

De vierde generatie van het RS-icoon: de nieuwe Audi RS 6 Avant

- Uiterst performante Avant voor alle doeleinden: sportiviteit en functionaliteit in één
- 4.0 V8 TFSI-twinturbomotor met mild-hybridsysteem: kracht en efficiëntie hand in hand
- 441 kW (600 pk), 800 Nm, 0 tot 100 km/h in slechts 3,6 seconden

25 jaar RS, 25 jaar uiterst performante breaks van Audi. Met de nieuwe Audi RS 6 luidt Audi Sport een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de uiterst performante Avant-modellen in. Door nog meer vermogen te combineren met de hogere efficiëntie van het mild-hybridsysteem wordt de RS 6 Avant de ideale gezelschap voor elke rit.

Breed en gespierd: het koetswerkdesign

Met een koetswerkstijl die zijn gelijke niet kent in dit segment weet de nieuwe Audi RS 6 Avant (gemengd brandstofverbruik in l/100km: 11,7 – 11,5; gemengde CO₂-uistoot in g/km: 268 -263) iedereen vanaf de eerste aanblik te verleiden, zelfs wanneer hij stilstaat. Qua design onderscheidt de RS Avant zich nadrukkelijk van het basismodel A6 Avant. Op uitzondering van de voordeuren, het dak en de achterklep, bestaat het koetswerk volledig uit RS-specifieke onderdelen. De geprononceerde wielkastverbreeders maken hem ongeveer 40 millimeter breder aan elke kant en accentueren zo de sportieve uitstraling en het opvallende karakter van de uiterst krachtige Avant. De 22-duimsvelgen zetten zijn markante proporties nog in de verf.

De nieuwe RS 6 Avant is een van de eerste Audi Sport-modellen met de nieuwe RS-designtaal. Zijn hele voorkant werd tot in de puntjes herwerkt om binnen het A6-gamma een unieke look te creëren. Behalve de nieuwe motorkap met 'powerdome' meet de RS 6 Avant zich ook de koplampen van de A7 aan. Zij zijn niet alleen herkenbaar aan hun vlakkere en sportievere look, maar zijn ook leverbaar met de RS matrixledlaserkoplampen met verdonkerde afwerking om de RS 6 Avant nog meer te onderscheiden binnen de A6-familie. Net als de ledachterlichten beschikken ze over dynamische richtingaanwijzers in combinatie met een RS-specifieke sequens bij het vergrendelen en ontgrendelen van de auto.

De driedimensionale honingraatstructuur met Singleframe-radiatorrooster is uitgevoerd in glanzend zwart. Dat draagt net als de vlakkere en bredere geometrie bij tot de atletische look van de RS 6 Avant. De rand van het Singleframe-rooster en het quattro-logo in de bumper werden geëlimineerd. Onder de standaard ledkoplampen wordt de opvallend gelijnde nieuwe RS-bumper opengewerkt door de zijdelingse luchtinlaten die bijna doorlopen tot aan de onderste rand

van de koplampen. Daarvoor putten de ontwerpers inspiratie uit de voorzijde van de Audi R8 supersportwagen.

Het kenmerkende Avant-silhouet domineert het zijaanzicht, met een langgerekte voorkant, een lange, rechte daklijn en vlakke D-stijlen die op de quattro-koetswerklijnen rusten. De RS-specifieke zijdrempels met zwarte inzetstukken benadrukken de uitgesproken voorwaartse dynamiek. De sportieve achterkant verenigt de dakspoiler met een RS-specifieke bumper met diffuser en glanzend zwarte designelementen. In de vertrouwde RS-stijl eindigt het RS-uitlaatsysteem aan beide zijden in chroomkleurige ovaal uitlaatpijpen. Een RS-sportuitlaat met zwarte pijpen is als optie verkrijgbaar.

Superieur vermogen: de motor

De 4.0 TFSI-motor van de nieuwe Audi RS 6 Avant levert een vermogen van 441 kW (600 pk) en een koppel van 800 Nm (590 lb-ft) tussen 2.050 en 4.500 t/min. Daarmee sprint de RS 6 Avant in nauwelijks 3,6 seconden van 0 naar 100 km/u en rondt hij de kaap van de 200 km/u al na 12 seconden. De topsnelheid is elektronisch begrensd tot 250 km/u. Met het optionele dynamic pack haalt de RS break een topsnelheid van 280 km/u en met het dynamic pack plus is dat zelfs 305 km/u.

