



AMAG Automobil- und Motoren AG

PR und Kommunikation Audi

Katja Cramer

Telefon: +41 56 463 93 61

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch

Die neuen Audi A4 und A4 Avant

Kurzfassung

Vier gewinnt

Die neue Generation von Audi A4 und A4 Avant fasziniert mit der wegweisenden Synthese aus Technologie und Ästhetik. Die Bestseller-Familie der Marke ist auf sämtlichen Technikfeldern neu entwickelt, sie definiert die Massstäbe im Segment ein weiteres Mal. Die Reduzierung der CO₂-Emissionen hatte bei der Entwicklung einen hohen Stellenwert. Alle Technologien wurden auf die Reduzierung der Fahrwiderstände ausgerichtet.

Beispielhaft ist die Aerodynamik: Mit einem cw-Wert von 0,23 setzt die A4 Limousine den Bestwert in ihrer Klasse. Überzeugend sind zudem die niedrigen Emissionswerte von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer beim A4 2.0 TDI ultra mit 110 kW (150 PS), beim A4 Avant 2.0 TDI ultra sind es 99 Gramm. Der 140 kW (190 PS) starke 2.0 TFSI emittiert in der A4 ultra Limousine 109 Gramm CO₂ pro Kilometer, im A4 Avant ultra sind es 114 Gramm. Als Topmotorisierungen sind zwei TDI-Sechszylinder mit bis zu 200 kW (272 PS) an Bord. Eine neue Generation von Vierzylinder-TFSI-Motoren mit neu entwickeltem Brennverfahren setzt Massstäbe bei Verbrauch, Emission und Performance von Vierzylinder-Ottomotoren. Fahrerassistenzsysteme und Infotainment bieten das Niveau der Luxusklasse. Im Herbst 2015 fahren A4 Limousine und auch A4 Avant an den Start.

4,73 Meter Länge und 2,82 Meter Radstand – die neuen Audi A4 und A4 Avant stehen souverän auf der Strasse. An der Front und am Heck betont eine dezidiert horizontale Linienführung die Breite. Das fließende Design mit den prägnanten Linien vermittelt die typische sportive Eleganz der Marke. Der Singleframe-Grill ist breit und flach, die optionalen Scheinwerfer in LED- und Matrix LED-Technologie samt dynamischem Blinklicht machen Technik zum visuellen Markenzeichen.

Bis zu 120 Kilogramm leichter

Im Vergleich zum Vorgängermodell sind die Abmessungen gewachsen, das Leergewicht ist dabei deutlich gesunken – um bis zu 120 Kilogramm, je nach Motorisierung. Die



Karosserie der neuen Audi-Modelle ist dank intelligentem Werkstoffmix und Leichtbau eine der leichtesten im Wettbewerbsumfeld.

Auch beim Geräuschkomfort setzt sich der Audi A4 an die Spitze der Klasse. Alle Passagiere geniessen ein grosszügiges Raumangebot, die ruhige Linienführung betont die Weite des Innenraums. Ein breit gespanntes Luftausströmerband und eine grosse Dekorfläche gliedern die Front der Instrumententafel. Bei Dunkelheit erstrahlt auf Wunsch eine dezente Konturbeleuchtung in den Türen und der Mittelkonsole. Die Verarbeitungsqualität ist top. Die Farben und Materialien folgen einem neuen Lines-Konzept, das noch mehr Freiheit bei der Konfiguration lässt.

Sensorgesteuerte Gepäckraumriegelung: der A4 Avant

Der Gepäckraum des neuen A4 Avant bietet im Grundzustand 505 Liter Stauraum und damit den Bestwert im Premiumsegment. Bei umgeklappter Rücksitzlehne und dachhoher Beladung stehen 1.510 Liter Volumen zur Verfügung. Die elektrische Laderaumabdeckung und der elektrische Antrieb für die Gepäckraumklappe sind Serie. Auf Wunsch ist zudem eine Sensorsteuerung erhältlich, die das Öffnen und Schliessen der Gepäckraumklappe ermöglicht.

Die beiden neuen Modelle offerieren eine Fülle intelligenter Technologien – zugleich wird die Bedienung mit dem neuen Audi MMI Anzeigen- und Bedienkonzept noch intuitiver. Technologische Highlights des neuen A4 sind unter anderem das Audi virtual cockpit, die Audi Matrix LED-Scheinwerfer, das Audi smartphone interface, das Bang & Olufsen Sound System mit 3D Klang, die Audi phone box mit wireless charging, das Head-up-Display sowie neue Fahrerassistenzsysteme und Audi connect-Dienste.

Information und Faszination: das Audi virtual cockpit und das MMI

Im Mittelpunkt stehen zwei Innovationen. Das optionale Audi virtual cockpit, das volldigitale Kombiinstrument, präsentiert auf seinem hochauflösenden 12,3 Zoll LCD-Bildschirm die wichtigsten Informationen in Grafiken mit brillanter Auflösung, hohem Detaillierungsgrad und aufwändig gerechneten Effekten.

Als Haupt-Bedienelement fungiert das ebenfalls neu konzipierte MMI Bedienkonzept in der Mittelkonsole. Beim Top-Infotainmentsystem, der MMI Navigation plus mit MMI touch und grossem 8,3-Zoll-Monitor, ist ein Touchpad in den Dreh-/Drück-Steller integriert. Es dient zum Zoomen sowie zur Eingabe von Zeichen.

Die komplette MMI-Bedienlogik orientiert sich an aktuellen Smartphones, inklusive intelligenter Freitextsuche. Die neue, natürlichere Sprachsteuerung verarbeitet auch Eingaben aus der Alltagssprache – etwa: „Ich will mit Peter Müller telefonieren.“



Geballte Rechenpower

Hinter der MMI Navigation plus steht die Rechenpower des Modularen Infotainmentbaukastens (MIB) der zweiten Generation, mit dem Audi die Innovationen der Consumer-Elektronik rasch ins Auto bringen kann.

Wählt der Kunde die MMI Navigation plus, bekommt er automatisch das Hardware-Modul Audi connect, das die neuen A4 und A4 Avant per superschnellem LTE-Netz mit dem Internet verbindet. Die Mitfahrer können mit ihren mobilen Endgeräten per WLAN-Hotspot surfen und mailen, der Fahrer kann die massgeschneiderten Dienste von Audi connect nutzen.

Ein neues Angebot ist das Audi smartphone interface, das iOS- und Android-Handys in eine eigens für sie entwickelte Umgebung – im Audi MMI – integriert. Die Audi phone box bindet Smartphones an die Bordantenne an und lädt sie induktiv nach dem Qi-Standard. Für anspruchsvolle HiFi-Fans steht das Bang & Olufsen Sound System mit dem neuartigen 3D-Klang bereit, das die räumliche Dimension der Höhe erschliesst. Als flexibles Rear Seat Entertainment fungiert das ebenfalls neue Audi tablet.

Starke Sechs- und Vierzylinder

Die neuen Audi A4 und A4 Avant fahren in der Schweiz mit sieben Motoren an den Start, drei TFSI und vier TDI. Ihre Leistung ist deutlich gestiegen – sie liegt zwischen 110 kW (150 PS) und 200 kW (272 PS). Der Verbrauch jedoch ist um bis zu 21 Prozent reduziert. Der A4 2.0 TDI ultra begnügt sich auf 100 Kilometer mit 3,7 Liter Diesel und einer CO₂-Emission von 95 Gramm pro Kilometer (beim Avant: 3,8 Liter und 99 Gramm CO₂). Sämtliche Aggregate vereinen hohe Effizienz mit sportlicher Kraftentfaltung und hoher Laufkultur – das gilt besonders für die beiden 3.0 TDI Sechszylinder.

Bei den Benzinmotoren warten die neuen Audi A4 mit einer bahnbrechenden Innovation auf: Der 2.0 TFSI ultra mit 140 kW (190 PS) nutzt ein absolut neues Brennverfahren, das ihn besonders effizient macht und einen CO₂-Wert von 109 g (Avant: 114 g) sowie einen Verbrauch von 4,8 Liter (5,0) auf 100 km ermöglicht. Im Lebenszyklus folgt auch ein g-tron-Modell, das Erdgas beziehungsweise das nachhaltig erzeugte Audi e-gas tanken kann.

S tronic, tiptronic und Schaltgetriebe

Der Antriebsstrang und das Fahrwerk der neuen Audi A4 und A4 Avant sind komplett neu entwickelt. Das Sechsgang-Handschaltgetriebe, die Siebengang S tronic – jetzt auch für die Versionen mit Frontantrieb verfügbar – und die Achtstufen-tiptronic sind neu konzipiert, die Automatikgetriebe bieten eine kraftstoffsparende Freilauffunktion. Die radselektive Momentensteuerung ergänzt die Arbeit des Front- und quattro-Antriebs, für den stärksten TDI liefert Audi auf Wunsch ab 2016 das Sportdifferenzial an der Hinterachse.



Die Fahrdynamik

Einen grossen Sprung macht der neue A4 beim Fahrverhalten. Auf der einen Seite sportlich und performanceorientiert, gleichzeitig aber auch komfortorientiert. Fahrwerk und Lenkung filtern die Störsignale wie Fahrbahnunebenheiten heraus, geben aber Informationen wie Seitenkraftaufbau und Spurhaltung an den Fahrer weiter. Basis für diesen Performance-Sprung sind die neu entwickelten Fünf-Lenker-Achsen sowie die elektromechanische Servolenkung – sie sind extrem leicht. Sie legen die Basis für das dynamische Fahrverhalten und den erstklassigen Fahrkomfort, dabei reduzieren sie gleichzeitig den Kraftstoffverbrauch. Optional gibt es die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung je nach Geschwindigkeit und Lenkwinkel variiert, und die Fahrwerke mit Dämpferregelung, bei denen der Fahrer erstmals zwischen zwei Trimmungen wählen kann, einer sportlichen und einer komfortorientierten. Beide Fahrwerksvarianten sind in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden, das ab den 140 kW (190 PS)-Motorisierungen zum Serienstandard gehört.

Grösste Auswahl im Wettbewerb: die Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme

Mit zahlreichen Fahrerassistenzsystemen setzen die neuen Audi A4 und A4 Avant Massstäbe in ihrer Klasse. Der Audi active lane assist unterstützt beim Halten der Spur und die adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent entlastet ihn im zähfließenden Verkehr. Eine Besonderheit des Stauassistenten ist seine Regelstrategie. Sie bezieht eine Vielzahl an Parametern, wie Begrenzungslinie und die vorausfahrende Fahrzeug-Kolonnie mit ein. Der Parkassistent, der Querverkehrsassistent hinten, die Ausstiegswarnung, der Ausweichassistent und der Abbiegeassistent sowie die Audi pre sense Systeme sind Neuerungen, die wichtige Dienste für die Sicherheit leisten. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung zählt ebenfalls zum Angebot. Die beiden neuen A4-Versionen von Audi kommen im Herbst 2015 in der Schweiz zu den Händlern. Gegenüber den Vorgängermodellen ist die Serienausstattung noch reichhaltiger geworden. Sie umfasst unter anderem Xenon-Scheinwerfer, keyless go, eine Bluetooth-Schnittstelle, Audi drive select und ein 7-Zoll MMI-Farbdisplay.



Auf einen Blick

Die neuen Audi A4 und Audi A4 Avant

Exterieurdesign und Karosserie

- Sportliche Proportionen und sportive Eleganz, Avant mit flachen D-Säulen
- Länge 4,73 Meter, Radstand 2,82 Meter, Breite 1,84 Meter, Höhe 1,43 Meter
- Optional LED- und Matrix LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht
- Leichte Karosserie: Gewicht gegenüber Vorgänger bis zu 15 Kilogramm gesunken.
- Klassenbeste c_w -Werte: 0,23 bei der Limousine, 0,26 beim Avant. Aeroakustik sorgt für souveräne Ruhe an Bord

Innenraum

- Längster Innenraum im Wettbewerb, grösste Schulterbreite vorn
- Avant mit 505 Liter-Gepäckraumvolumen.
- Avant mit elektrischer Laderaumabdeckung Serie
- Interieurdesign mit grossen Dekorflächen und durchgehendem Luftdüsenband. Neue Farben und Materialien, grosszügiges Raumgefühl, LED-Innenlicht Serie, Top-Verarbeitung
- Grösstes Angebot an Leichtbau-Sitzen im Premiumwettbewerb.
- Klimaautomatik mit neuer Bedienoberfläche,
- optionale LED-Innenlichtpakete mit farblich einstellbarer Ambientebeleuchtung
- Neues Ausstattungskonzept mit den Lines sport und design – erstmalig mit Exterieurdifferenzierung

Bedienung

- Auf Wunsch Head-up-Display und Audi virtual cockpit
- Völlig neu konzipiertes MMI-Bedienkonzept samt Freitextsuche
- Bedienung auch per Multifunktionslenkrad und natürlicher Sprachsteuerung

Infotainment und Audi connect

- Optionales Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit MMI touch samt 8,3-Zoll-MMI-Monitor inklusive Audi connect, LTE-Übertragung und WLAN- Hotspot. Auf Wunsch Audi phone box mit induktivem Laden bestellbar
- Viele neue Audi connect-Dienste inklusive Fernsteuerung via Smartphone-App zur Bedienung und Überprüfung des Autos
- Audi smartphone interface für die Einbindung von Apple- und Android-Handys
- Bang & Olufsen Sound System mit innovativem 3D-Klang und Audi tablet als mobiles Rear Seat Entertainment

Motoren

- Zum Marktstart drei TFSI und vier TDI, 110 kW (150 PS) bis 200 kW (272 PS), bis zu 25 Prozent mehr Leistung
- Verbrauchsrückgang bis zu 21 Prozent, Audi A4 2.0 TDI ultra mit neuem Bestwert: nur 3,7 Liter Diesel pro 100 km (95 Gramm CO₂ pro km)



- Hocheffizienter 3.0 TDI in zwei Leistungsstufen
- Sparsamer 1.4 TFSI mit 4,9 Liter Verbrauch pro 100 km (114 Gramm CO₂ pro km)
- Neuer 2.0 TFSI ultra mit 140 kW nutzt ein neu entwickeltes Brennverfahren und verbraucht nur 4,8 Liter Kraftstoff auf 100 km (109 Gramm CO₂ pro km)
- A4 Avant g-tron - Betrieb mit nachhaltig erzeugtem Audi e-gas möglich

Kraftübertragung

- S tronic, tiptronic und Schaltgetriebe in jeweils neuer Generation. S tronic erstmalig im A4 für Frontantrieb, beide Automatikgetriebe mit Freilauffunktion
- Front- oder quattro Antrieb, mit radselektiver Momentensteuerung.

