



Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

Eva Stania

Telefon: +49 152 577 670 44

E-Mail: eva.stania@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

September 2019

PRODUKT-INFORMATION

Der neue Audi RS 7 Sportback

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum Audi RS 7 Sportback	
Die Fakten	5
Produkthighlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	7
Alles, was Sie über den Audi RS 7 Sportback wissen müssen	
▶ Exterieurdesign	7
▶ Lichtdesign	9
▶ Motor	10
▶ Kraftübertragung	13
▶ Fahrwerk	14
▶ Karosserie	18
▶ Aerodynamik	19
▶ Innenraum	19
▶ Bedienkonzept	21
▶ Infotainment und Audi connect	22
▶ Fahrerassistenzsysteme	23

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Kompakt informiert

Der neue Audi RS 7 Sportback

Der neue Audi RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) präsentiert sich in seiner zweiten Generation so eigenständig wie nie zuvor. Audi Sport bietet das High-Performance-Sportcoupé erstmals auch als Fünfsitzer an – mit einer Karosserie mit deutlichen Verbreiterungen sowie einer gesteigerten Leistung bei gleichzeitig hoher Effizienz.

„Der RS 7 Sportback ist unsere Interpretation eines viertürigen Hochleistungs-Coupés in Form eines Gran-Turismo“, sagt Oliver Hoffmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Mit der nochmals erweiterten Alltagsauglichkeit und den enormen Fahrleistungen bieten wir unseren designaffinen Kunden ein außergewöhnliches Sport-Coupé.“

Progressiv: das Exterieurdesign

Der neue Audi RS 7 Sportback steht satt auf der Straße. Die weit ausgestellten Radhäuser betonen die eindrucksvolle Sportlichkeit des High-Performance-Modells. Dabei ist die auffällige Breite keine optische Täuschung. Mit rund 20 Millimeter mehr pro Seite zeigt das Maßband im Vergleich zum A7 Sportback nun 1.950 Millimeter auf Höhe der vorderen Kotflügel.

Das RS-spezifische Exterieurdesign verleiht dem 5.009 Millimeter langen RS 7 Sportback einen durchweg eigenständigen Charakter. Die Frontpartie zeigt einen flachen und breiten Singleframe ohne Chrom-Rahmen. Das Kühlerschutzgitter mit einer RS-spezifischen Wabenstruktur und markante Lufteinlässe unterstreichen den angriffslustigen Auftritt. RS-spezifische Schweller mit schwarzen Einlegern verstärken optisch den ausgeprägten Vorwärtsdrang.

Die Heckpartie zeigt eine geschwungene Abrisskante und ein die Heckleuchten verbindendes Lichtband. Bei Tempo 100 km/h fährt der in der Heckklappe integrierte Spoiler aus. Die RS-Abgasanlage endet mit je einem groß dimensionierten chromfarbenen ovalen Endrohr auf beiden Seiten sowie einem RS-spezifischen Stoßfänger mit Heckdiffusor.

Serienmäßig weisen LED-Scheinwerfer dem Fahrer des RS 7 Sportback den Weg durch die Dunkelheit. Die optionalen RS-spezifischen [HD-Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit [Audi Laserlicht](#) und abgedunkelten Blenden sowie die LED-Heckleuchten verfügen über ein dynamisches Blinklicht.

V8-Power: der Antrieb

Der 4.0 TFSI im neuen Audi RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) leistet 441 kW (600 PS) und liefert im breiten Band von 2.050 bis 4.500 1/min konstant 800 Nm Drehmoment. In lediglich 3,6 Sekunden sprintet das viertürige Coupé von Null auf 100 km/h. Mit dem optionalen Dynamikpaket steigt die Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h auf 280 km/h an, mit dem Dynamikpaket plus sogar bis auf 305 km/h. Der Vierliter-Motor erzeugt einen sportlich-voluminösen V8-Sound, den der Fahrer über das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) beeinflussen kann. Dank des [Mildhybrid-Systems \(MHEV\)](#) mit 48 Volt-Hauptbordnetz kombiniert das V8-Triebwerk maximale Performance mit hoher Effizienz. Als weiterer Effizienz-Baustein ist das System [cylinder on demand \(COD\)](#) an Bord.

Agilität ab Werk: das Fahrwerk

Im neuen Audi RS 7 Sportback arbeitet serienmäßig die Luftfederung [RS-adaptive air suspension](#) mit geregelter Dämpfung. Sie wurde RS-spezifisch abgestimmt und lässt den Gran Turismo erstmals bis zu 305 km/h schnell werden. Die Luftfederung lässt sich in drei Modi einstellen. Die große Spreizung des RS-Sportluftfederfahrwerks ermöglicht die freie Wahl zwischen Langstreckenkomfort und hoher Performance. Als Alternative steht das RS-Sportfahrwerk plus mit [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) als integrierter Wank- und Nickausgleich zur Wahl. Es arbeitet mit Stahlfedern und dreistufig einstellbaren Dämpfern, die ohne Einsatz von Elektronik den Bewegungen des Fahrzeugaufbaus ohne Zeitverzögerung entgegenwirken.

Die Lenkbefehle des Fahrers setzt serienmäßig eine sportlich-direkte [Progressivlenkung](#) in präzise Richtungswechsel um. Optional kommt der RS 7 Sportback mit [Dynamik-Allradlenkung](#). Der Charakter des High-Performance-Sportcoupé lässt sich über das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) beeinflussen. Zur Wahl stehen sechs Profile, darunter die individuell konfigurierbaren RS-spezifischen Modi RS1 und RS2. Sie können direkt über die Lenkradtaste „RS-MODE“ aktiviert werden.

Der neue Audi RS 7 Sportback rollt serienmäßig auf 21-Zoll-Aluminium-Gussrädern im 10-Speichen-Stern-Design. Optional steht ein eigens für den RS 7 spezifisches Rad der Dimension 22 Zoll in unterschiedlichen Farbtönen. Die Sättel der RS-Bremsanlage sind serienmäßig schwarz lackiert, auf Wunsch in rot. Bei der optionalen RS-Keramikkbremse sind die Sättel wahlweise in Grau, Rot oder Blau ausgeführt.

Sportlich und zukunftsweisend: das Interieur

Im Cockpit des neuen Audi RS 7 Sportback verbindet die Formensprache sehnig gespannte Flächen mit klaren Konturen. Fahrer und Beifahrer erleben einen großzügigen Raum, dessen Black Panel-Architektur nahtlos in die zukunftsweisende Benutzeroberfläche übergeht. Das obere [MMI touch response](#)-Display erschließt vielfältige Infotainment-Angebote, über das untere wird das Klima an Bord geregelt. Das abgeflachte

RS-Sportlederlenkrad mit neuen RS-spezifisch großen Schaltwippen aus Aluminium verfügt über Multifunktionstasten. Spezielle RS-Anzeigen im [Audi virtual cockpit](#) informieren über erweiterte Fahrt- und Fahrzeugdaten. Beim Erreichen der Drehzahlgrenze fordert die Schaltblitz-Darstellung zum Hochschalten auf. Das optionale [Head-up-Display](#) zeigt ebenfalls einige RS-spezifische Information, wie beispielsweise die Schaltblitz-Darstellung.