Dankzij het elektrische hoofdsysteem van 48 volt gaat het maximumvermogen van de V8-twinturbomotor bovendien hand in hand met een uitzonderlijke efficiëntie. Een riemalternatorstarter vormt het hart van het mild-hybridsysteem (MHEV). Dat systeem kan tijdens lichte vertragingen tot 12 kW aan vermogen recupereren en opslaan in een afzonderlijke lithium-ionbatterij. Zodra de bestuurder het gaspedaal loslaat bij snelheden tussen 55 en 160 km/u, selecteert de motorsturing een van de volgende twee opties. Naargelang de rij situatie en de instellingen in Audi drive select recupereert de nieuwe RS 6 Avant energie of kan hij tot 40 seconden lang freewheelen met uitgeschakelde motor. Zodra het gaspedaal weer wordt ingetrapt, wordt de motor opnieuw gestart door de riemalternatorstarter. De MHEV-technologie maakt ook een stop-startwerking mogelijk bij snelheden tot 22 km/u. Zo kan de bestuurder in het dagelijkse verkeer tot 0,8 l/100 km aan brandstof besparen.

Een andere component die bijdraagt tot de efficiëntie is 'cylinder on demand' (COD). Bij lage tot middelhoge belasting en snelheid schakelt dit systeem cilinders 2, 3, 5 en 8 in de hogere versnellingen uit door de injectie en ontsteking uit te schakelen en de in- en uitlaatkleppen te sluiten. Bij een viercilinderwerking worden de werkingpunten in de actieve cilinders verplaatst naar een hogere belasting in gebieden van het kenmerkenschema met een hogere efficiëntie, terwijl de uitgeschakelde cilinders grotendeels zonder verliezen werken, zoals gasveren. Wanneer de bestuurder het gaspedaal dieper intrapt, worden ze onmiddellijk weer ingeschakeld.

Ondanks zijn efficiënte karakter ontwikkelt de 4.0 TFSI een sportieve en volumineuze V8-klank. De bestuurder kan de motorklank bovendien beïnvloeden met het Audi drive select-systeem. De optionele RS-sportuitlaat met zwarte pijpen garandeert een ongeëvenaarde sportieve klankervaring. In de personaliseerbare RS1- en RS2-modi kiezen de klanten zelf tussen een sportieve en evenwichtige klank.

De standaard gemonteerde tiptronic-achttrapsautomaat met geoptimaliseerde schakeltijden en een nieuwe Launch Control-functie stuurt het vermogen van de 4.0 TFSI-motor door naar de quattro-vierwielaandrijving. De aandrijfkrachten worden via het volledig mechanische middendifferentieel verdeeld over de voor- en achteras (40/60). Wanneer een wiel doorslipt, gaat er automatisch

meer aandrijfkoppel naar de as met meer grip. Zo kan er tot 70 procent naar de voorwielen en tot 85 procent naar de achterwielen gaan.

De wielspecifieke koppelcontrole optimaliseert het wendbare en veilige rijgedrag van de nieuwe RS 6 Avant: ze remt de minder belaste wielen aan de binnenkant van de bocht licht af alvorens ze kunnen beginnen te spinnen. In snel genomen bochten wijzigt het quattro-sportdifferentieel van het optionele dynamic pack en dynamic pack plus de koppelverdeling tussen de achterwielen om zo de tractie, de stabiliteit en de dynamiek te optimaliseren.

Nog wendbaarder: de ophanging

Op de nieuwe RS 6 Avant gebruiken de voor- en achteras een vijfpuntsophanging om de opgewekte overlangse en overdwarse krachten afzonderlijk te verwerken. De verbindingen en subframes zijn grotendeels uit aluminium gemaakt. De spoorbreedte bedraagt 1.668 millimeter vooraan en 1.651 millimeter achteraan.

De standaard gemonteerde adaptieve luchtvering met gecontroleerde schokdemping kreeg een specifieke RS-afstelling en biedt dankzij de nieuwe luchtveermodule een 50 procent hogere veerverhouding en voor het eerst ook een topsnelheid van 305 km/u in combinatie met het dynamic pack plus. Ze biedt de keuze tussen diverse modi en omvat een automatische niveauregeling. Het koetswerk van de nieuwe RS 6 Avant ligt 20 millimeter lager dan dat van de Audi A6 Avant met standaardophanging. Bij snelheden vanaf 120 km/u wordt ze nog eens met 10 millimeter verlaagd. Een liftmodus kan de ophanging bij lage snelheden met 20 millimeter verhogen. De erg brede spreiding van de sportieve RS-luchtvering biedt de bestuurder de keuze tussen langeafstandscomfort en maximale prestaties.

