

Dopo 20 anni e quattro generazioni, l'Audi RS 6 offre prestazioni eccellenti per l'impiego quotidiano

- **Da sempre la combinazione di prestazioni di tendenza e un'eccezionale praticità quotidiana è la caratteristica principale dell'RS 6**
- **L'attuale RS 6 Avant, disponibile per la prima volta negli Stati Uniti, è il leader al mondo nel suo segmento, con una struttura larga unica**
- **Dalla C5 alla C8, l'assetto Dynamic Ride Control assicura una dinamica di guida di prim'ordine**

Cham / Ingolstadt, 25 luglio 2022. Per 20 anni un'auto ha entusiasmato Audi Sport GmbH e una comunità mondiale di appassionati come nessun altro: l'Audi RS 6, che da quattro generazioni caratterizza il settore delle station wagon ad alte prestazioni, con prestazioni impressionanti e un'eccezionale idoneità all'uso quotidiano. Il concetto base del 2002 che ha mietuto successi si avvale di un gruppo motore a doppia carica e della trazione integrale. Si tratta dello stesso concetto per tutte le generazioni di RS 6. Anche in un ambiente competitivo, l'RS 6 continua a lasciare il segno e a stabilire nuovi standard. La superiorità tecnologica è tuttavia evidente anche in altri componenti, come l'assetto Dynamic Ride Control, disponibile da tempo in altri modelli RS di Audi.

La classe media superiore C5 esige prestazioni

Poco dopo l'inizio del nuovo millennio, alla quattro GmbH di quei tempi (oggi Audi Sport GmbH) ci si chiedeva quale veicolo sarebbe stato rivisitato sportivamente dalle maestranze dopo l'RS 4. Il momento era propizio per l'Audi A6. La prima generazione (C5) viene aggiornata nel 2001 e allo stesso tempo Audi vuole aumentare la potenza sotto il cofano della classe media superiore.

Il marchio è sicuro di sé e gli sport motoristici sono in cima all'agenda. Nel 1999 Audi sale sul podio al suo debutto nella leggendaria 24 Ore di Le Mans. Nel 2000, 2001 e 2002, la squadra dei quattro anelli entra nei libri di storia e, con 13 vittorie, diventa la seconda di tutti i tempi a Le Mans, dietro Porsche. Gli ingegneri e le ingegnere di quattro GmbH non si limitano però a intervenire su motore, assetto e cambio con grande impegno per mettere a punto la A6 per il mondo delle corse. L'Audi ha anche una marcia in più in termini di aspetto, crescendo di quattro centimetri in lunghezza e larghezza. Le ambizioni sportive sono messe in evidenza da nuove grembialine, minigonne più larghe, uno spoiler per l'Avant, un vistoso bordo dal taglio netto per la berlina, cerchi da 18 o 19" e due terminali di scarico ovali.

Nel 2002 nessun'altra Audi era più potente

Si vuole realizzare un modello a 8 cilindri, di cui l'A8, serie D2, costituirà la forma base. Il motore è già all'opera nella S6 producendo 340 CV senza turbo. Si deve tuttavia svolgere un

lavoro molto dettagliato: il potente motore, d'ora in poi con doppio turbocompressore e 4,2 litri di cilindrata, in origine non era adatto alla carrozzeria dell'A6, per cui quattro GmbH allunga l'avantreno offrendo 4 centimetri in più al V8. Il motore che alimenta la prima RS 6 non viene messo a punto a Ingolstadt o a Neckarsulm, ma in Inghilterra. Il produttore britannico di motori Cosworth, che fino al 2004 è una filiale di Audi AG, ha progettato insieme a quattro GmbH l'impressionante potenza di 450 CV con 560 Nm di coppia che collocano il modello al vertice del segmento. Il V8 dell'RS 6 è una vera e propria dichiarazione di guerra alla concorrenza. A titolo di confronto: contemporaneamente l'Audi DTM del team Abt produce anche un motore da 450 CV, con cui Laurent Aiello si aggiudica il titolo nel 2002.

