



Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

Eva Stania

Telefon: +49 152 577 670 44

E-Mail: eva.stania@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

November 2019

PRODUKT-INFORMATION

Der neue Audi RS 6 Avant

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum Audi RS 6 Avant	
Die Fakten	5
Produkthighlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	7
Alles, was Sie über den Audi RS 6 Avant wissen müssen	
▶ Motor	7
▶ Kraftübertragung	10
▶ Exterieurdesign	11
▶ Lichttechnologie	12
▶ Fahrwerk	13
▶ Karosserie	18
▶ Innenraum	19
▶ Bedienkonzept	20
▶ Infotainment und Audi connect	22
▶ Fahrerassistenzsysteme	23
▶ Historie	24

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.



Kompakt informiert

Der neue Audi RS 6 Avant

441 kW (600 PS) und 800 Nm – der neue RS 6 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7 – 11,5*; CO₂-Emission kombiniert g/km: 268 – 263*) verknüpft eindrucksvolle Fahrleistungen mit hochwertigster Ausstattung. Er bietet die Avant-typische alltagstaugliche Praktikabilität und setzt sich mit seinem eigenständigen RS-Design klar an die Spitze der A6-Familie. In Deutschland und weiteren europäischen Ländern kommt der neue Audi RS 6 Avant Ende des Jahres 2019 in den Handel. Der Basispreis beträgt 117.500 Euro.

„Der Audi RS 6 Avant** gehört zu unseren absoluten Ikonen in unserer 25-jährigen RS-Historie und hat weltweit eine große Fangemeinde“, sagt Oliver Hoffmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Erstmals werden wir den RS 6 Avant auch in Nordamerika anbieten. Damit erschließen wir einen neuen Markt mit großem Potenzial und generieren weiteres globales Wachstum.“

Konsequent eigenständig: das Exterieurdesign

Der neue Audi RS 6 Avant ist kein Wolf im Schafspelz – er zeigt sein eigenständiges Design voller Selbstbewusstsein. Abgesehen von den Vordertüren, dem Dach und der Gepäckraumklappe sind alle Karosserieteile RS-spezifisch. Die je Seite um rund 40 Millimeter ausgestellten Radhäuser und bis zu 22 Zoll große Räder betonen die Sportlichkeit des rund fünf Meter langen High-Performance-Avants. Die neue Motorhaube mit Powerdome, die markanten seitlichen Lufteinlässe mit senkrechten Wings und der breite und flache Singleframe lassen keinen Zweifel an der bedingungslosen Leistungsbereitschaft der RS-Ikone aufkommen. Als Alternative zu den serienmäßigen LED-Scheinwerfern stehen RS-spezifische [HD-Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit [Audi Laserlicht](#) und abgedunkelten Blenden zur Wahl.

Souveränes Kraftpaket: der V8-Biturbo

Der 4.0 TFSI im neuen Audi RS 6 Avant liefert mehr Leistung bei gesteigerter Effizienz. Das V8-Triebwerk leistet 441 kW (600 PS) und stellt 800 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7 – 11,5*; CO₂-Emission kombiniert g/km: 268 – 263*) in einem enorm breiten Drehzahlband von 2.050 bis 4.500 1/min konstant zur Verfügung. Von Null auf 100 km/h vergehen gerade mal 3,6 Sekunden. In nur 12 Sekunden erreicht der Hochleistungs-Avant Tempo 200. Die elektronisch bei 250 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit lässt sich mit dem optionalen Dynamikpaket auf 280 km/h, beziehungsweise mit dem Dynamikpaket plus sogar auf 305 km/h, erhöhen.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Als Effizienzbausteine sind das [Mildhybrid-System \(MHEV\)](#) mit 48 Volt-Hauptbordnetz und das System [cylinder on demand \(COD\)](#) für das Abschalten von vier Zylindern in Betriebssituationen mit niedriger Leistungsanforderung mit an Bord. Die Kraftübertragung an den [permanenten Allradantrieb quattro](#) übernimmt die serienmäßige [Achtstufen-tiptronic](#) mit schnelleren Schaltzeiten. Die [radselektive Momentensteuerung](#) und das optionale [quattro Sportdifferential](#) optimieren Traktion, Stabilität und Dynamik.

