

«L'attuale RS 6 rappresenta per me il culmine della storia ventennale dell'RS».

- **Stephan Reil, a lungo responsabile dello sviluppo di quattro GmbH (e successivamente di Audi Sport GmbH), ricorda i due decenni dell'Audi RS 6**
- **«All'epoca nessuno si aspettava tanta potenza da una station wagon, semplicemente perché non esisteva nient'altro di simile.»**
- **«Con l'attuale generazione C8, l'RS 6* è diventata un modello di successo mondiale».**

Cham / Ingolstadt, 25 luglio 2022. Dalla prima generazione di RS 6 all'attuale, Stephan Reil è sempre stato presente e ha giocato un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'Audi ad alte prestazioni. L'ingegnere inizia a lavorare per quattro GmbH, l'attuale Audi Sport GmbH, nel 1996 come responsabile della personalizzazione dei veicoli. Nel 1998 assume la gestione dello sviluppo per tutti i veicoli completi della GmbH e dal 2020 è responsabile dello sviluppo tecnico presso la sede AUDI AG di Neckarsulm. In occasione del ventesimo anniversario della prima C5 della generazione RS 6, Reil ripercorre le difficoltà legato allo sviluppo e ai perfezionamenti tecnici e ricorda gli eventi marcati.

Signor Reil, quando inizia lo sviluppo dell'RS 6 della prima generazione C5 (2002-2004)?

Il programma RS di Audi iniziò in origine dalla classe media. Nel 1999 avevamo appena lanciato la Audi RS 4 Avant (serie B5) quando sorse la domanda: come si potrebbe ampliare il portafoglio? L'RS 6 del segmento C, ovvero la classe superiore, era il passo logico successivo. Pertanto, dopo aver sviluppato l'RS 4, ci concentrammo completamente sul progetto RS 6.

Di cosa è sinonimo per lei la prima generazione?

Di prestazioni mozzafiato! Il suo biturbo V8 da 450 CV si distingueva per le prestazioni superiori. Volevamo marcare subito una netta distinzione nelle prestazioni rispetto al modello S dell'A6 e alla concorrenza, e ce l'abbiamo fatta! Quando l'RS 6 debuttò al Salone dell'automobile di Ginevra nella primavera del 2002, si trovava al vertice del segmento con 450 CV. D'altra parte, l'auto avrebbe dovuto essere un «lupo travestito da pecora» e convincere con understatement. Mi ricordo una citazione di *Auto Motor und Sport*: «L'auto non si mette in mostra», l'effetto visivo è pari a «zero». Il nostro piano aveva quindi funzionato.

Se così tante prestazioni devono resistere all'uso quotidiano, come vengono testate?

Nella fase iniziale di ogni modello RS, guidiamo uno dei primi prototipi per 8000 chilometri sulla Nordschleife del Nürburgring per un periodo di circa tre settimane. Poco prima che il modello venga presentato al pubblico mondiale, completiamo nuovamente questi 8000 chilometri con un veicolo di preserie nell'ambito della procedura di autorizzazione. La particolarità: la Nordschleife sollecita numerosi componenti nei modi più diversi. Ogni singolo metro mette a dura prova ogni aspetto: la compressione nella Fuchsröhre, le vibrazioni nel

Caracciola-Karussell o il salto allo Pflanzgarten. Un chilometro sul Ring corrisponde pertanto a 15 chilometri di normale impiego quotidiano. Ulteriori prove approfondite vengono condotte in inverno in Svezia e Finlandia, nonché nelle regioni più calde come il Sudafrica o la Valle della Morte. Siamo in grado di simulare tali condizioni marginali anche nella nostra galleria del vento climatica. A ciò si aggiungono i tragitti ad alta velocità, che realizziamo nel circuito di prova italiano di Nardò, e quelli in montagna, ad esempio anche sul Grossglockner. I prototipi viaggiano quasi ovunque nel mondo!

