



Kommunikation Produkt und Technologie

Oliver Strohbach

Telefon: +49 841 89-45277

E-Mail: oliver.strohbach@audi.de

www.audi-mediaservices.com

Weltpremiere für Audi S-Modelle auf der IAA 2011

- Audi präsentiert High-Performance-Modelle S6, S7 Sportback und S8
- Neu entwickelter V8 mit 4.0 Liter Hubraum und bis zu 520 PS
- Wegweisende Effizienz mit Systemen wie der Zylinderabschaltung

Ingolstadt, 31. August 2011 – In wenigen Tagen präsentiert Audi seine neuen S-Modelle in Frankfurt erstmals der Öffentlichkeit. Kraft gepaart mit zeitgemäß niedrigem Verbrauch, diese Eigenschaften zeichnen die neuen S-Modelle von Audi aus. Die Downsizing-Strategie der Marke mit den Vier Ringen ermöglicht etwa beim S6 bis zu 25 Prozent weniger Verbrauch und deutlich sportlichere Fahrleistungen.

Der Audi S6 und S6 Avant

Athletischer Charakter, dezentes Understatement und reiche Ausstattung – Audi legt den S6 und den S6 Avant neu auf. Beide Modelle sind Sportwagen für den Alltag, bei den praktischen Eigenschaften gelten keinerlei Abstriche. Ihr neuer Motor, ein V8-Biturbo mit vier Liter Hubraum, vereint satte Kraft mit zeitgemäß niedrigem Verbrauch.

Antrieb

Der S6 und der S6 Avant nutzen den neuen 4.0 TFSI in der Version mit 309 kW (420 PS). Von 1.400 bis 5.300 1/min stellt der doppelt aufgeladene Achtzylinder konstant 550 Nm Drehmoment bereit. Er beschleunigt den S6 in 4,8 Sekunden von null auf 100 km/h, beim S6 Avant dauert die Übung 4,9 Sekunden. Die elektronisch begrenzte Spitze von 250 km/h ist bei beiden Modellen Formsache.



Der 4.0 TFSI transportiert die Downsizing-Strategie von Audi in die Hochleistungs-kategorie. Gegenüber dem Motor im Vorgängermodell, dem frei saugenden V10 mit 5,2 Liter Hubraum, ermöglicht er noch sportlichere Fahrleistungen bei einem um bis zu 25 Prozent verringerten Kraftstoffverbrauch. Im S6 lautet der mittlere Wert auf gerade mal 9,7 Liter pro 100 km, im S6 Avant auf 9,8 Liter – damit unterbietet Audi seine Wettbewerber deutlich.

An diesem Top-Resultat haben viele Technologien Anteil, darunter das Rekuperations- und Start-Stop-System sowie das neue Zylindermanagement, auch „cylinder on demand“ genannt. Wenn der V8 im Teillastbetrieb vier Zylinder deaktiviert, wird das Active Noise Cancellation System (ANC) aktiv.

Vier im Dachhimmel integrierte Mikrofone zeichnen die Geräusche im Innenraum auf, ein Rechner analysiert sie. Falls er störende Klanganteile erkennt, schickt er einen Antischall über die Lautsprecher der Soundanlage – er überlagert sich mit dem Störschall und löscht ihn dadurch weitgehend aus.

Unabhängig davon dämmen aktive, elektronisch geregelte Motorlager durch gezielte Gegenimpulse die niederfrequenten Schwingungen. Ein Sound-Aktuator, Klappen in der Abgasanlage, die Abdeckhaube des Motors sowie ein neu entwickeltes Zweimassenschwungrad mit Fliehkraftpendel in der Siebengang S tronic tragen ebenfalls zum klangvollen und kultivierten Motorlauf bei.

Bei der Kraftübertragung bauen der S6 und S6 Avant den Vorsprung durch Technik weiter aus. Die Motormomente strömen auf eine blitzschnell schaltende Siebengang S tronic. Der permanente Allradantrieb quattro nutzt das selbstsperrende Mittendifferenzial und die radselektive Momentensteuerung. Wenn gewünscht, komplettiert ihn Audi mit dem Sportdifferenzial, das die Kräfte aktiv zwischen den Hinterrädern verteilt.



