

AMAG Import AG

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Telefon: +41 56 463 93 61

Mobile: +41 76 556 37 80

E-Mail: audi.pr@amag.chwww.audi.ch

Update für den Power-Kombi: der neue Audi RS 4 Avant

- Dank neuer Designsprache optisch noch stärker differenziert
- Leistungsstark und effizient: V6-Biturbo mit 331 kW (450 PS) und 600 Nm
- MMI touch: Neues Bediensystem und neue RS-spezifische Anzeigen

Schinznach-Bad, 02. Oktober 2019 – Die Audi Sport GmbH hat den im September 2017 neu vorgestellten RS 4 Avant (Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 208) in vielen Details nachgeschärft. Die neu gestaltete Frontpartie und das sportliche Interieur mit dem neuen Bediensystem MMI touch unterstreichen den athletischen Anspruch des Erfolgsmodells mit der legendären Ahnenreihe.

Der durchzugsstarke V6-Biturbo mit 331 kW (450 PS) Leistung stemmt im breiten Drehzahlband von 1.900 bis 5.000 Umdrehungen satte 600 Nm auf die Kurbelwelle. Sein Debüt feiert der RS 4 Avant beim DTM-Finale am Hockenheimring am 04. bis 06. Oktober 2019. In der Schweiz startet der Verkauf Ende Oktober 2019. Ab Dezember 2019 steht der neue RS 4 Avant bei ausgewählten Händlern für Testfahrten zur Verfügung. Die Preise für den Hochleistungs-Avant beginnen bei CHF 105'950.-.

„Die Verbindung aus konsequenter Sportlichkeit und uneingeschränkter Alltagstauglichkeit mag für manch einen ein unkonventioneller Gedanke sein, für uns ist der Hochleistungs-Avant eines der besten Konzepte unserer 25-jährigen Historie“, sagt Oliver Hoffmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Als unser langjähriger Bestseller trägt der Audi RS 4 Avant massgeblich zum Erfolg der Audi Sport GmbH bei.“

Muskulös: das Aussendesign

Die Frontpartie des neuen RS 4 Avant wurde komplett neu gestaltet. Dabei differenziert sich der RS 4 Avant deutlich gegenüber dem A4 Avant. Der Singleframe ist breiter und flacher im Vergleich zum Grundmodell. Wie seine grossen RS-Brüder RS 6 Avant (Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7– 11,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 268 - 283) und RS 7 Sportback (Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 265 – 261), erhält auch der RS 4 Avant die RS-typische dreidimensionale Wabenstruktur in Schwarz glänzend. Der rahmenlose Singleframe sorgt für einen cleanen Look. Der neue Wabengrill mit RS 4-Emblem ist direkt in den Stossfänger mit den grossen seitlichen Lufteinlässen und den vertikalen Flaps eingesetzt.

Eine neue Form haben auch die LED-Scheinwerfer des RS 4 Avant erhalten. Die serienmässigen Matrix-LED-Scheinwerfer mit abgedunkelten Blenden vervollständigen das überarbeitete Gesicht des High-Performance-Avant und differenzieren ihn innerhalb der A4-Familie. Die Radhäuser mit den darüber liegenden quattro-Blistern sind im Vergleich zum Audi A4 Avant vorne und hinten um jeweils 30 Millimeter je Seite breiter. Schwarz glänzende Designelemente, die direkt neben den Scheinwerfern sitzen, unterstreichen die Breitenwirkung des neuen RS 4 Avant (Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 208).