Al Nürburgring è avvenuto anche il lancio sul mercato della prima RS 6, com'è giusto che sia.

Sì, fin dall'inizio volevamo che l'RS 6 avesse l'aura degli sport motoristici. Nell'ambito della corsa di 24 ore del Nürburgring, davanti a 194 000 spettatori e spettatrici, 30 concessionari Audi hanno compiuto il viaggio inaugurale con i loro veicoli demo in una sfilata intorno alla Nordschleife. Uno spettacolo davvero impressionante! A proposito di motorsport, nell'America del Nord, dove era disponibile solo come berlina, la C5 ha partecipato a corse della classe Speed GT nell'ambito dell'American Le Mans Series (ALMS). Con il nostro supporto, il team Champion Racing realizzò in 15 settimane la versione da corsa: l'RS 6 Competition, un'auto da competizione che pesava 1383 chilogrammi, con un biturbo V8 da 475 CV, e dotata del cambio manuale a 6 marce dell'Audi S4. Randy Pobst ha vinto subito alla prima stagione mentre il suo compagno di squadra, Michael Galati, è arrivato secondo. Questo grande successo documenta in modo impressionante il potenziale del concetto del biturbo V8 in combinazione con la trazione integrale.

Come dobbiamo immaginarci la produzione in serie della prima RS 6: la C5?

Circa l'80% della prima RS 6 è stato costruito sulla normale linea di produzione dell'A6. Il completamento di alcuni componenti aggiuntivi sviluppati appositamente per l'RS 6, come le grembialine e i rivestimenti delle soglie o i dispositivi per lo scambio di calore del V8, ha tuttavia richiesto un complesso processo speciale. I veicoli non terminati sono stati portati dalla linea di montaggio di serie agli stabilimenti di quattro GmbH, dove sono state completate con un fine lavoro manuale sul ponte elevatore in circa 15 ore. I montatori hanno installato dapprima gli scambiatori di calore, il condotto di aspirazione finale, in seguito le grembialine e le minigonne, e infine le ruote, troppo larghe per la normale linea di produzione. Riuscivano a completare circa 20 veicoli al giorno.

Veniamo ora alla seconda generazione dell'RS 6: la C6 (2008–2010), con dieci cilindri, due turbocompressori, 580 CV, all'epoca l'Audi più potente in assoluto!

Con la C6 abbiamo esplorato i limiti del tecnicamente possibile all'epoca. Il suo V10 da cinque litri è il più grande motore RS mai costruito e abbiamo progettato l'assetto biturbo del motore a 10 cilindri appositamente per l'RS 6. In Audi esistevano in totale tre varianti della V10: una per alimentare le grandi berline S6 e S8, un'altra per le supersportive R8 e Lamborghini Gallardo. L'RS 6 è stata provvista dell'allestimento più potente e dell'unico con turbocompressori. Abbiamo anche integrato un sistema di lubrificazione a carter secco da automobilismo, che alimenta in modo affidabile il motore con olio motore durante la maggiore accelerazione trasversale. 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 siete passati dall'ingombrante filosofia di propulsione del V10 della C6 al ridimensionamento della C7 (2013-2018) con il V8?