RS-Sportsitze mit Rautensteppung und RS-Prägung in Alcantara-Leder-Kombination sind Serie. Eine noch sportlichere Wahlmöglichkeit sind die RS-Sportsitze in Leder Valcona perforiert mit Wabensteppung und RS-Prägung. Erstmals bietet Audi Sport für den RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) auch eine Dreier-Sitzbank im Fond an.

Für den RS 7 Sportback bietet Audi Sport eine umfangreiche Komfort-, Connectivity- und Fahrerassistenz-Ausstattung. Der Verkauf startet im September 2019. Im Dezember 2019 stehen die ersten RS 7 Sportback beim Händler. Der Basispreis beträgt 121.000 Euro.

Die Fakten

Der neue Audi RS 7 Sportback

Exterieurdesign und Lichtdesign

- Eigenständiges Exterieurdesign: 5.009 Millimeter langer coupé-hafter Gran Turismo, nur vier Übernahme-Teile vom A7 Sportback
- So breit wie nie: 1.950 Millimeter, durch um 20 Millimeter je Seite weit ausgestellte Radhäuser
- Neu gezeichnete Front: Singleframe noch flacher und breiter
- Auf Wunsch RS-spezifischer [HD-Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit [Audi Laserlicht](#) und abgedunkelten Blenden
- Leichtmetallräder im Format 21 oder 22 Zoll mit RS 7-spezifischem Design
- Spoiler in Heckklappe integriert, fährt bei Tempo 100 km/h aus
- RS-Abgasanlage mit je einem ovalen Endrohr auf beiden Seiten
- Drei Optikpakete setzen außen Akzente in Schwarz glänzend, Carbon oder Aluminium Matt
- Audi-Ringe und RS-Schriftzüge auf Wunsch in Schwarz glänzend
- Dreizehn Außenlackierungen, darunter die zwei RS-spezifische Farbtöne Nardograu und Sebringschwarz Kristalleffekt; fünf Matteffektlackierungen
- Weitere Individualisierungsmöglichkeiten über das Programm Audi exclusive

Motor und Kraftübertragung

- Mehr Kraft, höhere Effizienz: 4.0 TFSI V8-Biturbo mit 441 kW (600 PS) und 800 Nm
- Plus von 29 kW (40 PS) dank größerer Verdichterräder und erhöhtem Ladedruck
- Sprintstark: nur 3,6 Sekunden von Null auf 100 km/h, nur 12,0 Sekunden bis 200 km/h
- Topspeed auf Wunsch bis 305 km/h mit RS-Dynamikpaket plus
- [Mildhybrid-System \(MHEV\)](#) auf Basis des 48 Volt-Hauptbordnetzes; erlaubt Segeln mit ausgeschaltetem Motor, schnellen Wiederstart und erweiterten Start-Stopp-Bereich
- System [cylinder on demand \(COD\)](#) zur Abschaltung von vier der acht Zylinder
- Neue [Achtstufen-tiptronic](#) ermöglicht das um 100 Nm höhere Drehmoment umzusetzen
- [permanenter Allradantrieb quattro](#) mit selbstsperrendem Mittendifferenzial serienmäßig: Kraftverteilung standardmäßig 40:60 beziehungsweise bis zu 70:85

Fahrwerk

- Weiterentwickelte Vorder- und Hinterachse, jeweils als Fünflenker-Konstruktionen
- Weite Spreizung der Fahrcharakteristik einstellbar über [Audi drive select](#)
- Neue Fahrmodi „RS1“ und „RS2“ können individuell im MMI touch response angepasst und gespeichert werden – anschließend schneller Zugriff und Wechsel der Modi über „RS MODE“-Lenkradtaste

- Serienmäßige Luftfederung [RS-adaptive air suspension](#) mit geregelter Dämpfung ist um 50 Prozent straffer im Vergleich zur Luftfederung im A7 Sportback
- Optional: weiterentwickeltes RS-Sportfahrwerk plus mit [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) reduziert Nick- und Wankbewegungen bei dynamischer Kurvenfahrt
- Sportlich-direkte [Progressivlenkung](#) ist Serie, [Dynamik-Allradlenkung](#) mit RS-spezifischer Abstimmung als Option
- quattro [Sportdifferenzial](#) kann Antriebsmomente zwischen den Hinterrädern verschieben
- Standfest: Neu entwickelte 10-Kolben-RS-Keramikbremsanlage mit großen Keramikbrems scheiben der Dimension 440 mm vorne und 370 mm hinten

Karosserie

- Großzügiger Innenraum, mehr Kopf- und Kniefreiheit auf den Fondsitzen
- Gepäckraum mit erhöhter Durchladebreite und 535 bis 1.390 Liter Volumen
- Elektrische Heckklappe auf Wunsch mit sensorgesteuerter Aktivierung durch Fußgeste
- Top-Werte bei Aerodynamik und Aeroakustik, hohe passive Sicherheit

Innenraum, Farben und Materialien

- Großzügiger Innenraum bietet erstmals Fünfsitzigkeit
- Interieurdesign mit cleaner Formensprache, Fusion von Architektur und Bedienung
- Optisch nahtlos integriertes 10,1 Zoll-Display (Option), nur wenige Tasten und Regler
- Farbliche Akzente im Interieur: RS-Designpaket wahlweise in rot oder grau
- Sportlichkeit gepaart mit Komfort: RS-Sportsitze erstmals in Kombination mit Belüftungsfunktion
- Weitere Individualisierungsmöglichkeiten über das Programm Audi exclusive

Bedienung, Infotainment und Fahrerassistenzsysteme

- Digitales [MMI touch response](#)-Bedienkonzept mit zwei Displays, dazu [natürlich-sprachliche Steuerung](#), Multifunktionslenkrad mit neuen Aluminium-Paddles und [Head-up-Display](#)
- Neue RS-spezifische Inhalte im 10,1" Infotainment-Display: RS-Monitor mit Temperaturmonitor, Reifendruckkontrolle und g-Meter-Anzeige
- Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit WLAN-Hotspot und LTE Advanced
- [Audi virtual cockpit](#) mit spezifischen RS-Anzeigen wie beispielsweise g-Meter, Schaltblitz, Öltemperatur, Reifendruck, Reifentemperatur, Beschleunigungs- und Rundenzeitenmessung
- Intelligente Navigationsfunktionen, [Audi connect](#) mit verschiedenen [Car-to-X-Services](#)
- [Zentrales Fahrerassistenzsteuergerät zFAS](#) für mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme, u.a. [Adaptive Fahrassistent AFA](#)

Das Auto im Detail

Der neue Audi RS 7 Sportback: Hochleistung in ihrer schönsten Form

Mit der zweiten Generation des RS 7 (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) fährt Audi Sport eine progressive Limousine mit coupéhaftem Gran-Turismo-Design auf die Straße. Das viertürige High-Performance-Modell bietet ein komplett eigenständiges Design und einen V8-Biturbo mit gesteigerter Leistung und neuer Effizienz dank des Mild-Hybrid-Systems. Als Fünfsitzer erweitert die zweite Generation des RS 7 Sportback zudem seine Allroundeigenschaften.