De RS-sportophanging plus met dynamic ride control (DRC) is als alternatief verkrijgbaar. Deze gebruikt stalen veren en driefasig verstelbare dempers die met elkaar verbonden zijn via diagonale olieleidingen en een centrale klep. Bij snel genomen bochten regelen de kleppen de oliestroom in de schokdemper van het voorwiel met doorbuigende veer aan de buitenkant van de bocht. Ze verhogen de geleverde druk en beperken zo de duik- en rolbewegingen. Daardoor ligt de RS 6 Avant nog steviger op de weg en biedt hij een beter rijgedrag. Een nieuwe schokdempergeneratie met geïntegreerde regelklep verzekert meer merkbare verschillen tussen de individuele modi van het Audi drive select-systeem.

De nieuwe RS 6 Avant wordt standaard geleverd met de sportieve, progressieve stuurinrichting met directe verhouding. Dat systeem heeft een gevoelig hogere terugkeerneiging en verhoogt de stuurhoek voor een meer nauwkeurige stuurfeedback. De nieuw ontwikkelde stuurbevestiging geeft de bestuurder meer voeling met de weg. Als optie kan de nieuwe RS 6 Avant met dynamic pack of dynamic pack plus worden uitgerust met de dynamische vierwielsturing. Deze combineert de dynamische besturing voor de vooras, die gebruik maakt van een eindeloos variabele 'strain wave gearing', met een afzonderlijke achterasbesturing met spilmotor en spoorstangen. Bij lage snelheden kunnen de achterwielen tot vijf graden in de tegengestelde richting van de voorwielen draaien. Dat resulteert in een 1 meter kortere draaicirkel, waardoor de RS 6 Avant een stuk lichtvoetiger aanvoelt in het stadsverkeer en korte bochten. Bij middelhoge en hoge snelheden kunnen de achterwielen tot twee graden meedraaien in dezelfde richting als de voorwielen. Dat komt dan weer de stabiliteit ten goede, zeker bij snelle richtingveranderingen.

Met het dynamische rijstelsysteem Audi drive select kan de bestuurder het karakter van zijn RS 6 Avant aanpassen. Hij krijgt daarbij de keuze uit zes profielen: comfort, auto, dynamisch, efficiënt en de individueel instelbare RS-specifieke RS1- en RS2-modi, die hij rechtstreeks kan activeren met de stuurwieltoets 'RS MODE'. Een druk op die toets opent ook automatisch het RS-specifieke scherm van de Audi Virtual Cockpit. Het dynamische rijstelsysteem Audi drive select heeft invloed op de motor- en transmissiesturing, de stuurbeheersing, de ophanging, de dynamische vierwielbesturing, het quattro-sportdifferentieel, de motorklank en de eigenschappen van de automatische airconditioning. De RS2-modus heeft voornamelijk als doel om de elektronische stabiliteitscontrole (ESC) rechtstreeks te beïnvloeden met een druk op de knop.

De nieuwe RS 6 Avant is standaard geschoeid met 21-duimsvelgen met tien spaken in gegoten aluminium en bandenmaat 275/35. Als optie zijn ook RS-specifieke 22-duimsvelgen met vijf trapeziumvormige V-spaken en 285/30-banden verkrijgbaar, naar keuze afwerkt in de versies zilver, mat titanium, glanzend gepolijst en glanzend antracietzwart. De remzadels van het stalen RS-remsysteem met geventileerde en geperforeerde schijven (420 millimeter vooraan, 370 millimeter achteraan) zijn standaard uitgevoerd in het zwart en zijn als optie verkrijgbaar in het rood. Bij de optionele keramische RS-remmen krijgen klanten de keuze tussen grijs, rood en blauw. De breedte van de schijven bedraagt 440 millimeter vooraan en 370 millimeter achteraan. Het nieuw ontwikkelde keramische RS-remsysteem weegt ongeveer 34 kilogram minder dan de stalen versie, wat het onafgeveerde gewicht sterk verlaagt. De elektronische stabiliteitscontrole (ESC) beschikt over een sportmodus en kan ook volledig worden uitgeschakeld.