Die Optikpakete Schwarz glänzend, Aluminium Matt und Carbon setzen individuelle Akzente beim Einleger im Schweller, den Aussenspiegelgehäusen sowie am Front- und Heckstossfänger. Für die Optikpakete Schwarz glänzend und Carbon gibt es auf Wunsch die Audi-Ringe und die RS-Schriftzüge an Front und Heck ebenfalls in Schwarz. Für mehr Understatement können die RS-Badges komplett entfallen. Die Dachreling ist standardmässig in Schwarz matt ausgeführt. Der RS-spezifische Dachkantenspoiler und der Diffusoreinsatz sowie die ovalen Chrom-Endrohre der RS-Abgasanlage bilden den markanten Abschluss. Die optionale RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohblenden sorgt für ein besonders sportliches Klangerlebnis. Über das Fahrdynamiksystem Audi drive select entscheidet der Fahrer selbst, ob der Sound sportlich oder dezent sein soll.

Voller Durchzug: der Antrieb

Die Audi Sport GmbH knüpft mit dem 2.9 TFSI V6-Biturbo an den legendären 2,7 Liter-V6 des ersten RS 4 Avant aus dem Jahr 1999 an. Seinerzeit leistete der V6-Biturbo 279 kW (380 PS). Im neuen RS 4 Avant sind es heute 331 kW (450 PS) – eine Leistung von 155,5 PS pro Liter. Damit beschleunigt der RS 4 Avant in lediglich 4,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Das TFSI-Aggregat bringt lediglich 182 Kilogramm auf die Waage, 31 Kilogramm weniger als der V8-Motor im Vorgängermodell von 2012. Davon profitieren das Gesamtgewicht und die Achslastverteilung – zwei Voraussetzungen für die beeindruckenden Fahrleistungen. Der V6-Biturbo stemmt im breiten Drehzahlband von 1.900 bis 5.000 Umdrehungen pro Minute satte 600 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Mit dem RS-Dynamikpaket wird die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 auf 280 km/h angehoben.

Die beiden Turbolader des 2.9 TFSI sind jeweils einer Zylinderbank zugeordnet und bauen bis zu 1,5 bar Ladedruck auf. Wie bei allen V6- und V8-Motoren von Audi sind die Lader im 90-Grad-Innen-V der Zylinderbänke montiert, dementsprechend liegt die Abgasseite der Zylinderköpfe innen und die Ansaugseite aussen. Dieses Layout ermöglicht eine kompakte Bauweise und kurze Gaslaufwege mit minimalen Strömungsverlusten – der 2.9 TFSI reagiert dadurch besonders spontan auf die Bewegungen des rechten Pedals.

Der Hochleistungs-V6 besticht nicht nur mit starker Performance, sondern auch mit hoher Effizienz. Im neuen WLTP-Fahrzyklus begnügt er sich mit 9,2 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, was 208 Gramm CO₂ pro Kilometer entspricht. Das bedeutet eine Verbrauchseinsparung um 17 Prozent gegenüber dem Vorgängermodell. Ein entscheidender Faktor dafür ist das neue TFSI-Brennverfahren von Audi mit der

Bezeichnung B-Zyklus. Es ist speziell für den Teillastbereich, die weit überwiegende Betriebsart, konzipiert. Bei höherer Last und Drehzahl schliesst das zweistufig schaltende Audi valvelift system (AVS) die Einlassventile später – die Öffnungsdauer verlängert sich auf 200 Grad Kurbelwinkel. Zugleich wächst der Ventilhub von 6,0 auf 10 Millimeter. Die Zylinderfüllung nimmt dadurch entsprechend zu – der Motor dreht kraftvoll hoch und liefert opulente Leistung.

Über die sportlich abgestimmte Achtstufen-tiptronic gelangt die Kraft des 2.9 TFSI auf den permanenten Allradantrieb quattro. Im regulären Fahrbetrieb besitzt das System ein heckbetontes Setup. Sein rein mechanisches Mittendifferenzial schickt 60 Prozent der Momente zur hinteren Achse und 40 Prozent nach vorne. Wenn an einer Achse unerwünscht Schlupf auftritt, strömt der Grossteil der Kräfte automatisch und blitzschnell an die andere Achse – bis zu 70 Prozent nach vorn, bis zu 85 Prozent nach hinten. Die hohen Sperrwerte erlauben eine klar definierte Verteilung der Momente und ein hochpräzises Zusammenspiel mit den Regelsystemen der ESC und der radselektiven Momentensteuerung.