A una grande potenza serve una buona gestione. L'epoca del cambio manuale è già giunta al termine. Per la prima volta in un modello RS, un cambio automatico assicura il passaggio tra le marce con tempi più brevi. Grazie alle cinque marce si raggiungono in partenza 100 km/h in 4,7 secondi. Per garantire che l'RS 6 Avant e la berlina convincano nella guida di tutti i giorni con un rapporto ottimale tra comfort e sportività, Audi utilizza per la prima volta l'assetto Dynamic Ride Control (DRC) di nuova concezione. Stephan Reil, responsabile dello sviluppo di tutte le serie dell'RS 6 e attuale responsabile dello sviluppo tecnico presso la sede di Neckarsulm, sintetizza con queste parole: «Il DRC riduce il rollio e il beccheggio durante la guida sportiva, sia in rettilineo che in curva.» In concreto, il sistema vincola ulteriormente il veicolo alla strada e garantisce una maneggevolezza agile in ogni momento, soprattutto nelle curve dinamiche. Il Dynamic Ride Control è costituito da molle in acciaio, ognuna provvista di due ammortizzatori idraulici diagonalmente opposti, che contrastano i movimenti della struttura della vettura senza ritardo e senza ricorrere all'elettronica. In fase di approccio e percorrenza di una curva, il riconoscimento dell'ammortizzatore viene modificato per ridurre significativamente i movimenti del veicolo intorno agli assi longitudinale (rollio) e laterale (beccheggio).

Tutte le RS 6 della prima generazione (C5) vengono rifinite sia sulla catena di montaggio che manualmente. Pronte per la guida, ma tutt'altro che complete: mancano ad es. l'assetto completo, i componenti aggiuntivi specifici per l'RS e i singoli elementi decorativi degli interni. Passa quindi dalla fabbrica di Neckarsulm ad uno stabilimento vicino, dove il personale di quattro GmbH trascorre circa 15 ore sul ponte elevatore per finalizzare ogni singolo esemplare. Finora la C5 è l'unica RS 6 che si è presentata alla partenza anche come auto da corsa. L'RS 6 Competition, di cui si avvale la Champion Racing, surclassa la concorrenza di pari cilindrata nella SPEED GT World Challenge del 2003 con Randy Pobst al volante. Il biturbo V8 eroga 475 CV, ha il cambio manuale e vince al suo debutto.

Per completare la serie, quattro GmbH aumenta la potenza aggiungendo il nome «plus». Si passa da 450 a 480 CV, mentre la coppia rimane a 560 Nm. Ora è possibile raggiungere una velocità massima di 280 km/h anziché 250 km/h e sono di serie gli equipaggiamenti precedentemente disponibili come optional.

Prosegue la storia della C6, il fiore all'occhiello della costruzione automobilistica

Sei anni dopo la prima RS 6, nel 2008 arriva la seconda generazione. L'Audi cresce non solo in potenza e cilindrata ma anche nel numero di cilindri. Devono essere dieci, sempre con due turbocompressori e 5 litri di cilindrata: insieme producono 580 CV e 650 Nm di coppia, disponibile già a partire da 1500 giri. Valori che all'epoca superavano persino quelli di una R8, che nella versione R8 GT aveva un massimo di 560 CV. Audi produce in tre anni il maggiore motore RS di tutti i tempi: il V10, una forza della natura, che pesa 278 kg. Per un'alimentazione affidabile dell'olio durante la guida veloce in curva, Audi si affida alla lubrificazione a carter secco, un principio mutuato dagli sport motoristici: il serbatoio dell'olio separato consente di abbassare la posizione di montaggio del motore V10 e di conseguenza il baricentro del veicolo. Il sistema è progettato per le corse; l'alimentazione dell'olio raggiunge 1,2 g di accelerazione longitudinale e laterale. Stephan Reil ricorda bene come gli team di sviluppo Audi sfruttasse con determinazione ogni centimetro dell'ingombro: «Oltre ad essere potente, il V10, con i suoi due turbocompressori e collettori, è esteticamente un'opera d'arte. Non conosco nessun vano motore riempito meglio dell'RS 6 C6.»