Fahrwerk

Die beiden neuen S-Modelle haben serienmäßig die adaptive air suspension sport an Bord; die straff ausgelegte Luftfederung mit variabler Dämpfung legt die Karosserie um zehn Millimeter tiefer. Sie sorgt für ein hochpräzises Handling, ohne auf den Komfort zu verzichten. Die starken Scheibenbremsen, rundum innenbelüftet, haben mattschwarz lackierte Sättel mit S6-Schriftzügen. Auf Wunsch liefert Audi Scheiben aus Kohlefaser-Keramik.

Der S6 und der S6 Avant rollen serienmäßig auf Aluminium-Gussrädern im spezifischen Fünf-Parallelspeichen-Design. Sie haben das Format 8,5 J x 19 und sind mit Reifen der Dimension 255/40 bezogen. Alternativ gibt es sieben weitere Radvarianten mit 19 und 20 Zoll Durchmesser, vier von ihnen von der quattro GmbH. Besonders exklusiv wirken die 20-Zöller im Fünfarm-Rotordesign in Titan-Optik.

Das Fahrdynamiksystem Audi drive select ist in den beiden neuen S-Modellen Serie. Es greift unter anderem auf die Kennlinien des Gaspedals, auf die Schaltpunkte der S tronic, auf die Servounterstützung der elektromechanischen Lenkung und auf die Kennlinien der adaptive air suspension zu – der Fahrer kann die Arbeitsweise dieser Systeme in fünf Ebenen umschalten. Das optionale Sportdifferenzial und die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung je nach Tempo variiert, lassen sich ebenfalls in das System einbinden.

Karosserie und Design

An der Dynamik des Audi S6 und S6 Avant haben die Karosserien hohen Anteil – sie sind ungewöhnlich leicht, weil sie zu etwa 20 Prozent aus Aluminium bestehen. Der Audi S6 bringt nur 1.895 und der S6 Avant 1.950 Kilogramm Leergewicht auf die Waage, viel weniger als seine direkten Rivalen.

Mit 4.931 Millimeter baut der S6 16 Millimeter länger als der A6, beim S6 Avant mit 4.634 Millimeter beträgt der Unterschied 8 Millimeter – die beiden Sportmodelle geben sich durch eine Reihe Design-Details zu erkennen. Ihr Singleframe-Grill trägt Aluminium-Applikationen, seine horizontalen Doppelstreben sind verchromt; eine weitere Chromleiste ziert den vorderen Stoßfänger. Die Gehäuse der Außenspiegel sind in Aluminiumoptik gehalten und die Seitenschweller markant geformt.



Die S6 Limousine trägt einen Spoiler auf der Heckklappe, der Avant einen Dachkantenspoiler. Bei beiden Modellen ist der Diffusor am Heckstoßfänger in Platinumgrau gehalten, mit einer abgesetzten Kante in Aluminiumoptik. Die vier verchromten Endrohre der Abgasanlage sind elliptisch geformt. Die S-Modelle sind in acht Lackfarben zu haben, darunter die exklusiven Töne Estorilblau Kristalleffekt und Prismasilber Kristalleffekt. S6- und V8T-Schriftzüge dekorieren die Karosserien.

Interieur

Sportliche Eleganz prägt auch das Interieur des S6 und des S6 Avant. Der Schlüssel, das Sportlederlenkrad – mit farbigen Nähten und Aluminium-Schaltwippen – sowie die Instrumente tragen S6-Badges, die beleuchteten Einstiegsleisten und die beiden Displays (MMI und Fahrerinformationssystem) begrüßen den Fahrer mit dem S6-Schriftzug. Ein roter Ring ziert den Start-Stop-Knopf, eine Aluminiumspange den Wählhebel. Die Fußstütze besteht aus Edelstahl, die Pedale sowie die Softkeys des Bediensystems MMI glänzen in Aluminiumoptik.