Das Exterieurdesign

Der neue Audi RS 7 Sportback steht satt auf der Straße. Die weit ausgestellten Radhäuser betonen die eindrucksvolle Sportlichkeit des High-Performance-Modells. Dabei ist die auffällige Breite keine optische Täuschung – mit 1.950 Millimetern an den vorderen Kotflügeln zeigt das Maßband rund 20 Millimeter pro Seite mehr als beim Audi A7 Sportback. Mit der Karosserie des Grundmodells teilt sich der neue RS 7 Sportback zwar die coupéhafte Silhouette, aber lediglich vier gleiche Teile: Haube, Dach, Vordertüren und Heckdeckel. Das RS-spezifische Exterieurdesign verleiht dem 5.009 Millimeter langen Gran Turismo einen durchweg eigenständigen Charakter.



Die Front des neuen RS 7 Sportback zeigt einen, im Vergleich zum A7 Sportback, flacheren und breiteren Singleframe. Das Kühlerschutzgitter mit einer RS-spezifischen dreidimensionalen Wabenstruktur ist in Schwarz glänzend gehalten. Inspiriert vom

Supersportwagen Audi R8 (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,1 - 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km: 298 – 293), unterstreichen markante Lufteinlässe an der Front mit vertikal stehende Wings in Schwarz glänzend den kräftigen Auftritt. Ein horizontales Blade, ebenfalls in Schwarz glänzend, bildet nach unten hin einen klaren Abschluss der Frontpartie.

Wie austrainierte Muskeln gewölbte Flächen und scharf gespannte Linien prägen die Seitenansicht des neuen Audi RS 7 Sportback. Eine tief angesetzte Schulterlinie verlagert den optischen Schwerpunkt nach unten und die zum Heck ansteigende Fensterlinie vermittelt Dynamik bereits im Stand. Die RS-spezifischen Schweller mit schwarzen Einlegern verstärken optisch den ausgeprägten Vorwärtsdrang des High-Performance-Sportback.



Die Heckpartie mit der geschwungenen Abrisskante und das Lichtband, die die Heckleuchten miteinander verbinden, zählen zu den charakteristischen Erkennungsmerkmalen des RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261). Bei Tempo 100 km/h fährt ein Spoiler aus der Heckklappe aus. Die RS-Abgasanlage mit jeweils einem groß dimensionierten chromfarbenen ovalen Endrohr auf beiden Seiten endet in einem RS-spezifischen Stoßfänger mit Heckdiffusor in Schwarz glänzend.

Der neue RS 7 Sportback kann durch den Kunden individuell ausgestattet werden: eine hohe Varianz und vielfältige Ausstattungsmöglichkeiten bieten dabei einen größtmöglichen Gestaltungsspielraum. Das Farbprogramm für den RS 7 umfasst dreizehn Außenlackierungen, darunter die beiden RS-spezifischen Farbtöne Nardograu und

Sebringschwarz Kristalleffekt. Exklusiv für die Modelle RS 6 und RS 7 stehen zudem fünf Matteffektlackierungen zur Wahl. Standardmäßig sind die Außenspiegelgehäuse des RS 7 Schwarz glänzend, optional gibt es sie auch in Wagenfarbe oder Aluminium matt. Flaps, Blade, Schweller-Einleger und die Heckdiffusor-Spange werden durch die Wahl eines der drei Optikpakete in Aluminium matt, Schwarz glänzend oder Carbon ausgeführt. Auf Wunsch sind die Audi-Ringe und die RS-Schriftzüge vorne und hinten für das Optikpaket Schwarz und Carbon ebenfalls in Schwarz glänzend verfügbar. Für mehr Understatement können die Audi-Ringe und RS-Badges auf Wunsch auch komplett entfallen. Das vielfältige Programm von Audi exclusive bietet weitere Individualisierungsmöglichkeiten.

Das Lichtdesign

Der neue RS 7 Sportback fährt serienmäßig mit LED-Scheinwerfern vom Band. Die Tagfahrlichtsignatur besteht aus zwölf Leuchtsegmenten, die durch schmale Zwischenräume getrennt, aufrecht nebeneinanderstehen – eine Assoziation an die 1 und 0 der digitalen Welt. In der unteren Zone befinden sich das Abbiegelicht und das zweizeilige Matrix-Fernlicht, das aus 32 einzeln regelbaren LEDs besteht. Sie leuchten die Straße dynamisch und präzise aus und blenden andere Verkehrsteilnehmer aus dem Lichtkegel aus. Zudem übernehmen sie die Funktion des Kurvenlichts. Die abgedunkelten RS-spezifischen [HD-Matrix LED-Scheinwerfern](#) mit [Audi Laserlicht](#) und die LED-Heckleuchten verfügen über ein dynamisches Blinklicht und werden beim Ent- und Verriegeln RS-spezifisch inszeniert.



Das Audi Laserlicht, erkennbar am blauem Marker im Reflektor, verdoppelt die Reichweite des Fernlichts. In jedem Scheinwerfer generiert ein kleines Laser-Modul einen Lichtkegel, der als Spot mehrere hundert Meter weit leuchtet. Der monochromatische und kohärente blaue Laserstrahl hat eine Wellenlänge von 450 Nanometer. Ein Phosphorkonverter wandelt ihn in verkehrstaugliches, weißes Licht mit 5.500 Kelvin Farbtemperatur um – ideale Bedingungen für das menschliche Auge: Der Fahrer kann Kontraste besser erkennen und ermüdet weniger schnell. Damit bietet ihm der Laser-Spot, der ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h aktiv wird, ein großes Plus an Sicht und Sicherheit. Wenn die Kamera an der Windschutzscheibe andere Fahrzeuge in seiner Reichweite erkennt, blendet der Laser-Spot automatisch ab.

Die Heckleuchten des großen Gran Turismo wirken ebenfalls digital. Pro Einheit setzen sie sich aus 13 vertikalen Segmenten zusammen, die sich mit dem ebenfalls segmentierten Bremslicht abwechseln. Das LED-Lichtband, eine Hommage an den Sport quattro, verbindet die Leuchteinheiten miteinander. Das Nebelschlusslicht ist in der Mitte platziert – wie bei einem Rennwagen.

Der Motor

Der 4.0 TFSI im Audi RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) leistet 441 kW (600 PS) und liefert im breiten Drehzahlband von 2.050 bis 4.500 1/min konstant 800 Nm Drehmoment. In nur 3,6 Sekunden sprintet der Hochleistungs-Sportback von Null auf 100 km/h. In nur 12 Sekunden weiter auf 200 km/h. Der Vortrieb wird bei 250 km/h elektronisch begrenzt. Mit optionalem Dynamikpaket steigt die Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h beziehungsweise mit Dynamikpaket plus sogar bis auf 305 km/h.