Fahrwerk

- Neu konzipierte, leichte Fünflenker-Aufhängungen an Vorder- und Hinterachse, deutlicher Komfortzugewinn bei betonter Sportlichkeit
- Neu entwickelte elektromechanische Servolenkung, auf Wunsch mit Dynamiklenkung
- Fahrdynamiksystem Audi drive select Serie, Fahrwerk mit Dämpferregelung optional erhältlich

Fahrerassistenzsysteme und integrale Sicherheit

- adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent für zähfließenden Verkehr
- Audi active lane assist und Audi side assist
- Neu: Parkassistent, Querverkehrassistent hinten, Ausstiegswarnung, Abbiegeassistent, Ausweichassistent und kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung
- Neue Sicherheitssysteme: audi pre sense city, -basic und rear



Langfassung

Voll Hightech – die neuen Audi A4 und A4 Avant

Noch stärker, noch effizienter, noch intelligenter: Die neuen Audi A4 und der A4 Avant legen mit zahlreichen Highend-Technologien die Messlatte in der Klasse höher. Elegantes Design trifft auf ein innovatives Bedienkonzept, konsequenter Leichtbau auf neue, effiziente Lösungen beim Antrieb. Auch beim Infotainment und bei den Assistenzsystemen führen A4 und A4 Avant den Wettbewerb an. Für die Kunden bedeutet das ein Erlebnis voller Hightech – eine neuartige Synthese aus Technologie und Ästhetik.

An der Spitze: die Aerodynamik

Bei der Aerodynamik setzen sich die beiden neuen Modelle an die Spitze des Wettbewerbs – die A4 Limousine kommt auf c_w 0,23, der Avant auf c_w 0,26. Der extrem niedrige Luftwiderstandsbeiwert resultiert aus aufwändigem Feinschliff und neuen Lösungen. Die äusseren Bereiche der Lufteinlässe integrieren zusätzliche Öffnungen – sie leiten einen Teil des Fahrtwinds in die Radhäuser, wo er an den ebenfalls aerodynamisch optimierten Rädern vorbei strömt. Details wie die auf der Türbrüstung platzierten Aussenspiegel mit ihren eingearbeiteten kleinen Streifen tragen zur Optimierung der Aeroakustik bei.

Bei jedem Auto spielt das Heckdesign eine zentrale Rolle für die Aerodynamik. Bei der neuen Audi A4 Limousine sorgt die Form der Gepäckraumklappe dafür, dass die Strömung sauber abreisst. Beim Avant übernimmt ein stark nach unten gezogener Dachkantenspoiler diese Aufgabe. Schmale Blenden zu beiden Seiten des Heckfensters komplettieren das Aerodynamikkonzept.

Auch der Unterboden der neuen Mittelklassemodelle leitet die Luft gezielt. Der Motorraum ist zur Strasse hin gekapselt, unter der Passagierzelle und dem Gepäckraum schützt eine grossflächige Verkleidung das Blech. Die Querlenker der Hinterachse sind speziell abgedeckt, kleine Spoiler – unter anderem vor den Rädern und am Tank – leiten die Strömung gezielt. Im Zusammenspiel mit dem Heck-Design hält der aerodynamisch optimierte Unterboden den Auftrieb der Hinterachse gering.

Die A4 TDI ultra-Modelle nutzen eine weitere neue Aerodynamik-Technologie – den steuerbaren Kühlluft einlass. Es handelt sich um einen Rahmen hinter dem Kühlergrill. Dieser birgt zwei Jalousien, die sich separat betätigen lassen. Beim Start sind sie geschlossen, um den Luftwiderstand möglichst gering zu halten. Wenn die Aggregate kühlenden Fahrtwind brauchen, öffnet zuerst die untere und danach die obere Jalousie.

Die Fahrerassistenzsysteme und Integrale Sicherheit

Mit ihrer breiten Auswahl an Fahrerassistenzsystemen setzen die neuen Audi A4 und A4 Avant neue Massstäbe in der Klasse. Im Vergleich zum Vorgängermodell präsentieren sich fast alle völlig neu oder stark weiterentwickelt. Einige Systeme gehören zum



Serienumfang, die optionalen Lösungen sind entweder einzeln oder in den Paketen Parken, Stadt und Tour zu haben.

Mehr Sicherheit

Sämtliche Varianten der neuen Modelle bringen das Sicherheitssystem Audi pre sense city serienmässig mit. Mit einer Frontkamera an der Windschutzscheibe, die gut 100 Meter weit sehen kann, scannt das System im Geschwindigkeitsbereich bis 85 km/h die Strasse auf andere Fahrzeuge und Fussgänger. Falls es eine drohende Kollision erkennt, warnt es den Fahrer in einem abgestuften Konzept, bei Bedarf leitet es eine Vollverzögerung ein. Bei Geschwindigkeiten bis 40 km/h kann es Unfälle innerhalb der Systemgrenzen vollständig vermeiden. Bei höheren Geschwindigkeiten (bis 85 km/h) kann durch Warn- und Bremsengriff die Aufprallgeschwindigkeit reduziert werden.

Das optionale System Audi pre sense basic nutzt die Informationen unterschiedlicher Fahrzeugsysteme. Sobald es einen instabilen Fahrzustand erkennt leitet es präventive Schutzmassnahmen für die Insassen ein. Die vorderen Gurte werden elektrisch gestrafft, und die Fenster sowie das Schiebedach werden geschlossen. Zusätzlich wird die Warnblinkanlage aktiviert.

Wenn der Zusammenstoss nicht mehr zu vermeiden ist, und ein Unfall erkannt wird, unterstützt der Folgekollisions-Bremsassistent den Fahrer durch ein gezieltes Bremsmanöver. Das kann helfen, ein Schleudern und somit weitere Kollisionen zu vermeiden.

Ein weiteres Serien-System in den neuen Audi A4 und A4 Avant ist die Pausenempfehlung, ein Bestandteil des Fahrerinformationssystems. Sie analysiert das Verhalten des Fahrers und warnt bei Anhaltspunkten, die auf beginnende Unachtsamkeit schliessen lassen. Der einstellbare Geschwindigkeitsbegrenzer, ebenfalls Serie, beschränkt im Bereich von 30 bis 250 km/h das Tempo auf den vom Fahrer gewählten Wert – sehr hilfreich beispielsweise in Ortschaften oder Baustellen.

Die adaptive cruise control inklusive Stauassistent im Assistenzpaket Tour

Unter den optionalen Systemen spielt die adaptive cruise control (ACC) Stop&Go inklusive Stauassistent die zentrale Rolle. Das System hält die neuen Audi A4 und A4 Avant auf Abstand zum Vorausfahrenden, wobei der Fahrer fünf Distanzstufen wählen kann und über Audi drive select die Beschleunigung sowie die Dynamik der Regelung einstellen kann.

Das System, das vor allem die Signale der beiden Front-Radarsensoren und der Kamera nutzt, deckt im Zusammenspiel mit der S tronic und der tiptronic den vollen Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 250 km/h ab, beim Schaltgetriebe startet es bei 30 km/h.



Die Stop&Go-Funktion der ACC (nur mit Automatikgetriebe) bremst den neuen A4 von Audi bis zum Stillstand und lässt ihn auf Fahrerwunsch automatisiert wieder anfahren. Ist das System deaktiviert, zeigt die Abstandsanzeige ab 60 km/h Tempo die Distanz zum Vorfahrenden an und warnt vor zu dichtem Auffahren.

Im Geschwindigkeitsbereich bis 65 km/h kann der Stauassistent, eine weitere Funktion der ACC, auch die Lenkarbeit ähnlich wie beim Audi active lane assist übernehmen, solange der Verkehr zähflüssig ist. Das System nutzt die Radar- und Ultraschallsensoren sowie die Frontkamera. Es führt das Auto durch sanfte Lenkeingriffe und folgt der vorausfahrenden Kolonne innerhalb der Systemgrenzen. Dabei orientiert sich der Stauassistent an den Fahrbahnmarkierungen und an den anderen Fahrzeugen auf der Strasse.

Wenn der Stauassistent seine Systemgrenzen erreicht – etwa, wenn sich der Stau auflöst oder eine enge Kurve vor ihm liegt, muss der Mensch am Steuer die Fahraufgabe wieder selbst übernehmen. Unterstützend warnt ihn das System in mehreren Stufen. Als letzte Massnahme bringt es den A4 und A4 Avant selbsttätig zum sicheren Stillstand.

Mit der ACC ist auf Wunsch das Sicherheitssystem Audi pre sense front an Bord um Auffahrunfälle zu vermeiden beziehungsweise ihre Folgen zu mindern. In einer gefährlichen Lage fordert das System den Fahrer mit einem differenzierten Warnkonzept – mit optischen und akustischen Signalen sowie einem Bremsruck – zum Bremsen auf. Wenn er passiv bleibt, erfolgen erst eine Teilbremsung, gleichzeitig schliesst das Auto Seitenscheiben und Schiebedach. Als Einziger seiner Klasse leitet der A4 danach eine Vollverzögerung ein, vorausgesetzt, dass sich das vordere Fahrzeug bewegt. Auch hier strafft das System die Gurte. Audi pre sense front ist auch bei deaktivierter ACC funktionsfähig.

Weitere Systeme im Assistenzpaket Tour

Ab 65 km/h Tempo unterstützt der Audi active lane assist, er ist im Assistenzpaket Tour oder auch separat erhältlich, den Fahrer beim Halten der Spur. Seine wichtigste Signalquelle ist die Frontkamera, die Markierungen auf der Strasse erkennt. Falls sich die neuen Audi A4 und A4 Avant einer Markierung nähern ohne zu blinken, hilft das System dem Fahrer über einen sanften Eingriff in die elektromechanische Servolenkung, in die Spur zurückzusteuern.

Über das MMI-System kann der Fahrer wählen, ob diese Unterstützung kontinuierlich oder erst kurz vor Überfahren der Linie erfolgen soll. Wenn er sich für den frühen Eingriff entscheidet, führt ihn das System in der Mitte der Spur. Ergänzend kann er eine Lenkradvibration einstellen.

Der Ausweichassistent ist ein weiteres Highend-Feature aus dem Assistenzpaket Tour. Er wird aktiv, wenn die neuen Mittelklasse-Modelle von Audi ein Hindernis umfahren müssen, um einen Unfall zu vermeiden. Anhand der Daten von Frontkamera, ACC und



Radarsensoren berechnet er in Sekundenbruchteilen eine geeignete Spur, wobei er Abstand, Breite und Versatz des vorausfahrenden Fahrzeugs einbezieht. Seine erste Aktion ist ein Warnruck, der den Fahrer auf die Gefahr hinweist. Sobald er lenkt, unterstützt ihn das System bei den erforderlichen Spurwechseln mit gezielten Momenten-Eingriffen in die Servolenkung.

Der Abbiegeassistent, eine weitere Audi-Innovation, überwacht beim Linksabbiegen im Geschwindigkeitsbereich zwischen zwei und zehn km/h den Gegenverkehr. In einer gefährlichen Situation bremst er zum Stillstand. Das System wird im Hintergrund aktiv, sobald der Fahrer den Blinker zum Linksabbiegen setzt.

Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung (auch einzeln erhältlich) rundet das Assistenzpaket Tour ab. Sie erkennt viele Verkehrszeichen, darunter auch digitale Anzeigen und Zusatzschilder, und präsentiert sie dem Fahrer als Grafiken im Head-up-Display und im Kombiinstrument. Zusätzlich kann sich der Fahrer optisch warnen lassen wenn er das verkehrszeichenbasierte Tempolimit überschreitet.

Das Assistenzpaket Stadt

Zu den Systemen aus dem Assistenzpaket Stadt gehört der Spurwechselassistent Audi side assist (auch einzeln erhältlich). Ab 15 km/h Tempo unterstützt er den Fahrer beim Wechseln der Spur, wofür er zwei Heck-Radarsensoren nutzt, die etwa 70 Meter weit messen. Wenn sich ein anderes Fahrzeug rasch annähert oder im toten Winkel bewegt, leuchtet eine Warn-LED im Gehäuse des betreffenden Aussenspiegels auf. Falls der Fahrer jetzt trotzdem den Blinker setzt, blinkt die LED mehrmals kurz hintereinander hell auf.