Für die Dekoreinlagen stehen vier Materialien zur Wahl. Matt gebürstetes Aluminium ist Serie, auf Wunsch gibt es Carbon, Eschemaserholz braun naturell oder geschichtetes Eichenholz Beaufort. Bei Dachhimmel, Instrumententafel, Teppich und Sitzen können die Kunden unter drei Farben wählen – schwarz, mondsilber und goabeige (nur für die Sitzbezüge). Als Standard-Bezug dient ein Mix aus Leder Perlappa und Alcantara, alternativ stehen die Sorten Milano und Valcona zur Wahl.

Sportsitze mit elektrischer Lendenwirbelstütze, Sitztiefeinstellung und geprägten S-Logos sind Serie. Optional liefert Audi zwei weitere Varianten – die elektrisch einstellbaren Komfortsitze mit Memoryfunktion und die S Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und elektrischer Einstellung. Auch sie bringen eingeprägte S-Logos mit.



Ausstattung

Der neue Audi S6 und der S6 Avant rollen mit einer reichhaltigen Serienausstattung im Frühjahr 2012 zu den Händlern. Sie umfasst unter anderem Xenon plus-Scheinwerfer mit Allwetterlicht, LED-Heckleuchten, die elektromechanische Parkbremse und das Fahrerinformationssystem mit Farbdisplay. Das MMI Radio plus integriert eine Bluetooth-Schnittstelle, das Audi-Soundsystem zehn Lautsprecher.

In den neuen S-Modellen stehen alle Highend-Optionen der Baureihe zur Wahl. Darunter die LED-Scheinwerfer, das adaptive light, die Ambientebeleuchtung, der Komfortschlüssel, das Head-up-Display, die Einparkhilfe plus mit Umgebungskamera, die elektrisch betätigte Heckklappe – auf Wunsch auch mit Sensorsteuerung – sowie die Komfortsitze mit Klima- und Massagefunktion. Beim Avant, der bis zu 1.680 Liter Gepäckraum bietet, steht zudem das Panorama-Glasdach in der Preisliste.

Die Fahrerassistenzsysteme, die in enger Vernetzung zusammenarbeiten, liegen auf dem jüngsten Stand der Technik. Es sind dies das Sicherheitssystem Audi pre sense in verschiedenen Ausbaustufen, die adaptive cruise control mit Stop & Go-Funktion, der Audi side assist, der active lane assist, die Tempolimitanzeige und der Nachtsichtassistent mit Markierung erkannter Fußgänger.

Bei den Infotainmentsystemen reicht die Palette bis zur MMI Navigation plus – sie bringt eine große Festplatte, einen Achtzoll-Monitor und das wegweisende Eingabesystem MMI touch mit. Das Top-System lässt sich mit dem Bluetooth Autotelefon online kombinieren – es holt spezielle Internet-Dienste ins Auto und bindet mobile Endgeräte per WLAN an. Das Bang & Olufsen advanced sound system mit seinen 15 Lautsprechern beeindruckt mit seinem exzellenten Klang.



Der Audi S7 Sportback

Der Audi S7 Sportback nutzt den gleichen Motor wie der S6 und S6 Avant – den neuen 4.0 TFSI mit 309 kW (420 PS) und 550 Nm Drehmoment. Der Biturbo-V8 bringt das fünftürige Coupé in 4,9 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo, bei 250 km/h endet der Vortrieb im Begrenzer. Auf 100 km begnügt sich der hochkultivierte Achtzylinder, der im Teillastbetrieb die „cylinder on demand“ Technologie von Audi nutzt, mit durchschnittlich nur 9,7 Liter Kraftstoff.

Ein großer Teil dieser wegweisenden Effizienz geht auf das Konto der leichten Karosserie. In Aluminium-Hybridbauweise gefertigt, wiegt sie etwa 15 Prozent weniger als eine vergleichbare Ganzstahl-Karosserie. Zu den Leichtbaukomponenten zählt unter anderem die lange Heckklappe, die serienmäßig elektrisch öffnet. Unter ihr liegt ein Gepäckraum von 535 Liter Volumen; bei umgeklappten Rücksitzlehnen vergrößert sich das Ladevolumen auf 1.390 Liter.

