

Topprestaties. Boordevol karakter. Uniek. Audi Sport viert 25 jaar Audi RS-modellen

- Sinds de lancering in 1994 werden er 25 RS-modellen toegevoegd aan het productgamma
- Zes productinnovaties, waarvan twee volledig nieuwe modellen, in 2019 alleen al
- Basisfilosofie: prestaties, prestige en exclusiviteit in combinatie met een optimaal dagelijks gebruiksgemak
- Verjaardagstentoonstelling van zeldzame RS-modellen op het Audi Forum in Neckarsulm

25 jaar geleden lanceerde Audi zijn eerste RS-model in de vorm van de Audi RS 2 Avant. Het was meteen het begin van een succesverhaal. Dankzij hun nauwe banden met de autosport en hun exclusieve karakter wisten de Audi RS-modellen altijd al te fascineren. Tot op vandaag heeft Audi Sport GmbH, vroeger quattro GmbH, in totaal 25 RS-modellen gelanceerd. In 2019 komen er nog eens zes productinnovaties bij, waarvan twee volledig nieuwe RS-modellen.

Bij Audi staat het label 'RS' voor het streven naar topprestaties en perfectie. De RS-modellen zijn de speerpunten van hun respectievelijke productgamma's. Ze tillen hun prestaties, prestige en exclusiviteit naar de grenzen van wat technisch mogelijk is, zonder aan dagelijks gebruiksgemak in te boeten. Heel wat RS-modellen zijn pioniers in hun marktsegment en toonbeelden van technische innovaties. Dat was negentien jaar geleden al het geval bij de Audi RS 4 Avant met zijn verschroeiende V6-biturbomotor en geldt ook voor de jongste evolutie van de TT RS en zijn meermaals bekroonde en krachtige vijfcilindermotor.

RS 2 Avant tot RS 4 Cabriolet: dynamisme geworteld in traditie

De RS-modellen geven al een kwarteeuw het beste van zichzelf. Vijf mijlpalen verdienen echter bijzondere aandacht.

In 1994 schreef de Audi RS 2 Avant (232 kW/315 pk) het eerste hoofdstuk van het RS-verhaal met de nog lang gebruikte vijfcilinder vierkleppenmotor. Met deze auto legde de constructeur de basis voor het segment van de dynamische, hyperperformante breaks. De quattro-aandrijving met zelfsperrend differentieel, die haar sporen reeds had verdiend in de race- en rallywereld, maakte het mogelijk om deze uitzonderlijke kracht over te brengen op de weg.

In 1999 introduceerde de Audi RS 4 Avant op basis van de toenmalige S4 een nieuwe vermogensdimensie in de middenklasse. Onder de motorkap schilde namelijk een V6-motor met een cilinderinhoud van 2,7 liter, vijf kleppen per cilinder en een biturbo die al het werk voor zijn rekening nam, net als bij de S4. De ingenieurs van wat toen nog quattro GmbH heette, optimaliseerden de al bijzonder krachtige motor om nog meer pit en koppel te garanderen in

de RS 4. In samenwerking met Cosworth Technology werd de cilinderkop opnieuw ontwikkeld, werden de in- en uitlaatpoorten herwerkt en werd de diameter van de luchtkanalen vergroot aan de aanzuig- en compressiezijden. Bovendien werden de turbo's groter en werd de turbodruk vergroot in vergelijking met de S4. Resultaat: de RS 4-motor ontwikkelde een maximumvermogen van 280 kW (380 pk) in plaats van 195 kW (265 pk).

De tweede generatie van de RS 4 volgde in 2005. Deze onderscheidde zich door tal van innovaties, waarvan er vele hun oorsprong vonden in de autosport. Een van de meest baanbrekende daarvan was de V8-motor van 309 kW (420 pk). Het was de eerste keer dat een constructeur een directe benzine-injectie combineerde met een hoogtoerig concept, dat toerentallen tot 8.250 t/min mogelijk maakte. De rechtstreekse benzine-injectie vertaalde zich in een hoger motorvermogen door een meer doeltreffende vermenging van lucht en brandstof. In de R8, die het erg goed deed in Le Mans, had de FSI-technologie haar prestaties al op indrukwekkende wijze bewezen. In 2007 werd de motor ook gebruikt in de eerste generatie van de Audi R8. De ophanging bood de jongste generatie van de permanente vierwielaandrijving, evenals het schokdemperstelsel Dynamic Ride Control, dat in 2002 voor het eerst werd gebruikt op de RS 6. Met haar asymmetrische dynamische koppelverhouding (40 procent vooraan, 60 procent achteraan) verzekerde de geraffineerde quattro-aandrijving met zelfsperrend middendifferentieel een optimale tractie. De eerste – en tot nog toe enige – RS 4 Cabriolet verzekerde open rijplezier met de soundtrack van de imposante atmosferische V8-motor op de achtergrond.

