

AMAG Automobil- und Motoren AG

Public Relations Audi

Telefon: +41 56 463 93 61

E-Mail: katja.cramer@amag.ch

www.audipress.ch

17. Februar 2012

Der Audi RS 4 Avant

- **V8-Kraftwerk mit 450 PS, 430 Nm**
- **Hochleistungsbremsen mit Scheiben im Wave-Design**
- **Einzigartige Verbindung von Dynamik und Alltagstauglichkeit**

Ein moderner Klassiker von Audi gibt sein Comeback – der RS 4 Avant in der dritten Generation vereint bärenstarke Performance mit hohem Alltagsnutzen. Sein 4,2-Liter-V8 leistet satte 331 kW (450 PS), eine Siebengang S tronic und der permanente Allradantrieb quattro bringen die Kräfte auf die Strasse.

Der Audi RS 4 Avant nutzt jenen hochdrehenden V8-Sauger, der auch das RS 5 Coupé antreibt. Er schöpft aus 4.163 cm³ Hubraum 331 kW (450 PS) bei 8.250 1/min; die spezifische Leistung beträgt 108,1 PS pro Liter. Seine maximal 430 Nm Drehmoment stehen von 4.000 bis 6.000 Touren bereit. Der bissig ansprechende V8 mit seinen rot lackierten Zylinderkopfhauben beschleunigt den RS 4 Avant in 4,7 Sekunden von null auf 100 km/h; der Toppspeed ist auf 250 km/h, optional auf 280 km/h begrenzt.

Der 4.2 FSI-Motor, der im ungarischen Werk Győr von Hand montiert wird, vereint seine imposante Kraft mit vorbildlicher Effizienz. So begnügt er sich auf 100 km im Mittel mit weniger als 11 Liter Treibstoff.

Auch die serienmässige Siebengang S tronic trägt mit ihrem hohen Wirkungsgrad und dem lang übersetzten letzten Gang zur Effizienz bei. Der Fahrer kann das blitzschnell schaltende Doppelkupplungsgetriebe automatisch arbeiten lassen oder manuell mit dem Wählhebel oder den Wippen am Lenkrad betätigen. Für fulminante Starts kann er die Launch Control aktivieren – sie managt das Einrücken der Kupplung mit optimaler Anfahrtdrehzahl und minimalem Reifenschlupf.

Beste Traktion: quattro-Antrieb mit Kronenrad-Mittendifferenzial

Der permanente Allradantrieb quattro ist beim RS 4 Avant Serie – wie bei jedem RS-Modell von Audi. Sein Herzstück ist das so genannte Kronenrad-Mittendifferenzial. Das kompakte und leichte Bauteil kann die Verteilung der Kräfte zwischen Vorder- und Hinterachse verzögerungsfrei, homogen und breit variieren; bis zu 70 Prozent können nach vorn und maximal 85 Prozent nach hinten strömen. Die Standard-Auslegung ist mit 40:60 sportlich-heckbetont.

Das selbstsperrende Kronenrad-Mittendifferenzial arbeitet mit der radselektiven Momentensteuerung zusammen, die auf alle vier Räder zugreift. Wenn ein kurveninneres Rad bei dynamischer Gangart zu stark entlastet wird, bremst sie es leicht ab, noch bevor unerwünschter Schlupf auftritt. Als optionale Ergänzung liefert Audi das Sportdifferenzial, das die Kräfte mittels zweier Überlagerungsstufen aktiv zwischen den Hinterrädern verteilt.

Hoher Aluminiumanteil: das Fahrwerk

Das Fahrwerk des Audi RS 4 Avant ist von hohem konstruktiven Aufwand. Viele Bauteile der Fünflenker-Vorderachse und der spurgesteuerten Trapezlenker-Hinterachse sind aus Aluminium gefertigt. Die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung arbeitet elektromechanisch und damit hocheffizient. Sie ist direkt übersetzt, liefert feinfühligem Fahrbahnkontakt und kann den Fahrer bei Bremsungen auf unterschiedlich griffigen Oberflächen mit leichten Eingriffen beim Kurshalten unterstützen.