Direkter Kontakt zur Straße: das Fahrwerk

Die serienmäßige Luftfederung [RS-adaptive air suspension](#) mit geregelter Dämpfung ist RS-spezifisch abgestimmt und erlaubt im Dynamikpaket plus erstmals auch die Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h. Eine Option für noch mehr Dynamik ist das RS-Sportfahrwerk plus mit [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#). Es arbeitet mit Stahlfedern und dreistufig einstellbaren Dämpfern, die ohne Einsatz von Elektronik den Bewegungen des Fahrzeugaufbaus ohne Zeitverzögerung entgegenwirken. Die Karosserie des neuen RS 6 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,7 – 11,5*; CO₂-Emission kombiniert g/km: 268 – 263*) liegt in der Normalposition im Modus auto, comfort und efficiency 20 Millimeter tiefer als bei einem Audi A6 Avant mit Serienfahrwerk. Die Luftfederung senkt den RS 6 ab Tempo 120 km/h in den drei oben genannten Modi um weitere zehn Millimeter ab. Im Modus dynamic bleibt der Aufbau bei der Luftfederung dauerhaft auf dieser unteren Trimmlage. Für schlechte Strecken bietet die RS-adaptive air suspension einen lift-mode der den RS 6 Avant bei niedriger Geschwindigkeit um 20 Millimeter über die Normalposition anheben kann.

Standardmäßig arbeitet im neuen RS 6 Avant eine sportlich-direkt übersetzte [Progressivlenkung](#), deren neu entwickelte Servounterstützung eine direkte Verbindung zwischen Fahrer und Straße zurückmeldet. Als Option erhält der Hochleistungs-Avant eine [Dynamik-Allradlenkung](#). Sie kombiniert die Dynamiklenkung an der Vorderachse mit der zusätzlichen Hinterachslenkung. Durch die Kombination der Dynamiklenkung und der Hinterachslenkung ändert sich die Gesamt-Lenkübersetzung im Bereich von 9,5 bis 17,0 – von sehr direkt bei niedrigem bis zu überaus stabil bei hohem Tempo. Serienmäßig rollt der neue RS 6 Avant auf 21-Zoll-Rädern, alternativ montiert Audi auch 22-Zöller. Die neu entwickelte RS-Keramikkbremsanlage mit Scheiben der Dimension 440 Millimeter vorn und 370 Millimeter hinten ist eine weitere Option. Im Vergleich zu ihrem stählernden Pendant bringt die RS-Keramikkbremsanlage 34 Kilogramm weniger auf die Waage und reduziert somit die ungefederten Massen.

Der Charakter des RS 6 Avant** kann jederzeit über das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) verändert werden. Neben den bekannten Profilen comfort, auto, dynamic und efficiency gibt es die neuen individuell konfigurierbaren RS-spezifischen Modi „RS1“ und „RS2“, die sich direkt über die Lenkradtaste „RS-MODE“ aktivieren lassen. Sobald der Fahrer diese nach seinen Wünschen eingestellt und gespeichert hat, lassen sie sich direkt über die Lenkradtaste „RS-MODE“ aktivieren, ohne erneut das MMI touch response bedienen zu müssen.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Sportlich und progressiv: der Innenraum

Zukunftsweisend und betont fahrerorientiert gibt sich die Innenraumgestaltung des neuen RS 6 Avant**. Die Benutzeroberfläche des volldigitalen Bediensystems [MMI touch response](#) ist gut ablesbar und harmonisiert mit dem klaren Black Panel-Design. Die beiden übereinander angeordneten Displays mit haptischer und akustischer Rückmeldung lassen sich mit Touch- und Wischgesten bedienen. Spezielle RS-Anzeigen im [Audi virtual cockpit](#) informieren über erweiterte Fahrt- und Fahrzeugdaten. Beim Erreichen der Drehzahlgrenze fordert die Schaltblitz-Darstellung zum Hochschalten auf. Das optionale [Head-up-Display](#) zeigt ebenfalls eine RS-spezifische Information, wie beispielsweise die Schaltblitz-Darstellung.

RS-Sportsitze mit Rautensteppung und RS-Prägung in Alcantara-Leder-Kombination sind Serie. Alternativ ist der Sitzbezug in Leder Valcona perforiert mit Wabensteppung und RS-Prägung gehalten. Die RS-Designpakete in rot und grau bringen Farbe und weitere Sportlichkeit in den Innenraum. So werden Lenkradkranz, Schaltmanschette und Kniepads in Alcantara mit Kontrastnähten ausgeführt. Gurtbänder mit farbiger Einfassung und RS-Fußmatten runden das Paket ab. Weitere Möglichkeiten der Individualisierungen bieten die Dekoreinlagen in Holz graubraun naturell oder Aluminium matt.

