anforderungen. Heute, morgen und übermorgen.



Autodiagnose Scan



Autodiagnos VCI



ContiSys Check TPMS



ContiSys Data