

CLASSIC DRIVER

IMSA trifft Isofix in der neuen Audi RS 6 Avant GT Familienrakete

Lead

Zum Abschied und als Krönung der aktuellen RS 6-Generation hat Audi ein vom Audi 90 Quattro IMSA-GTO-Rennwagen inspiriertes Sondermodell vorgestellt. Mit Änderungen, die weit über die Heritage-Folierung hinausgehen...



Es kommt langsam der Zeitpunkt, an dem sich die aktuelle Generation des Audi RS 6 verabschieden wird. Und Audi damit auch vom Verbrenner-RS 6 - und möglicherweise auch vom V8-Bi-Turbo. Doch ehe die Produktion endgültig ausläuft, haben die Ingolstädter noch eine vom legendären Audi 90 Quattro IMSA GTO inspirierte und an die Studie RS 6 GTO aus dem Jahr 2020 angelehnte Sonderedition aufgelegt: den überaggressiven Audi RS 6 Avant GT.



Nur 660 dieser Super-Kombis werden im an der A6 bei Heilbronn liegenden Industriepark Böllinger Höfe, wo auch die Kleinserien-Fertigung des Audi R8, des e-tron GT quattro und des RS e-tron GT erfolgt, von nur sieben Mitarbeitern_innen veredelt. Innerhalb eines Tages bringen sie die Motorhaube, die Kotflügel, die Schweller, den Doppelheckflügel, die Front- und Heckschürze und das Gewindefahrwerk in Handarbeit an. Neben der den IMSA-Renner von 1989 zitierenden Folierung in den Traditionsfarben von Audi Sport

(Schwarz/Grau und Rot) fallen die vertikalen Blades in der Frontschürze, der mächtige Frontsplitter, der luftdurchströmte Heckdiffusor mit mittig platziertem Reflektor ins Auge und die 22-Zoll-Felgen ins Auge. Zudem ist der RS 6 Avant GT der erste Audi A6 ohne Dachreling. Im Gegenzug kommt für die Motorhaube erstmals Kohlefaser zum Einsatz, und die integrierten Luftauslässe hinter den Felgen reduzieren den Staudruck im Radkasten, was wiederum die Bremsenkühlung optimiert.



Auch fahrwerks- und motortechnisch hat Audi den auf Continental „Sport Contact 7“-Reifen der Dimension 285/30 R 22 stehenden Über-Kombi massiv aufgerüstet: Exklusiv kommt der RS 6 Avant GT in den Genuss des manuell verstellbaren Gewindefahrwerks; ergänzt um die neueste Ausbaustufe des selbstsperrenden Mittendifferentials, das bei Schlupf bis zu 70 Prozent auf die Vorder- oder 85 Prozent an die Hinterachse schicken kann. Die Leistung des doppelt aufgeladenen 4.0-TFSI-Motors wurde auf 630 PS und ein Drehmomentmaximum von 850 Nm gesteigert. Damit gelingt der Spurt von 0-100 km/h in 3,3 Sekunden, und bei entsprechend freier Bahn endet der Vortrieb erst bei 305 km/h.



Natürlich haben die exklusiven Karbonfasern, die auffällige Folierung die zusätzliche Leistung und der edle Innenraum in der Farbkombination Rot/Kupfer ihren Preis: In Deutschland kostet diese Familienrakete ab 219.355 Euro; Auslieferungen beginnen schon im zweiten Quartal 2024. Was uns veranlasst zu überlegen, ob es nicht reizvoller wäre, einige zehntausend Euro zu sparen, und sich stattdessen einen [dieser wunderbaren RS 6 aus dem Classic Driver Markt anzuschauen?](#)

Galerie