Come per la C5, pure il 10 cilindri ha bisogno di un cambio che sappia gestire la potenza. Il cambio automatico a 6 marce è stato sensibilmente rivisto. Raffreddamento, velocità di cambiata, distribuzione della potenza: tutto migliorato. Grazie a questa combinazione motore-cambio, l'Audi raggiunge per la prima volta con l'RS 6 plus una velocità massima superiore a 300 km/h, più precisamente di 303 km/h. Nell'RS 6 normale, l'accelerazione termina a 250 km/h; è possibile raggiungere i 280 km/h a fronte di un sovrapprezzo. Sul rettilineo, la C6 non deve certo temere un veicolo di seconda serie: alla berlina bastano 4,5 secondi per raggiungere i 100 km/h, all'Avant 4,6. Questa spinta richiede una corrispondente potenza di frenata: il primo freno in ceramica (dischi da 420 mm sull'asse anteriore, 356 mm sul posteriore) entra in un'RS 6 come optional e arresta il dinamismo in modo estremamente affidabile. Per garantire il raggiungimento della destinazione in modo sportivo ma confortevole, Audi si affida per la seconda volta all'assetto DRC, che ora viene fornito di serie alla clientela dell'Avant e della berlina. Per un maggiore comfort nella guida quotidiana in tutte le situazioni, a fronte di un sovrapprezzo è possibile dotare l'assetto DRC di un'unità aggiuntiva sull'ammortizzatore, che per la prima volta consente una regolazione a 3 livelli.

Audi mantiene un look discreto come per il modello precedente. I parafranghi sbalzati, che la distinguono dalla base e offrono ampio spazio alle grandi ruote e agli pneumatici (da 19" e 255/40, da 20" e 275/35 come optional), allargano la vettura di soli 3,5 cm in totale, portandola a 1,89 m.

Per essere profondamente impreziosita, dopo la produzione in linea la C6 passa alla quattro GmbH immediatamente adiacente, dove il personale finalizza il veicolo, come nel caso del modello precedente: la C6 riceve così il suo tocco finale come l'RS 6 plus e l'RS 6 plus Audi Exclusive. Dalla fabbrica di Neckarsulm sono usciti in totale 500 veicoli in edizione limitata. L'equipaggiamento include una targhetta numerata nell'abitacolo, speciali cerchi in lega a 5 razze, il portacruscotto in pelle e i tappetini con il logo dell'RS 6.

La minore dotazione della C7 si trasforma in maggiori prestazioni

Un numero inferiore di cilindri non può funzionare! Una critica mossa non solo dalla clientela quando nel 2013 Audi abbandonò nuovamente il motore biturbo a 10 cilindri per affidarsi a un 8 cilindri da 4 litri di cilindrata con sovralimentazione biturbo: il propulsore più piccolo nella storia dell'RS 6. La berlina classica viene inoltre abbandonata senza essere sostituita e negli Stati Uniti rileva l'Audi RS 7 Sportback. Le critiche vengono subito messe a tacere, perché Audi realizza un pacchetto che distacca sensibilmente i precedenti modelli dell'RS 6 in termini di dinamica di guida e di efficienza, grazie soprattutto a una consistente riduzione del peso. Una percentuale significativamente maggiore di alluminio, anche per tutte le parti aggiuntive, alleggerisce la generazione C7 di ben 120 chilogrammi. L'Avant 6 è anche più larga di alcuni centimetri rispetto a un'A6 tradizionale. Mentre nella C6 circa il 60% della massa totale poggiava sull'asse anteriore, l'Audi riduce questo valore al 55%, per un risparmio di quasi 100 kg. Un ulteriore motivo: il motore è collocato circa 15 cm più indietro.