Ein Plus für die hohe Alltagstauglichkeit ist, dass das Platzangebot im Interieur des neuen RS 6 Avant weitergewachsen ist. Der Gepäckraum hält 565 bis 1680 Liter Volumen bereit, die Durchladebreite zwischen den Radhäusern ist im Vergleich zum Vorgänger um 14 Millimeter auf 1,05 Meter gewachsen. Durch das Umklappen der 40:20:40 geteilten Fondsitzeanlage wächst die Gepäckraumlänge auf rund zwei Meter. Die Gepäckraumklappe und die Laderaumabdeckung sind serienmäßig elektrisch angetrieben. Auf Wunsch gibt es zusätzlich die Sensorsteuerung per Geste mit dem Fuß sowie eine elektrisch entriegelte, schwenkbare Anhängervorrichtung.

Komfortabel, effizient und sicher: die Fahrerassistenzsysteme

Einige der mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme im neuen RS 6 Avant hat Audi in den Paketen „Stadt“ und „Tour“ zusammengefasst. Sie machen das Fahren noch komfortabler, effizienter und sicherer. Ein Highlight ist der [Adaptive Fahrassistent \(AFA\)](#), der die [adaptive cruise control \(ACC\)](#) um eine Spurführungsfunktion erweitert. Speziell auf Langstrecken ist dies ein deutlicher Komfortgewinn. Dafür integriert er die Funktionen des adaptiven Geschwindigkeitsassistenten (adaptive cruise control) und des Spurführungsassistenten (Audi active lane assist). Eine Spurführungsfunktion für Engstellen und Stausituation gehören ebenso dazu. Das [zentrale Fahrer- assistenzsteuergerät \(zFAS\)](#) bildet die zentrale Schnittstelle aller Assistenzsysteme. Es errechnet permanent ein Abbild der Umgebung. Mithilfe dieses zentralen Umfeldmodells können die Assistenzsysteme ihre Performance im Vergleich zum Vorgängermodell weiter verbessern, etwa wenn sie ein Stauende erkennen und den Bremsvorgang einleiten.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Fakten

Der neue 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
- Dreizehn Außenlackierungen, darunter zwei RS-spezifische Farbtöne Nardograu und Sebringschwarz Kristalleffekt; fünf Matteeffektlackierungen
- 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)
- Null 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
- [Mildhybrid-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
- Neue [Achtstufen-tiptronic](#) ermöglicht es, das um 100 Nm höhere Drehmoment umzusetzen
- [permanenter Allradantrieb quattro](#) mit selbstsperrendem Mittendifferenzial serienmäßig: Kraftverteilung vorne zu hinten 40:60 beziehungsweise bis zu 70:30 oder 15:85

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Fahrdynamik

- Weiterentwickelte Vorder- und Hinterachse, jeweils als Fünflenker-Konstruktionen
- Weite Spreizung der Fahrcharakteristik einstellbar über [Audi drive select](#)
- Neue Fahrmodi „RS1 und „RS2“ können unter anderem das Motor- und Getriebemanagement, die Lenkunterstützung, das Fahrwerk, die Dynamik-Allradlenkung, das quattro Sportdifferenzial und den Motorsound individuell im MMI touch response angepasst und gespeichert werden – anschließend schneller Zugriff und Wechsel über „RS MODE“-Lenkradtaste
- Serienmäßige komplett neu entwickelte Luftfederung [RS-adaptive air suspension](#) mit geregelter Dämpfung ist um 50 Prozent straffer im Vergleich zur Luftfederung im A6 Avant
- Optional: weiterentwickeltes RS-Sportfahrwerk plus mit elektro-hydraulischem [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
- Standfest: Neu entwickelte 10-Kolben-RS-Keramikkbremsanlage mit Scheiben der Dimension 440 Millimeter vorne und 370 Millimeter hinten

Karosserie und Innenraum

- Großzügiger und variabler Innenraum mit zahlreichen sportlichen Akzenten
- Gepäckraum mit 565 bis 1680 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 neuen Aluminium-Paddles und [Head-up-Display](#)
- Neue 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 [Adaptive Fahrassistent AFA](#)