Kraftübertragung und Fahrwerk

Als Kraftübertragung nutzt der Audi S7 Sportback die dynamische Siebengang S tronic und den permanenten Allradantrieb quattro mit einem selbstsperrenden Mittendifferenzial und radselektiver Momentensteuerung. Auf Wunsch montiert Audi das Sportdifferenzial, das die Kräfte variabel zwischen den Hinterrädern verteilt.

Die adaptive air suspension sport ist beim S7 Sportback ebenso Serie wie das Fahrdynamiksystem Audi drive select. Hinter den 19 Zoll-Rädern sitzen große, rundum innenbelüftete Scheibenbremsen, ihre mattschwarzen Sättel tragen vorne S7-Schriftzüge. Bremscheiben aus Kohlefaser-Keramik sind auf Wunsch erhältlich.

Als weitere Fahrwerks-Optionen offeriert Audi Räder in den Formaten 19 und 20 Zoll sowie die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung je nach Geschwindigkeit ändert.



Karosserie und Design

Das Design des Audi S7 Sportback ist aus einem Guss. Die lange Motorhaube, der lange Radstand und die kurzen Überhänge schaffen perfekte Proportionen; die niedrige, dynamisch gespannte Dachlinie verleiht dem Fünftürer den Charakter eines Coupés. Bei Autobahngeschwindigkeit fährt ein Heckspoiler aus der Gepäckraumklappe aus, der die Fahrstabilität verbessert.

Dezente, aber augenfällige Details visualisieren die Spitzenstellung, die der 4.980 Millimeter lange S7 Sportback in der Baureihe belegt. Sie finden sich am Singleframe-Grill, am vorderen Stoßfänger, an den Außenspiegeln, an den Schwellern, am Heckstoßfänger, am Diffusor und an den Endrohren der Abgasanlage. Neun Lackfarben stehen zur Wahl, darunter die exklusiven Töne Estorilblau Kristalleffekt und Prismsilber Kristalleffekt. S- und V8 T-Schriftzüge zieren die Karosserien.

Interieur

Auch im Innenraum zeigt der S7 Sportback seinen sportlichen Charakter. Er manifestiert sich in vielen Details – in den S-Badges, im roten Ring am Start-Stop-Knopf, im S7 Schriftzug in den beleuchteten Einstiegsleisten, in der Aluminiumleiste am S tronic-Wählhebel und in den Aluminium-Schaltwippen. Die Fußstütze und die Pedale sind aus Edelstahl, die Softkeys des Bediensystems MMI tragen Aluminiumoptik.

Bei den Dekoreinlagen können die Kunden zwischen serienmäßigem Aluminium, Carbon, Eschemaserholz und dem geschichteten Eichenholz Beaufort wählen. Schwarz, mondsilber und goabeige (nur für die Sitzbezüge) bilden die Farbpalette für Dachhimmel, Instrumententafel, Teppich und Sitze. Bei den Bezügen stehen neben der serienmäßigen Kombination aus Leder Perlappa und Alcantara die Lederqualitäten Milano und Valcona zur Wahl.

Serienmäßig montiert Audi im S7 Sportback die S Sportsitze mit Sitztiefeinstellung und elektrischen Lendenwirbelstützen; alternativ stehen Komfortsitze und Normalsitze bereit. Die S Sportsitze tragen in den Lehnen geprägte S-Logos.



Ausstattung

Die Auslieferung des S7 Sportback beginnt im Frühling 2012. Zu den Highlights der Serienausstattung gehören Xenon plus-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, das Fahrerinformationssystem mit Farbdisplay und das vielseitige Audio- und Bediensystem MMI Radio plus – beide Info-Zentralen lassen sich leicht bedienen.