Ciò nonostante l'RS 6 dimostra su strada che 2 cilindri e 20 CV in meno non hanno alcun effetto sulle prestazioni. Con i suoi 700 Nm di coppia e il nuovo tiptronic a 8 marce, la C7 impiega solo 3,9 secondi per raggiungere i 100 km/h, mezzo secondo in meno rispetto al predecessore. Il quadro strumenti indica una velocità massima di 305 km/h. Rispetto al modello precedente si riduce inoltre il consumo di carburante, di ben il 30%, grazie non solo alla riduzione del peso, ma anche alla disattivazione dei cilindri, che trasforma l'RS 6 in una 4 cilindri a basso carico. Anche in questo caso è disponibile un freno ceramico a disco (420 mm di diametro, 365 mm sull'asse posteriore), che garantisce la massima accelerazione negativa e mostra i suoi vantaggi soprattutto in caso di forti sollecitazioni continue.

Si tratta di una novità assoluta per la terza generazione dell'RS 6: considerato il maggiore livello di comfort chiesto dai clienti, per la prima volta è possibile viaggiare con un assetto pneumatico di serie. Più bassa di 20 mm e con un tono sportivo, l'adaptive air suspension garantisce un maggiore piacere nella guida quotidiana. Un altro vantaggio per il trasporto agile degli effetti personali è la possibilità di aggiungere per la prima volta un gancio da traino. L'assetto DRC è invece arcinoto e collaudato. Le opinioni sono chiare: l'RS 6 C7 si distingue dai modelli precedenti sotto tutti i punti di vista, ovvero trazione, assetto, comfort ed efficienza. Aspetti questi in comune tra le varie generazioni: come i modelli precedenti, anche la C7 cambia stabilimento a Neckarsulm durante il montaggio. Nel corso degli anni Audi ha saputo aumentare continuamente la potenza del motore 8 cilindri da 4 litri.

L'RS 6 performance genera per la prima volta oltre 600 CV, per la precisione 605. Nella funzione overboost, 750 Nm incidono sulla catena cinematica per un breve periodo.

Nonostante le critiche iniziali per la minore potenza e il minor numero di cilindri della C7, è proprio questa generazione di RS 6 a diventare un campione di vendite e leader di mercato nel segmento delle station wagon ad alte prestazioni. Una posizione di vertice che il modello successivo ricopre tuttora. L'RS 6 C7 Avant sta incontrando il favore di tutto il mondo, ma la clientela statunitense, mercato che tradizionalmente preferisce le berline e che sta spingendo per il relativo lancio sul mercato, deve ancora pazientare.

La C8: la migliore finora, ma il lavoro non ha mai fine

Nel 2019, tre anni prima del suo ventesimo compleanno, la quarta generazione dell'RS 6 (la C8) entra nelle concessionarie e rimane fedele alla sua linea: 4 litri di cilindrata, biturbo, 600 CV e 800 Nm di coppia. Per la prima volta nella sua storia, la vettura viene sostenuta da un sistema ibrido leggero a 48 volt che ne migliora ulteriormente l'efficienza. Sebbene sia leggermente più pesante, l'RS 6 Avant* scatta a 100 km/h in 3,6 secondi e impiega appena 12 secondi per raggiungere i 200 km/h. Sul rettilineo, la C8 lascia pochi dubbi, e in termini di accelerazione laterale e capacità di approccio della curva, il veicolo fornisce di nuovo prestazioni superiori.

Un nuovo sistema di sterzo integrale migliora la stabilità alle alte velocità, poiché in questa situazione di guida le ruote posteriori sterzano nella stessa direzione di quelle anteriori. Nelle manovre a bassa velocità, invece, sterzano al contrario delle ruote anteriori per ridurre il diametro di sterzata facilitando così il parcheggio. La clientela considera importante non solo la facilità di parcheggio ma anche, come per il modello precedente, la possibilità di portare con sé un rimorchio. «Ormai più della metà dei nostri acquirenti europei ordina un gancio da traino», afferma Stephan Reil, «dimostrando che non solo amano viaggiare in modo sportivo con l'RS 6, ma hanno anche esigenze quotidiane.» Audi asseconda le richieste della clientela e continua a offrire questo optional, ora con l'assetto sia pneumatico che DRC.