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Das Auto im Detail

Der neue Audi RS 6 Avant: die RS-Ikone in vierter Generation

Mit dem neuen Audi RS 6 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7 – 11,5*; CO₂-Emission kombiniert g/km: 268 – 263*) schlägt die Audi Sport GmbH ein neues Kapitel in der High-Performance-Avant-Geschichte auf. Wie kein anderer verbindet er enorme Fahrleistungen mit praktischen Allrounderigenschaften. Mehr Power bei gleichzeitig gesteigerter Effizienz machen den RS 6 Avant 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 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7 – 11,5*; CO₂-Emission kombiniert g/km: 268 – 263*). Den Sprint von Null 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	4.0 TFSI
Hubraum in cm ³	3.996
max. Leistung in kW (PS) bei /min	441 (600) von 6.000 – 6.250
max. Drehmoment in Nm bei /min	800 von 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	11,7 – 11,5
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	268 – 263
Antrieb	permanenter Allradantrieb quattro
Getriebe	Achtstufen-tiptronic

Das V8-Biturbo-Aggregat weist einen klassischen Bankwinkel von 90 Grad und einen Hubraum von 3.996 cm³ 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 Plasmaspritzen-Verfahrens 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 sie 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.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



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 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 Vollast – spezielle Einspritzstrategien verfolgen. Die Zündfolge ist 1-3-7-2-6-5-4-8 wie schon beim Vorgänger-Aggregat.

Der 4.0 TFSI erzeugt einen sportlich-voluminösen V8-Sound. Der Fahrer kann 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 Vierliter-Motor sportlich oder ausgewogen klingen soll.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Druckvoll: die beiden Twinscroll-Turbolader

Das starke Drehmoment, das der 4.0 TFSI bereits bei niedrigen Touren aufbaut, ist allen 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 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-Ladeflur 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.

Effiziente Systeme: MHEV und cylinder on demand (COD)

Dank des [Mildhybrid-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 12 kW Leistung zurückgewinnen und als Energie in einen Lithium-Ionen-Akku einspeisen. Geht der Fahrer 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, das heißt er verzögert, indem der Generator Bewegungsenergie in elektrische umwandelt, oder 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 Effizienz-Baustein 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, in dem 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 Fahrer und Mitfahrer praktisch nicht wahrnehmbar.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Kraftübertragung

Die Kräfte des 4.0 TFSI gelangen über die serienmäßige [Achtstufen-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 neuen RS 6 Avant wird durch die [radselektive Momentensteuerung](#) optimiert, in dem sie die kurveninneren Räder leicht anbremst, 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 um 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 bereits dem Ansatz von Untersteuern entgegengewirkt. Im Fall von Übersteuern stabilisiert das Sportdifferenzial das Fahrzeug, indem es Moment zum kurveninneren Rad verlagert.

Die Ansteuerung sämtlicher Fahrwerkskomponenten erfolgt beim RS 6 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,7 – 11,5; CO₂-Emission kombiniert g/km: 268 – 263) 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, Querbesehleunigung, 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 kann der Fahrer die Arbeitsweise des Systems beeinflussen.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*

Das Exterieurdesign

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

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Athletik pur: die Avant-Silhouette im RS-Look

Die Seitenansicht des neuen Audi RS 6 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,7 – 11,5*; CO₂-Emission kombiniert g/km: 268 – 263*) 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 dreizehn Farben für den neuen Audi RS 6 Avant bereit, darunter die beiden RS-spezifischen Farbtöne Nardograu und Sebringschwarz Kristalleffekt sowie fünf Matteffekt-lackierungen. 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 Schweller-Einleger, Dachreling und Fensterschachtleisten sowie die Heckdiffusor-Spange. Die Audi-Ringe und die RS-Schriftzüge vorne 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.

Die Lichttechnologie

Der neue Audi RS 6 Avant** kommt serienmäßig mit LED-Scheinwerfern zum Kunden. Die Tagfahrlichtsignatur hat dabei einen digitalen Charakter: Zwölf 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.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



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 blauem Marker im Reflektor, verdoppelt die Reichweite des Fernlichts. In jedem Scheinwerfer generiert ein kleines Laser-Modul einen Lichtkegel, der als Spot mehrere hundert Meter weit leuchtet. Der monochromatische und kohärente blaue Laserstrahl hat eine Wellenlänge von 450 Nanometer. Ein Phosphorkonverter wandelt ihn in verkehrstaugliches, weißes Licht mit 5.500 Kelvin Farbtemperatur um – ideale Bedingungen für das menschliche Auge: Der Fahrer kann Kontraste besser erkennen und ermüdet weniger schnell. Damit bietet ihm der Laser-Spot, 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 Laser-Spot automatisch ab.