Die straffe RS-Abstimmung legt die Karosserie 20 Millimeter tiefer als beim Audi A4 Avant. Neue, glanzgedrehte 19-Zoll-Aluminium-Schmiederäder im 10-Speichen-Design mit Reifen der Grösse 265/35 gehören zur Serienausstattung. Alternativ montiert Audi 20-Zöller mit Reifen im Format 265/30. Mit der glanzgedrehten 5-V-Speiche in Titanoptik ist hier ebenfalls ein neues Felgendesign erhältlich. Zwei weitere Varianten des 5-Arm-Rotor-Designs stehen zur Auswahl.

Hinter den grossen Rädern sitzen innenbelüftete Scheiben im so genannten Wave-Design, die vorderen weisen 365 Millimeter Durchmesser auf. Die stählernen Reibringe mit ihrer wellenförmigen Außenkontur sind gelocht und über Stifte mit den Aluminium-Bremstöpfen verbunden – dieses Konzept reduziert Spannungen, führt die Wärme schnell ab und verhindert die Übertragung von Temperaturspitzen. Die neue Form der Reibringe ergibt eine Ersparnis von insgesamt zirka drei Kilogramm Gewicht bei den ungefederten Massen.

Die Bremssättel sind hochglänzend schwarz lackiert, die vorderen verzögern mit je acht Kolben und tragen RS-Schriftzüge. Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC besitzt einen Sportmodus und lässt sich komplett abschalten. Auf Wunsch montiert Audi an der Vorderachse Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik mit 380 Millimeter Durchmesser und anthrazitgrau lackierte Sechskolben-Festsättel; die Keramikbremse ist besonders leicht, belastbar und langlebig.

Das Fahrdynamiksystem Audi drive select zählt zur Serienausstattung des RS 4 Avant. Mit ihm kann der Fahrer die Kennlinien der Lenkung, der Siebengang S tronic und der Drosselklappe zwischen den Modi comfort, auto und dynamic umschalten. Auch der Sound der Abgasanlage lässt sich per Audi drive select variieren; im dynamic-Programm untermalen effektvolle Zwischengas-Stösse das Herunterschalten. Wenn ein MMI-Navigationssystem an Bord ist, steht zusätzlich der Modus individual zur Verfügung, den der Fahrer weitgehend frei komponieren kann.

Neben dem Sportdifferenzial ist auch die Dynamiklenkung als Baustein für Audi drive select erhältlich. Sie ändert ihre Übersetzung je nach dem gefahrenen Tempo um nahezu 100 Prozent und lenkt im Kurvengrenzbereich selbsttätig mit kleinen Impulsen gegen – auf diese Weise macht sie das Handling noch präziser und stabiler.

Als weitere Option bietet Audi mit dem Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC) eine besonders dynamische Dämpfungstechnologie. Ölleitungen und ein Zentralventil verbinden je zwei Stoßdämpfer, die sich diagonal

gegenüber liegen, miteinander; bei schneller Kurvenfahrt verstärkt das System beispielsweise die Abstützung des kurvenäusseren Vorderrads.

Die Dämpfungscharakteristik des Sportfahrwerks plus ist variabel und lässt sich per Audi drive select in drei Stufen einstellen.

Athletisch: das Aussendesign

Schon das Exterieurdesign offenbart den athletischen Charakter des RS 4 Avant. Ein Rahmen in matter Aluminiumoptik fasst den sechseckigen Singleframe-Grill ein, sein Rautengitter-Einsatz ist in hochglänzendem Anthrazit gehalten. In den keilförmigen Scheinwerfern umlaufen Tagfahrlicht-Spangen in LED-Technik die Xenon plus-Einheiten. Die Luft strömt durch große, mit Streben gegliederte Öffnungen ein, die in einen markanten Stossfänger eingebettet liegen; er trägt eine Splitter-Kante wie bei einem Rennwagen.