Audi RS 7 Sportback	4.0 TFSI
Hubraum in cm ³	3.996
max. Leistung in kW (PS) bei /min	441 (600) von 6.000 - 6.250
max. Drehmoment in Nm bei /min	800 von 2.050 - 4.500
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250 (280/305)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	3,6
Verbrauch kombiniert in l/100 km	11,6 – 11,4
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	265 – 261
Antrieb	permanenter Allradantrieb quattro
Getriebe	Achtstufen-tiptronic

Das V8-Biturbo-Aggregat weist einen klassischen Bankwinkel von 90 Grad und einen Hubraum von 3.996 cm³ auf (Bohrung x Hub 86,0 x 86,0 Millimeter). Sein Kurbelgehäuse ist aus Aluminium gegossen und wiegt lediglich 39,1 Kilogramm. Die Zylinderlaufbahnen wurden mithilfe des atmosphärischen Plasmaspritzen-Verfahrens bearbeitet. Bei diesem

Verfahren wird eine extrem dünne Eisenbeschichtung auf die Zylinderlaufbahnen aufgetragen. Diese beschichteten Zylinderlaufbahnen weisen eine verbesserte Wärmeabfuhr, eine hohe thermische und mechanische Belastbarkeit sowie eine höhere Verschleißfestigkeit auf. Außerdem reduziert sie signifikant die innere Reibung und den Ölverbrauch. Ein zentral im Innen-V angeordnetes elektronisches Schaltventil regelt zudem bedarfsgerecht die für die Kolbenkühlung relevanten kennfeldgesteuerten Kolbenspritzdüsen.



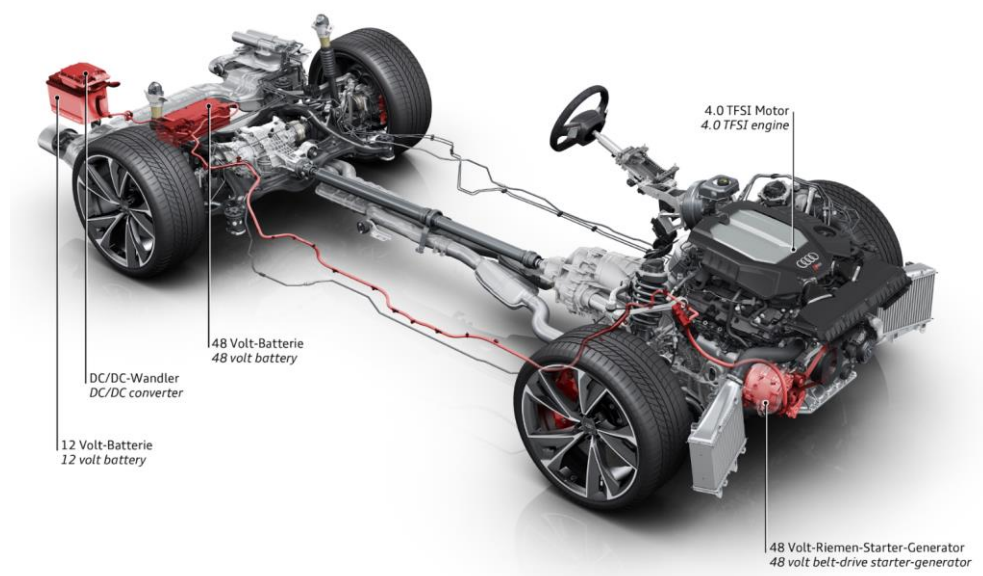
Eine vollvariabel arbeitende Pumpe treibt den Ölkreislauf an. Dieser ist in zwei separate Ölgalerien aufgeteilt – eine für den Motorblock und eine für die Zylinderköpfe. Dieses Layout garantiert eine sichere Ölversorgung auch bei den extremen Quer- und Längsbeschleunigungen, die der Audi RS 7 Sportback erreichen kann. Die schaltbare Wasserpumpe kommt erst bei 80 Grad Celsius hinzu, damit sich das stehende Kühlmittel rasch erwärmt. Die Ketten des Ventiltriebs erhalten ihren Antrieb über eine zahnradangetriebene Zwischenwelle. Diese treibt auch die Wasserpumpe an. Um die Zylinder stets passend zu füllen, lassen sich Ein- und Auslassnockenwellen variabel um je 50 Grad verstellen. Jede Zylinderbank treibt eine Kraftstoffhochdruckpumpe, die bis zu 250 bar Druck aufbaut. Die zentral im Brennraum platzierten Injektoren spritzen den Kraftstoff aus sieben Löchern, wobei sie für unterschiedliche Anforderungen – vom Kaltstart bis zur Vollast – spezielle Einspritzstrategien verfolgen. Die Zündfolge ist identisch dem Vorgänger-Aggregat 1-3-7-2-6-5-4-8.

Druckvoll: die beiden Twinscroll-Turbolader

Das immense Drehmoment, das der 4.0 TFSI bereits bei niedrigen Drehzahlen aufbaut sowie das Plus an 29 kW (40 PS) Leistung, ist allen voran den beiden Twin-Scroll-Turboladern zu verdanken. Neben einem erhöhten Ladedruck wurde der Durchmesser des Verdichterrads im Turbolader um drei Millimeter vergrößert. Jeder Turbo versorgt mit bis zu 1,4 bar (relativ) Ladedruck eine Zylinderbank. Das sind 0,2 bar mehr als im Vorgänger-Modell. Durch den höheren Ladedruck wird der Füllungsgrad der Zylinder verbessert, so dass mehr Luft für die Verbrennung von Kraftstoff zur Verfügung steht. Die Folge: eine höhere Motorleistung sowie eine gesteigerte Effizienz. In den Zylinderköpfen liegt die Ansaugseite außen und die Abgasseite innen. Die größer dimensionierten Turbos und ihr optimierter Luft-Luft-Ladeluftkühler sind im 90-Grad-Innen-V der Zylinderbänke untergebracht statt, wie sonst üblich, außen neben dem Kurbelgehäuse. Dieses Layout ermöglicht kurze Gaslaufwege mit minimalen Strömungsverlusten und ein spontanes Ansprechverhalten. Eine aufwändige Isolierung der heißen Bauteile sorgt dabei für thermisch stabile Verhältnisse im Innen-V. Das Verdichtungsverhältnis entspricht 10,1:1.

Effiziente Systeme: Mild-Hybrid und cylinder on demand (COD)

Dank des [Mildhybrid-Systems \(MHEV\)](#) mit 48 Volt-Hauptbordnetz kombiniert der 4.0 TFSI starke Performance mit hoher Effizienz. Der Riemen-Starter-Generator kann beim Verzögern bis zu 12 kW Leistung zurückgewinnen, die als elektrische Energie in einem Lithium-Ionen-Akku gespeichert werden. Geht der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas, wählt das Antriebsmanagement eine von zwei Optionen: Je nach Fahrsituation und Einstellung im Audi drive select rekuperiert der RS 7 Sportback oder segelt mit ausgeschaltetem Motor. Beim Tritt aufs Gaspedal startet der Riemen-Starter-Generator den Motor wieder. Die MHEV-Technologie erlaubt den Start-Stopp-Betrieb bereits ab 22 km/h Restgeschwindigkeit. Somit lassen sich im Alltagsbetrieb bis zu 0,8 Liter pro 100 Kilometer Kraftstoff einsparen.



Als weiterer Effizienz-Baustein ist das System [cylinder on demand \(COD\)](#) an Bord. Bei geringer bis mittlerer Last und Drehzahl deaktiviert es in den oberen Gängen die Zylinder 2, 3, 5 und 8, in dem es Einspritzung und Zündung abschaltet und die Ein- und Auslassventile schließt. Im Vierzylinderbetrieb verlagern sich in den aktiven Zylindern die Betriebspunkte zu höheren Lasten in Kennfeldbereiche mit höherem Wirkungsgrad, während die deaktivierten Zylinder wie Gasfedern weitestgehend verlustfrei mitlaufen. Beim Tritt auf das Gaspedal werden sie sofort wieder zugeschaltet. Der Umschaltvorgang dauert jeweils nur Millisekunden und ist für Fahrer und Mitfahrer praktisch nicht wahrnehmbar.