Die radselektive Momentensteuerung ist auf Untergründen aller Art aktiv. Bei sportlicher Fahrweise bremst sie über die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC die kurveninneren Räder minimal ab und erhöht somit das Antriebsmoment auf die kurvenäusseren Räder mit der höheren Radlast. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto in die Kurve ein und folgt dem Lenkwinkel exakt. Das Resultat: ein präzises, agiles und neutrales Fahrverhalten. Für ein noch dynamischeres Ansprechverhalten beim Einlenken und Beschleunigen aus Kurven sorgt das optionale quattro Sportdifferenzial mit RS-spezifischer Abstimmung. Es verteilt die Momente aktiv und gezielt zwischen den Hinterrädern und verbessert so Traktion, Stabilität und Dynamik. Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve wird das Moment überwiegend zum kurvenäusseren Hinterrad gelenkt – das Auto wird förmlich in die Kurve hineingedrückt und jeder Ansatz von Untersteuern eliminiert. Im Fall von Übersteuern stabilisiert das Sportdifferenzial das Fahrzeug, indem es Moment zum kurveninneren Rad leitet.

Sportlich abgestimmt: das Fahrwerk

Das Achsprinzip des Fahrwerks mit Fünflenkeraufhängungen vorn und hinten ermöglicht die optimale Aufnahme von Längs- und Querkraften. Das serienmässige RS-Sportfahrwerk legt den Audi RS 4 Avant (Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 208) sieben Millimeter tiefer als das S4-Basismodell mit Sportfahrwerk.

Für ein noch agileres Fahrverhalten steht auf Wunsch das RS-Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC). Dieser integrierte Wank- und Nickausgleich besteht aus einem speziellen Dämpfersystem, das ohne Einsatz von Elektronik den Bewegungen des Fahrzeugaufbaus ohne Zeitverzögerung entgegenwirkt. Beim Einlenken und Durchfahren einer Kurve wird die Dämpferkennung so verändert, dass die Bewegungen des Fahrzeugs um die Längsachse (Wanken) und um die Querachse (Nicken) deutlich reduziert werden. Die Dämpfer sind jeweils diagonal über zwei separate Ölleitungen mit je einem Zentralventil verbunden. Die Ventile stellen durch innen liegende Kolben mit dem dahinterliegenden Gasraum das

benötigte Ausgleichsvolumen zur Verfügung. Beim Anlenken und Durchfahren einer Kurve wird zwischen den kreuzweise gegenüberliegenden Dämpfern über das Zentralventil eine Ölströmung und somit eine zusätzlich Dämpfungskraft erzeugt. Die Dämpferkennlinie wird bei einseitiger Einfederung also dahingehend verändert, dass Wank- und Nickbewegungen nahezu eliminiert werden. Auf diese Weise sorgt dieses reaktionsschnelle Dämpfersystem dafür, dass die RS-Modelle besonders präzise durch Kurven fahren.

Mithilfe des Audi drive select kann der Fahrer die Dämpferkennung in drei Stufen beeinflussen und damit das Fahrerlebnis individualisieren. Die neue Dämpfer-Generation mit integriertem Schaltventil ist kompakter und leichter. Zudem ermöglicht sie eine noch grössere Spreizung der Dämpfkräfte zwischen den Modi comfort und dynamic sowie eine präzisere Fahrwerksabstimmung bei hohen Dämpfkräften, die insbesondere bei dynamischer Kurvenfahrt auftreten. Das Ergebnis: In der Stellung comfort sorgt das RS-Sportfahrwerk mit Dynamic Ride Control (DRC) für ein betont komfortables Abrollen. Im Programm dynamic liefert es eine ausserordentliche straffe Fahrpräzision auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten.

