

Pressepräsentation Audi A4: Vorsprung im Endspurt

Von Peter Schwerdtmann

Nun werden die Karten in der Mittelklasse neu gemischt – der neue Audi A4 steht vor der Tür, wird auf der IAA in Frankfurt (17. bis 27. September 2015) zu sehen sein und im November zu den Händlern kommen. Eigentlich hätte er schon früher antreten sollen, doch Audi wollte noch einmal Luft holen, bevor sich der A4 in der rauen Welt des Marktes bewähren sollte. Jetzt zeigt der A4 im Vergleich zu seinem Vorgänger optisch mehr Größe, weniger Gewicht, mehr Leistung, weniger Verbrauch und ein in seiner Klasse beispielloses Angebot bei Konnektivität, Infotainment und Fahrerassistenz.

Der neue Audi A4 wiegt bis zu 120 Kilogramm weniger als sein Vorgänger, der Kombi Avant bis zu 110 Kilogramm. Der Luftwiderstandsbeiwert liegt bei vorbildlichen 0,23 für die Limousine und 0,26 für den Avant. Bei der Aerodynamik haben die Techniker nicht nur den besten Audi der Unternehmensgeschichte erarbeitet, sondern außerdem auf Windgeräusche geachtet. Zusammen mit dem Ergebnis der Schwingungstechniker führt das zu der Aussage, der A4 gehöre zu den vorbildlichen Leisetretern seiner Klasse.

Die vier Diesel- und drei Benzinmotoren, die zur Modelleinführung zur Wahl stehen, konnten bei der Leistung um ein Vierten zulegen und weisen im besten Fall dennoch einen um rund ein Fünftel niedrigeren Durchschnittsverbrauch auf. Besondere Aufmerksamkeit hat der neue 2.0 TFSI verdient. Der Turbo-Benziner holt aus seinen vier Zylindern mit 1984 ccm Hubraum entweder 185 kW / 252 PS zwischen 1600 und 4500 Umdrehungen pro Minute (U/min) und ein maximales Drehmoment von 370 Newtonmetern (Nm) oder 140 kW / 190 PS und 320 Nm.

Zusammen mit dem Allradantrieb Quattro und der Sieben-Gang-S-Tronic reichen die 252 PS bei der Limousine für einen Spurt von 0 auf 100 km/h in 5,8 Sekunden (Avant 6,0 Sekunden) und eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. In dieser Konfiguration braucht der 2.0 TFSI im Schnitt nach NEFZ pro 100 km nur 5,7 Liter, entsprechend einer Kohlendioxidemission von 129 Gramm pro Kilometer. Der 190-PS-Motor braucht 7,3

Sekunden (Avant 7,5 Sekunden), schafft 240 km/h und nimmt 4,8 Liter auf 100 km (Avant 5,0 Liter).

Erreicht werden diese Werte mit einem neuen Brennverfahren bei verkürzter Kompressions- und langer Expansionsphase mit erhöhter Verdichtung. Der 2.0 TFSI verdichtet auf 11,7:1 statt auf 9,6:1. Er zieht Frischgas wie ein 1,4 TFSI, verdichtet höher und nutzt die zwei Liter Hubraum bei der Verbrennung. Ergebnis: Zwei-Liter-Leistung und 1,4-Liter-Verbrauch. Ein Diesel dieser Leistungsklasse kann das nicht besser. Der sparsamste Motor in der Reihe der neuen A4 ist dennoch ein Diesel: der 2.0 TDI mit 110 kW / 140 PS, der dem Avant einen weiteren Rekord einbringt als erster Kombi seiner Klasse mit weniger als 100 Gramm Kohlendioxidemission pro Kilometer (99 g/km). Die Limousine bringt es auf 95 g/km.

Die Liste der Fahrerassistenz-Systeme schindet Eindruck: Notbremsassistent, City-Notbremssystem mit Fußgänger-Erkennung, das Pre-Sense-System, das den Wagen auf einen Aufprall vorbereitet, die Kollisionsfolge-Bremse und die Pausenempfehlung gehören zur Serienausstattung. Gegen Aufpreis gibt es den adaptiven Tempomaten, der als Stauassistent auch bis zum Stand bremst, wieder anfährt und die Spur mit dem Lenkassistenten hält, einen Kreuzungsassistenten, der Kollisionen beim Abbiegen vermeidet, ein Abbiegeassistent, Verkehrszeichen-Erkennung, ein Spurwechsel-Assistent, ein Querverkehrsassistent, ein Parkassistent, der automatisch einparkt und längs auch wieder automatisch ausparkt, eine Umgebungskamera und eine Navigation, die auch Daten für das Sensorbündel im Assistenzpaket Tour liefert, das eine vorgewählte Geschwindigkeit an die Strecke und an die jeweiligen Tempolimits bis hin zum Segeln anpasst. Letzteres System hört auf den schönen Audi-Begriff „prädiktiver Effizienz-Assistent“ und soll noch einmal rund zehn Prozent weniger Kraftstoffverbrauch ermöglichen. Und zum Schluss kommt noch die Ausstiegswarnung, damit die nun Assistenz-Verwöhnten ihren A4 sicher wieder verlassen können.

