



Kommunikation Produkt und Technologie

Eva Stania

Telefon: +49 152 57767 044

E-Mail: eva.stania@audi.de

www.audi-mediacyber.com

Performant. Charakterstark. Individuell. Audi Sport feiert 25 Jahre Audi RS-Modelle

- Seit dem Start 1994 ist Produktpalette um 25 RS-Modelle gewachsen
- Allein 2019: sechs Produktneuheiten, davon zwei komplett neue Modelle
- Grundphilosophie: Performance, Prestige, Exklusivität bei vollem Alltagsnutzen
- Jubiläums-Ausstellung von RS-Raritäten im Audi Forum Neckarsulm

Ingolstadt/Neckarsulm, 15. Juli 2019 – Vor 25 Jahren fuhr mit dem Audi RS 2 Avant das erste Audi RS-Modell auf den Markt – der Beginn einer Erfolgsgeschichte. Mit der Nähe zum Rennsport und ihrer Exklusivität geht von den Audi RS-Modellen seit je her eine besondere Faszination aus. Bis heute hat die Audi Sport GmbH, ehemals quattro GmbH, insgesamt 25 RS-Modelle präsentiert. In 2019 werden sechs weitere Produktneuheiten vorgestellt, davon zwei komplett neue RS-Modelle.

Die Bezeichnung „RS“ steht bei Audi für eine Philosophie, die vom Streben nach Höchstleistung und Perfektion getrieben ist. „Jedes RS-Modell bringt die Leidenschaft zum Ausdruck, mit der wir unsere High-Performance-Autos entwickeln“, sagt Oliver Hoffmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Seit 25 Jahren erleben unsere Kunden die RS-Modelle als souveräne Begleiter im Alltag, die pure Emotion und größtmöglichen Fahrspaß vermitteln.“

Die RS-Modelle sind die Speerspitzen ihrer jeweiligen Baureihen, sie stehen für Performance Prestige, und Exklusivität am Limit des technisch Machbaren ohne Einbußen in der Alltagstauglichkeit. Viele von ihnen sind Pioniere in ihren Marktsegmenten und Vorreiter bei technischen Neuerungen – das galt schon vor 19 Jahren für den Audi RS 4 Avant mit seinem fulminanten Biturbo-V6 und gilt heute genauso für den TT RS (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 8,0 – 7,9; CO₂-Emission kombiniert g/km: 181) und dessen charakterstarken, mehrfach preisgekrönten Fünfzylinder in seiner neuesten Evolutionsstufe.



RS 2 Avant bis RS 4 Cabriolet: Dynamik aus Tradition

Seit einem Vierteljahrhundert setzen die RS-Modelle Ausrufezeichen – fünf Meilensteine sind besonders zu erwähnen.

1994 schrieb der Audi RS 2 Avant (232 kW/315 PS) mit seinem Vierventil-Fünfzylinder, längst eingebaut, das erste Kapitel der RS-Story. Mit ihm eröffnete das Unternehmen das Segment der dynamischen Hochleistungskombis. Der rennsport- und rallyebewährte quattro-Antrieb mit selbstsperrendem Zwischendifferential ermöglichte es, die hohe Leistung souverän auf die Straße zu bringen.

1999 brachte der Audi RS 4 Avant auf Basis des damaligen S4 eine neue Dimension an Power in die Mittelklasse. Unter der Haube verrichtet – wie beim S4 – ein V6-Motor mit 2,7 Litern Hubraum, fünf Ventile pro Zylinder und Biturbo-Aufladung den Dienst. Das bereits sehr leistungsfähige Triebwerk haben die Motoringenieure der damaligen quattro GmbH für den Einsatz im RS 4 noch kraftvoller und durchzugsstärker weiterentwickelt. In Zusammenarbeit mit der Firma Cosworth Technology wurde der Zylinderkopf neu entwickelt, die Einlass- und Auslasskanäle überarbeitet sowie die Luftführungen der Saug- und Druckseite im Querschnitt vergrößert. Weiter sind die Turbolader größer dimensioniert und der Ladedruck gegenüber dem S4 erhöht. Dadurch entfaltet der RS 4-Motor statt 195 kW (265 PS) eine Höchstleistung von 280 kW (380 PS).

