

Pressepräsentation Audi A4: Kein Ingolstädter kann mehr

Von Peter Schwerdtmann

Was Design so alles schaffen kann. Der neue Audi A4 wirkt so, als könne sich der größere A6 dahinter verstecken. Dabei ist der Neue mit 4,72 Meter nur zwei Zentimeter länger als der bisherige. Der Audi-Manager nimmt unser Erstaunen zur Kenntnis und versucht die Dinge mit der Bemerkung zu relativieren, der A4 wirke ja nur eine halbe Klasse größer, schiebt aber gleich nach, es sei eben eine komplette Neukonstruktion und außerdem sehr effizient und voller Elektronik und das zu einem Einstiegspreis, der zwischen 31 000 und 32 000 Euro liegen wird.

Neukonstruktionen müssen heute beim Gewicht punkten. Die Limousine wiegt bis zu 120 Kilogramm weniger, der Kombi Avant bis zu 110 Kilogramm. Auftrag erfüllt. Das gilt auch für den Luftwiderstand. Der Luftwiderstandsbeiwert liegt bei vorbildlichen 0,23 bei der Limousine und der Avant ist mit 0,26 auch nicht viel schlechter. Bei der Aerodynamik haben die Techniker nicht nur dem besten Audi der Unternehmensgeschichte erarbeitet, sondern außerdem auf Windgeräusche geachtet. Im Ergebnis soll der A4 zu den Leisetretern seiner Klasse zählen.

Auch sonst kann der Neue mit Bestwerten aufwarten. Bei der Leistung konnten die vier Diesel- und drei Benzinmotoren, mit dem der Audi A4 im November in Deutschland antritt, um ein Viertes zulegen und weisen 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 – in der schwächeren Version – 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 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 braucht 4,8 Liter auf 100 km (Avant 5,0 Liter). Ein Diesel dieser Leistungsklasse kann das nicht besser.

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.

Der sparsamste in der Reihe der neuen A4 ist der 2.0 TDI ultra mit 110 kW / 140 PS, der dem Avant einen weiteren Rekord einbringt als erster Kombi seiner Klasse mit weniger auf 100 Gramm Kohlendioxidemission pro Kilometer (99 g/km). Die Limousine bringt es auf 95 g/km.

Die Liste der Fahrerassistenz-Systeme legt die Vermutung nahe, Audi wolle auch die kleinste Unbill vom A4-Insassen fernhalten: Der Notbremsassistent, ein City-Notbremssystem mit Fußgängererkennung, das Pre-Sense-System, das den Wagen auf einen Aufprall vorbereitet, die Folgekollisions-Bremse und die Pausenempfehlung gehören zur Serienausstattung. Gegen Aufpreis gibt es den adaptiven Tempomat, der als Stauassistent auch bis zum Stand bremst, wieder anfährt und die Spur hält, der Lenkassistent, der auch bei Geschwindigkeiten oberhalb 65 km/h die Richtung hält, ein Kreuzungsassistent, der Kollisionen beim Abbiegen vermeidet, ein Abbiegeassistent, Verkehrszeichen-Erkennung, ein Spurwechsel-Assistent, ein Querverkehr-Assistent, ein Parkassistent, der automatisch einparkt (längs und quer) 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-Namen Prädiktiver Effizienz-Assistent und soll noch einmal rund zehn Prozent weniger Kraftstoffverbrauch ermöglichen. Und zum Schluss kommt noch die Ausstiegswarnung, damit die nun Verwöhnten auch sicher wieder aussteigen können.

Es fehlt nicht mehr viel, dann kann man einen Audi allein auf die Reise schicken, denn Sprachsteuerung hat er auch noch, natürlich eine, die Alltagssprache versteht. Welchem System der Fahrer gerade die Mitarbeit am Steuer befohlen hat, zeigen entweder das große, programmierbare virtuelle Cockpit – schon bekannt aus dem Audi TT –, das Head up-Display oder der große 8,3-Zoll-Touchscreen in der Mitte der Armaturentafel. Wer

immer noch Unterstützung braucht, der kann ja über die Connect-Hardware Kontakt mit der Außenwelt aufnehmen. Mit Connect hat er einen Internet-Hotspot an Bord, kann also auch Google- und Audi-Dienste in Anspruch nehmen, während sein Smartphone in der Phonebox mit dem Auto und dessen Antenne verbunden ist und induktiv geladen wird. So viel Vorsprung durch Technik ist wohl Pflicht in Ingolstadt. In der Summe gilt: Kein Audi kann mehr.

Zu diesem 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 als Alternative zum Frontantrieb, die radselektive Momentensteuerung, eine Sechs-Gang-Handschaltung oder zwei Automatikgetriebe zur Wahl, das Fahrdynamiksystem Audi Drive Select (ab 140 kW / 190 PS Serie), die optionale Dämpferregelung und so weiter.

Wer Sorge hat, das alles könne gar nicht in die Karosse passen, dem sei gesagt: Audi gelingt das wieder vorbildlich in seinem typischen, sachlichen, unaufgeregten aber eleganten 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, zum Beispiel mit 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 in Bild.

Wer aufgrund der opulenten Ausstattungsliste meint, der Audi können nur barock geworden sein, den überrascht der neu 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. Aber der A6 kann sich dennoch hinter ihm nicht verstecken.
(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: 4,8 Liter

CO₂-Emissionen: 109 g/km (Euro 6)

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

Luftwiderstandsbeiwert: 0,23

Basispreis: k.A.

Bilder zum Artikel



Audi A4.



Audi A4.



Audi A4.



Audi A4.



Audi A4.



Audi A4.



Audi A4.