Das Fahrwerk

Beim neuen Audi RS 6 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,7 – 11,5*; CO₂-Emission kombiniert g/km: 268 – 263*) verarbeiten eine jeweils als Fünflenker-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 neuen RS 6 Avant dank eines neuen 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.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Karosserie des neuen RS 6 Avant** liegt bei beiden Fahrwerken in der Normalposition im Modus 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 Trimmelage. Für schlechte Strecken bietet die RS-adaptive air suspension einen lift-mode der den RS 6 Avant bei niedriger Geschwindigkeit um 20 Millimeter über das normale Level anheben kann. Die besonders weite Spreizung der RS-adaptive air suspension bietet dem Fahrer 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 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 Anlenken und Durchfahren einer Kurve wird zwischen den kreuzweise gegenüberliegenden Dämpfern über das Zentralventil eine Ölströmung und damit eine zusätzlich 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.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die neue Dämpfer-Generation 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](#) kann der Fahrer die Kennlinien der Dämpfer beeinflussen und damit das Fahrerlebnis individualisieren.

Serienmäßig arbeitet im neuen RS 6 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,7 – 11,5*; CO₂-Emission kombiniert g/km: 268 – 263*) 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. 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.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



RS-Dynamikpaket	Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h RS-spezifisch abgestimmte Dynamik-Allradlenkung quattro Sportdifferenzial
RS-Dynamikpaket plus	Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 305 km/h RS-spezifisch abgestimmte Dynamik-Allradlenkung quattro Sportdifferenzial RS-Keramikbremsanlage

Als Option erhält der neue 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 und der Hinterachslenkung ändert sich die Gesamt-Lenkübersetzung 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 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 weiter an Stabilität, Dynamik und Fahrsicherheit.

„RS-MODE“: eine Taste für die Fahrdynamik

Mit dem Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) kann der Fahrer die Charakteristika beider Lenkungsvarianten sowie weitere Eigenschaften seines RS 6 Avant beeinflussen. Zur Wahl stehen sechs Profile: efficiency, comfort, auto, dynamic sowie die zwei neuen, individuell konfigurierbaren, RS-spezifischen Modi „RS1“ und „RS2“. Sobald der Fahrer diese nach seinen Wünschen im [MMI touch response](#) eingestellt und gespeichert hat, lassen sie sich direkt per Schnellzugriff über die Lenkradtaste „RS-MODE“ aktivieren. Ohne erneut das [MMI touch response](#) bedienen zu müssen, kann der Fahrer so unkompliziert zwischen den Modi „RS1“, „RS2“ und dem zuletzt gewählten drive select-Modi 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. Drückt der Fahrer die ESC-Taste länger als drei Sekunden, deaktiviert er die Elektronische Stabilisierungskontrolle vollständig.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*

Serienmäßig fährt der neue 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 und Anthrazitschwarz glänzend.



An der Vorderachse des Hochleistungs-Avant sorgt eine 10-Kolben-Festsattel 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. Bei der optionalen, komplett neu entwickelten, RS-Keramikbremsanlage sind die Sättel wahlweise in Grau, Rot oder Blau ausgeführt. Ihre Scheiben haben die Dimension 440 Millimeter vorn und 370 Millimeter hinten. Die anthrazitgrauen Keramikscheiben sind extrem standfest, leistungsfähig und langlebig. Pro Seite führen zwei Luftleitelemente, die an der Vorderachse befestigt sind, die Wärme schnell ab und verbessern die Fadingstabilität.

Im Vergleich zu ihrem stählernen Pendant bringt die RS-Keramikbremsanlage 34 Kilogramm weniger auf die Waage. Das reduziert somit die ungefederten Massen und ist ein weiteres Plus für das leichtfüßige Handling.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Karosserie

Der neue RS 6 Avant** 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 wiegt der neue RS 6 Avant 2.075 Kilogramm.

Das Aerodynamik-Team 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 vorbei strömt. Der neue RS 6 Avant erzielt einen cw-Wert von 0,35. Dank eines aufwändigen Dichtkonzepts für Türen und Heckklappe liegt der Hochleistungs-Avant auch bei der Aeroakustik auf Top-Niveau. Ab Werk liefert Audi für Front- und Seitenscheiben eine Akustik-Verglasung mit sechs Millimeter Wandstärke.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Der Innenraum