Der Audi side assist kann auf Wunsch mit dem System Audi pre sense rear erweitert werden. Es warnt vor einem drohenden Heckaufprall und leitet präventive Schutzmassnahmen wie bei Audi pre sense basic ein. Zusätzlich erfolgt ein hochfrequentes Blinken zur Warnung des folgenden Verkehrs. Es ist auch bei ausgeschaltetem Audi side assist über das gesamte Geschwindigkeitsspektrum im Hintergrund aktiv, den Anhängerbetrieb ausgenommen.

Der Querverkehrsassistent hinten wird aktiv, wenn die Einparkhilfe eingeschaltet ist. In diesem Fall warnt er den Fahrer beim langsamen Rückwärtsfahren, etwa beim Heraussetzen aus einer Querparklücke, vor herannahenden Fahrzeugen, die er als kritisch einstuft. Der Hinweis erfolgt abgestuft – optisch, akustisch sowie per Warnruck. Als Basis dienen die Daten der Heckradar-Sensoren.

Die Ausstiegswarnung kommt ins Spiel, wenn die neuen Audi A4 und A4 Avant zum Stillstand gekommen sind. Falls sich jetzt andere Fahrzeuge von hinten nähern, warnt sie alle Insassen beim Öffnen der Türen. Das System nutzt zur Warnung die LED-Lichtleiter über dem Türinnenbetätigung (Konturbeleuchtung). In einer als gefährlich eingeschätzten Situation flackern und leuchten spezielle Hochleistungs-LEDs rot auf. Die



Ausstiegswarnung bleibt nach dem Ausschalten der Zündung noch etwa drei Minuten lang in Bereitschaft.

Weitere Systeme komplettieren das Assistenzpaket Stadt – die akustische und optische Einparkhilfe plus, die automatisch aktiv wird, wenn sie beim Rangieren ein Hindernis erkennt, sowie die Rückfahrkamera. Beide Lösungen sind auch einzeln erhältlich.

Das Assistenzpaket Parken

Das Assistenzpaket Parken integriert den Parkassistenten (auch einzeln erhältlich). Er lenkt mithilfe von zwölf Ultraschallsensoren in Längs- und Querparklücken, die er bei der Vorbeifahrt mit mässigem Tempo selbst erkennt; aus Längsparklücken parkt er auch selbst wieder aus. Der Fahrer muss nur noch Gas geben, schalten und bremsen.

Der zweite Bestandteil des Pakets sind die Umgebungskameras. Sie zeigen auf dem MMI-Monitor unterschiedliche Ansichten vom direkten Umfeld des Autos, darunter eine virtuelle Aufsicht und 180 Grad-Bilder von Front und Heck. Hilfslinien erleichtern das Rückwärtsrangieren. In unübersichtlichen Ausfahrten und Parklücken oder auch in Kooperation mit dem Querverkehrsassistenten hinten sind die Umgebungskameras überaus hilfreich.

Neuartig: Die Vernetzung

Ein komplett ausgestatteter neuer Audi A4 oder A4 Avant hat etwa 90 Steuergeräte an Bord, von denen viele Daten miteinander austauschen. Ohne eine völlig neue Elektronikarchitektur wäre diese enge Zusammenarbeit – vor allem bei den Fahrerassistenzsystemen – nicht möglich gewesen.

Das neue Bussystem FlexRay vernetzt viele Steuergeräte miteinander und garantiert eine extrem schnelle und sichere Datenübertragung. Die wichtigsten Komponenten sind der Motor, das Automatikgetriebe, das zentrale Fahrwerk-Steuergerät, das Elektronische Stabilisierungssystem (ESC), das Steuergerät der Servolenkung, die adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent, die Videokamera und der Safety Computer, der die Sicherheitssysteme steuert.

Neben dem FlexRay-Bus existieren weitere Datennetze. CAN-Busse (CAN = controller area network) binden einige Assistenzsysteme wie den Audi side assist und die Umgebungskameras oder auch die Klimaanlage ein. Darüber hinaus dienen sie der Kommunikation zwischen den Komfortsteuergeräten, den Infotainmentbausteinen und den zentralen Anzeige- und Bedienkomponenten wie MMI und Audi virtual cockpit.

So genannte LIN-Busse (LIN = local interconnect network) ergänzen die CAN-Busse, indem sie weniger komplexe Teilnehmersysteme wie die Innenbeleuchtung bedienen. Das Bang & Olufsen Sound System mit 3D-Klang nutzt einen



MOST-Bus (MOST = media oriented systems transport). Auch die Elektrik leistet in den neuen Audi-Mittelklassemodellen einen Beitrag zum Leichtbau: Eine verbesserte Topologie, neue Aluminium-Leitungen und eine Vlies-Batterie senken das Gewicht um sechs Kilogramm gegenüber dem Vorgängermodell.

Der Innenraum

Hochwertig, licht, geräumig – im Innenraum übertreffen der neue Audi A4 und der A4 Avant ihre Vorgängermodelle in fast allen Abmessungen signifikant. Die Schulterbreite und die Kopffreiheit für Fahrer und Beifahrer haben um elf beziehungsweise 24 Millimeter zugelegt. Die Innenraumlänge ist um 17 Millimeter, die Kniefreiheit im Fond sogar um 23 Millimeter gewachsen. In diesen wichtigen Kriterien bilden die neuen Audi-Modelle den Massstab ihrer Klasse.

Entsprechend grosszügig ist das Raumgefühl auf allen Sitzen. Das Innenraum design unterstreicht diesen Eindruck, weil sich seine klare Architektur strikt auf eine horizontale Linienführung konzentriert. Am deutlichsten wird dieses Prinzip an der niedrig bauenden Instrumententafel – sie scheint im Raum zu schweben, ergänzt von der Abdeckung des Kombiinstrumentes beziehungsweise des Audi virtual cockpit.

Über die sanft abfallende, geschwungene Front der Instrumententafel verläuft ein Luftdüsenband, das nur durch die Instrumente unterbrochen wird – es vereint elegantes Design mit neuartiger Funktion. Die Oberkanten von Instrumententafel und Türverkleidungen fassen den Innenraum als wrap-around ein, ohne den Fahrer und die Passagiere einzuengen.

Je nach Getriebe: das MMI-Bedienelement

Die breite, asymmetrisch geschnittene Mittelkonsole trägt das MMI-Bedienteil. Dessen Gestaltung und seine Einbaulage richten sich danach, welches Getriebe an Bord ist. Bei der Ausstattung mit der S tronic oder der tiptronic ist das Terminal nah an der Instrumententafel platziert, der niedrige Automatikwählhebel bietet dem Handgelenk eine bequeme Ablage. Beim manuellen Getriebe liegt der Schalthebel vor dem MMI-Terminal.

Rechts vom MMI-Bedienterminal befindet sich in beiden Fällen der Lautstärkedrehregler und eine Ablageschale. Diese Aufteilung macht die Philosophie der neuen A4-Familie deutlich: Das Interieur konzentriert sich zwar auf den Fahrer, den MMI-Monitor jedoch beispielsweise kann der Beifahrer gleichermassen gut nutzen.

Tablet-Optik: Das neue schlanke MMI-Display

Der Monitor ist ein Element, in dem sich die ganze Design-Kompetenz von Audi widerspiegelt – mit seinem schwarzen, an den Ecken abgerundeten Displayglas wirkt er wie ein hochwertiger Tablet-Computer. Er ist gerade mal 13 Millimeter stark, in der Topversion mit der MMI Navigation plus umfasst ihn ein dezenter silberner Rahmen aus Magnesium.



Das Bedienfeld der Klimaautomatik bildet ein weiteres Highlight – vor allem bei der optionalen Komfortklimaautomatik, bei der die Temperaturanzeigen in den Drehreglern integriert sind. Wenige Tasten und Regler genügen für eine komfortable Steuerung. Wenn sich der Finger einem der kapazitiven Wippschalter nähert, wird dessen Funktion auf dem dunklen LCD-Display grösser dargestellt und angewählt.

Sowohl die serienmässige Einzonen-Anlage als auch die Dreizonen-Komfortklimaautomatik sind komplett neu konzipiert. Dank effizienter Lösungen beim Gebläsemotor, bei der Frischluftansaugung, eines effizienten Kältekreis und einer hochflexiblen Steuerung verbrauchen beide Anlagen nur wenig Energie. Dabei bieten sie besonders hohe Luftqualität: Im Frisch- wie im Umluftbetrieb filtert ein Aktivkohle-Kombifilter kleinste Feinstaubpartikel heraus. Der niedrige Geräuschpegel komplettiert den Komforteindruck.

Bei der Komfortklimaautomatik ermöglicht das breite Luftdüsenband eine indirekte Belüftung, zudem vergrössert es den zirkulierenden Luftstrom. Der Innenraum lässt sich in drei Bereichen getrennt klimatisieren, für die Fondpassagiere gibt es ein eigenes Bedienteil mit digitaler Anzeige. Ergänzend hält Audi eine Standheizung bereit, die den Innenraum sehr rasch erwärmt. In Verbindung mit der optionalen Ausstattung Audi connect Fahrzeugsteuerung lässt sich die Standheizung komfortabel über die Smartphone App programmieren.

Neu und vielseitig: die Sitze

Auch die Sitzanlage in den neuen Audi A4 und A4 Avant ist von Grund auf neu entwickelt. Bei den körpergerecht geschnittenen Vordersitzen lassen sich die Kopfstützen nicht nur in der Höhe, sondern auch im Abstand zum Hinterkopf einstellen. Für viele Varianten hält Audi eine Heizung bereit. Alternativ gibt es die Sitze auf Wunsch ganz oder teilweise elektrisch einstellbar und mit elektrisch verstellbarer Lordosstütze sowie beim Sportsitz zusätzlich belüft- und heizbar.

Eine zentrale Armablage vorn – auf Wunsch verschiebbar und mit grossem Staufach –, grosse Türtaschen und zwei Cupholder sind bei den neuen Audi A4 und A4 Avant Serie. Das optionale Ablage- und Gepäckraumpaket enthält unter anderem eine Fond-Mittelarmlehne mit zwei Cupholdern, Netze an den Lehnen der Vordersitze sowie weitere praktische Verstaumöglichkeiten im direkten Bereich des Fahrers und im Gepäckraum.

Die Lenkräder sind neu gezeichnet – der Fahrerairbag ist ein kompaktes Mikromodul und ermöglicht eine bessere Sicht auf das Kombiinstrument. Das gesamte Lenkrad-Angebot ist breit gefächert. Die Basis bildet ein Dreispeichen-Multifunktionslenkrad mit einem Pralltopf in der Form des Singleframe-Grills. Je nach Ausstattungslinie und Kundenwunsch gibt es auch einen runden Pralltopf, einen beheizten Lederkranz, einen unten abgeflachten Kranz, Chromspangen an der unteren Speiche sowie die plus-Ausstattung bei der Multifunktion. Das Skelett der Lenkräder besteht aus leichtem



Magnesium – im ganzen Innenraum galt bei der Entwicklung das strenge Diktat des Leichtbaus.

Auch in der Fondsitzebank sind Komponenten aus Magnesium und ein leichter Drahtrahmen im Einsatz, der Unterbau der vorderen Sitze besteht aus hochfestem Stahl. Im Vergleich zum Vorgängermodell speckte die Sitzanlage um bis zu neun Kilogramm ab. Ein neuer Bodenteppich, ein Bremspedal aus Aluminium und geschäumte Defrostkanäle in der Klimaanlage zahlen mit insgesamt vier Kilogramm auf das Gewichts-Konto ein.

Wie immer bei Audi sind sämtliche Materialien im Innenraum der neuen A4 und A4 Avant mit höchster Sorgfalt ausgewählt und verarbeitet. Spielfrei eingepasste Chromleisten fassen den oberen Rand der Luftausströmer, das Bedienfeld der Klimaautomatik und den Automatik-Wählhebel auf der Mitteltunnelkonsole ein. Die Mulden der Türklinken sind unmittelbar in die Dekorleisten eingelassen – ein neuartiges, höchst attraktives Detail. Alle Fugen verlaufen extrem schmal und parallel.

30 Farben zur Wahl: die Ambientebeleuchtung

Serienmässig wartet das Lichtpaket mit weissen LEDs auf. Der Fahrer kann die Leseleuchten sensorisch bedienen. Bei Dunkelheit setzen das optionale Innenlichtpaket oder die optionale Ambientebeleuchtung dem Interieur kleine Glanzlichter auf. Bei der Top-Variante lässt sich die Farbe der Beleuchtung über das MMI regeln, in mehreren Profilen und in getrennten Zonen, zu denen auch die Cupholder gehören. Abhängig vom im Audi drive select gewählten Modus ändern sich die Farben. In den Türverkleidungen generieren schmale, LED-gespeiste Lichtleiter eine effektvolle Konturbeleuchtung.

Auch die Farben und Materialien betonen die Grosszügigkeit und Eleganz des Interieurs, die Palette bietet zahlreiche neue Töne und Kombinationen. Die Instrumententafel lässt sich bei den Ausstattungslinien design und design selection in zwei Farbzonen unterteilen – für den dunklen oberen Bereich stehen die Töne schwarz und granitgrau zur Wahl, für die hellere untere Zone atlasbeige, felsgrau und schwarz. Die gleichen Farben sind auch für die Sitzbezüge lieferbar, dazu kommt nougatbraun.