In un certo senso, il maggiore punto forte della C6 era anche il suo punto più debole. Il motore enorme e pesante si trovava in gran parte davanti all'asse anteriore. In rettilineo è quasi irraggiungibile, ma nelle curve strette si fa sentire la sfavorevole distribuzione del carico sugli assi. Lo sviluppo della terza generazione dell'RS 6 si è quindi concentrato su una migliore dinamica laterale. Volevamo rendere la C7 più agile e avevamo urgentemente bisogno di perdere peso, soprattutto sull'asse anteriore. Disponevamo di un vantaggio: anche nella A6 di base, basata su quella che allora era la nuova piattaforma modulare (MLB), tutti i componenti aggiuntivi sono in alluminio. Inoltre, nell'MLB il motore si trova più indietro nel veicolo. Combinando questi elementi con il motore V8 più leggero dell'RS 6 della nuova generazione C7, abbiamo migliorato nettamente la distribuzione dei carichi sugli assi. Nonostante 20 CV in meno di potenza rispetto al suo modello precedente, il veicolo è più veloce e più sportivo e, in seguito alla disattivazione dei cilindri, più economico della C6 sotto tutti i punti di vista. Soprattutto in termini di dinamica di guida, la C7 ha rappresentato per noi un enorme salto di qualità. Grazie a una migliore distribuzione dei pesi, l'RS 6 è diventata un predatore in curva e, grazie al Launch Control e al cambio automatico a 8 marce, la C7 scatta a 100 km/h in 3,9 secondi, un buon mezzo secondo in più rispetto al modello precedente.

Ancora oggi nell'RS 6 si trovano assetti DRC. Che vantaggio offrono?

L'assetto DRC (Dynamic Ride Control) fa parte del DNA dell'RS 6 e all'epoca venne completamente ripensato per la C5. La struttura, con ammortizzatori collegati in diagonale tramite condotti dell'olio, riduce il rollio e il beccheggio durante la guida dinamica e fin dalla C5 è maturato come una costante nel curriculum dell'RS 6. Integra un comfort ordinato con una dinamica di guida tonica. La tecnologia DRC è stata sviluppata costantemente, in combinazione con gli ammortizzatori regolabili, a partire dalla C6 e su richiesta è disponibile anche per l'attuale C8. A partire dalla generazione C7, offriamo anche l'«assetto pneumatico adattivo» di serie. Nel caso dell'RS 6, naturalmente con un'applicazione sportiva e un ribassamento di 20 mm, con un adattamento necessario ma idoneo all'uso quotidiano.

Passiamo all'RS 6* dell'attuale generazione: l'eccentrica C8, che ha poco in comune con l'ex «lupo travestito da pecora», o mi sbaglio?

È proprio così! Con la generazione C8, l'RS 6* si differenzia chiaramente dal modello base per gli esterni. Abbiamo ad esempio allargato i passaruota di quattro centimetri, i terminali ovali sono più grandi del 33% rispetto al modello precedente e il diametro dei cerchi è aumentato fino a 22" nella variante optional. I proiettori a LED Matrix piatti provengono invece dall'RS 7*. Per realizzare questa combinazione, abbiamo implementato per la prima volta un cofano indipendente per l'RS 6*. Nel complesso, l'RS 6* della generazione C8 riprende dal modello base A6 Avant* solo tre componenti della struttura esterna. Tutti gli altri componenti esterni sono stati modificati per apparire specifici dell'RS. Grazie alle numerose varianti di equipaggiamento esterno e interno e ai pacchetti look e design, il cliente può decidere se la sua RS 6* deve mostrare più o meno understatement, a seconda delle esigenze. Questa versatilità, unita a un elevato grado di idoneità all'impiego quotidiano, è un altro elemento importante del DNA

dell'RS 6. Con la C8, l'RS 6* è disponibile per la prima volta anche come ibrido leggero a 48 volt. L'alternatore è stato sostituito da un generatore con avviamento a cinghia (RSG), che dispone di un'alimentazione supplementare a bordo a 48 volt e di una batteria propria. In fase di decelerazione e durante la frenata, sprigiona più energia di un generatore convenzionale. In tutte le altre situazioni, il motore è meno sollecitato. Al suo debutto mondiale, l'RS 6* è stata la prima e unica vettura del suo segmento a disporre della tecnologia ibrido leggero. Con l'attuale generazione C8, l'RS 6* viene offerta per la prima volta anche come Avant nell'America del Nord, pertanto è maturata in un modello di successo mondiale a molti livelli. Per me è il coronamento di un ventennio di storia dell'RS.

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).