Das Platzangebot im Interieur des neuen RS 6 Avant** ist gewachsen. Der Gepäckraum hält 565 bis 1680 Liter Volumen bereit, die Durchladebreite zwischen den Radhäusern ist im Vergleich zum Vorgänger um 14 Millimeter auf 1050 Millimeter gestiegen. Das zukunftsweisende Innenraumdesign betont mit seiner Fahrerorientierung und den Dekoreinlagen in Aluminium Race anthrazit den sportlichen Charakter des neuen RS 6 Avant. Mit ihrer horizontalen Ausrichtung und dem gestuften, dreidimensionalen Aufbau wirkt die Instrumententafel leicht und schlank. Die Benutzeroberfläche des volldigitalen Bediensystems harmoniert mit dem klaren Black Panel-Design, in der 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 und Beifahrer auf RS-Sportsitzen in schwarzem Perlnappa Leder/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 Interieur-Design bei Dunkelheit und inszenieren 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.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Schön praktisch: Avant-typische Variabilität

Der Gepäckraum im neuen RS 6 Avant hält 565 bis 1680 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 den Fahrer 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 Touch-Displays 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 erhält der Fahrer einen Überblick über den Temperaturstatus der Antriebskomponenten, die maximalen g-Beschleunigungswerte 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.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



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 neuen Hochleistungs-Avant passenden Look. Das digitale Kombiinstrument bietet 12,3 Zoll Diagonale und eine Full HD-Auflösung von 1.920 x 720 Pixel. Der Fahrer kann 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 Schaltblitz-Darstellung den Fahrer 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 des Fahrers.

Das unten abgeflachte vollperforierte RS-Sportlederlenkrad mit neuen großen RS-Aluminium-Schaltwippen verfügt über Multifunktionstasten, mit denen der Fahrer auch die neuen Audi drive select Modi „RS1“ und „RS2“ über die „RS-MODE“-Taste direkt anwählen kann. Dabei öffnen sich im Audi virtual cockpit automatisch die RS-spezifischen Anzeigen.

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

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Das Infotainment und Audi connect

Als perfekter Begleiter für jeden Einsatzzweck bietet der neue RS 6 Avant** 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 dem Fahrer 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 Echtzeit-Daten aus der gesamten Verkehrslage einbeziehen. Falls unterwegs die Datenverbindung abreißt, wechselt die Navigation auf die Onboard-Zielführung, die im Hintergrund mitläuft. Aus der Navigation kann der Fahrer 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 kann der Fahrer die Karte pro Jahr viermal 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 von [Audi connect Notruf und Service](#). Über die [myAudi App](#) können Besitzer des neuen Audi RS 6 Avant in das digitale Ökosystem der Marke eintauchen. Mit dem optionalen Audi connect Schlüssel kann der Kunde seinen neuen RS 6 Avant über ein Android-Smartphone ent- und verriegeln.

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

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Fahrerassistenzsysteme

Mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme bietet Audi im neuen RS 6 Avant** 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 neuen Audi RS 6 Avant auf dem gewünschten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, zudem hilft es dem Fahrer durch leichte Lenk-Eingriffe beim Halten der Spur.

Ein weiteres Highlight ist der Notfallassistent, der für mehr Sicherheit sorgt. Er erkennt, wenn der Fahrer inaktiv ist und warnt ihn in Abhängigkeit von der Gefahrensituation optisch, akustisch und haptisch. Erfolgt keine Reaktion, übernimmt das System die Führung des RS 6 Avant 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 den Fahrer: Der Kreuzungsassistent warnt ihn bei kritischem Querverkehr vor dem Auto, das System Audi pre sense 360° bei von der Seite nahenden Fahrzeugen. Der Querverkehrassistent 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 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 auf Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer.

Hinter den Assistenzsystemen im neuen RS 6 Avant stehen das [zentrale Fahrerassistenz-steuergerät \(zFAS\)](#) und ein Portfolio an Sensoren, die sich mit ihren jeweiligen Stärken ergänzen. Die verschiedenen Sensordaten fließen im zFAS zusammen. Mit seinen Highend-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.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*

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 neuen 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 Fünfstufen-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 Fahrwerkstechnik 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.



** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*

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 Sechsstufen-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 konnte der Fahrer die Charakteristik ihrer 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 quattro GmbH-Werkstatt endmontiert.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*

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 [Achtstufen-tiptronic](#) und ein weiterentwickelter [quattro](#)-Antriebsstrang, dessen Mittendifferenzial bei Bedarf erhöhte Sperrwerte realisieren konnte.



– Ende –

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz)

Audi RS 6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7 – 11,5;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 268 – 263

Audi A6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,4 – 4,1;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 169 – 108

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 18 Standorten in 13 Ländern. 100 prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2018 hat der Audi-Konzern rund 1,812 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 5.750 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.004 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2018 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 59,2 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von € 4,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon mehr als 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*