Der Vierliter-Motor im neuen Audi RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) erzeugt einen sportlich-voluminösen V8-Sound. Über das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) kann der Fahrer den sonoren Klang des Triebwerks beeinflussen. Für ein noch volleres Klangbild sorgt die optionale RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohrblenden. In den individualisierbaren Modi RS1 und RS2 entscheidet der Kunde selbst, ob der Sound sportlich oder ausgewogen sein soll.

Die Kraftübertragung

Die Kräfte des 4.0 TFSI gelangen über die serienmäßige [Achtstufen-tiptronic](#) mit optimierten Schaltzeiten und einer neuen Launch Control-Funktion an den [permanenten Allradantrieb quattro](#). Die Antriebskräfte werden im Verhältnis 40:60 über das rein mechanisch arbeitende Mittendifferenzial auf Vorder- und Hinterachse verteilt. Tritt Schlupf auf, gelangt automatisch mehr Antriebsmoment an die Achse mit der besseren Traktion – bis zu 70 Prozent können nach vorn, bis zu 85 Prozent nach hinten fließen.

Die radselektive Momentensteuerung, eine Softwarelösung die auf Untergründen aller Art aktiv ist, optimiert das agile und sichere Handling des neuen RS 7 Sportback. Durch elektronische Eingriffe bremst sie die kurveninneren Räder sanft an, bevor sie durchrutschen können. 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.

Im optionalen RS-Dynamikpaket und RS-Dynamikpaket plus kombiniert Audi die radselektive Momentensteuerung mit dem quattro [Sportdifferenzial](#). Es verteilt die Antriebsmomente bei dynamischer Kurvenfahrt bedarfsgerecht zwischen den Hinterrädern und sorgt damit für ein Plus an Fahrdynamik, Traktion und Stabilität. Beim Sportdifferenzial ist das klassische Hinterachsgetriebe auf beiden Seiten um eine Überlagerungsstufe ergänzt. Sie besteht aus zwei Sonnenrädern und einem Hohlrad und dreht sich um zehn Prozent schneller als die Antriebswelle. Eine Lamellenkupplung, die im

Ölbad läuft und von einem elektrohydraulischen Aktuator betätigt wird, stellt den Kraftschluss zwischen der Welle und der Überlagerungsstufe her. Wenn die Kupplung schließt, zwingt sie dem Rad stufenlos die höhere Drehzahl der Übersetzungsstufe auf. Der Zwang, sich schneller zu drehen, führt dazu, dass das dafür notwendige zusätzliche Moment dem gegenüberliegenden kurveninneren Rad über das Differenzial entzogen wird. Auf diese Weise kann fast das komplette Drehmoment auf ein Rad fließen.

Das Sportdifferenzial kann in allen Betriebszuständen, auch im Schubtrieb, die Momente zwischen linkem und rechtem Hinterrad verteilen. Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve werden sie überwiegend zum kurvenäußeren Rad 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 verlagert.

Die Ansteuerung des Sportdifferenzials erfolgt beim RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) aus der Elektronischen Fahrwerkplattform. Die Software des Sportdifferenzials berechnet kontinuierlich die fahrdynamisch ideale Verteilung der Momente an der Hinterachse. Dafür berücksichtigt sie unter anderem Lenkwinkel, Gierrate, Querschleunigung und Geschwindigkeit. Durch die Vernetzung mit Audi drive select kann der Fahrer die Arbeitsweise des Systems beeinflussen.

Das Fahrwerk

Einwirkende Längs- und Querkräfte verarbeiten die Vorder- und Hinterachse getrennt voneinander. Sie sind jeweils als Fünflenker-Konstruktion ausgeführt. Die Lenker bestehen ebenso wie die Hilfsrahmen in weiten Bereichen aus Aluminium. Die Spurweite des neuen Audi RS 7 Sportback beträgt 1.668 Millimeter vorn und 1.650 Millimeter hinten.

Die serienmäßige Luftfederung [RS-adaptive air suspension](#) mit geregelter Dämpfung wurde RS-spezifisch straff abgestimmt. Dank neuer Luftfedermodul mit einer um 50 Prozent höheren Federrate fährt der RS 7 Sportback auch mit der [RS-adaptive air suspension](#) erstmals bis zu 305 km/h schnell. Die [Elektronische Fahrwerkplattform \(EFP\)](#) dient dabei als zentrale Steuerinstanz, welche die Arbeit der Dämpfer an den Zustand der Straße, den individuellen Fahrstil und den gewählten Audi drive select-Modus anpasst. Zudem integriert die Luftfederung einen automatischen Niveaueausgleich. Die Karosserie des neuen RS 7 Sportback liegt bei beiden Fahrwerken in der Normalposition im Modus „auto“, „comfort“ und „efficiency“ zehn Millimeter tiefer als bei einem A7 Sportback mit Serienfahrwerk. Die Luftfederung senkt sich ab Tempo 120 km/h in den drei oben genannten Modi um weitere 10 Millimeter. Im Modus „dynamic“ bleibt der Aufbau dauerhaft auf dieser niedrigen Trimmelage. Für schlechte Strecken bietet die RS-adaptive

air suspension einen lift-mode der den RS 7 Sportback bei niedriger Geschwindigkeit um 20 Millimeter anheben kann.

Audi RS 7 Sportback

Fahrwerk mit adaptive air suspension
Suspension with adaptive air suspension
09/19



Alternativ steht das performance-orientierte RS-Sportfahrwerk plus mit [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) zur Wahl. Die Dynamic Ride Control als integrierter Wank- und Nickausgleich besteht aus Stahlfedern und dreistufig einstellbaren Dämpfern, die ohne Einsatz von Elektronik den Bewegungen des Fahrzeugaufbaus ohne Zeitverzögerung entgegenwirken. 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 damit eine zusätzlich Dämpfungskraft erzeugt. Die Dämpferkennlinie wird bei einseitiger Einfederung also dahingehend verändert, dass Wank- und Nickbewegungen nahezu komplett eliminiert werden. Auf diese Weise sorgt dieses reaktionsschnelle Dämpfersystem dafür, dass das High-Performance-Coupé besonders spurstabil durch Kurven fährt.



Audi RS 7 Sportback

Fahrwerk mit Dynamic Ride Control
Suspension with Dynamic Ride Control
09/19



Im neuen RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) kommt eine neue Dämpfer-Generation zum Einsatz. Dank integriertem Schaltventil baut sie kompakter, ist leichter und reduziert noch effektiver Nick- und Wankbewegungen. Zudem ermöglicht sie eine noch größere Spreizung der Dämpfkräfte zwischen den Modi „comfort“, „auto“ und „dynamic“ sowie eine präzisere Fahrwerkabstimmung bei hohen Dämpfkräften, die bei dynamischer Kurvenfahrt auftreten. Das Ergebnis: In der Stellung „comfort“ sorgt das RS-Sportfahrwerk mit Dynamic Ride Control (DRC) für ein erstaunlich komfortables Abrollen. Im Programm „dynamic“ liefert es eine außerordentliche Fahrpräzision auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten. Mithilfe des Audi drive select kann der Fahrer die Kennlinien der Dämpfer beeinflussen und damit das Fahrerlebnis individualisieren.