Per quanto riguarda il design, se l'RS 6 delle generazioni C5, C6 e C7 si distingueva come una station wagon potente solo a un secondo sguardo, per la prima volta la percezione cambia con la C8: anche il profano riconosce subito che non è una normale A6. L'RS 6 condivide con l'A6 Avant di base solo il tetto, le porte anteriori e il portellone posteriore. Tutti gli altri componenti sono stati modificati specificatamente per l'RS e la carrozzeria è stata ampliata di ben 8 centimetri. Solo pochi sanno che la più veloce di tutte le A6 dispone per la prima volta anche di un cofano indipendente e che tutte queste misure di conversione le permettono di disporre dei proiettori a LED Matrix dell'RS 7 con luce laser. Anche le ruote e gli pneumatici sono più larghi e più grandi. Il diametro di 21" (275/35) è di serie, quello di 22" (285/30) è disponibile per la prima volta come optional.

A differenza dei modelli precedenti, la C8 non viene consegnata per il completamento in stabilimenti separati della società nel frattempo rinominata in Audi Sport GmbH, ma esce dalla catena di montaggio di Neckarsulm pronta per l'uso, a riprova dell'elevata flessibilità dell'impianto di produzione; in risposta alla grande richiesta, negli Stati Uniti viene offerta per la prima volta anche come RS 6 Avant. L'RS 6* C8 è quindi finalmente maturata da veicolo di nicchia a modello di successo richiesto in tutto il mondo.

AMAG Import SA

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Cellulare: +41 76 556 37 80

Indirizzo e-mail: audi.pr@amag.ch

audi.ch

www.audi-mediacycenter.com/de

AMAG Import SA – Audi Svizzera – Il marchio dei quattro anelli è sinonimo di veicoli innovativi e sportivi, eccellente qualità di costruzione e design progressivo: all'insegna del motto «Vorsprung durch Technik». Il gruppo Audi è uno dei produttori leader al mondo di veicoli premium. La nostra visione: dar vita alla bellezza della mobilità sostenibile.

Dati relativi ai consumi per i modelli citati

I dati relativi al consumo e alle emissioni di CO₂ nonché alle categorie di efficienza energetica, espressi sotto forma di range, dipendono dalle dimensioni degli pneumatici / dei cerchi impiegati nonché dall'equipaggiamento selezionato.

Audi RS6

Consumo di carburante combinato in l/100 km: 13,4–12,7 (WLTP);

emissioni di CO₂ combinate in g/km: 304–288

I valori di consumo e di emissioni indicati sono stati rilevati in conformità alle procedure di misurazione WLTP prescritte dalla legge. La procedura di prova armonizzata a livello mondiale per autovetture e veicoli commerciali leggeri (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure, WLTP) rappresenta una procedura di prova più realistica per misurare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂. I valori variano in funzione degli equipaggiamenti speciali selezionati.

Affinché i consumi energetici delle diverse forme di motore (benzina, diesel, gas, corrente elettrica ecc.) siano comparabili, sono indicati anche con il cosiddetto equivalente di benzina (unità di misura per l'energia). La CO₂ è il principale gas serra responsabile del surriscaldamento terrestre. Valore medio di CO₂ di tutti i veicoli offerti in Svizzera: 149 g/km (WLTP). Valore limite di CO₂ provvisorio dei veicoli offerti in Svizzera: 118 g/km (WLTP). I dati dei singoli veicoli possono discostarsi dai dati di riferimento in base all'omologazione svizzera.

I dati relativi ai consumi riportati nella nostra documentazione di vendita fanno riferimento a dati europei sul consumo normalizzato di carburante e fungono da parametro di confronto tra i veicoli. Tali dati possono subire variazioni anche considerevoli a seconda dello stile di guida, delle condizioni meteo e del traffico, del carico, della topografia e della stagione. Consigliamo inoltre di adottare lo stile di guida Eco-Drive a tutela delle risorse.

Categoria d'efficienza energetica secondo il nuovo metodo di misurazione conforme all'allegato 4.1 OEEne, valido dal 1.1.2022 e fino al 31.12.2022. Ulteriori informazioni sull'EtichettaEnergia per le autovetture sono disponibili presso l'Ufficio federale dell'energia (UFE).