Bei den Bezugsmaterialien folgt auf den standardmässigen Stoff als erste Options-Stufe je ein exklusiver Stoff für die Ausstattungslinien design und sport. Alternativ steht eine robuste Leder/Kunstleder-Kombination zur Wahl. Hier sind die Sitzmittelbahn der Vordersitze und die beiden äusseren Sitzplätze im Fond sowie die Sitzseitenwange auf der Fahrerseite im Einstiegsbereich in Leder bezogen. Das Leder Milano, die Alcantara/Leder-Kombination (nur für die Sportsitze) und die Top-Qualität Feinnappa mit Kontrastnähten und Biesen ist die Top-Ausstattung. Das ergänzende Lederpaket umfasst die Armauflagen und Kniepads.



Die grossen Dekorflächen prägen das Erscheinungsbild des Innenraums entscheidend mit. Audi liefert sie serienmässig in Diamantlack silbergrau. Alternativ gibt es gedrucktes Aluminium Ellipse sowie dunkles Nussbaumwurzelnholz.

S line Sportpaket und design selection

Beim S line Sportpaket ist der Innenraum in Schwarz oder Rotorgrau gehalten. Die Sportsitze sind mit einer Kombination aus Perlnappa und dem Stoff Sequenz bezogen, wahlweise gibt es Perlnappa/geprägtes Alcantara Frequenz oder Feinnappa-Leder. Die Lehnen der Vordersitze tragen in Verbindung mit dem S line Sportpaket immer S-Prägungen. Die Dekorblenden bestehen aus gebürstetem Aluminium oder Klavierlack. Das Sportlederlenkrad, die beleuchteten Einstiegsleisten sowie die Kotflügel tragen S-Embleme. Edelstahlpedalerie und –Fussstütze sowie Fussmatten mit Kontrastnähten runden das sportliche Erscheinungsbild ab.

Ein zweites Highlight für die neuen Audi A4 und A4 Avant ist die design selection. Die Instrumententafel ist hier entweder in Schwarz oder in Kombinationen der Töne Granitgrau oder Wapitibraun mit Felsgrau oder Atlasbeige gehalten, für die Sitzbezüge gibt es die gleichen Farben. Die Bezugsmaterialien entsprechen denen des S line Sportpakets. Ebenfalls farblich angepasst gibt es das Lenkrad in Schwarz, Granitgrau oder Wapitibraun. Bei den Dekorblenden können die Kunden zwischen Aluminium trimaran und grauem Eichenholz naturell wählen. Ergänzt wird die design selection durch die farblich variierbare Ambientebeleuchtung. Beide Pakete haben vorne beleuchtete Einstiegsleisten.

Anzeige und Bedienung

Mit ihrem innovativen Anzeige- und Bedienkonzept setzt sich die neue A4-Modellfamilie an die Spitze des Segments. Über die zentralen Bausteine – das Audi virtual cockpit und das MMI touch, beide optional erhältlich – kann der Fahrer eine Fülle von Funktionen auf eine Weise nutzen, die leicht verständlich ist und zugleich Spass bereitet.

Serienmässig sind der neue Audi A4 und der A4 Avant mit grossen, leicht ablesbaren Analoginstrumenten für Drehzahl und Geschwindigkeit ausgestattet. Zwischen ihnen liegt das Display des Fahrerinformationssystems (FIS). In der Grundversion hat der Bildschirm des FIS eine 5-Zoll-Diagonale. Mit der der MMI Navigation plus montiert Audi einen farbigen 7-Zoll-Monitor. Er präsentiert Themen wie Radiosender, Musiklisten oder Navigationsinformationen.

Highend-Grafiken: das Audi virtual cockpit

Als Highend-Option steht das Audi virtual cockpit zur Wahl; es setzt voraus, dass die MMI Navigation plus mit MMI touch an Bord ist. Sein LCD-Bildschirm mit 12,3-Zoll-Diagonale und einer Auflösung von 1.440 x 540 Pixel bietet detailreiche, Grafiken. Der Drehzahlmesser etwa wird 60 Mal pro Sekunde neu berechnet, damit die virtuelle Nadel flüssig und hochpräzise läuft. Scrollvorgänge in Listen folgen einem physikalischen Modell, das Faktoren wie Massenträgheit, Elastizität oder Dämpfung berücksichtigt.



Mit der „View“-Taste am Multifunktionslenkrad plus kann der Fahrer zwischen zwei Oberflächen umschalten. Im Infotainment-Modus dominiert ein zentrales Fenster – es bietet Themen wie der Navigationskarte oder den Listen aus den Bereichen Telefon, Radio und Audio. Der Drehzahlmesser und der Tacho sind hier als kleine Runduhren zu sehen. In der klassischen Ansicht erscheinen die Instrumente etwa so gross wie Analoganzeigen, das Mittelfenster ist entsprechend kleiner.

Das Audi virtual cockpit präsentiert Informationen umfassend und vielseitig – von den Navigationspfeilen über die dynamischen Animationen und den Infotainment-Umfängen inklusive der connect-Dienste bis zu den Grafiken einiger Assistenzsysteme. Je nach Grundmenü ändert das Display sein Farbdesign, im Medienmenü etwa leuchtet es orange, im Telefonmenü grün. An seinem unteren Rand liegen feste Anzeigen für Aussentemperatur, Uhrzeit und Kilometerstände sowie Warn- und Hinweissymbole.

Der Fahrer bedient das Audi virtual cockpit – ähnlich wie das FIS-Display im analogen Instrument – über das optionale Multifunktionslenkrad plus. Mit den Schaltern auf der linken Speiche bewegt er sich durch die Menüs der Audioanlage, des Bordcomputers, sowie – je nach Ausstattung – von Navigation und Telefon; mit der „View“-Taste kann er die Oberfläche wechseln. Auf der rechten Lenkradseite sind die Lautstärkewalze, die Sprachdialog-Taste, die Telefon-Expressbedienung und die Skip-Funktion für den raschen Wechsel des Radiosenders oder Musiktitels untergebracht.

Intuitive Bedienlogik: das neue MMI-Bedienkonzept

Eine weitere technische Neuheit in den Audi A4 und A4 Avant ist das MMI-System, speziell in der Vollversion als MMI Navigation plus mit MMI touch. Seine Menüstruktur ist von Grund auf neu konzipiert, die Bedienung mit ihren flachen Hierarchien orientiert sich an modernen Smartphones. Eine intelligente, schnell bedienbare Logik ersetzt statische Menübäume, häufig genutzte Funktionen lassen sich mit wenigen Klicks erreichen.

Den Mittelpunkt des Terminals bildet der runde Dreh-/Drücksteller, dessen Ring mit dem optionalen MMI touch weiss beleuchtet ist. Auf seiner Oberfläche trägt er das berührungsempfindliche Touchpad. Es dient zur Eingabe von Zeichen und Mehrfingergesten – der Fahrer kann so auch in der Karte zoomen.

Zusatznutzen: die Funktions- und Optionsmenüs

Kipptasten für die wichtigsten Grundmenüs, die allgemeine Menü-Taste, die Zurück-Taste und acht frei programmierbare Favoritentasten ergänzen das Terminal. Zwei weitere Tasten links und rechts des Stellers erschliessen den Zugang zu den Funktions- und Optionsmenüs, die viele Bereiche der Bedienung ergänzen. Im Radiomenü etwa kann der Fahrer hier das Band auswählen, im Kartenmenü die Verkehrsinformationen aufrufen. Mit den Funktionen und Optionen kann er sich zu einem eingegebenen Ziel



leiten und Parkplätze in der Nähe anzeigen lassen oder das Ziel in die Favoriten-Liste speichern.

Ein besonderes Highlight im neuen System ist die MMI-Suche, die für alle Grundmenüs verfügbar ist und wie bei einer Suchmaschine über freie Texteingabe läuft. Sie beantwortet Anfragen in der Regel schon nach wenigen Buchstaben und berücksichtigt dabei den Standort des Autos. Bei der Restaurantsuche etwa genügen der Name des Lokals und die ersten Buchstaben der Stadt – schon erscheinen die Treffer in der Ergebnisliste, europaweit und mit Adresse. Die Suche nach Musiktiteln, Alben und Radiosendern verläuft ebenfalls auf diese Weise.

„Wo kann ich tanken?“, die Sprachsteuerung

Auch die Sprachsteuerung präsentiert sich intensiv weiterentwickelt. Sie versteht jetzt viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch. Um einen Kontakt anzurufen, genügen Befehle wie „Ich will mit Peter Müller telefonieren“. Die Navigation reagiert ebenfalls auf natürlichsprachliche Eingaben („Wo kann ich tanken?“, „Wo ist das nächste italienische Restaurant?“).

Die neuartige Steuerung, die auch das Diktieren von SMS erlaubt, steht ebenso in den Menüs Radio und Media zur Verfügung.

In der MMI Navigation plus mit MMI touch steckt die geballte Power des neuen Modulare Infotainmentbaukastens (MIB) von Audi. Sein Zentralrechner fasst zwei Haupteinheiten zusammen – die Radio Car Control Unit und das MMX-Board (MMX= Multi-Media eXtension). Das Board ist als Steckmodul konzipiert, Audi kann es im Entwicklungsprozess stets auf dem Stand der Technik halten und so die Innovationen der Consumer-Elektronik frühzeitig ins Auto holen.

Der MIB der zweiten Generation, den die neuen Audi A4 und A4 Avant nutzen, integriert im MMX-Board einen Tegra 30-Prozessor vom Kooperationspartner Nvidia. Der Quadcore-Chip aus der Tegra 3-Serie, der mit einem speziellen 3D-Grafikprogramm kooperiert, arbeitet alle Online-, Media-, Sprachsteuerungs-, Navigations- und Telefonfunktionen ab. Mit mehr als einem GHz Taktfrequenz und einer leistungsfähigen Grafikkarte kann er pro Sekunde acht Milliarden Rechenoperationen ausführen.

Innovation im Segment: das Head-up-Display

Auf Wunsch montiert Audi in den neuen A4 und A4 Avant ein Head-up-Display. Das System projiziert relevante Informationen als rasch erfassbare Symbole und Ziffern auf die Windschutzscheibe. Ein TFT-Bildschirm, von einer weissen LED hinterleuchtet, generiert das farbige Bild. Zwei asphärische Spiegel vergrössern es und lenken es um, wobei sie Verzerrungen ausgleichen, die aus der Geometrie der Scheibe resultieren.

Die Informationen scheinen in einem Fenster von 200 x 80 Millimeter Fläche etwa zwei Meter vor dem Fahrer zu schweben. Das Auge erfasst sie extrem schnell – an Fernsicht



gewöhnt, muss es sich nicht umstellen. Über das MMI kann der Fahrer festlegen, welche Informationen das Display zeigen soll, zudem kann er hier die Höhe und Helligkeit der Anzeige einstellen.

Das Infotainment und Audi connect

Das serienmässige MMI Radio plus mit acht Lautsprechern bringt bereits einen SDXC-Kartenleser und einen AUX- sowie einen USB-Anschluss, Bluetooth und eine Sprachbedienung für Telefon und Radio mit. Der MMI-Monitor hat eine 7-Zoll-Diagonale sowie eine Auflösung von 800 x 480 Pixel. Der Dreh-/Drück-Steller bildet den Mittelpunkt des MMI-Bedienkonzepts.

Die MMI Navigation, die nächste Stufe, bietet darüber hinaus zwei Kartenleser, das Sprachdialogsystem und eine Navigationsfunktion, bei der die Daten auf einer Speicherkarte liegen. Der Dreh-/Drück-Steller ist bei der MMI Navigation um eine Joystick-Funktion, um in den einzelnen Menüs zu wechseln, erweitert. Zusätzlich erlaubt das System den Zugriff auf die Sprachsteuerung des Kunden-Smartphones, es zeigt E-Mails an und liest sie vor.

Als Top-Ausstattung bietet Audi die MMI Navigation plus mit MMI touch an. Über den Umfang der MMI Navigation hinaus umfasst sie einen 10 GB-Flashspeicher, ein DVD-Laufwerk, Audi connect-Dienste für drei Jahre, bis zu fünf kostenlose Navigationsupdates (im Abstand von sechs Monaten erhältlich) und ein noch besseres Sprachdialogsystem sowie einen 8,3-Zoll-Monitor mit 1.024 x 480 Pixel Auflösung. Die MMI Navigation plus arbeitet in enger Abstimmung mit vielen Assistenz- und Sicherheitssystemen.

Per LTE ins Internet: Audi connect

Die ideale Ergänzung zur MMI Navigation plus mit MMI touch bildet das Hardware-Modul Audi connect. Ein LTE-/UMTS-Modul stellt die derzeit schnellste Verbindung ins Internet mit bis zu 100 MBit/s Downloadgeschwindigkeit her, der integrierte WLAN-Hotspot ermöglicht den Passagieren freies Surfen, Streamen und Mailen mit bis zu acht mobilen Endgeräten. Für den Fahrer kommen die massgeschneiderten Online-Dienste von Audi connect an Bord.

Die Palette von Audi connect ist sehr vielseitig. Sie reicht von der Navigation mit Google Earth und Google Street View über die Verkehrsinformationen online und die Parkplatzsuche bis zum sozialen Netzwerk Twitter, das eigens für die Nutzung im Auto aufbereitet sind.