RS-Dynamikpaket

Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h
RS-spezifisch abgestimmte Dynamik-Allradlenkung
quattro Sportdifferenzial

RS-Dynamikpaket plus

Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 305 km/h
RS-spezifisch abgestimmte Dynamik-Allradlenkung
quattro Sportdifferenzial
RS-Keramikbremsanlage

Serienmäßig arbeitet im neuen RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) eine sportlich-direkt übersetzte elektromechanische [Progressivlenkung](#). Ihre speziell verzahnte Zahnstange variiert die Übersetzung abhängig vom Lenkwinkel im Bereich 12,6:1 und 15,8:1. Mit zunehmendem Einschlag wird die Übersetzung kleiner und die Lenkung direkter.

Im Stadtverkehr und beim Rangieren geht die Lenkarbeit dadurch zurück, in engen Kurven fährt sich das Auto noch agiler. Hier sorgt die Progressivlenkung für ein sportliches Handling. Darüber hinaus passt sie ihre Servo-Unterstützung an die gefahrene Geschwindigkeit an. Bei geringen Geschwindigkeiten wird diese für eine leichtere Manövrierbarkeit erhöht. Über das Fahrdynamiksystem Audi drive select lässt sich die Lenkunterstützung in mehreren Modi variieren.

Optional kommt der sportliche Gran Turismo mit [Dynamik-Allradlenkung](#). Sie vereint eine direkte, sportliche Lenkansprache mit souveräner Fahrstabilität und löst damit einen alten Zielkonflikt auf. An der Vorderachse arbeitet eine Dynamiklenkung, deren Wellgetriebe seine Übersetzung je nach Fahrsituation ändert. Durch die Kombination der Dynamiklenkung und der Hinterachslenkung ändert sich die Gesamt-Lenkübersetzung im Bereich von 9,5 bis 17,0 – von sehr direkt bei niedrigem bis zu überaus stabil bei hohem Tempo. Dieses Lenksystem sorgt zudem dafür, dass die Hinterräder je nach Fahrtempo um einige Grad gegen- oder gleichsinnig zu den Vorderrädern einschlagen. Bei niedriger Geschwindigkeit lenken die Hinterräder bis zu fünf Grad gegensinnig zu den Vorderrädern. Dadurch verkleinert sich der Wendekreis um bis zu einen Meter. In Kurven fährt sich der RS 7 Sportback so noch agiler. Bei mittleren und höheren Geschwindigkeiten ab zirka 100 km/h folgen die Hinterräder der Bewegung der Vorderräder um bis zu zwei Grad. Der RS 7 Sportback gewinnt an Stabilität, Dynamik und Fahrsicherheit.

Mit dem Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) kann der Fahrer die Charakteristika beider Lenkungsvarianten sowie weitere Eigenschaften seines RS 7 Sportback beeinflussen. Zur Wahl stehen sechs Profile: „efficiency“, „comfort“, „auto“, „dynamic“ und zwei individuell konfigurierbare RS-spezifische Modi „RS1“ und „RS2“. Sobald der Fahrer diese nach seinen Wünschen eingestellt und gespeichert hat, lassen sie sich direkt über die Lenkradtaste „RS-MODE“ aktivieren. Ohne erneut das MMI touch response bedienen zu müssen, kann der Fahrer so unkompliziert zwischen den Modi „RS1“, „RS2“ und dem letztgewählten drive select-Modi wechseln. Das Audi drive select nimmt unter anderem Einfluss auf das Motor- und Getriebemanagement, die Lenkunterstützung, das Fahrwerk, die Dynamik-Allradlenkung, das quattro Sportdifferenzial, den Motorsound sowie die Arbeitsweise der Klimaautomatik. Im Modus „RS2“ kann der Kunde zudem auch die Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) per Tastendruck in den Sportmodus stellen und diese Einstellung dauerhaft speichern. Drückt der Fahrer die Taste länger als drei Sekunden, deaktiviert er die Elektronische Stabilisierungskontrolle vollständig.

Der neue RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) fährt serienmäßig auf 21-Zoll- Aluminium-Gussrädern im 10-Speichen-Stern-Design, die mit Reifen der Größe 275/35 bezogen sind. Audi Sport bietet als Option ein RS 7-spezifisches Rad im 5-V-Speichen-Struktur-Design

der Dimension 22 Zoll mit Reifen der Größe 285/30 in den Farben silber, Titanoptik matt glanzgedreht und Anthrazitschwarz glänzend.

An der Vorderachse sorgt eine 10-Kolben-Festsättel Bremsanlage für starke Leistung und hohe Standfestigkeit. Die Sättel der serienmäßigen RS-Bremsanlage mit innenbelüfteten gelochten Scheiben der Dimension 420 Millimeter vorn und 370 Millimeter hinten sind in schwarz oder auf Wunsch rot lackiert. Bei der optionalen, komplett neu entwickelten, RS-Keramikbremsanlage sind die Sättel wahlweise in Grau, Rot oder Blau ausgeführt. Ihre Scheiben haben die Dimension 440 Millimeter vorn und 370 Millimeter hinten. Die anthrazitgrauen Keramikscheiben sind extrem standfest, leistungsfähig und langlebig. Neue Luftleitelemente führen die Wärme schnell ab und verbessern die Fadingstabilität. Im Vergleich zu ihrem stählernden Pendant bringt die RS-Keramikbremsanlage 34 Kilogramm weniger auf die Waage und reduziert somit die ungefederten Massen.

Die Karosserie

Das Karosseriekonzept des RS 7 vereint das Beste aus drei Welten – das Design eines Coupés, das Raumangebot einer Limousine und die Variabilität eines Avant. Der Kofferraum fasst im Grundmaß 535 Liter und kann, trotz gestraffter Heckklappe auf bis zu 1.390 Liter wachsen. Dank hochentwickelter Aerodynamik und Aeroakustik herrscht souveräne Ruhe an Bord. Serienmäßig öffnet und schließt sich die lange Heckklappe elektrisch, optional mit dem Komfortschlüssel auch per Fußgeste.

Bei der Karosseriekonstruktion des neuen RS 7 Sportback setzt Audi Sport auf einen intelligenten Werkstoff-Mix. Warmumgeformte Stahlbauteile bilden als höchstfester Verbund das Rückgrat der Fahrgastzelle. Ihr Einsatzgebiet umfasst den unteren Bereich der Stirnwand, die Seitenschweller, die hinteren Längsträger, die B-Säulen und die vordere Zone des Dachbogens. Hier und in weiteren Bereichen der Karosserie nutzt Audi vielerorts Blechplatinen mit variablen Wandstärken zwischen 0,75 und 2,05 Millimeter. Bei geringem Gewicht liefern sie eine hohe Festigkeit. Diese tailored blanks (maßgeschneiderte Bleche) entstehen durch partielles Vergüten und durch aufwändige Verfahren beim Auswalzen beziehungsweise Zusammenschweißen.