Als Alternative zur serienmässigen elektromechanischen Servolenkung steht eine RS-spezifische Dynamiklenkung zur Wahl. Die Dynamiklenkung variiert ihre Übersetzung um bis zu 100 Prozent, abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit, vom Lenkwinkel und dem im Fahrdynamiksystem Audi drive select gewählten Modus. Bei niedrigem Tempo – im Stadtverkehr und beim Rangieren – arbeitet die Dynamiklenkung sehr direkt, zwei Lenkradumdrehungen genügen von Anschlag zu Anschlag. Auch die Servounterstützung ist hoch. Damit werden Einparkvorgänge spielerisch leicht. Auf der Landstrasse gehen die Direktheit und die elektrische Unterstützung sukzessive zurück. So glätten bei zügigem Autobahntempo eine indirekte Übersetzung und eine niedrige Servokraft unruhige Lenkbewegungen und unterstützen den souveränen Geraeauslauf. Auf den Feldern Sportlichkeit und Fahrsicherheit arbeitet die Dynamiklenkung eng mit der Elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC zusammen. Wenn nötig, lenkt sie leicht gegen – ihre kleinen, vom Fahrer meist unbemerkten Eingriffe reduzieren in den allermeisten Situationen das Untersteuern ebenso wie das Übersteuern durch Lastwechsel. Beim Bremsen auf Oberflächen mit unterschiedlichen Reibwerten hilft das System gezielt durch stabilisierende Lenkeingriffe.

Der Fahrer kann sein persönliches Fahrerlebnis über das serienmässige Fahrdynamiksystem Audi drive select individuell gestalten. Fünf Profile stehen zur Wahl: comfort, auto, dynamic und die individuell konfigurierbaren RS-spezifischen Modi RS1 und RS2.

Das Fahrdynamiksystem Audi drive select nimmt unter anderem Einfluss auf das Motor- und Getriebemanagement, die Lenkunterstützung, das Fahrwerk, die Dynamiklenkung, das quattro Sportdifferential, den Motorsound sowie die Charakteristik der Klimaautomatik. Der selbst konfigurierbare Modus RS2 ist eigens dafür da, die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC schnell mittels Tastendruck zu beeinflussen.

Ab Werk fährt der neue RS 4 Avant auf 19-Zoll-Aluminium-Schmiederädern mit Reifen der Grösse 265/35. Auf Wunsch stehen verschiedene 20-Zoll-Designs zur Wahl, darunter ein neues vollflächig in Bronze matt lackiertes Vollfräsrads im Fünfarm-Design. Ihre Reifen haben das Format 275/30. Für ein souveränes Verzögerungsverhalten sorgen starke RS-Stahlbremsen mit gelochten Verbund-Scheiben. Ihr Durchmesser beträgt an der Vorderachse 375 Millimeter, an der Hinterachse 330 Millimeter. Die Sechskolben-Bremssättel mit RS-Emblem sind schwarz lackiert, optional rot. An der Vorderachse arbeiten auf Wunsch besonders standfeste RS-Keramikbremsen. Die Sättel werden wahlweise in rot, grau, oder blau ausgeführt. Ihre gelochten Scheiben haben die Dimension 400 Millimeter.

Vernetztes Cockpit: das Interieur

Der Innenraum im Audi RS 4 Avant ist in schwarz gehalten. LED-Lichtleiter zeichnen die Konturen der Türen und der Mittelkonsole nach – mit dem optionalen Ambiente-Lichtpaket in bis zu 30 verschiedenen Farben. Die horizontale Ausrichtung der Instrumententafel schafft ein grosszügiges Raumgefühl. Die beleuchteten Einstiegsleisten mit RS 4-Schriftzug empfangen Fahrer und Beifahrer. Auf Wunsch bringt das RS-Designpaket an der Mittelkonsole sowie an Armauflagen, Gurten und den Fussmatten mit RS-Logo Farbe in den Innenraum. Lenkrad, Wählhebel und Kniepads sind in Alcantara mit roter Kontrastnaht ausgeführt. Das erweiterte RS-Designpaket bietet zusätzlich zu Rot nun auch Akzente in Grau. Als neues Highlight gibt es für das RS-Designpaket in Rot auch die Sitzspangen in der Rückenlehne im passenden Farbton.