Natürlich kann die A4-Elektronik iOS- und Android-Mobiltelefone einbinden, sie mit der Autoantenne verbinden und induktiv laden. Die Sprachsteuerung hört auf Alltagssprache. Ebenfalls gegen Aufpreis bietet Audi auch im A4 das virtuelle, programmierbare Cockpit im Blickfeld des Fahrers und den 8,3-Zoll-Touchscreen in der Mitte der Armaturentafel. Wem so viel Information noch nicht reicht oder schon zu viel ist, der kann sich auf das farbige Head-up-Display konzentrieren. Vorsprung durch Technik ist eben Pflicht in Ingolstadt. Für den A4 gilt in der Summe: Kein Audi kann mehr. Zu diesem Ingolstädter Superlativ zählt auch das Licht. Audi startet in der Serie mit Xenon, bietet als Option LED- und auch Matrixlicht.

Zu einem Audi gehört aber auch ein Quattro-Antrieb mit radselektiver Momentensteuerung als Alternative zum Frontantrieb, zwei Automatikgetriebe statt der Sechs-Gang-Handschaltung stehen zur Wahl. Der Serienumfang umfasst das Fahrdynamiksystem Audi Drive Select (ab 140 kW / 190 PS Serie) und auch die optionale Dämpferregelung und so weiter.

Wer aufgrund der opulenten Ausstattungsliste meint, der Audi könne nur barock geworden sein, den überrascht der A4 mit sehr klaren Linien und ruhigen Flächen. Nur das Gesicht mit seinem dominanten, dreidimensional gestalteten Grill, den klar geschnittenen Scheinwerfern und den nicht minder akzentuierten Lufteinlässen und Einfassungen von Abbiege- und Nebellicht bringt etwas Schärfe in den Auftritt. So wirkt der A4 von vorn imposant, von der Seite elegant und modern und von hinten eindrucksvoll breit.

Audi gelingt auch beim A4 wieder sein typisches, sachliches, unaufgeregtes aber elegantes Innenraumdesign. Auch hier haben sich natürlich Entwickler wie Designer um ein Mehr bemüht. Die Kopffreiheit nahm um 24 Millimeter zu und die Beinfreiheit hinten um 23 Millimeter. Den Rest an Großzügigkeit brachten die Designer mit optischen Effekten wie einer sehr schlanken Armaturentafel, die sich zu den Passagieren hin verjüngt. Die Hutze für das virtuelle Cockpit überragt die Armaturentafel nur wenig, die Projektionseinheit für das Head-up-Display bleibt unauffällig und die schmalen Lüftungsschlitze über die ganze Breite der Tafel bringen optisch Breite ins Bild.

Wir werden vermutlich nie erfahren, wie der Audi A4 ausgesehen hätte, wenn er zum ursprünglich geplanten Termin auf den Markt gekommen wäre. Doch den aktuellen A4 vor Augen liegt sicher nicht daneben, der zu der Meinung kommt: Das Durchatmen hat sich gelohnt, Dr. Hackenberg. Im Sprint hat der Audi A4 wieder „Vorsprung durch Technik“ geschafft. (ampnet/Sm)

Daten Audi A4 2.0 TFSI Ultra

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,72 x 1,84 x 1,43

Radstand (m): 2,82

Motor: Zwei-Liter-R4-Benziner, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 140 kW / 190 PS von 1450 - 4200 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,9- 4,8 Liter

CO2-Emissionen: 112 -109 g/km (Euro 6)

Kofferraumvolumen: 480 Liter, Rücksitzbank umklappbar (40:20:40)

Luftwiderstandsbeiwert: 0,23

Kaufpreis Basismodell: xy.000 Euro, Aufpreis Avant 1850 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI als Limousine und Avant.



Audi A4 2.0 TFSI als Limousine und Avant.



Audi A4 2.0 TFSI: virtuelles Cockpit.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI.



Audi A4 2.0 TFSI:



Audi A4 2.0 TFSI: virtuelles Cockpit.



Audi A4 2.0 TFSI: virtuelles Cockpit.



Audi A4 2.0 TFSI.