Die Federbeindome und die Verstärkungen im Dachrahmen bestehen aus Aluminiumguss, die Domstrebe im Motorraum und die mittige Querstrebe unter dem Boden aus Strangpressprofilen. Ein Aluminiumblech dient zur Abstützung der B-Säulen, die Oberschale des hinteren Dachrahmens ist aus einem neuartigen Stahl-/Kunststoff-Mix gefertigt. Türen, Haube und Kofferraumklappe bestehen komplett aus dem Leichtmetall. Der neue Audi RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) wiegt leer ohne Fahrer 2.065 Kilogramm.

Bei nahezu gleicher Länge und Höhe wie beim Vorgänger verfügt der neue Audi RS 7 Sportback über einen gewachsenen Innenraum – er verwandelt 14 Millimeter mehr Radstand in ein Plus von 21 Millimeter Innenraumlänge. Auch bei Beinraum, Knie- und die Kopffreiheit auf den Fondsitzen hat der Gran Turismo zugelegt. Das gewachsene Platzangebot im Innenraum und die größere Verwindungssteifigkeit der Karosserie des neuen RS 7 Sportback tragen zu einem höheren Komfortniveau und einer gleichzeitig gesteigerten Sportlichkeit bei.

Die Aerodynamik

Der cw-Wert des neuen Audi RS 7 Sportback beträgt 0,32. In allen Bereichen hat das Aerodynamik-Team von Audi hohen Aufwand betrieben, unter anderem an den Außenspiegeln und bei der Verkleidung der Hinterachse. Am Unterboden leiten kleine Spoiler die Strömung gezielt – unter anderem vor den Rädern. Die äußeren Bereiche der Lufteinlässe haben zusätzliche Öffnungen, sie schicken einen Teil des Fahrtwinds in die Radhäuser, wo er an den Rädern vorbei strömt. Wenn der Spoiler bei 100 km/h Tempo elektrisch ausfährt, reduziert er den Auftrieb an der Hinterachse spürbar – selbst bei Top-Speed sind es nur 40 Kilogramm.

Bei der Aeroakustik liegt der neue Audi RS 7 Sportback dank eines aufwändigen Dichtkonzepts für Türen und Heckklappe auf Top-Niveau. Trotz der rahmenlosen Türen erleben seine Passagiere einen außerordentlichen Geräuschkomfort. Ab Werk liefert Audi für Front- und Seitenscheiben eine Akustik-Verglasung mit sechs Millimeter Wandstärke.

Der Innenraum

Ähnlich wie beim Exterieurdesign des neuen Audi RS 7 Sportback verbindet die Formensprache im Innenraum sehnig gespannte Flächen mit klaren Konturen. Zentrale Stilmittel im Interieur sind Reduktion und sportliche Akzente. Alle Designmotive sind logisch miteinander verbunden. Fahrer und Beifahrer erleben einen großzügigen Raum, dessen Architektur nahtlos in die zukunftsweisende Benutzeroberfläche übergeht. Vom Audi A7 Sportback übernimmt der RS 7 Sportback das volldigitale Bedienkonzept mit der Bezeichnung MMI touch response, das sich intuitiv wie ein Smartphone mit Touch- und Wischgesten bedienen lässt: Zwei Touch-Displays mit haptischer und akustischer Rückmeldung, ersetzen den Dreh-Drück-Steller und viele Tasten aus dem Vorgängermodell.

Das obere [MMI touch response](#)-Display ist fast unsichtbar in die Black Panel-Architektur eingebettet. Ebenfalls in Black Panel- Optik glänzt die leicht asymmetrisch geschnittene Konsole des Mittel隧nells. Sie birgt ein zweites Display und darunter eine Tastenleiste. Diese ist ebenso wie die Bedieninsel f¼r die Lichtfunktionen optional mit touch response-Technik erh¼ltlich.



Serienm¼Big nehmen Fahrer und Beifahrer auf RS-Sportsitzen in schwarzem Perlappa Leder/Alcantara mit Rautensteppung und RS-Pr¼gung Platz. Eine Option f¼r einen noch sportlicheren Sitz sind die RS-Sportsitze in Leder Valcona perforiert mit Wabensteppung und RS-Pr¼gung. Ihre Perforierung gestattet erstmals eine Bel¼ftungsfunktion.

Mit den beiden RS-Designpaketen in wahlweise rot oder grau kommt Farbe ins Spiel – so werden Lenkradkranz, Schaltmanschette und Kniepads in Alcantara mit Kontrastn¼hten ausgef¼hrt. Gurtb¼nder mit Farbeinfassung und RS-Fu¼matten runden das Paket ab. Mit den optionalen Dekoreinlagen in Holz graubraun naturell oder Aluminium matt l¼sst sich das Interieur individueller gestalten.

Im neuen RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) ist das Kontur-Ambiente-Lichtpaket in Serie. Beide visualisieren das Interieur-Design bei Dunkelheit und inszenieren den Raum, das Volumen und die Materialien. Das Ambiente-Licht l¼sst die Schalttafel und die Mittelkonsole scheinbar schweben, in der T¼r steigert es die Raumwirkung. Das Konturlicht zeichnet auf der Mittelkonsole und in den T¼rverkleidungen die gro¼en Linien nach und l¼sst sich in 30 Farben einstellen. Im Innenraum finden sich RS- und RS 7-

Schriftzüge an Lenkrad, Sitzen und den beleuchteten vorderen Einstiegsleisten. Logo-Projektoren an den vorderen und hinteren Türen projizieren bei geöffneten Türen das Audi Sport-Emblem auf die Fahrbahn.

Der neue RS 7 Sportback bietet im Vergleich zum Vorgängermodell eine gesteigerte Funktionalität. Erstmals bietet Audi Sport den viertürigen Gran Turismo auch mit einer Dreier-Sitzbank im Fond an. Der sportliche Viersitzer-Look mit einer zweisitzigen Rücksitzbank ist weiterhin verfügbar. Der Kofferraum fasst im Grundmaß 535 Liter, durch Umklappen der geteilten Fondlehnen wächst er auf bis zu 1.390 Liter. Die lange Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, optional mit dem Komfortschlüssel auch per Fußgeste.

Das Bedienkonzept

Das volldigitale Bedienkonzept mit der Bezeichnung [MMI touch response](#) lässt sich intuitiv wie ein Smartphone mit Touch- und Wischgesten bedienen: Zwei Touch-Displays mit haptischer und akustischer Rückmeldung ersetzen den Dreh-Drück-Steller und viele Tasten aus dem Vorgängermodell. Sie bieten hohe Bediensicherheit und transportieren den Qualitätsanspruch von Audi in das digitale Zeitalter.

Das obere 10,1-Zoll-Display dient zur Steuerung des Infotainments. 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. Das untere Display mit 8,6 Zoll Diagonale liegt auf der Mittelkonsole und erschließt die Klimatisierung, die Komfortfunktionen und die Texteingabe per Handschrift oder virtueller Tastatur. Während der Bedienung kann das Handgelenk auf dem breiten RS-spezifischen Wählhebel ruhen.

Auf beiden Displays erscheinen die Bilder und Anzeigen auf schwarzem Grund. Die grafische Benutzeroberfläche ist bewusst reduziert gehalten, so dass sich die Informationen besonders schnell erfassen lassen; einige Piktogramme sind dezent animiert. Die Menüstruktur ist schlank und intuitiv verständlich, auf dem unteren Display lässt sich der Startscreen an die persönlichen Vorlieben anpassen.