Das 10,1 Zoll grosse MMI touch-Display ist die Zentrale des neuen Bediensystems. Es ist dem Fahrer im Mittelpunkt der Instrumententafel leicht zugeneigt. Der berührungsempfindliche Bildschirm zeigt zur Begrüssung einen RS 4 Avant als hochaufgelöste Grafikanimation. Mit akustischer Rückmeldung übernimmt das MMI touch-Display die Funktionen des bisherigen Dreh-/Drück-Stellers auf der Mitteltunnelkonsole. Mithilfe der Anzeige „RS-Monitor“ erhält der Fahrer einen Überblick über den Temperaturstatus der Antriebskomponenten, die maximalen g-Beschleunigungswerte sowie Informationen über Reifendruck und -temperatur. Im Audi virtual cockpit informieren spezielle RS-Anzeigen über Reifendruck, Drehmoment, Leistung, Motoröltemperatur, Rundenzeitmessungen, Beschleunigungsmessungen und g-Kräfte. Die Schaltblitz-Darstellung fordert den Fahrer beim Erreichen der Drehzahlgrenze zum Hochschalten auf. Das optionale Head-up-Display bietet ebenfalls einige RS-spezifische Informationen, wie beispielsweise die Schaltblitz-Darstellung.

Die Menüstruktur des neuen Bediensystems orientiert sich mit straffen Hierarchien an den Erwartungen des Benutzers und zielt auf eine leichte Bedienung. Viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch versteht zudem die natürlich-sprachliche Steuerung – und setzt sie rasch in Befehle um. Die Navigation im neuen RS 4 Avant ist noch vielseitiger und benutzerfreundlicher geworden. Audi connect und Audi connect plus halten zahlreiche Online-Services bereit, auch Car-to-X-Dienste, die sich die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte zunutze machen.

Der Fahrer kann über eine neue „RS-MODE“-Taste am unten abgeflachten RS-Multifunktions-Sportlederlenkrad direkt die zwei Modi RS1 und RS2 im Audi drive select ansteuern. Dabei öffnen sich im Audi virtual cockpit automatisch die RS-spezifischen Anzeigen. Die neuen Aluminium-Schaltwippen sind deutlich grösser gestaltet als bisher. Neben dem Lenkrad und den beleuchteten Einstiegsleisten tragen auch die RS-Sportsitze mit optionaler Wabensteppung und die Schaltkulisse das RS-Emblem.

Vielseitig: die Ausstattung

Der RS 4 Avant (Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 208) bietet die gleiche Alltagstauglichkeit wie das A4 Avant-Basismodell. Der Gepäckraum ist 495 Liter gross, bei umgeklappter Rücksitzlehne und dachhoher Beladung wächst er auf 1.495 Liter. Die Gepäckraumklappe und die Laderaumabdeckung haben serienmässig einen elektrischen Antrieb. Als Option ist eine Sensorsteuerung zum Öffnen und Schliessen der Gepäckraumklappe erhältlich, ebenfalls auf Wunsch gibt es eine Anhängervorrichtung, die auf Tastendruck elektrisch entriegelt.

Auf Wunsch unterstützt der RS 4 den Fahrer in vielen Situationen: mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme unterstreichen die Allroundeigenschaften des High-Performance-Avant. Die Optionen sind in den zwei Paketen „Tour“ und „Stadt“ zusammengefasst. Darunter der Adaptive Fahrassistent inklusive Stop & Go-Funktion für eine automatische Distanzregelung, der Kreuzungsassistent, die Spurwechselwarnung oder die Bordsteinwarnung.

