

Neckarsulm: Heimat der großen und der schnellen Audi-Modelle

Von Tim Westermann

Le Mans, Sebring, Nürburgring: Auf diesen Traditionsrennstrecken fuhr Audi bereits zahlreiche Siege ein. Die Autos dafür: R8 LMS, Le Mans Prototypen oder der aktuelle A5 RS für die DTM – diese Motorsport-Ikonen bekommen ihr Herz in Neckarsulm. Denn die Motorenentwicklung für Audis Motorsportprogramme hat hier seit jeher ihre Wiege.

Es ist jener Audi-Standort, der auf eine Jahrzehnte lange, erfolgreiche Tradition im Rennsport blickt. Schaut man in die Vergangenheit, fallen einem sofort Klassiker ein: NSU TT, NSU Prinz oder NSU Sport-Prinz. Sie waren in den 1960er und 1970er-Jahren Dauergäste auf den internationalen Rennstrecken.

Dann kam Audi: Im August 1969 fusionierten die NSU AG und die Volkswagen Konzerntochter Auto Union GmbH aus Ingolstadt zur Audi NSU Auto Union AG. Volkswagen übernahm den bis dato in Neckarsulm entwickelten K70 und fertigte diesen Typen fortan als VW K70 in Salzgitter. 1985 schließlich erfolgte die Umbenennung in Audi AG. Auch wenn der Hauptsitz nach Ingolstadt verlegt wurde, blieb die Kompetenz für Hochleistungs-Aggregate in Neckarsulm – ein Umstand, der die Belegschaft und die Bevölkerung im rund 26 000 Einwohner zählenden städtchens vor den Toren Heilbronn stolz macht.

Kein Wunder also, dass hier auch der besonders sportliche neue Serientyp RS7 Sportback seine Heimat bekommt. Darum stellte Audi dieses 560-PS-Modell nach seiner Weltpremiere im Januar in Detroit nun in Neckarsulm zur Fahrpräsentation bereit. Aus dem Motorsport wurden für den RS7 Sportback diverse Komponenten entlehnt. So spart beispielsweise die Kohlefaser-Keramik-Bremsanlage satte zehn Kilogramm Gewicht ein.

Leichtbau ist es nämlich, den sich Audi auf seine Fahne geschrieben hat. Ohne Leichtbaumaßnahmen würde der RS7 Sportback weit mehr als seine 1,9 Tonnen

wiegen. Der vier Liter TFSI V8 katapultiert dieses Schiff in nur 3,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Maximal 305 km/h sind möglich. Das sind Werte, die normalerweise ausschließlich auf wendige, kompakte Sportwagen zutreffen, die man aber nicht in einer bequemen, alltagstauglichen Oberklassen-Limousine erwartet.

Was diesen neuen Audi unter anderem auszeichnet, ist das neue „DRC-System“. „DRC“ steht für „dynamic ride control“. Dahinter verbirgt sich eine Technologie, die bei scharfer Gangart im RS7 für noch mehr Stabilität und gefühlte Steifigkeit bei schnell gefahrenen Kurven sorgt. Mittels eines ausgeklügelten Hydrauliksystems werden durch entsprechende Druckverteilungen auf die Stoßdämpfer – je nach Straßenlage – Nick- und Wankbewegungen nahezu komplett neutralisiert. Der RS7 liegt damit und mit dem Sportfahrwerk – beides aufpreispflichtig – wirklich wie ein sprichwörtliches Brett auf dem Asphalt.

Audi zielt mit diesem ab 113 000 Euro erhältlichen Modell vor allem auf die Märkte in den USA und in China. Übrigens: Dort scheint es langsam neue Trends zu geben. In den USA werden bereits 25 Prozent der Audi als so genannte „built to order Modelle“ ausgeliefert. Soll heißen: die Kunden bestellen ihr Auto mit individuell gewählten Ausstattungsmerkmalen und warten auf die Auslieferung. Damit hängen unter anderem auch die um 60 Prozent gestiegenen Werte bei den speziellen Individualisierungen zusammen. Im Fall von Audi sind es pro Jahr mittlerweile 100 000 weltweit. „Und in China zeichnet sich langsam aber sicher eine Abkehr vom bislang bekannten Image eines Chauffeursmarktes ab. Die vermögenden Chinesen fahren vermehrt gerne selbst mit dem eigenen Auto“, heißt es bei der RS7 Präsentation in Neckarsulm.

Rund 15 000 Einheiten seiner mittlerweile acht verschiedenen RS-Modelle will Audi im Jahr 2013 verkaufen. Das wären 30 Prozent mehr als im Vorjahr. Also kommt viel Arbeit auf die Belegschaft der RS-Manufaktur in Neckarsulm zu. Denn die High-End-Audis aus der „RS-Serie“ werden ab dem Zählpunkt sechs der Serienfertigung aus der normalen Produktion ausgesteuert und dann in einer eigenen Halle mit höchstem Maß an Präzision finalisiert.

„Das liegt unter anderem daran, dass die spezielle Hydraulik-Befüllung des „DRC-Systems“ rund 20 Minuten in Anspruch nimmt. So ein Aufwand wäre in der Serienfertigung nicht darstellbar. Ferner werden für die RS-Modelle eigene Stoßfänger, Schweller und weitere Anbauteile montiert“, erklärt ein Audi-Sprecher während hinter ihm gerade bei einem RS-5-Cabriolet die Spaltmasse auf den Millimeter genau von einem Audi-Mitarbeiter geprüft werden. Die RS-Modelle, allen voran der neue RS7-Sportback bleiben eben etwas ganz besonderes bei Audi. (ampnet/tw)

Bilder zum Artikel:



Audi RS 7 Sportback: Audi RS-Manufaktur in Neckarsulm.



Audi RS 7 Sportback: Audi RS-Manufaktur in Neckarsulm.



Audi RS 7 Sportback: Audi RS-Manufaktur in Neckarsulm.



Audi RS 7 Sportback: Audi RS-Manufaktur in Neckarsulm.



Audi RS 7 Sportback.



Audi RS 7 Sportback.



Audi RS 7 Sportback.



Audi RS 7 Sportback.