Das [Audi virtual cockpit](#) präsentiert sich im passenden Look mit RS-spezifischen Anzeigen. Das digitale Kombiinstrument bietet 12,3 Zoll Diagonale und eine Full HD- Auflösung von 1.920 x 720 Pixel. Der Fahrer kann zwischen zwei Oberflächen wählen – der klassischen Ansicht und dem Infotainment-Modus. Darüber hinaus informieren spezielle RS-Anzeigen über Reifendruck, Drehmoment, Leistung, Motoröltemperatur, Ladedruck, Rundenzeitmessungen, Beschleunigungsmessungen und g-Kräfte. Beim Erreichen der Drehzahlgrenze fordert die farblich abgesetzte Schaltblitz-Darstellung den Fahrer zum

Hochschalten auf. Auch das optionale [Head-up-Display](#) stellt einige RS-spezifische Informationen dar. Das Bildfenster dafür – 22 x 8 Zentimeter groß – liegt direkt im Sichtbereich des Fahrers.

Das unten abgeflachte vollperforierte RS-Sportlederlenkrad mit neuen RS-Aluminium-Schaltwippen verfügt über Multifunktionstasten, mit denen der Fahrer auch die neuen Audi drive select Modi RS1 und RS2 über die „RS-MODE“-Taste direkt anwählen kann. Dabei öffnen sich im Audi virtual cockpit automatisch die beschriebenen RS-spezifischen Anzeigen.

Die Sprachbedienung ist als [natürlich-sprachliche Steuerung](#) konzipiert. Damit wird der neue RS 7 Sportback zum Gesprächspartner und idealen Reisebegleiter. Der Benutzer kann nahezu frei sprechen.

Das Infotainment und Audi connect

Als intelligenter Leistungssportler bietet der neue RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) ein umfangreiches Infotainment- und Connectivity-Angebot. Die serienmäßige MMI Navigation plus nutzt den [Modularen Infotainmentbaukasten](#) MIB 2+, das [Audi connect](#)-Datenübertragungsmodul ist serienmäßig integriert. Damit kommen ein WLAN-Hotspot, der auch das 5 GHz-Band unterstützt, und der schnelle Übertragungsstandard LTE Advanced ins Auto.

Bei der Routenplanung macht die selbstlernende Navigation dem Fahrer Vorschläge auf Basis der zuvor gefahrenen Strecken, dabei bezieht sie Erfahrungen über Tageszeit und Verkehrsdichte mit ein. Die Berechnung der Route erfolgt online auf den Servern des Karten- und Navigationsdienstleisters [HERE](#), die dabei Echtzeit-Daten aus der gesamten Verkehrslage einbeziehen. Falls unterwegs die Datenverbindung abreißt, wechselt die Navigation auf die Onboard-Zielführung, die im Hintergrund mitläuft. Aus der Navigation kann der Fahrer auf Tankstellen und Parkhäuser zugreifen, dazu erhält er Zusatzinformationen wie Kraftstoffpreise, Verfügbarkeit von Parkplätzen oder Öffnungszeiten.

In den ersten drei Jahren nach dem Kauf des Neuwagens kann er die Karte pro Jahr viermal kostenlos updaten – wenn gewünscht, mit LTE Advanced-Geschwindigkeit over-the-air. Ebenfalls in den ersten drei Jahren kostenfrei sind die Dienste von Audi connect Navigation & Infotainment. Die [Car-to-X-Services](#) Verkehrszeicheninformation und Gefahreninformation nutzen die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte, der Dienst On- Street Parking erleichtert die Parkplatzsuche.

Audi connect beinhaltet viele weitere Dienste, etwa Twitter- und E-Mail-Zugang. Die Navigation mit Google Earth, das Online-Radio und das Hybrid-Radio, das selbsttätig zwischen UKW, DAB+ und Web-Sendern wechselt, sind Bestandteil der MMI Navigation plus. Ein eigenes Paket bilden die Funktionen von [Audi connect Notruf und Service](#). Bei allen connect-Diensten läuft der Datenverkehr auf vielen Märkten über die [Audi connect SIM](#), die fest im Auto verbaut ist. Über die [myAudi App](#) können die Besitzer des neuen Audi RS 7 Sportback in das digitale Ökosystem der Marke eintauchen.

Den Telefonkomfort steigert die [Audi phone box](#). Sie koppelt das Smartphone an die Autoantenne an und kann es induktiv laden. Voice over LTE beschleunigt den Verbindungsaufbau und ermöglicht die parallele Nutzung von High-speed-Datenübertragung und hochauflösender Online-Sprachtelefonie (HD Voice).

Die Fahrerassistenzsysteme

Im neuen RS 7 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4; CO₂-Emission kombiniert g/km: 265 – 261) bietet Audi mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme an – sie machen das Fahren noch komfortabler, effizienter und sicherer. Die Systeme sind in zwei Pakete aufgeteilt: das Assistenzpaket Tour und Stadt. Das Audi Assistenzpaket plus integriert alle drei Pakete.

Der [Adaptive Fahrassistent \(AFA\)](#) ist das wichtigste System im Assistenzpaket Tour. Er erweitert die [adaptive cruise control \(ACC\)](#) um eine Spurführungsfunktion, die auch in Stausituationen unterstützt. Im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 250 km/h hält das System den neuen Audi RS 7 Sportback auf dem gewünschten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, zudem hilft es dem Fahrer durch leichte Lenk-Eingriffe beim Halten der Spur und unterstützt ihn auch in Baustellenbereichen bei der Längsführung mittels Engstellenassistent.

Die Sicherheitssysteme [Audi pre sense basic](#) und [Audi pre sense front](#) sind serienmäßig an Bord. Sie erkennen Kollisionsgefahren rund um das Auto und leiten gezielte Schutzmaßnahmen ein – von der Vollbremsung über die Verstellung der Sitze bis zur Straffung der Gurte. [Audi pre sense front](#) enthält eine Warn- und Bremsfunktion auf Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer. Der [Notfallassistent](#) bringt das Auto zum Stehen, falls der Fahrer nicht mehr dazu imstande ist.

Hinter den Assistenzsystemen im neuen RS 7 Sportback stehen das [zentrale Fahrerassistenzsteuergerät \(zFAS\)](#) und ein Portfolio an Sensoren, die sich mit ihren jeweiligen Stärken ergänzen. Die verschiedenen Sensordaten fließen im zFAS zusammen. Mit seinen Highend-Prozessoren erstellt der etwa Tablet-große Rechner aus ihnen permanent ein differenziertes Bild der Fahrzeugumgebung. Mithilfe dieses zentralen Umfeldmodells

können die Assistenzsysteme ihre Leistung im Vergleich zum Vorgängermodell weiter verbessern – etwa wenn sie ein Stauende erkennen und den Bremsvorgang einleiten. Auch die Navigation wird noch präziser, weil die Sensordatenfusion das eigene Auto spurgenaue verortet.

– Ende –

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂- Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 18 Standorten in 13 Ländern. 100 prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2018 hat der Audi-Konzern rund 1,812 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 5.750 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.004 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2018 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 59,2 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von € 4,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon mehr als 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.