Kunden des RS 4 Avant können zwischen acht Lackfarben wählen, darunter auch der neue Uni-Farbtan Turboblau und der neue Metallic-Ton Tangorot. Im Programm von Audi exclusive gibt es zudem zahlreiche weitere Individuallackierungen wie zum Beispiel Nogaroblau Perleffekt. Dieser Farbtan prägte bereits 1994 den RS 2 Avant als legendären Ur-Vater aller RS-Modelle.

Legendär: die Historie

Wie kein zweiter steht der neue Audi RS 4 Avant für die Verbindung von High-Performance und Alltagstauglichkeit. Seine Ahnenreihe beginnt bereits vor 25 Jahren im Jahr 1994 – mit dem legendären RS 2 Avant.

1994 – Audi RS 2 Avant: Starker Trendsetter

Mit dem RS 2 Avant setzte Audi im Jahr 1994 einen starken Trend – mit dem weltweit ersten Hochleistungssportwagen mit fünf Sitzplätzen und grossem Gepäckraum. Ebenfalls stilbildend waren das markante Aussendesign und das feine Interieur mit Bicolor-Optik und blauen Alcantara-Sitzbahnen. Der Fünfzylinder-Turbo holte aus 2,2 Liter Hubraum 232 kW (315 PS), er brachte den Audi RS 2 Avant in 5,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und weiter bis 262 km/h Topspeed. Die Porsche AG lieferte als Entwicklungs- und Fertigungspartner Teile wie

Bremsen und Räder zu.

1999 – Kompakter Hubraum und hohe Leistung in der ersten Generation

Beim ersten RS 4 Avant kam die kurz zuvor in das Unternehmen integrierte Cosworth Technology Ltd als Kooperationspartner im Spiel. Gemeinsam mit der quattro GmbH machten die Engländer den 2,7 Liter grossen V6-Biturbo mit 279 kW (380 PS) noch kraftvoller und durchzugsstärker. Einlass- und Auslasskanäle wurden entsprechend der Leistungssteigerung überarbeitet, die Luftführungen der Saug- und Druckseite im Querschnitt vergrössert sowie die Turbolader grösser dimensioniert. Durch grössere und druckverlustoptimierte Ladeluftkühler konnte der Wirkungsgrad nochmals deutlich verbessert werden. Damit war der RS 4 ohne Beeinträchtigung der Alltagstauglichkeit auf pure Sportlichkeit ausgelegt. Die Nachfrage war so hoch, dass Audi die Produktionszahlen gegenüber der ursprünglichen Planung verdoppelte.

2005 – Audi RS 4: Dynamik in drei Varianten

Der RS 4 der zweiten Generation erschien 2005. Er setzte zunächst als Limousine und Avant ein und war später auch als Cabriolet erhältlich. Als Antrieb diente der neu entwickelte V8-Hochdrehzahlmotor mit 4,2 Liter Hubraum. Der Direkteinspritzer leistete 309 kW (420 PS). Aus dem Motorsport abgeleitet setzte erstmals ein Hersteller auf die Kombination von Benzindirekteinspritzung und Hochdrehzahlkonzept. Drehzahlen bis 8.250 1/min sind damit möglich. Weitere Technik-Highlights waren der quattro-Antrieb mit der damals neuen asymmetrisch-dynamischen Momentenverteilung im Verhältnis 40 Prozent vorne zu 60 Prozent hinten und die optionalen Kohlefaser-Keramik-Bremsen.

2012 – Audi RS 4 Avant: Der dynamische Alleskönner

Auf dem Genfer Automobilsalon präsentierte die quattro GmbH im Februar 2012 die dritte Generation des RS 4, der ausschliesslich als Avant angeboten wurde. Das Modell war wie sein Vorgänger mit einem 4,2-Liter-V8-Hochdrehzahlmotor ausgerüstet, dessen Leistung allerdings auf 331 kW (450 PS) gesteigert war.

– Ende –