In 2008 volgde de RS 6 Avant, een sportwagen in de vorm van een discrete zakenbreak. Met zijn volledig nieuw ontwikkelde V10-motor met directe FSI-injectie, biturbo, droge smering zoals in de autosport en permanente quattro-vierwielaandrijving gaf de RS 6 Avant zichzelf meer dan een lengte voorsprong op de concurrentie. Met zijn indrukwekkende V10, compleet met 426 kW (580 pk) vermogen en 650 Nm koppel, was de RS 6 Avant de krachtigste productie-Audi tot nog toe. De krukast van de V10-motor was gemaakt van een aluminiumlegering die onder lage druk en bij lage temperatuur gegoten werd: een hoogtechnologisch materiaal dat een laag gewicht aan een hoge stevigheid koppelt. De cilindervoeringen van de geconnecteerde krukast waren mechanisch ontbloot, waardoor de hele motor slechts 278 kilogram woog. Om aan de hoogste dynamische eisen van dat moment te voldoen, had het oliecircuitsysteem een droge smering, een oplossing die zich al bewezen had in de autosport. De externe oliecontainer en de oliepompmodule die met verschillende aanzuigfasen werkte, zorgden ervoor dat alle motoronderdelen en de twee turboladers op elk moment gesmeerd werden. Vandaag wordt deze ultraperformante technologie gebruikt in de Audi R8 (gemengd brandstofverbruik in l/100 km: 13,1-12,9; gemengde CO₂-uitstoot in g/km: 297-293).

In 2011 introduceerde de RS 3 Sportback de RS-filosofie in de compacte klasse met een 250 kW (340 pk) sterke vijfcilindermotor. In 2013 boorde de RS Q3 alweer een ander marktsegment aan als eerste compacte SUV. Hij werd aangedreven door de overdwers geplaatste 2.5-vijfcilindermotor uit de TT RS en de RS 3. Met zijn lengte van minder dan 50 centimeter was deze motor bijzonder compact. Daarom leende de langeslagmotor (boring x slag: 82,5 x 92,8 millimeter) zich perfect voor een overdwarse inplanting. Initieel leverde deze motor 228 kW (310 pk), maar dat vermogen steeg eind 2014 tot 250 kW (340 pk). Vanaf 2016 zette de RS Q3 nog straffere prestaties neer doordat zijn motor verder werd opgedreven tot 270 kW (367 pk).

De RS-modellen hebben uitzonderlijke turbomotoren onder de kap, met de onvermurwbare vijfcilinder als vaandeldrager. Hij kan dan ook terugblikken op een lange carrière bij het merk met de vier ringen. Tijdens de jaren tachtig dreef hij de rallywagens, toerwagens en productiemodellen van Audi naar de absolute top. Het eerste RS-model, de RS 2 uit 1994, had eveneens een vijfcilinder onder de kap. In 2009 beleefde de vijfcilinder dan zijn comeback in de Audi TT RS om vervolgens zijn weg te vinden naar de RS 3 Sportback in 2011 en de RS Q3 in 2013. Vandaag zit de 2.5 TFSI niet alleen in de TT RS (gemengd brandstofverbruik in l/100 km: 8,5-8,2; gemengde CO₂-uitstoot in g/km: 195-187), maar ook in de RS 3 (gemengd brandstofverbruik in l/100 km: 8,5; gemengde CO₂-uitstoot in g/km: 195-194). In zijn laatste versie is de vijfcilinder 26 kilogram lichter dan zijn voorganger. De krukast is gemaakt van aluminium, wat op zich al 18 kilogram bespaart. Doorgedreven ingrepen beperken de interne wrijving en verhogen tegelijk het motorvermogen. De cilinderwanden zijn gecoat met plasma en de hoofdagers van de krukas werden zes millimeter kleiner in diameter. De krukas is hol (en dus 1 kilogram lichter), terwijl de aluminium zuigers geïntegreerde oliekoelkanalen kregen. In de korte opwarmingsfase na een koudstart blijft de waterpomp uitgeschakeld en circuleert er dus geen koelmiddel in de cilinderkop. Zo bereikt de 2.5 TFSI-motor sneller zijn bedrijfstemperatuur. Dat verlaagt de wrijvingscoëfficiënt en reduceert het brandstofverbruik. De ontstekingsfrequentie (1-2-4-5-3), die wordt ondersteund door de geometrie van het in- en uitlaatsysteem, verzekert de onmiskenbare motorklank die Audi zo populair maakte in de jaren tachtig.