Im Jahr 2005 folgte die zweite Generation des RS 4. Zahlreiche Innovationen, von denen viele ihren Ursprung im Motorsport haben, prägen diese Generation. Herausragend war dabei der V8-Motor mit 309 kW (420 PS). Erstmals setzte ein Hersteller auf die Kombination von Benzindirekteinspritzung und Hochdrehzahlkonzept, das Drehzahlen von bis zu 8.250 1/min erlaubte. Der Benzindirekteinspritzer ermöglichte durch eine effektivere Erzeugung des Kraftstoff-Luft-Gemischs für eine verbesserte Leistungsausbeute. Im damaligen Le Mans-Sieger R8 konnte die FSI-Technologie bereits ihre Leistungsfähigkeit eindrucksvoll unter Beweis stellen. 2007 wurde das Aggregat auch in der ersten Generation des Audi R8 eingesetzt. Das Fahrwerk bot die jüngste Generation des permanenten Allradantriebs sowie das Dämpfer-System Dynamic Ride Control, das erstmals 2002 im RS 6, eingesetzt wurde. Der weiterentwickelte quattro-Antrieb mit selbstsperrendem Mittendifferenzial sorgte mit seiner asymmetrisch-dynamischen Momentenverteilung im Verhältnis von 40 Prozent vorne zu 60 Prozent hinten für optimale Traktion. Das erste und bisher einzige RS 4 Cabriolet schaffte ein offenes Fahrvergnügen mit der Begleitmusik des sonoren V8-Saugmotors.



2008 erschien der RS 6 Avant, ein Sportwagen im Gewand eines unauffälligen Business-Kombis. Mit einem komplett neu entwickelten V10-Aggregat mit FSI-Direkteinspritzung, Biturbo-Aufladung, Trockensumpfschmierung wie im Motorsport sowie dem permanenten Allradantrieb quattro setzte sich der RS 6 Avant an die Spitze des Wettbewerbs. Mit der imposanten V10-Wucht samt 426 kW (580 PS) Leistung und 650 Nm Drehmoment war der RS 6 Avant der bis dato stärkste Serien-Audi. Das Kurbelgehäuse des V10-Triebwerks wurde im Niederdruck-Kokillengussverfahren aus einer Aluminium-Legierung angefertigt – einem Hightech-Material, das geringes Gewicht mit hoher Festigkeit vereint. Die Zylinderlaufbahnen des zusammenhängenden Kurbelgehäuses wurden mechanisch freigelegt, sodass der komplette Motor nur 278 Kilogramm wog. Um dabei höchsten fahrdynamischen Ansprüchen zu genügen, wurde der Ölkreislauf des Motors mit der aus dem Rennsport bewährten Trockensumpfschmierung entwickelt. Der externe Ölbehälter und das Ölpumpenmodul, das mit zahlreichen Saugstufen operiert, stellten die Schmierung aller Motorbauteile und der beiden Turbolader stets sicher. Heute wird diese Hochleistungstechnologie im Audi R8 (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,1 – 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 297 – 293) eingesetzt.

2011 trug der wiederum fünfzylindrige RS 3 Sportback mit 250 kW (340 PS) die RS-Philosophie in die Kompaktklasse. Im Jahr 2013 eröffnete der RS Q3 als erstes Kompakt-SUV ein weiteres Marktsegment. Als Motor diente, wie im TT RS und RS 3, der quer eingebaute 2,5 Liter-Fünfzylinder. Mit weniger als 50 Zentimeter Länge war der Motor sehr kompakt. Daher eignete sich der Langhuber (Hub 82,5 x 92,8 Millimeter) perfekt für den Quereinbau. Anfangs leistete er 228 kW (310 PS), ab Ende 2014 sogar 250 kW (340 PS). Der RS Q3 performance, der 2016 folgte, kam sogar auf 270 kW (367 PS).