Rundum vernetzt: die Smartphone App MMI connect

Über die kostenlose Smartphone-App MMI connect kommen weitere Services in die neuen Audi A4 und A4 Avant. Das Online Media Streaming mit Zugriff auf das Angebot von Napster und Aupeo! sowie das neue Online Radio bieten vielfältige Unterhaltung. Die Musikdaten gelangen per WLAN vom Smartphone auf die MMI Navigation plus und von dort auf die Soundanlage. Ziele von Google Maps, Sonderziele (POI, points of interest)



und die Termine aus dem Dienst City Events lassen sich mithilfe der App vom Handy ans Auto übertragen.

Neu im A4 sind weitere Dienste mit der Bezeichnung „Audi connect myService“. Darunter finden sich Funktionen wie Notruf, Online Pannruf, Fernsteuerung und Audi Servicetermin online. Beim zuletzt genannten sendet das Auto auf Kundenwunsch servicerelevante Daten über einen Audi-Server an die vom Kunden präferierte Werkstatt. Diese Dienste sind für zehn Jahre kostenfrei nutzbar.

Komfortabel und informativ sind die Funktionen der Audi connect Fahrzeugsteuerung (für drei Jahre kostenfrei). Inbegriffen sind ein Fahrzeugstatusreport, eine Fernsteuerung für das Ver- und Entriegeln, Informationen über die Parkposition sowie die Fernsteuerung der optionalen Standheizung. Die Bedienung erfolgt über die MMI connect App.

Als Ergänzung des Infotainmentprogramms offeriert Audi weitere Komponenten, darunter einen Digitaltuner mit DAB+ für Radio und TV. Die Audi phone box in der Mittelarmlehne bindet das Mobiltelefon per Nahfeld-Kopplung kabellos an die Autoantenne an und ermöglicht das induktive Laden nach dem Qi-Standard, sofern das Handy, oder auch alle anderen Geräte, dafür geeignet ist. Der Strom fließt von einer Spule im Boden der Box zur Empfängerspule im Smartphone.

Neues Hörerlebnis: B&O Sound System mit 3D-Klang

Auch beim Thema HiFi setzen die neuen Audi A4 und A4 Avant völlig neue Maßstäbe in der Mittelklasse. Das optionale Bang & Olufsen Sound System mit 3D-Klang bietet eine faszinierende Innovation – einen Sound, der die räumliche Dimension der Höhe enthält. Dafür nutzt es vier zusätzliche Lautsprecher, je zwei in der Instrumententafel und den A-Säulen. Der 3D-Klang schafft ein Sounderlebnis, das es im Auto zuvor noch nicht gab: Die Musik erklingt wie in einem Konzertsaal.

Hinter der neuen Technologie steckt ein Algorithmus, den Audi selbst gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen (IIS) in Erlangen entwickelt hat. Das Programm errechnet aus Stereo- oder 5.1 Aufnahmen die Informationen für die dritte Dimension und bereitet sie für die Zusatz-Lautsprecher auf.

Als Herzstück des Bang & Olufsen Sound Systems mit 3D-Klang dient ein 755 Watt starker 16-Kanal-Verstärker, der 19 Lautsprecher ansteuert. Ihre Abdeckungen präsentieren sich in einem neuen Design mit langgezogenen Aluminiumspangen, die mit der Linienführung des A4-Innenraums harmonisieren. Weiße Lichtleiter illuminieren die Tieftöner in den vorderen Türen.



Hochflexibel: das Audi tablet als Rear Seat Entertainment

Der neue Audi A4 und der A4 Avant dürften häufig als Familienautos genutzt werden – als Rear Seat Entertainment und In-Car-Entertainment-System steht das Audi tablet, eine weitere Innovation, kurz nach dem Marktstart zur Wahl. Das Gerät mit seinem hochauflösenden 10,1 Zoll-Bildschirm (1.920 x 1.200 Pixel) vernetzt sich per WLAN mit der MMI Navigation plus und erhält dadurch Zugriff auf die Menüs Radio, Medien, Navigation und Car-Funktionen. Die Fondpassagiere können beispielsweise eine geplante Route an den Fahrer schicken, der Fahrer kann für sie ein Radio- oder Medienprogramm starten. Die Klangausgabe erfolgt über das Soundsystem des Autos oder über Kopfhörer.

Das Audi tablet nutzt Android als Betriebssystem und unterstützt die NFC-Technologie (NFC = Near Field Communication), zur einfachen Anbindung von NFC-fähigen Bluetooth Kopfhörern. Als technisches Herzstück fungiert der extrem leistungsfähige Tegra 40-Prozessor von NVIDIA. Der 32 GB grosse interne Speicher lässt sich mit einer Micro-SD-Karte erweitern.

Durch einen Klick auf den Button „Apps“ im Startmenü öffnet sich die Android Umgebung – mit Zugriff auf zahllose Apps und Spiele, zu Filmen und Musik, eBooks und Office-Anwendungen. Die integrierte Full HD-Kamera lässt sich für Videogespräche nutzen. Nach der Fahrt kann der Benutzer das Audi tablet aus dem Auto mitnehmen und offline oder an einem WLAN-Netz weiter nutzen.

Mitsamt seinem Akku ist das Audi tablet für den Einsatz im Auto ausgelegt. Es verkräftet selbst hohe oder sehr niedrige Temperaturen problemlos, die schwenkbare Halterung an der Lehne des Vordersitzes erfüllt die hohen Anforderungen zur Crashesicherheit. Der Aluminiumrahmen ist aus dem Vollen gefräst – er verdeutlicht den hochwertigen Charakter des Audi tablets, das einzeln oder als Zweier-Set zu haben ist.

Voll integriert: Das Audi smartphone interface

Eine weitere Funktion ist das Audi smartphone interface – es holt Apple Car Play und Android Auto an Bord. Wenn der Kunde ein iOS- oder Android-Handy an den USB-Port anschliesst (iOS ab 7.1, Android ab 5.0 Lollipop), werden Smartphone-Inhalte wie Navigation, Telefon, Musik sowie ausgewählte Third-Party-Apps in einem separaten MMI-Menü bereitgestellt. Per MMI- oder Sprachbedienung können die Inhalte komfortabel genutzt.

Beide Anwendungen sind speziell für die Nutzung im Auto konzipiert. Den Kern des Angebots bildet die Online-Musik mit Zugriff auf das riesige Angebot von Google Play Music und iTunes. Darüber hinaus gibt es Navigationsfunktionen, Benachrichtigungs- und Terminerinnerungen. Apple Car Play und Android Auto lassen sich über das Multifunktionslenkrad, per Sprache und mit dem Dreh-Drück-Steller steuern. Durch 3rd-Party-Apps wie Pandora, Spotify und WhatsApp wird das Angebot weiter wachsen.



Die Motoren

Zum Verkaufsstart in Europa fahren die neuen Audi A4 und A4 Avant mit einem von drei TFSI- und vier TDI-Motorisierungen vom Band, sie mobilisieren zwischen 110 kW (150 PS) und 200 kW (272 PS) Leistung. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist ihr Verbrauch um bis zu 21 Prozent zurückgegangen, während sie ihre Leistung um bis zu 25 Prozent gesteigert haben. Alle Aggregate halten die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 ein, was den TDI die Bezeichnung clean diesel einträgt. Für das dafür nötige Additiv AdBlue gibt es neben dem Standard-Tank mit zwölf Liter optional einen Tank mit 24 Liter Volumen.

Das serienmäßige, weiterentwickelte Start-Stopp-System bietet Neuerungen, die den Kraftstoffverbrauch weiter senken: Wenn der Fahrer auf eine rote Ampel zufährt, kann es den Motor schon unterhalb von sieben km/h Geschwindigkeit deaktivieren (A4 3.0 TDI mit tiptronic: drei km/h).

Bei den Benzinern erfolgt der Einstieg mit dem 1.4 TFSI. Der kompakte Vier-Zylinder, der 1.395 cm³ Hubraum mobilisiert, gibt 110 kW (150 PS) und 250 Nm Drehmoment in einem Bereich von 1.500 bis 3.500 1/min ab. In Zusammenarbeit mit der Siebenstufen S tronic beschleunigt er die A4-Limousine in nur 8,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis 210 km/h Höchstgeschwindigkeit. Beim Avant lauten die Werte 8,9 Sekunden und ebenfalls 210 km/h Spitze.

Im NEFZ-Zyklus verbraucht der 1.4 TFSI mit der S tronic in der A4 Limousine auf 100 Kilometer nur 4,9 Liter Kraftstoff – ein CO₂-Äquivalent von 114 Gramm pro Kilometer. Im Vergleich mit dem 1.8 TFSI im Vorgängermodell ergibt sich ein Verbrauchsrückgang von 21 Prozent.

Mit seinem Aluminium-Kurbelgehäuse wiegt der neue Vierzylinder nur wenig mehr als 100 Kilogramm, dabei ist sein Technikpaket hochkomplex. Das Ventiltriebsmodul im Zylinderkopf baut leicht und steif. Unter ihm liegt der Abgaskrümmen im Zylinderkopf integriert – ein wichtiger Bestandteil des leistungsfähigen Thermomanagements. Ebenso wie das Kurbelgehäuse verfügt der Kopf über einen eigenen Kühlkreislauf. Im gesamten Kurbeltrieb sind die Massen gering und die Reibungsverluste niedrig.

Der Turbolader und seine Peripherie sind in allen Details für raschen Ladedruck-aufbau optimiert. Beim so genannten Mixed-flow-Turbinenrad liegt das Trägheitsmoment niedrig, das elektrisch betätigte Wastegate arbeitet besonders präzise, die Integration des Ladeluftkühlers ins Saugrohr führt zu kurzen Gaslaufwegen. Die Common Rail-Anlage baut bis zu 200 bar Einspritzdruck auf, der Zahnriemen für den Steuer- und Nebetrieb ist auf Motor-Lebensdauer ausgelegt.

Hightech-Kraftpaket: der 2.0 TFSI

Der 2.0 TFSI mit seinen 1.984 cm³ Hubraum steht in den neuen Audi A4 und A4 Avant in zwei Versionen zur Wahl. Seine technischen Feinheiten sind der in den Zylinderkopf



integrierte Abgaskrümmer, das Drehschiebermodul für das Thermomanagement, das Audi valvelift system (AVS) für die Auslassventile, das elektrische Wastegate des Turboladers und die duale Einspritzung – im Teillastbereich ergänzt eine indirekte Saugrohreinspritzung die Direkteinspritzung FSI.

In der Top-Version leistet der 2.0 TFSI 185 kW (252 PS), zwischen 1.600 und 4.500 1/min stemmt er 370 Nm Drehmoment. Damit sorgt er für sportliche Fahrleistungen: Die neue A4-Limousine mit quattro-Antrieb und Siebengang S tronic spurtet in 5,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erzielt elektronisch begrenzte 250 km/h Topspeed. Der neue A4 Avant kommt auf 6,0 Sekunden und ebenfalls 250 km/h. Die Limousine mit Frontantrieb und S tronic verbraucht auf 100 Kilometer im NEFZ-Zyklus nur 5,7 Liter Kraftstoff (129 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Die zweite Variante des 2.0 TFSI, das Benziner-ultra Modell, gibt 140 kW (190 PS) ab, von 1.450 bis 4.200 1/min stehen 320 Nm Drehmoment bereit. Auch hier sind die Fahrleistungen sehr agil: 7,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 240 km/h Spitze bei der Limousine, 7,5 Sekunden und 238 km/h beim Avant (beide mit S tronic). Der NEFZ-Verbrauch setzt neue Top-Werte: Die Limousine gibt sich auf 100 Kilometer mit 4,8, der Avant mit 5,0 Litern zufrieden (entsprechend 109 beziehungsweise 114 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Revolutionäres Brennverfahren

Hinter diesen Resultaten steht eine neue Strategie – Audi entwickelt das erfolgreiche Downsizing der Motoren zum Rightsizing weiter. Die wegweisende Effizienz des 2.0 TFSI resultiert aus einem innovativen Brennverfahren; der vergleichsweise grosse Hubraum ist hier kein Handicap, sondern Voraussetzung. Bei moderater Gangart erleben die Kunden der neuen Audi A4 und A4 Avant die Verbrauchsvorteile eines kleinvolumigen Aggregats, bei sportlicher Fahrweise müssen sie dessen Nachteile nicht in Kauf nehmen.

Das neue Brennverfahren mit verkürzter Kompressions- und langer Expansionsphase sowie erhöhter Verdichtung ist speziell für den Teillastbereich, die weit überwiegende Betriebsart, konzipiert. Die Einlassventile schliessen viel früher als üblich – im Zusammenspiel mit einem erhöhten Druck im Saugrohr sinken dadurch die Drosselverluste beim Ansaugen.

Durch die verkürzte Kompressionsphase war es möglich, das Verdichtungsverhältnis von 9,6 auf 11,7:1 zu erhöhen. In der Kompressionsphase muss der Motor dadurch nur etwa so viel Gas verdichten wie ein 1.4 TFSI. Auch in der Expansionsphase, in der er seine zwei Liter Hubraum voll nutzt, profitiert er von dem hohen Verdichtungsverhältnis – das daraus resultierende höhere Druckniveau bei der Verbrennung steigert den Wirkungsgrad weiter.

Damit die Ladung trotz der kurzen Einlasszeit ausreichend verwirbelt, sind die Brennräume, Kolbenmulden und Einlasskanäle sowie die Aufladung des neuen 2.0 TFSI



speziell auf das neue Brennverfahren abgestimmt. Bei höheren Lasten sorgt das Audi valvelift system für späteres Öffnen der Einlassventile und damit für höhere Füllung, also für gute Leistungs- und Drehmomententfaltung. Der Ein-spritzdruck ist auf 250 bar gesteigert.