Auf Wunsch bringt der S7 Sportback alle Highend-Extras der Baureihe mit. Daneben sind sämtliche Fahrerassistenz- und Infotainmentsysteme lieferbar, bis hin zum Bluetooth-Autotelefon online, das den S7 Sportback ans Internet anbindet.

Der Audi S8

Der Audi S8, der im Frühjahr 2012 auf dem Markt startet, ist das neue Oberhaupt in der Familie der S-Modelle von Audi – eine große, luxuriöse Limousine von überlegener Kraft. Der neue 4.0 TFSI leistet hier nicht weniger als 382 kW (520 PS); von 1.700 bis 5.500 1/min stemmt er konstant 650 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Die Fahrleistungen sind souverän: Beim Sprint von null auf 100 km/h vergehen nur 4,2 Sekunden, bei 250 km/h wird die Beschleunigung elektronisch begrenzt.

Umso verblüffender ist der Verbrauch, mit dem sich der klangvoll-kultivierte Biturbo-V8 begnügt: Pro 100 km sind es im Mittel lediglich 10,2 Liter, deutlich weniger als bei den Wettbewerbern. Der frei saugende 5,2 Liter-V10 im Vorgängermodell gönnte sich im Schnitt noch 13,2 Liter pro 100 km. Der Verbrauch ging um fast 23 Prozent zurück, wobei die Leistung deutlich um 51 kW (70 PS) stieg.

Hinter dem Top-Wert des neuen Audi S8 stehen die geballten Technologien aus dem Modularen Effizienzbakasten von Audi, darunter das Rekuperations- und das Start-Stop-System. Eine besonders große Rolle spielt die neu entwickelte „cylinder on demand“-Technologie. Es schaltet im Teillastbereich vier der acht Zylinder ab – ein Effizienz-Plus, das sich besonders bei moderatem Autobahntempo stark auswirkt. Ein Paket akustisch wirksamer Maßnahmen unterdrückt mögliche Störgeräusche und Vibrationen, darunter ist auch das Active Noise Cancellation System.



Auch die Achtstufen-tiptronic im S8 bringt Sportlichkeit und Effizienz zusammen. Sie nutzt so oft wie möglich große Gänge mit niedrigen Drehzahlen, schaltet jedoch schnell und hochkomfortabel zurück, wenn der Fahrer es wünscht. Sie leitet die Kräfte auf einen quattro-Antriebsstrang, der ein selbstsperrendes Mittendifferenzial mit dem Sportdifferenzial an der Hinterachse kombiniert. Bei dynamischer Gangart fließen die Kräfte überwiegend auf das kurvenäußere Rad, sie drücken die große Limousine förmlich in die Kurve hinein.

Fahrwerk

Auch beim Fahrwerk zieht der neue Audi S8 alle Register. Eines seiner Serien-Features ist die speziell abgestimmte adaptive air suspension. Die Luftfederung mit der variablen Dämpfung, welche die Karosserie auf drei Höhenlagen trimmen kann, verleiht dem Fahrerlebnis eine große Bandbreite. Sie harmoniert perfekt mit der ebenfalls serienmäßigen Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung und Servounterstützung an die Geschwindigkeit anpasst. Im Kurvengrenzbereich stabilisiert sie das Fahrverhalten mit kleinen, fast unmerklichen Lenkeingriffen.

Das Fahrdynamiksystem Audi drive select bindet diese beiden Systeme ebenso ein wie das Motormanagement, die Achtstufen-tiptronic und das Sportdifferenzial. Der Fahrer kann festlegen, wie diese Komponenten arbeiten sollen, dafür stehen die Modi comfort, auto, dynamic, individual und efficiency zur Wahl.