Sportief en veelzijdig: het interieur

Met zijn bestuurdersgerichte karakter en zijn inleg in antracietkleurig aluminium race accentueert het baanbrekende interieurdesign het sportieve karakter van de nieuwe RS 6 Avant. De horizontale uitlijning en de driedimensionale lagenstructuur geeft het dashboard een lichte en gestroomlijnde look. Bovendien vormt de gebruikersinterface van het volledig digitale besturingssysteem een harmonieus geheel met het heldere 'black panel'-design. Het bovenste aanraakscherm van het MMI-systeem is nagenoeg onzichtbaar geïntegreerd in de 'black panel'-architectuur. Het 'RS Monitor'-scherm biedt de bestuurder dan weer de mogelijkheid om op het bovenste scherm een overzicht weer te geven van de bedrijfstemperaturen van de aandrijfonderdelen, de maximale g-krachten en de bandenspanning en -temperatuur. In de Audi Virtual Cockpit geven speciale RS-schermen informatie over de bandenspanning, het koppel, het vermogen, de motorolietemperatuur, de turbodruk, rondetijden, acceleratiemetingen en g-krachten. De schakelverklapper zet de bestuurder aan om een versnelling hoger te schakelen wanneer het maximale toerental van de motor is bereikt. Ook het optionele head-updisplay omvat verscheidene RS-specifieke grafische weergaven.

Het volledig geperforeerde lederen sportstuurwiel met afgeplatte onderkant en nieuwe, grote aluminium RS-schakelhendels omvat multifunctionele toetsen waarmee de bestuurder onder meer de nieuwe RS1- en RS2-modi van Audi drive select kan inschakelen. RS- en RS 6-logo's sieren het stuurwiel, de zetels en de verlichte deurdrempels vooraan, en wanneer de voor- of achterdeuren worden geopend, wordt het Audi Sport-logo op de weg geprojecteerd.

De sportzetels in parelzwart nappaleder en alcantara zijn getooid met RS-logo's en een ruitpatroon. Als optie zijn ook RS-sportzetels in Valcona-leder met RS-logo's en honingraatpatroon verkrijgbaar. Hun perforatie maakt voor het eerst ook ventilatie mogelijk. Twee RS-designpacks in rood en grijs brengen extra kleur en sportiviteit in het interieur. Bij deze optie zijn het stuurwiel, de mof van de versnellingspook en de kniesteunen afgewerkt in alcantara met contrasterende stiknaden.

Gordelgespen met kleurrand en RS-vloermatten maken het pakket compleet. Inleg in koolstof, natuurhout, grijs-bruin of mat aluminium breiden het gamma personaliseringsopties uit.

De nieuwe RS 6 Avant werd nog ruimer binnenin. De bagageruimte heeft een volume van 565 tot 1.680 liter, de laadbreedte tussen de wielkasten bedraagt voortaan 1,05 meter, 14 millimeter breder dan het vorige model. De in drie delen (40:20:40) neerklapbare achterbank kan eenvoudig worden losgezet en neergeklapt vanaf de bagageruimte, waardoor de laadlengte tot 1,99 meter groeit. Een elektrische kofferklep en bagageafdekking zijn standaard. In combinatie met de optionele 'convenience'-sleutel en sensorsturing laat de achterklep zich openen met een voetbeweging. De optionele uitklapbare trekhaak omvat een elektrische ontgrendeling. Eveneens als optie verkrijgbaar is de Trailer Assist-functie die de bestuurder helpt bij het achteruitrijden en manoeuvreren met een aanhangwagen.

Brede keuze: infotainment, rijhulpsystemen, kleuren en materialen

De nieuwe RS 6 Avant kan schermen met tal van comfort-, connectiviteits- en rijhulpsystemen. Zo combineert hij een consistente sportiviteit met ongeëvenaarde langeafstandscapaciteiten en kan hij de bestuurder in tal van situaties ondersteunen. Er zijn meer dan dertig rijhulpsystemen verkrijgbaar waaronder de Adaptive Cruise Assist, de kruispuntassistent, de waarschuwing bij het wisselen van rijstrook, waarschuwing voor de stoeprand en de 360°-camera's.

Het kleurgamma voor de nieuwe Audi RS 6 Avant telt dertien kleuren, waaronder de twee RS-specifieke tinten Nardo grijs en Sebring zwart met kristaleffect en vijf lakafwerkingen met mat effect. De buitenspiegels zijn standaard uitgevoerd in het zwart, maar zijn als optie verkrijgbaar in koetswerkkleur of mat aluminium. De stijlpacks in mat aluminium, zwart en carbon veranderen de afwerking van de verticale vinnen, de horizontale splitter, de drempelinzetstukken, de dakrails, de ruitframes en de diffuser achteraan. Als optie bij de stijlpacks in zwart en carbon kunnen de Audi-ringen en RS-logo's vooraan en achteraan ook in glanzend zwart worden afgewerkt. Het Audi exclusive-gamma biedt nog tal van andere personaliseringsmogelijkheden.

De nieuwe Audi RS 6 Avant zal in de loop van het eerste kwartaal van 2020 verkrijgbaar zijn bij de Audi-verdelers in heel Europa.

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.