Der Bestseller im A4: der 2.0 TDI

Auch bei den TDI-Aggregaten offeriert Audi den Vierzylinder mit seinen 1.968 cm³ Hubraum in zwei Leistungsvarianten. In der ersten kommt er auf 110 kW (150 PS) sowie auf 320 Nm von 1.500 bis 3.250 1/min, in der zweiten Ausführung gibt er 140 kW (190 PS) sowie 400 Nm von 1.750 bis 3.000 Touren ab.

Der 2.0 TDI clean diesel wartet mit ausgefeilten technischen Lösungen auf – mit separaten Kühlwasserkreisläufen, zwei Ausgleichswellen im Kurbelgehäuse, einem Zylinderdrucksensor, einer stark verminderten inneren Reibung und einer Common-Rail-Einspritzanlage, die den Kraftstoff unter maximal 2.000 bar Druck vorhält. Eine Hoch- und Niederdruck-Abgasrückführung sowie eine aufwändige Abgasnachbehandlung samt SCR-System (SCR: selective catalytic reduction) sorgen für geringe Schadstoffemissionen.

Die Fahrleistungen sind schon mit der 110 kW-Version kraftvoll: Die A4-Limousine mit Siebengang S tronic und Frontantrieb erreicht die 100 km/h-Marke aus dem Stand nach 8,7 Sekunden und wird 219 km/h schnell, beim entsprechenden A4 Avant sind es 9,0 Sekunden und 213 km/h. In Kombination mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe verbrauchen die Limousine und der Avant 3,8 beziehungsweise 4,0 Liter auf 100 Kilometer (99/104 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Starker Vortrieb: 2.0 TDI mit 140 kW (190 PS)

In der Ausführung mit 140 kW (190 PS) ist der 2.0 TDI clean diesel ebenfalls ein hocheffizientes Aggregat. Die neue A4-Limousine mit Siebengang S tronic und Frontantrieb erzielt mit ihm einen NEFZ-Verbrauch von 4,1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, ein CO₂-Äquivalent von 107 Gramm pro Kilometer. Der neue A4 Avant kommt auf 4,2 Liter (109 Gramm).

Auch bei den Fahrleistungen überzeugt der starke Vierzylinder-Diesel: Von 0 auf 100 km/h geht es mit der Limousine beziehungsweise dem Avant mit Front-Antrieb und S tronic in 7,7 (7,9) Sekunden, erst bei 237 (231) km/h endet der Vortrieb.

Die beiden 2.0 TDI-Motorisierungen werden auch als „ultra“-Versionen erhältlich sein – das Badge zeichnet die jeweils effizientesten Modelle einer Baureihe aus. Modifikationen an der Übersetzung, an der Karosserie, am Fahrwerk sowie der Einsatz von rollwiderstandsoptimierten Reifen senken hier den Verbrauch noch weiter ab. Der A4 ultra mit Schaltgetriebe und 110 kW (150 PS) konsumiert im NEFZ-Zyklus nur 3,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (95 Gramm CO₂ pro Kilometer), der



entsprechende A4 Avant ultra kommt auf 3,8 Liter (99 Gramm). Kein Wettbewerber im Premium-Segment schlägt diese Werte.

Nach dem Marktstart folgt ein weiterer 2.0 TDI-Motor. In dieser Ausführung wird er 90 kW (122 PS) leisten.

Effizienz, Kraft und Kultur: die 3.0 TDI

Die beiden Sechszylinder-TDI in der neuen A4-Familie sind ganz besondere Motoren – sie vereinen souveräne Kraft mit gepflegter Laufkultur und Effizienz. Der 3.0 TDI clean diesel schöpft aus 2.967 cm³ Hubraum und steht in den Leistungsstufen mit 160 kW (218 PS) und 200 kW (272 PS) zur Wahl.

Der Dreiliter-Diesel, der nur etwa 190 Kilogramm wiegt, vereint zahlreiche Hightech-Lösungen – ein besonders komplexes Thermomanagement, neue Zylinder-köpfe, eine stark minimierte Reibung, einen modifizierten Kettentrieb und einen elektrisch verstellbaren Turbolader, der bis zu 2,0 bar Ladedruck aufbaut. Das Abgasnachbehandlungssystem sitzt direkt an der Rückseite des Motors, sein neuartiger NO_x-Speicherkatalysator kooperiert mit einem Dieselpartikelfilter mit SCR-Beschichtung.

In der ersten Ausführung leistet der 3.0 TDI clean diesel 160 kW (218 PS). Seine 400 Nm Drehmoment stehen von 1.250 bis 3.750 1/min bereit. Im NEFZ-Zyklus begnügen sich die A4 Limousine und der Avant voraussichtlich mit 4,2 Liter Kraftstoff, dies bedeutet eine CO₂-Emission von 110 Gramm pro Kilometer (vorläufige Werte). Das TDI-Aggregat ist damit der effizienteste Sechszylinder-Motor der Welt.

In der Topversion bietet der 3.0 TDI clean diesel 200 kW (272 PS) und 600 Nm, letztere von 1.500 bis 3.000 Touren. Er beschleunigt die A4-Limousine wie einen Sportwagen: Beim Standardsprint vergehen gerade mal 5,3 Sekunden, die ab-geregelte Spitze von 250 km/h ist nur Formsache. Der NEFZ-Verbrauch jedoch beschränkt sich auf 4,9 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (129 Gramm CO₂ pro Kilometer). Die Werte für den A4 Avant: 5,4 Sekunden, ebenfalls 250 km/h und 5,1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (134 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Ökologie, Ökonomie und Hightech: Der Audi A4 Avant g-tron

Der Audi A4 Avant-g-tron ist das zweite Modell nach dem A3 Sportback g-tron, das der Kunde mit Erdgas (CNG) beziehungsweise mit Audi e-gas betreiben kann. Sein 2.0 TFSI-Motor kommt auf 125 kW (170 PS) Leistung und 270 Nm Drehmoment.

Die Tanks für den Gasantrieb des ab Ende 2016 erhältlichen Avant g-tron sitzen unter dem Hinterwagen. Sie speichern 19 Kilogramm Gas unter 200 bar Druck und sind dank ihres neuartigen Layouts besonders leicht. Eine Matrix aus gasdichtem Polyamid bildet die innere Lage, eine zweite Schicht aus einer Mischwicklung kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) und glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) sorgt für höchste Festigkeit. Die dritte Schicht aus Glasfaser dient der



Visualisierung eventueller äusserer Einflüsse. Als Bindemittel für die Faserwerkstoffe dient Epoxidharz.

Der Gasverbrauch von weniger als vier Kilogramm pro 100 km im Normalzyklus bedeutet für den Kunden extrem niedrige Kraftstoffkosten. Im NEFZ-Zyklus fährt das bivalent ausgelegte g-tron-Modell mit Erdgas über 500 Kilometer weit. Sinkt der Druck im Tank bei etwa 0,6 Kilogramm Gasrestmenge auf unter zehn bar, wechselt das Motormanagement selbsttätig in den Benzinbetrieb. So kommen zusätzliche mehr als 450 Kilometer hinzu.

Besonders ökologisch fährt der A4 Avant g-tron mit Audi e-gas. Hier präsentiert das Unternehmen die erste komplett CO₂-neutrale Langstreckenmobilität. Den Kraftstoff produziert Audi mithilfe von erneuerbarer Energie, Wasser und CO₂ in mehreren Power-to-Gas-Anlagen. Durch diese Methode macht die Marke mit den Vier Ringen Überschüsse an erneuerbarer Energie speicherbar. Getankt wird das e-gas mit einer speziellen Tankkarte, die als Bilanzierungsinstrument fungiert.

Parallel treibt Audi die Forschung im Bereich der e-fuels stetig voran. Gemeinsam mit Kooperationspartnern hat das Unternehmen nun eine neue Herstellungsmethode für e-gas entwickelt. Diese sichert die zukünftige Versorgung für eine steigende Anzahl an g-tron Modellen auf den Strassen. Im neuen Verfahren wird das Audi e-gas mithilfe von Mikroorganismen per biologischer Methanisierung gewonnen. Gegenüber dem bisherigen, chemischen Prozess erfolgt die Gaserzeugung damit bei deutlich geringerem Umgebungsdruck und niedrigeren Temperaturen.

Die Kraftübertragung

Schaltgetriebe, S tronic und tiptronic, Front- und quattro-Antrieb – für die Kraftübertragung in den neuen A4-Modellen gibt es ganz unterschiedliche Lösungen. Für jede Motorisierung steht die massgeschneiderte Technologie bereit.

Das manuelle Sechsganggetriebe, für sämtliche TFSI und die Vierzylinder-TDI Standard, präsentiert sich neu entwickelt. Sein Gehäuse besteht in weiten Bereichen aus ultraleichtem Magnesium. Eine Stirnradstufe ersetzt die Welle zum Vorderachsdifferenzial, die das Vorgänger-Getriebe hatte. Sie bringt grosse Vorteile bei Reibung und Bauraumbedarf mit sich. Durchbrochene Zahnräder, hohlgeformte Wellen und eine verkleinerte Kupplung senken das Gewicht weiter – unterm Strich ist das neue Getriebe 16 Kilogramm leichter.

Für alle Motoren ausser dem Top-TDI offeriert Audi die neue Siebengang S tronic, beim 3.0 TDI clean diesel mit 160 kW (218 PS) ist sie Serie. Das Doppelkupplungsgetriebe, das die stufenlose multitronic ablöst, überzeugt mit seinem hohen Wirkungsgrad. Die wichtigsten Verbesserungen sind die weiter verringerte Reibung, das niedrige Gewicht, eine hocheffiziente Ölversorgung und ein Fliehkraftpendel auf dem Zweimassenschwungrad – es ermöglicht sehr niedrige Leerlaufdrehzahlen.



Die beiden kompakten Lamellenkupplungen der neuen Siebengang S tronic liegen axial hintereinander statt – wie beim Vorgängeraggregat – radial übereinander, was die Schleppmomente reduziert. Sie bedienen zwei voneinander unabhängige Teil-Getriebe, die ähnlich wie Schaltgetriebe aufgebaut sind. Sie sind permanent aktiv, aber nur eines ist mit dem Motor verbunden.

Der Schaltvorgang erfolgt binnen weniger Hundertstel Sekunden durch das Wechseln der Kupplungen und vollzieht sich fast ohne Unterbrechung der Zugkraft. Bei den quattro-Getrieben fließen die Kräfte von der Abtriebswelle aus über eine Stirnrad-stufe zum Vorderachsdifferenzial.

Weich und schnell: die Achtstufen-tiptronic

Die Achtstufen-tiptronic ist dem 3.0 TDI clean diesel mit 200 kW (272 PS) vorbehalten. Die weich, schnell und spontan schaltende Wandlerautomatik ist ebenfalls komplett neu entwickelt. Ihre hohe Gangzahl erlaubt es, den Motor sehr oft nah am idealen Lastpunkt betreiben. Ein neuer drehzahladaptiver Tilger lässt den starken V6-Diesel selbst bei nur 850 1/min rund drehen. Der Aufbau der Radsätze und Schaltelemente sorgt für geringe Schleppmomente und damit für einen hohen Wirkungsgrad.

Beide Automatikgetriebe in der neuen A4-Baureihe zeigen den jüngsten Stand der Technik. Sie zeichnen sich durch eine weite Spreizung aus: Ihre unteren Gänge sind sportlich-kurz, die oberen Gänge drehzahl- und verbrauchssenkend lang übersetzt. Die S tronic und die tiptronic sind in das Thermomanagement der Motoren eingebunden und für den Start-Stopp-Betrieb ausgelegt. Der Fahrer kann zwischen den Modi D, S und E wählen und die Gänge jederzeit manuell mit dem Wählhebel wechseln, alternativ auch mit den serienmässigen Schaltwippen am Lenkrad. Alle Kommandos gelangen rein elektrisch – by wire – an das Getriebe, am Wählhebel löst kurzes Antippen den Schaltbefehl aus.

Im Zusammenspiel mit der neuen Geschwindigkeitsregelanlage kommt eine schlagkräftige Effizienz-Funktion hinzu: Wenn der Fahrer im Modus D oder E vom Gas geht, wechselt das Getriebe in den Freilauf, sobald sich dadurch Kraftstoff sparen lässt. Dieser Segelbetrieb ist bis von 55 bis 160 km/h möglich. Wenn die optionalen Systeme adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent mit an Bord sind, erfolgt die Regelung besonders vorausschauend.

In der neuen Audi A4-Familie gelangen die Motorkräfte standardmässig auf die Vorderräder. Bei den Benzinern ist der permanente Allradantrieb quattro für den 2.0 TFSI mit 185 kW (245 PS), bei den Dieseln ab dem 2.0 TDI mit 140 kW (190 PS) zu haben. Beim stärksten 3.0 TDI mit 200 kW (272 PS) ist er Serie.



Dynamik, Traktion, Fahrsicherheit: der permanente Allradantrieb quattro

Der quattro-Antrieb von Audi steht für das ultimative Plus an Dynamik, Traktion, Fahrsicherheit und Geradeauslauf, er arbeitet rein mechanisch und damit völlig verzögerungsfrei. Sein selbstsperrendes Mittendifferenzial, als Planetenradgetriebe konzipiert, leitet im normalen Fahrbetrieb 60 Prozent der Momente auf die Hinterachse und 40 Prozent nach vorne. Wenn es die Kräfte umverteilt, gelangen bis zu 70 Prozent nach vorne und bis zu 85 Prozent nach hinten. Diese hohen Sperrwerte erlauben eine klar definierte Verteilung der Momente und ein extrem präzises Zusammenspiel mit den Regelsystemen.