In der Seitenansicht fallen die kantigen Aufsätze der Schweller und die verbreiterten Radhäuser ins Auge. Die ausgestellten hinteren Seitenteile mit den scharfen horizontalen Oberkanten bilden eine kleine Reminiszenz an den Allrad-Pionier Audi quattro aus dem Jahr 1980. Die Aussenspiegel-Gehäuse und die Zierleisten tragen matte Aluminiumoptik, ein eigenständiger Dachkantenspoiler sorgt am Heck für den nötigen Abtrieb.

Der markante Stossfänger und die beiden ovalen Endrohrblenden der zweiflutigen Abgasanlage dominieren das Heck; sie sind in einen weit nach oben gezogenen Diffusor integriert. Auf Wunsch liefert Audi eine voluminös klingende Sportabgasanlage mit schwarzen Blenden. Die LED-Heckleuchten zieren elegante Leuchtbänder.

Der Audi RS 4 Avant ist 20 Millimeter länger und 24 Millimeter breiter als der A4 Avant, aber 20 Millimeter niedriger. Der Farbfächer hält acht Töne bereit – je eine Uni- und Metalliclackierung, vier Perleffekt-Töne und die beiden speziell pigmentierten Kristalleffekt-Farben Prismasilber und Pantherschwarz. Der Unterboden ist grossflächig verkleidet und integriert Luftdüsen für die Siebengang S tronic und die vorderen Bremsen.

Der Innenraum des RS 4 Avant ist ganz in Schwarz gehalten – mit Ausnahme des Dachhimmels, der auf Wunsch in Mondsilber erhältlich ist. Chromspangen an Schaltern und Bedienelementen setzen feine Akzente. Die Dekoreinlagen bestehen serienmässig aus Carbon, optional aus gebürstetem, mattem Aluminium, Aluminium Race, schwarzem Klavierlack oder hellem Edelstahlgewebe.

Sportsitze vorn mit integrierten Kopfstützen sind Serie; sie lassen sich elektrisch einstellen und beheizen und sind mit einer Kombination aus schwarzem Leder und Alcantara bezogen. Optional gibt es das Leder Feinnappa, wahlweise in Schwarz oder in Mondsilber, jeweils mit einer Biesennaht in Felsgrau akzentuiert. Alternativ sind Schalensitze oder luxuriöse Klimakomfortsitze mit Belüftungsfunktion zu haben. Das Multifunktions-Sportlederlenkrad mit seinem dicken Kranz ist im unteren Bereich abgeflacht, die Schaltwippen auf seiner Rückseite sind in Aluminiumoptik gehalten.

Das Fahrerinformationssystem mit Farbdisplay integriert ein RS-Menü mit einem Laptimer für Rundenzeiten sowie ein Ölthermometer; beim Start wartet es, ebenso wie der MMI-Bildschirm, mit einem RS-Begrüssungslogo auf.

Die Blende im Kombiinstrument glänzt in Klavierlackoptik; der Wählhebelknopf der Siebengang S tronic ist im RS-spezifischen Design gestaltet. Die Türöffner bestehen aus jeweils zwei filigranen Stegen, ein typisches RS-Feature. Die Pedale, die Fussstütze, die Luftausströmer, die Schaltwippen am Lenkrad, die MMI-Tasten und weitere Bedienelemente glänzen in Aluminiumoptik. Einlagen aus Aluminium zieren die Einstiegsleisten, RS 4-Schriftzüge setzen Akzente.

Im Innenraum bietet Audi exclusive hochwertige Lederpakete für alle Sitzvarianten, darunter auch ein Designpaket mit Rautensteppung für den RS 4-Schalensitz. Eine breite Palette hochmoderner Assistenz- und Kommunikationssysteme ergänzt das Programm der Sonderausstattungen.

Für den Gepäckraum, der bis zu 1.430 Liter Volumen bietet, stehen ein Schienensystem mit Fixierset und eine elektrisch angetriebene Klappe zur Wahl.

Diese Medieninfo mit Bildern finden Sie unter: www.audipress.ch, presse_gast_02, presse_0624.