Die aktuellen RS-Modelle: Leistungsstark, exklusiv und souverän

Derzeit hat die Audi Sport GmbH sieben RS-Modelle im Programm:

- Audi TT RS Coupé und Roadster
(Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 8,1 – 7,9;
CO₂-Emission kombiniert g/km*: 183 – 181)
- Audi RS 3 Sportback und Limousine
(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 8,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 195 – 194)
- Audi RS 4 Avant
(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 9,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 208)
- Audi RS 5 Coupé
(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 9,1 - 9,0;
CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 206)
- Audi RS 5 Sportback
(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 9,1;
CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 207 – 206)

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



Die RS-Modelle haben außergewöhnliche Turbo-Aggregate unter der Haube, allen voran der furiose Fünfzylinder, der unter den Vier Ringen eine große Tradition hat. In den 80er Jahren trieben sie die Rallyeautos, Tourenwagen und Serienmodelle von Audi an die Spitze des Wettbewerbs. Auch das erste RS-Modell, der RS 2 von 1994, hatte einen solchen Motor. 2009 gab der Fünfzylinder sein Comeback im Audi TT RS, 2011 zog er in den RS 3 Sportback, zwei Jahre später in den RS Q3 ein. Heute läuft der 2.5 TFSI nicht nur im TT RS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 8,5 – 8,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 195 – 187), sondern auch im RS 3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 195 – 194). Nach seiner Überarbeitung ist der Fünfzylinder 26 Kilogramm leichter als seine Vorgängervariante. Sein Kurbelgehäuse besteht jetzt aus Aluminium, was allein 18 Kilogramm Gewicht spart. Aufwändige Maßnahmen verringern die innere Reibung und steigern zugleich die Leistungsausbeute. Die Zylinderlaufbahnen sind Plasma-beschichtet, die Kurbelwellen-Hauptlager im Durchmesser um sechs Millimeter kleiner. Die Kurbelwelle ist hohlgebohrt und damit um ein Kilogramm leichter, die Aluminium-Kolben integrieren Kanäle für die Ölkühlung. In der kurzen Warmlaufphase nach dem Kaltstart wälzt die schaltbare Wasserpumpe das Kühlmittel im Zylinderkopf nicht um – der 2.5-TFSI-Motor erreicht schneller seine Betriebstemperatur. Das verringert die Reibung und senkt den Verbrauch. Die Zündfolge 1-2-4-5-3, unterstützt von der Geometrie der Ansaug- und Abgasanlage, sorgt für den unverwechselbaren Klang des Motors, der Audi schon in den 1980er-Jahren populär gemacht hat.

Exklusiv ist auch das innovative Dämpfer-Regelsystem Dynamic Ride Control für die Modelle mit längseingebautem Motor – eine wegweisende Neuerung, die erstmals 2002 im RS 6 zum Einsatz kam. Dieser integrierte Wank- und Nickausgleich besteht aus einem speziellen Dämpfersystem, das ohne Einsatz von Elektronik den Bewegungen des Fahrzeugaufbaus ohne Zeitverzögerung entgegenwirkt. 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 der einen Fahrzeugseite sind mit den jeweils ihnen diagonal gegenüberliegenden Dämpfern über zwei separate Ölleitungen mit je einem Zentralventil verbunden. Die in der Nähe der Hinterachse angebrachten 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 somit 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 die RS-Modelle besonders spurstabil durch Kurven fahren.

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



Das in den aktuellen Modellen RS 4 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 208) und RS 5 Coupé und Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 9,1 - 9,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 206) verfügbare RS-Sportfahrwerk mit [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) hat eine dreistufig verstellbare Dämpferkennung. Mithilfe des [Audi drive select](#) kann der Fahrer die Dämpferkennung beeinflussen und damit das Fahrerlebnis individualisieren. Die neue Dämpfer-Generation mit integriertem Schaltventil ist kompakter und leichter. Zudem ermöglicht sie eine noch größere Spreizung der Dämpfkräfte zwischen den Modi comfort und dynamic sowie eine präzisere Fahrwerksabstimmung bei hohen Dämpfkräften, die insbesondere 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.