Als Partner für den Antrieb fungiert die weiterentwickelte radselektive Momentensteuerung, die nun auf allen Untergründen aktiv ist. Bei dynamischer Kurvenfahrt bremsst die Softwarefunktion das kurveninnere Vorderrad (beim Frontantrieb) oder beide kurven-innere Räder (beim quattro-Antrieb) minimal an, bevor sie durchrutschen können. Der Eingriff erfolgt auch, wenn der Fahrer gerade kein Gas gibt. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto ganz leicht in die Kurve ein – das Eigenlenkverhalten bleibt länger neutral, das Fahrverhalten wird präziser, agiler und stabiler.

Das Sportdifferenzial, optional für den Top-TDI ab 2016 lieferbar, optimiert das Handling. Es verteilt die Momente über zwei Überlagerungsstufen aktiv zwischen den Hinterrädern. Bei schneller Gangart drückt das System das Auto förmlich in die Kurve hinein, womit es jeden Ansatz von Untersteuern eliminiert. Sein Management, das über ein neu entwickeltes Steuergerät – die Elektronische Fahrwerksplattform (EFP) – läuft, ist in die Regularbeit von Audi drive select integriert. Das Sportdifferenzial spricht noch schneller an als beim Vorgängermodell und baut etwa ein Kilogramm leichter.

Die Fahrdynamik

Die ausgeprägte Fahrdynamik ist ein wesentlicher Charakterzug des Audi A4. In seinem Segment sind sowohl sportlicher Fahrspass als auch Komfort entscheidende Größen bei der Abstimmung des Fahrwerks. Denn ein A4 soll sowohl Vergnügen bereiten auf kurvigen Passagen als auch mit seinem exzellenten Fahrkomfort der ideale Begleiter auf langen Strecken sein.

Entscheidend dafür sind nicht zuletzt die präzise agierende elektromechanische Lenkung und die neu entwickelten Fünf-Lenker- Vorder- und Hinterachse. Zusätzlich lässt sich die Fahrdynamik jeder Situation anpassen. Das Audi drive select beeinflusst die Kennlinien von Servounterstützung und Gaspedal sowie das optionale geregelte Fahrwerk. So ist der A4 souverän bei schnellen Autobahnfahrten und agil auf kurvenreichen Landstrassen unterwegs.

Mit der Entscheidung für geregelte Stossdämpfer wird das Fahrgefühl noch individueller. Erstmals kann der Fahrer zwischen zwei Fahrwerksystemen wählen. Das eine ist betont



sportlich abgestimmt und für die eher dynamische Gangart ausgelegt, das andere haben die Audi-Entwickler komfortabel ausgewogen abgestimmt.

Das Fahrwerk

Die neuen A4 und A4 Avant vereinen grosse Talente – vom dynamischen Handling bis zum komfortablen Abrollen, das schon dem Niveau der nächsthöheren Fahrzeugklasse nahekommt. Die Audi-Techniker haben das Fahrwerk neu entwickelt, auch mit Blick auf konsequenten Leichtbau und präzises Ansprechverhalten.

An der Vorderachse kommt eine weiterentwickelte Fünf-Lenker-Achse zum Einsatz. Das Achsprinzip ermöglicht eine optimale Aufnahme von Längs- und Querkräften. In Querrichtung sind die Lager sportlich-steif, in Längsrichtung hingegen geschmeidig-weich ausgelegt. Schwingungen werden zuverlässig durch den Einsatz eines Hydrolagers eliminiert. Dies bietet optimalen Komfort bei einem gleichzeitig hohen Mass an Agilität.

Um optimale Steifigkeit zu erreichen, wurden im Vergleich zum Vorgängermodell die oberen Lenker direkt in die Karosserie integriert. Alle Achslenker, das Schwenklager und die Dämpferstelze werden in Aluminiumschmiedetechnologie hergestellt. Neben dem Einsatz von Einrohr-Dämpfern und hochfesten, dünnwandigen Rohrstabilisatoren runden segmentierte Radnarben das Leichtbaukonzept ab. Das Gewicht an Vorderachse liess sich im Vergleich zum Vorgängermodell um sechs Kilogramm reduzieren. Die untere Lenkerebene ist mit neu abgestimmten Gummilagern an einen Hybridachsträger aus hochfestem Stahl und Aluminiumkonsolen befestigt.

Die steife Anbindung des Achsträgers in den Vorderwagen ermöglicht hohen Schwingungskomfort und bietet die Grundlage für optimale Agilität.

3,5 Kilogramm leichter: die elektromechanische Servolenkung

Auch bei der elektromechanischen Servolenkung setzt Audi auf eine kompakte Neuentwicklung, die im Vergleich zum Vorgängermodell 3,5 Kilogramm Gewicht spart. Ihr Antrieb verbraucht nur wenig Energie, die Übersetzung ist mit 15,9:1 sportlich-direkt. Die Servounterstützung folgt der aktuellen Geschwindigkeit. Die Lenkung vermittelt ein hochpräzises Feedback von der Strasse, sie spricht spontan an und bietet hohe Präzision.

Die neue elektromechanische Servolenkung ist funktional mit einigen neuen Fahrerassistenzsystemen verknüpft, wie beispielsweise der adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent.

Für die Motorisierungen ab 110 kW (150 PS) ist die Dynamiklenkung im Angebot. Sie variiert ihre Übersetzung durch ein Überlagerungsgetriebe bis zu 100 Prozent, abhängig vom Tempo und dem im Fahrdynamiksystem Audi drive select gewählten Modus. Weiterhin wird die Fahrzeugstabilisierung mit blitzschnellen Lenkimpulsen unterstützt, damit steigert sie die Stabilität und die Fahrsicherheit weiter.



Im Heck der neuen Audi A4 und A4 Avant löst eine Fünf-Lenker-Konstruktion die Trapezlenkerachse des Vorgängermodells ab. Durch intelligenten Materialmix konnte das Gewicht der Achsbauteile um weitere fünf Kilogramm gesenkt werden.

Geringe ungefederte Massen vermitteln ein sportliches Fahrerlebnis und ermöglichen gemeinsam mit der neuen Dämpfer- und Elastomerabstimmung ein geschmeidiges Abrollen, eine exzellente Aufbaukontrolle sowie eine verbesserte Raddämpfung/Kontrolle. Die Stossdämpfer sind erstmalig als Monotube ausgelegt – Resultat ist wiederum eine Gewichtseinsparung. Die Isolation der Achse gegenüber dem Aufbau erfolgt mit hydraulisch dämpfenden Achsträgerlagern. So reduzieren sich die von der Strasse hervorgerufenen Anregungen, bei gleichzeitiger Beibehaltung des Querführungsvermögens, spürbar. Reibungsoptimierte Radlager und Aeroabweiser reduzieren Roll- und Luftwiderstand - dies sind weitere Massnahmen, die den Kraftstoffverbrauch verringern.

Zentrales Fahrwerk-Steuergerät – die elektronische Fahrwerkplattform EFP

Zur Erreichung eines idealen Zusammenspiels der verschiedenen Fahrdynamik-regelsysteme wird ein zentrales Fahrwerk-Steuergerät eingesetzt. Dieses für den neuen A4 entwickelte Hochintegrations-Steuergerät verarbeitet alle fahrdynamisch relevanten Informationen und ermittelt daraus die Fahrsituation und den aktuellen Fahrbahnreibwert. Diese Informationen erlauben eine optimale Regelung der Systeme für ein hochpräzises, dynamisches Handling sowie maximalen Fahrkomfort.

Grosse Bandbreite: das Fahrwerk mit Dämpferregelung

Alternativ zur serienmässigen Abstimmung mit sensibel ansprechenden Einrohr-Dämpfern gibt Audi den neuen A4 und A4 Avant zwei Fahrwerke mit Dämpferregelung mit: Das eine ist komfortabler und das andere ist sportlicher abgestimmt. Sensoren messen die Bewegung aller vier Räder, sowie die Beschleunigungen in Längs- und Querrichtung. Entsprechend wird die Charakteristik der Dämpfer den Fahrbahnbedingungen und der Fahrsituation angepasst. Eine gesteigerte Fahrdynamik bei noch höherem Komfort sind das Ergebnis. Darüber hinaus kann der Fahrer per Knopfdruck im Audi drive select die Grundeinstellung des Fahrwerks wählen, um stets die gewünschten Fahreigenschaften abzurufen.

Möglich wird dies durch neu entwickelte Dämpfer der CDC-Bauweise (CDC = continuous damping control). In den Dämpferkolben sitzen elektromagnetisch betätigte Ventile. Sie erlauben der Hydraulikflüssigkeit je nach Bedarf einen höheren oder geringeren Durchfluss. Ein neues Konzept für ihre Betätigung macht die Regelarbeit sehr energieeffizient. Das zentrale Fahrwerk-Steuergerät verarbeitet in Millisekunden alle Sensorsignale und regelt jeden Dämpfer einzeln. Gemeinsam mit der grossen Spreizung der Dämpferventile sorgt dies für eine grosse Bandbreite zwischen weichem Abrollen und knackig-straftem Handling.



Beim Fahrwerk mit Dämpferregelung liegt in der Komfortvariante die Karosserie zehn Millimeter tiefer gegenüber dem Normalfahrwerk, bei der Sportvariante sind es 23 Millimeter.

Auch der quattro mit Sportdifferenzial (verfügbar ab 2016) und die Dynamiklenkung gehören wie die Fahrwerke mit Dämpferregelung zu den Wunsch-Bausteinen in der neuen A4-Familie, deren Regelung in das optionale System Audi drive select eingebunden ist (Serie ab 140 kW/190 PS). In der Grundkonfiguration kann der Fahrer mit ihm die Arbeit der Drosselklappe, des Automatikgetriebes, der Lenkung, der Geschwindigkeitsregelanlage beziehungsweise der adaptive cruise control (ACC) sowie der Klimaautomatik in mehreren Modi umschalten. Sie heißen comfort, auto, dynamic sowie efficiency. In Verbindung mit einem Navigationssystem kommt zusätzlich der Modus individual dazu, bei dem der Fahrer die einzelnen Systeme nach seinen Wünschen anpassen kann.

Ab Werk fahren die neuen A4 und A4 Avant in der Basislinie auf 16 oder 17 Zoll Leichtbaurädern (je nach Motorisierung), bei den Lines design und sport sind ebenfalls 17 Zoll Aluminium Guss-Räder montiert. Audi und die quattro GmbH bieten optionale Varianten an. Das Angebot reicht von 18-Zoll-Aluminium Guss-Flow-Forming Räder (Serie beim S line-Sportpaket und bei der design selection) bis zu 19 Zoll Durchmesser. Unter den 16- und 17-Zoll-Rädern gibt es je eine aerodynamisch optimierte Ausführung.

Alle Räder von Audi für den A4 sind extrem leicht – die geringen ungefederten Massen tragen zum sportlichen Fahrerlebnis bei. Alle Reifen sind im Rollwiderstand optimiert. Ein Reparatur-Set und eine Reifendruckkontrollanzeige sind Serie, ein platzsparendes Reserverad Option.

Auch bei den Radbremsen ist die Technik breit aufgefächert. Die A4-Motorisierungen nutzen beim TDI bis 120 kW (163 PS) und beim TFSI bis 140 kW (190 PS) an der Vorderachse 16 Zoll-Schwimmsattel-Bremsen. Die Top-Motorisierungen verzögern mit besonders leichten Aluminium-Festsattelbremsen im 17-Zoll-Format. Im Vergleich zum Vorgängermodell wiegen sie insgesamt zirka fünf Kilogramm weniger.

An der Vorderachse weisen die innenbelüfteten Brems Scheiben bis zu 338 Millimeter Durchmesser auf. An der Hinterachse ist die elektromechanische Parkbremse integriert, die neue Halte- und Anfahraktionen mitbringt.

Auch die Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) präsentiert sich in vielen Bereichen weiterentwickelt – sie arbeitet noch präziser und feinfühlicher als im Vorgängermodell. Im Dynamikmodus ist der Motoreingriff weitgehend deaktiviert und der Bremseneingriff leicht abgeschwächt.



Das Exterieurdesign

Als Limousine misst der neue A4 4.726 Millimeter in der Länge, 25 Millimeter mehr als das Vorgängermodell. Die Breite beträgt 1.842 Millimeter (plus 16), die Höhe unverändert 1.427 Millimeter – der niedrigste Wert im Premiumsegment. Der Radstand streckt sich auf 2.820 Millimeter, ein Zuwachs von zwölf Millimetern. Der neue Audi A4 Avant ist einen Millimeter kürzer und sieben Millimeter höher als die Limousine, alle anderen Abmessungen sind gleich.

Die Designer von Audi haben die A4 Limousine und A4 Avant in markante Formen gekleidet. Die Proportionen sind ausgewogen und harmonisch. Mit der so technoiden wie sportiven Eleganz der Linienführung setzt die Marke mit den Vier Ringen erneut ein Ausrufezeichen im Automobildesign.

An der Front unterstreichen horizontale Linien und die umfassende Motorhaube die Breite des Autos, das dominierende Element ist ein breiter und niedriger Singleframe-Grill mit einer betont plastischen Gitterstruktur.