Die serienmäßigen S-spezifischen Räder haben das Format 9 J x 20, die Reifen die Dimension 265/40. Auf Wunsch liefert Audi fünf weitere Räder, vier davon mit 21 Zoll Diagonale. Die vier innenbelüfteten Scheibenbremsen weisen vorne 400 und hinten 365 Millimeter Durchmesser auf. Auf den vorderen mattschwarzen Sätteln finden sich S8-Schriftzüge. Alternativ montiert Audi Scheiben aus Kohlefaser-Keramik, die pro Stück mehr als fünf Kilogramm leichter bauen; ihre Bremssättel sind anthrazitgrau. Das Stabilisierungssystem ESP verfügt über einen Sport-Modus, in dem die Motorleistung ausschließlich durch die Fahrpedalstellung bestimmt wird.

Karosserie und Design

Ein entscheidender Trumpf des S8 ist das vergleichsweise geringe Gewicht von 1.975 Kilogramm. Die Karosserie der Luxuslimousine entsteht in der ASF-Technologie (Audi Space Frame) fast komplett aus Aluminium; nur die B-Säulen sind aus ultrahochfestem Stahl gefertigt. Der Aufbau wiegt gerade mal 231 Kilogramm – in konventioneller Stahlbauweise wäre er rund 100 Kilogramm schwerer. Durch die Audi ultra-Leichtbautechnologie kann auch auf anderen Technikfeldern, etwa beim Fahrwerk, Gewicht reduziert werden.

Feine Design-Details visualisieren die Sonderstellung, die der 5,15 Meter lange S8 in der Audi-Modellpalette einnimmt. Der Singleframe-Grill ist in Platinumgrau gehalten, seine acht Doppelstreben sind verchromt. Ein Blade in Aluminiumoptik lässt den Stoßfänger schärfer wirken, in den seitlichen Lufteinlässen sitzen hochglänzend schwarze Lamellen und Rippen in Aluminiumoptik.

An den Seiten fallen Schweller-Aufsatzleisten in Wagenfarbe, Türgriffe mit Aluminiumleisten und Spiegelgehäuse in polierter Aluminiumoptik ins Auge. Der Diffusoreinsatz am Heck integriert ein Blade in doppelagiger Aluminiumoptik mit platinumgrau abgesetzten Teilen. Die Abgasanlage mündet in zwei ovalen Doppeldrohren, die in Chromoptik gehalten sind.

An der Front, am Heck und an den Seiten finden sich S8- beziehungsweise V8 T-Schriftzüge. In der Farbpalette, die 13 Töne umfasst, sind die Lackierungen in Daytonagrau und Prismasilber für den S8 reserviert.

Interieur

Das Interieur fasziniert durch eine Verarbeitungsqualität auf Manufaktur-Niveau und durch kleine, wirkungsvolle Akzente. Die Komfort-Sportsitze sind eigens für den S8 designt. Sie lassen sich vielseitig elektrisch einstellen. Auf Wunsch tragen sie exklusive Bezüge in mondsilber mit Rautensteppung; die Nähte und Biesen kontrastieren in Stahlgrau. Die obere Dekoreinlage an der Instrumententafel und der tiptronic-Wählhebel präsentieren das Material Carbon Atlas.



Das Multifunktions-Sportlederlenkrad hat farbig abgesetzte Nähte und trägt ebenso ein S8-Emblem wie die Instrumente. Sie haben, typisch für die S-Modelle von Audi, graue Zifferblätter mit weißen Zeigern. Dieses Design findet sich ebenfalls in der klassischen Analoguhr wieder. Ein weiterer Blickfang sind die beleuchteten Einstiegsleisten mit S8-Schriftzug. Das Display des Fahrerinformationssystems und der MMI-Monitor begrüßen den Fahrer mit speziellen S8-Screens. Die Schaltwippen und Pedale sind in Aluminiumoptik gehalten, ein roter Ring fasst den Startknopf ein.

Bei den Interieurfarben, den Dekoreinlagen und den Bezügen stellt der S8 eine breite Auswahl bereit. Sie reicht bis zum besonders weichen Leder Valonea und zu den Sitzen mit Belüftungs- und Massagefunktion. Das Lederpaket, ein DVD-Wechsler, der Komfortschlüssel mit sensorgesteuerter Gepäckraumverriegelung und das Ambientlichtpaket runden die serienmäßige Innenausstattung ab. Darüber hinaus hat der Audi S8 die innovativen LED-Scheinwerfer und eine Doppelverglasung an Bord.

Ausstattung

Über die reiche Serienausstattung hinaus stellt Audi beim neuen S8 alle Highend-Optionen zur Wahl, die es in der Baureihe gibt. Besonders innovativ sind die Fahrerassistenzsysteme, die in enger Vernetzung miteinander und mit dem Navigationssystem arbeiten.

Ihr Herzstück ist die adaptive cruise control mit Stop & Go-Funktion, dazu kommen der Audi side assist, der Audi lane assist, die Tempolimitanzeige und der Nachtsichtassistent mit Markierung erkannter Fußgänger.

Das Sicherheitssystem Audi pre sense, in verschiedenen Ausbaustufen lieferbar, ergänzt diese Technologien. Eine neue Pausenempfehlung erkennt aus den Lenkbewegungen und weiteren Parametern, wenn der Fahrer müde wird, und warnt ihn entsprechend.

Neu in der A8-Familie ist die Einparkhilfe mit Umgebungskamera. Vier kleine Kameras nehmen Bilder von der direkten Umgebung der Limousine auf, ein Rechner spielt sie zusammen. Der Fahrer kann auf dem MMI-Monitor verschiedene Ansichten aufrufen, darunter auch einen virtuellen Blick von oben.



Das System steigert die Sicherheit beim Rangieren und in engen Ausfahrten – hier ermöglichen spezielle Ansichten Einblick in den Querverkehr.

Bei den Infotainmentsystemen repräsentiert die im Serienumfang enthaltene MMI Navigation plus den Stand der Technik; sie integriert das wegweisende Eingabesystem MMI touch, eine große Festplatte und einen hochauflösenden Achtzoll-Monitor.

Das Highend-System holt zusammen mit dem ebenfalls serienmäßigen Bluetooth Autotelefon online spezielle Internet-Dienste ins Auto und koppelt mobile Endgeräte per WLAN an. Das Bang & Olufsen advanced sound system mit seinen 1.400 Watt-Verstärkern und den 19 Lautsprechern fasziniert mit traumhaftem Klang.

- Ende -

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2010 rund 1.092.400 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Das Unternehmen erwirtschaftete bei einem Umsatz von € 35,4 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 3,3 Mrd. Im ersten Halbjahr 2011 hat der Audi-Konzern weltweit 652.970 Fahrzeuge mit den Vier Ringen verkauft und bei Umsatz (€ 21,5 Mrd.) sowie Operativem Ergebnis (€ 2,5 Mrd.) Rekordwerte erreicht. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Ende 2007 startete die CKD-Produktion des Audi A6, Oktober 2008 die des Audi A4 und im Juli 2010 die des Audi Q5 in Aurangabad in Indien. Seit Mai 2010 rollt der neue Audi A1 im Werk Brüssel vom Band. Der Audi Q3 wird seit Juni 2011 in Martorell (Spanien) produziert. Das Unternehmen ist in mehr als 100 Märkten weltweit tätig. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., die Automobili Lamborghini Holding S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die quattro GmbH (Neckarsulm). Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 60.000 Mitarbeiter, davon rund 46.600 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2011 bis 2015 über € 11 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte. Bis 2015 will Audi die Zahl seiner Modelle auf 42 erweitern.

Audi nimmt seit langem auf vielen Ebenen seine gesellschaftliche Verantwortung wahr – im Sinne einer lebenswerten Zukunft für künftige Generationen. Umweltschutz, Ressourcenschonung, internationale Wettbewerbsfähigkeit und eine zukunftsfähige Personalpolitik bilden deshalb die Geschäftsgrundlage für den nachhaltigen Erfolg von Audi. Das umweltpolitische Engagement der AUDI AG manifestiert sich auch in der Audi Stiftung für Umwelt. Unter dem Begriff „Audi balanced mobility“ richtet das Unternehmen seine Aktivitäten auf ein großes Ziel aus – die ganzheitliche CO₂-neutrale Mobilität.