25 Jahre RS – Ausstellung im Audi Forum Neckarsulm

Im Audi Forum Neckarsulm hat am 12. Juli 2019 anlässlich des Jubiläums eine Ausstellung eröffnet. Neben den bekannten Serienmodellen werden insgesamt 14 echte RS-Raritäten präsentiert. Unter ihnen auch der für den Werkseinsatz am Nürburgring entwickelte Rennwagen des Audi TT RS von 2011, der in der Saison 2013 siegreiche Renntourenwagen RS 5 DTM sowie ein Prototyp eines Audi RS 8, der nicht in Produktion gegangen ist. Außerdem zeigt die Ausstellung eine RS 4 Limousine, die durch den brasilianischen Pop-Art-Künstler Romero Britto eine besonders exklusive Lackierung erhalten hat.

Die RS-Modelle in chronologischer Reihenfolge:

- Audi RS 2 Avant (1994): 2,2-Liter-Fünfzylinder-Turbo, 232 kW (315 PS)
- Audi RS 4 Avant (2000): 2,7-Liter-V6-Biturbo, 279 kW (380 PS)
- Audi RS 6 Limousine und RS 6 Avant (2002): 4,2-Liter-V8-Biturbo, 331 kW (450 PS); ab 2004 RS 6 plus, 353 kW (480 PS), limitiert auf 999 Exemplare
- Audi RS 4 Limousine (2005), RS 4 Avant (2006), RS 4 Cabriolet (2006): 4,2-Liter-V8, 309 kW (420 PS)
- Audi RS 6 Limousine und RS 6 Avant (2008): 5,0-Liter-V10-Biturbo, 426 kW (580 PS), ab 2010 RS 6 plus mit angepasster Höchstgeschwindigkeit auf 303 km/h
- Audi TT RS Coupé und TT RS Roadster (2009): 2,5-Liter-Fünfzylinder, 250 kW (340 PS); ab 2012 plus-Version mit 265 kW (360 PS)
- Audi RS 5 Coupé (2010) und RS 5 Cabriolet (2012): 4,2-Liter-V8, 331 kW (450 PS),
- Audi RS 3 Sportback (2011): 2,5-Liter-Fünfzylinder, 250 kW (340 PS)
- Audi RS 4 Avant (2012): 4,2-Liter-V8, 331 kW (450 PS)
- Audi RS Q3 (2013): 2,5-Liter-Fünfzylinder, 228 kW (310 PS); ab 2014 250 kW (340 PS); ab 2016 performance-Version mit 270 kW (367 PS)
- Audi RS 6 Avant (2013): 4,0-Liter-V8-Biturbo mit 412 kW (560 PS); ab 2015 performance-Version mit 445 kW (605 PS)
- Audi RS 7 Sportback (2013): 4,0-Liter-V8-Biturbo mit 412 kW (560 PS); ab 2015 performance-Version mit 445 kW (605 PS)
- Audi RS 3 Sportback (2015): 2,5-Liter-Fünfzylinder mit 270 kW (367 PS)
- Audi TT RS Coupé und TT RS Roadster (2016): 2,5-Liter-Fünfzylinder mit 294 kW (400 PS)

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



- Audi RS 3 Limousine (2017): 2,5-Liter-Fünfzylinder mit 294 kW (400 PS)
- Audi RS 5 Coupé (2017): 2,9-Liter-V6-Biturbo mit 331 kW (450 PS)
- Audi RS 4 Avant (2017): 2,9-Liter-V6-Biturbo mit 331 kW (450 PS)
- Audi RS 5 Sportback (2018): 2,9-Liter-V6-Biturbo mit 331 kW (450 PS)

– Ende –

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.