25 jaar RS: tentoonstelling op het Audi Forum in Neckarsulm

Om deze verjaardag te vieren, werd er op 12 juli 2019 een tentoonstelling geopend op het Audi Forum in Neckarsulm. Naast de vertrouwde productiemodellen worden er ook veertien zeldzame RS-modellen getoond. Dat zijn onder meer de raceversie van de Audi TT RS uit 2011, die werd ontwikkeld voor het fabrieksondersteunde departement gevestigd aan de Nürburgring, de RS 5 DTM-toerwagen die seizoen 2013 won en een prototype van een Audi RS 8, die nooit in productie ging. Ook omvat de tentoonstelling een RS 4 Berline met een uiterst exclusieve lakafwerking door de Braziliaanse popartiest Romero Britto.

De RS-modellen in chronologische volgorde:

Audi RS 2 Avant (1994): 2.2-vijfcilinderturbomotor, 232 kW (326 pk)

Audi RS 4 Avant (2000): 2.7 V6-biturbomotor, 279 kW (380 pk)

Audi RS 6 Berline en RS 6 Avant (2002): 4.2 V8-biturbomotor, 331 kW (450 pk); vanaf 2004 – RS 6 plus, 353 kW (480 pk), beperkt tot 999 exemplaren

Audi RS 4 Berline (2005), RS 4 Avant (2006), RS 4 Cabriolet (2006): 4.2 V8-motor, 309 kW (420 pk)

Audi RS 6 Berline en RS 6 Avant (2008): 5.0 V10-biturbomotor, 426 kW (580 pk); vanaf 2010 – RS 6 plus met topsnelheid van 303 km/u

Audi TT RS Coupé en TT RS Roadster (2009): 2.5-vijfcilindermotor, 250 kW (340 pk); vanaf 2012 – plus versie met 265 kW (360 pk)

Audi RS 5 Coupé (2010) en RS 5 Cabriolet (2012): 4.2 V8-motor, 331 kW (450 pk)

Audi RS 3 Sportback (2011): 2.5-vijfcilindermotor, 250 kW (340 pk)

Audi RS 4 Avant (2012): 4.2 V8-motor, 331 kW (450 pk)

Audi RS Q3 (2013): 2.5-vijfcilindermotor, 228 kW (310 pk); vanaf 2014 – 250 kW (340 pk); vanaf 2016 – performance-versie met 270 kW (367 pk)

Audi RS 6 Avant (2013): 4.0 V8-biturbomotor, 412 kW (560 pk); vanaf 2015 – performance-versie met 445 kW (605 pk)

Audi RS 7 Sportback (2013): 4.0 V8-biturbomotor, 412 kW (560 pk); vanaf 2015 – performance-versie met 445 kW (605 pk)



Audi RS 3 Sportback (2015): 2.5-vijfcilindermotor, 270 kW (367 pk)
Audi TT RS Coupé en TT RS Roadster (2016): 2.5-vijfcilindermotor, 294 kW (400 pk)
Audi RS 3 Berline (2017): 2.5-vijfcilindermotor, 294 kW (400 pk)
Audi RS 5 Coupé (2017): 2.9 V6-biturbomotor, 331 kW (450 pk)
Audi RS 4 Avant (2017): 2.9 V6-biturbomotor, 331 kW (450 pk)
Audi RS 5 Sportback (2018): 2.9 V6-biturbomotor, 331 kW (450 pk)

De Audi groep stelt wereldwijd ruim 90.000 personen tewerk, waaronder meer dan 2.500 in België. In 2018 verkocht het merk met de vier ringen wereldwijd ca. 1,812 miljoen nieuwe wagens, waarvan er 28.710 ingeschreven werden op de Belgische markt. In ons land bereikte Audi in 2018 een marktaandeel van 5,2%. Audi focust op de ontwikkeling van nieuwe producten en duurzame technologieën voor de mobiliteit van de toekomst. Van 2019 tot eind 2023 plant de onderneming een totale investering van ongeveer 14 miljard euro in elektrische mobiliteit, digitalisering en autonoom rijden.