Unverwechselbare Grafik: die Scheinwerfer

Die Scheinwerfer mit ihrem markant gezackten unteren Rand zeichnen eine unverwechselbare Leuchtgrafik. Ein Lichtleiter, der zwei scharfe Winkel bildet, strahlt das Tagfahrlicht und – am oberen Rand des Gehäuses – das Blinklicht ab. Xenon plus-Einheiten sind Serie, zusätzlich offeriert Audi die LED-Scheinwerfer sowie die Matrix LED-Scheinwerfer. Bei beiden Options-Lösungen wirkt das Abblendlicht, dessen elf Leuchtdioden nur 20 Watt Leistung beanspruchen, wie ein Auge. Unter ihm befindet sich das Abbiege- und Allwetterlicht.

Das Fernlicht der Matrix LED-Scheinwerfer produzieren zwölf LED, die durch drei Reflektoren strahlen. Von der Kamera am Innenspiegel mit Informationen versorgt, schaltet ihr Steuergerät sie je nach Bedarf einzeln ab und zu; oder dimmt sie zusätzlich in je 64 Stufen. Damit können die Matrix LED-Scheinwerfer mehrere Millionen Lichtverteilungen realisieren.

In jedem Fall leuchten sie die Strasse immer tageslichtähnlich aus, ohne jedoch andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Damit auch der Fahrer durch die hohe Reflexion der Verkehrsschilder nicht geblendet wird, werden diese gezielt mit reduzierter Leuchtkraft angestrahlt.

Das Kurvenlicht der Matrix LED-Scheinwerfer entsteht durch Verschieben des Lichtschwerpunkts. In Zusammenarbeit mit der optionalen MMI Navigation plus wird es dank der prädiktiven Streckendaten schon vor dem Lenkeinschlag aktiv. Das dynamische Blinklicht, von einer Reihe sequenziell geschalteter Leuchtdioden erzeugt, läuft von innen nach aussen in die Richtung, die der Fahrer einschlägt – es sendet eindeutige Richtungssignale an die Umwelt.



Elegant und technoid

Elegant, logisch und stimmig – der Fluss der Linien in der Seitenansicht lässt die neuen Audi A4 und A4 Avant sportlich-gestreckt wirken. Die Motorhaube umgreift die oberen Kanten der Kotflügel. Vier starke Konturen gliedern die Haube. Die Schulterlinie setzt an den Ecken der Scheinwerfer an und zieht sich in einem Bogen bis zum Heck, das sie umläuft. An den Seiten erzeugt ihr Unterschnitt ein intensives Spiel von Licht und Schatten.

Über den Schwellerleisten zieht die Dynamiklinie sanft nach oben. Die Radhäuser sind kraftvoll gewölbt, das Verhältnis des Blechkörpers zum Glashaushaus beträgt zwei Drittel zu einem Drittel – typisch für Audi. Die niedrige Dachlinie beginnt früh wieder abzusinken, beim Avant läuft sie in flachen D-Säulen aus. Die serienmässige Dachreling ist in schwarz gehalten. Wie bei einem Sportwagen sitzen die Aussenspiegel auf den Türbrüstungen.

Bei der Limousine endet die Gepäckraumklappe in einer Abrisskante, der Avant trägt einen Dachkantenspoiler. Die Abgasanlage mündet im Diffusor. Je nach Motorisierung verläuft sie ein- oder zweiflutig. Sie endet in einem Einzelendrohr, einem Doppelendrohr (TDI ab 140 kW/190 PS) oder zwei separaten Endrohren (TFSI ab 140 kW/190 PS), die bei den Lines und im 3.0 TDI verchromte Blenden tragen.

Wie die Scheinwerfer sind auch die Heckleuchten facettenreich im 3D-Design gezeichnet. Mit den starken Tiefensprüngen in den inneren Ecken setzt ihre Kontur das Karosseriedesign fort, mit kleinen Unterschieden zwischen Limousine und Avant. Pro Einheit sind 48 LED im Einsatz (bei Ausstattung ab LED-Scheinwerfern). Das Bremslicht ist im äusseren unteren Bereich der Leuchten platziert, das dynamische Blinklicht bildet einen Streifen am oberen Rand. Eine flache, vom Schlusslicht illuminierte Spange verbindet die beiden Leuchteinheiten miteinander.

15 Farben: der Lackfächer

Der Lackfächer für die neuen Audi A4 und A4 Avant umfasst 15 Farben. Die Uni-Lackierungen heissen Brillantschwarz und Ibisweiss, die Metallic- und Perleffekt-Lackierungen Argusbraun, Cuveésilber, Florettsilber, Daytonagrau (für das S line Sportpaket), Gletscherweiss, Gotlandgrün, Manhattangrau, Matadorrot, Mondscheinblau, Scubablau, Monsungrau, Mythoschwarz und Tangorot.

Mit dem Modellwechsel in der A4-Familie führt Audi neue, modular aufgebaute Ausstattungslinien ein, die den Kunden noch mehr Wahlfreiheit geben und sich auch auf Details des Exterieurs auswirken. Neben den Basismodellen gibt es künftig die Lines sport und design, über ihnen rangieren das S line Sportpaket und die design selection.

Die Karosserie

Trotz der grösseren Abmessungen wiegen die neuen Audi A4 und A4 Avant leer bis zu 120 Kilogramm weniger als ihre Vorgängermodelle – die Basis-Limousine 1.4 TFSI, die kurz nach dem Marktstart folgt, bringt nur 1.320 Kilogramm auf die Waage (ohne



Fahrer). Damit ist die Karosserie im neuen A4 eine der leichtesten in ihrer Klasse. Sie hat, dank geometrischen Leichtbaus und einem intelligentem Werkstoffmix, 15 Kilogramm verloren.

Der Modulquerträger unter der Instrumententafel besteht aus Aluminium-Strangpressprofilen und -blechen, beim Frontquerträger handelt es sich um ein Strangpressprofil. Beim neuen A4 Avant bestehen darüber hinaus die Knoten im oberen Bereich der D-Säulen aus Aluminiumdruckguss, sowie die Heckklappe aus Aluminium.

Das Tiefziehen der Klappe in der Presse erfolgt mit einem so genannten intelligenten Werkzeug: Lasersensoren messen, wie sich das Blech beim Umformen verhält; wenn nötig, regeln elektrisch betätigte Ziehhilfen den Druck fein nach. Das Ergebnis ist eine noch höhere Präzision im Bereich von Tausendstelmillimetern.

Bei den vorderen Federbeindomen handelt es sich um hochintegrierte Aluminium-Gussteile – im Vergleich zu Stahlblech-Komponenten, die aus mehreren Einzelteilen zusammengeschweisst sind, sparen sie insgesamt acht Kilogramm Gewicht. Diese Konstruktion ermöglicht eine sehr steife Anbindung der oberen Lenker an die Karosserie und bietet damit optimale Bedingungen für die Fahrdynamik.

In den neuen Audi A4 und A4 Avant bilden die warmumgeformten Bauteile das hochfeste, crashsichere Rückgrat der Passagierzelle. Sie verstärken den Übergang vom Vorderwagen zum Innenraum, die vordere Zone des Dachrahmens, die B-Säulen, die Seitenschweller und Teile des Bodens. Ihr Anteil an der Karosseriestruktur beträgt 17 Prozent.

Ruhe an Bord: Audi setzt Bestwerte

Mit ihrer exzellenten Torsionssteifigkeit legen die Karosserien von A4 und A4 Avant die Basis für hochpräzises Fahrverhalten und Ruhe an Bord, mit der die neuen A4-Modelle ihre Wettbewerber übertreffen. Schaltbare Motorlager sorgen für beispielhaften Komfort im Leerlauf. Das Dichtkonzept für Türen und Heckklappe (beim Avant) ist aufwändig, eine Akustik-Frontscheibe Serie. Optional liefert Audi für die vorderen Türen Scheiben aus Akustikglas, zudem ist eine abgedunkelte Privacy-Verglasung hinten erhältlich.

Bei der passiven Sicherheit erzielen der neuen Audi A4 und A4 Avant ebenfalls Bestnoten. Im Innenraum bietet das adaptive Rückhaltesystem vorne hervorragenden Schutz. Es passt die Wirkung der Frontairbags und der Gurtkraftbegrenzer an die Sitzposition von Fahrer und Beifahrer sowie an die Art eines Frontalaufpralls an.

Der Audi A4 Avant

Schon seit mehr als zwei Jahrzehnten feiern die Avant-Modelle von Audi stetig wachsende Erfolge, das Zusammenspiel aus ästhetischem Design und funktionellem Nutzwert sichert ihnen eine Ausnahmestellung. Der neue A4 Avant führt diese Linie fort



– mit noch mehr Platz und noch mehr Eleganz. Das maximale Volumen beträgt bei umgeklappter Rücksitzlehne 1.510 Liter. Diese ist im Verhältnis 40:20:40 geteilt und lässt sich einfach mit Hebeln in den Seiten des Gepäckraums auf die Sitzkissen klappen.

Im Grundmass bietet der Gepäckraum des Audi A4 Avant 505 Liter Volumen, 15 Liter mehr als beim Vorgängermodell. Die Ladekante liegt auf nur 63 Zentimeter Höhe, eine serienmässige Edelstahl-Ladekantenabdeckung schützt sie vor Kratzern. Die Durchladebreite misst genau einen Meter.

Mit seinem quaderförmigen Zuschnitt lässt sich der Gepäckraum hervorragend nutzen. Ein Trennnetz und die Dachreling sind ebenso Serie wie die elektrische Laderaumabdeckung. In Schienen an den D-Säulen geführt, fährt sie beim Öffnen der Klappe selbsttätig nach oben und beim Schliessen wieder nach unten – das garantiert stets freie Sicht durch die Heckscheibe.

Noch mehr Alltagsnutzen: Gepäckraummatte und Fixierset

Auf Wunsch liefert Audi weitere praktische Features: Eine variabel faltbare Gepäckraummatte zur Aufteilung und zum Schutz der Ladefläche, das Ablage- und Gepäckraumpaket mit seinen Netzen und Spannbändern sowie ein Schienensystem für die hoch flexible Nutzung des Stauraums. Das dazu gehörige Fixierset – Teleskopstange, Gurte und verschiebbare Ösen – kann der Fahrer auch in einem Fach im Ladeboden verstauen. Die Anhängerkupplung entriegelt auf Tastendruck elektrisch; die neuen Audi A4 und A4 Avant dürfen bis zu 2.100 Kilogramm (bei acht Prozent Steigung) ziehen.

Auf Wunsch liefert Audi im A4 und A4 Avant eine Gestensteuerung zum Öffnen der Heckklappe: Ein Näherungs-Sensor im Heckstossfänger reagiert auf eine Kickbewegung, die Klappe entriegelt und öffnet automatisch, wenn der Schlüssel erkannt wurde. Der A4 Avant bietet zusätzlich eine elektrische Gepäckraumklappe, die auch per Gestensteuerung geschlossen werden kann.

Zusätzlich ist ein Doppeltaster im Kofferraum – von denen die eine Taste nur die Heckklappe schliesst und die andere zusätzlich das Auto verriegelt. Zusätzlich kann der Fahrer die Gepäckraumklappe entweder mit der Taste in der Tür oder mit dem Komfortschlüssel per Dauerdruck schliessen. Standard beim neuen Audi A4 Avant und beim A4 sind ein Funkschlüssel und eine Start-Stopp-Taste für den schlüssellosen Motorstart. Auf Wunsch gibt es den Komfortschlüssel, der den schlüssellosen Fahrzeugzugang ermöglicht – keyless entry.

Mehr als 40 Jahre Bestseller

Die A4-Familie und ihr Vorgänger Audi 80 – sind schon seit Jahrzehnten Technologieträger und echte Siegertypen. Bereits mit dem ersten Audi 80 aus dem Jahr 1972 setzte die Marke mit den Vier Ringen neue Massstäbe für Leichtbau, Leistung und Agilität.

Bis 1994/95 lief der Audi 80 in vier Generationen vom Band, dann löste ihn der Audi A4 ab. Im März 2011 rollte dessen fünfmillionstes Exemplar aus dem Werk, und im Herbst darauf war ein weiteres Produktionsjubiläum zu feiern – das zehnmillionste Auto im B-Segment seit 1972.

Audi fertigt die A4-Modellfamilie seit 1994 am Standort Ingolstadt. Über die so genannte Produktionsdrehzscheibe kam 2007 das Werk Neckarsulm als zweiter Standort hinzu.

Die langjährigen Bestseller der Marke haben bei Audi stets die tragende Rolle gespielt, nicht nur in den Stückzahlen. Über die 43 Jahre hinweg waren sie Träger von grossen Innovationen. Der quattro-Antrieb mit dem selbstsperrenden Mittendifferenzial, die vollverzinkte Karosserie, die S tronic und das Sportdifferenzial haben den Vorsprung durch Technik von Audi immer wieder neu bewiesen.

Auch im Motorsport liefen A4 und seine Vorgänger zu grosser Form auf. Aus der Baureihe gingen die legendären Rallyefahrzeuge – der Audi Rallye quattro und der Audi Sport quattro – und überlegene Rundstrecken-Rennwagen wie der Audi 90 IMSA-GTO, der A4 quattro Supertouring und der A4 DTM hervor.



Die neue A4 Limousine und der neue A4 Avant.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi A4:

Das Fahrzeug wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG.

Audi A4 Avant:

Das Fahrzeug wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG.