

AUDI AG
Kommunikation Produkt
D-85045 Ingolstadt
Telefon (0841) 89-32100
Telefax (0841) 89-32817

April 2010

Audi News

Audi A1	2
Audi RS 5 Coupé	24
Audi TT	30
Audi Q7	39
Audi A3	47
Audi e-tron	51

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

Kurzfassung

Der neue Audi A1 – Sportlichkeit und Individualität in der Kompaktklasse

Audi bringt im Sommer einen ganz Großen in die Kompaktklasse. Er ist dynamisch und hochwertig, emotional und individuell. Er komprimiert alle Tugenden der Marke auf weniger als vier Meter – ein charaktervolles Design, kompromisslose Qualität und wegweisende Effizienztechnologien. Das agile Fahrwerk und die kraftvollen Motoren machen den A1 zum sportlichsten Auto im Segment.

Die jungen Kunden des A1 leben in Metropolen und suchen deshalb ein Fahrzeug, welches für das urbane Umfeld konzipiert ist. Dank seiner kompakten Abmessungen bewegt er sich sehr agil und wendig im Stadtverkehr und bietet dabei einen hohen Alltagsnutzen.

Auch das Interieur des A1 ist hochwertig und sportlich. Die Kunden können es in vielen Details noch individueller und nach Ihren persönlichen Vorlieben gestalten. Der Jüngste von Audi hat ein breites Portfolio hochmoderner Technologien an Bord, sein Infotainmentsystem setzt neue Maßstäbe im Segment. Der A1 ist das erste Premium-Auto in der Klasse der kleinen Kompakten – ein echter, vollwertiger Audi.

Die Marke Audi steht für automobiler Leidenschaft. Der A1 ist dank seines agilen Fahrwerks und der kraftvollen Motoren das sportlichste Auto seiner Klasse, und das gibt er schon auf den ersten Blick zu erkennen. Sein Design ist eigenständig und modern. Die Seitenlinie mit dem markanten Dachbogen, der Coupé-haften C-Säule und den großen Radhäusern gliedert den A1 ebenso in die Audi-Familie ein wie die Front mit dem typischen Singleframe-Grill. Die Motorhaube und die Heckklappe umgreifen die Karosserie, die Heckleuchten sind dreidimensional geformt und bieten ein unverwechselbares Design bei Tag und Nacht.

Das Interieur: Leicht und bewegt

Das Interieur des A1 wirkt geräumig und leicht. Die Instrumententafel weist Anklänge an einen Flugzeugflügel auf, ihre vier runden Luftdüsen erinnern an die Turbinen eines Jets. Die klare Ergonomie ist ebenso Anspruch von Audi wie die kompromisslose hohe Verarbeitungsqualität. Viele liebevoll gestaltete Details im Innenraum dokumentieren den Premium-Charakter des Audi A1.

Neben den beiden Ausstattungslinien Attraction und Ambition bietet Audi ein media style Paket, das den Fokus auf Infotainment und Interieurdesign legt. Die innovativen Materialien und modernen Farben unterstreichen den Charakter des Audi A1. Ob farbige Luftdüsen, LED-Innenleuchten oder Bezüge in expressiven Farben – Individualisierung ist ein wichtiges Stichwort. Das Ausstattungsprogramm hält zahllose Möglichkeiten bereit, um den A1 dem eigenen Stil anzupassen; selbst für den Dachbogen stehen verschiedene Lackierungen zur Wahl. Kunden können viele dieser Features auch nachträglich bestellen, ganz nach Trend, Lust und Laune.

Das Angebot an Infotainment- und Multimediasystemen kommt aus der Oberklasse. An seiner Spitze steht die MMI Navigation plus, eine Medienzentrale, die im Kompaktsegment neue Maßstäbe setzt. Sie orientiert sich an den Systemen der Audi-Modelle aus den höheren Segmenten, sowohl beim aus der Instrumententafel ausklappenden Monitor als auch bei der Bedieneinheit, die der MMI-Logik folgt. Aufbauend auf dem Radio concert bietet das Connectivity Paket die Möglichkeit ein Audi Navigationssystem mit Kartendarstellung nachzurüsten – ein Novum im automobilen Umfeld. Als weitere Ergänzung stehen Bausteine wie das Bose Surround Sound System mit 465 Watt Leistung bereit.

Geballter Fahrspaß: Das sportlichste Auto der Klasse

Das sportliche, agile Fahrwerk bringt ihn an die Spitze seiner Klasse. Ob in der Stadt, auf der Landstraße oder auf der Autobahn – der A1 bereitet durch seine sportliche Abstimmung, die optimierte Gewichtsverteilung und die sehr direkte Lenkung überall großen Fahrspaß.

Serienmäßig ist das Stabilisierungssystem ESP mit elektronischer Quersperre an Bord, es unterstützt ein noch präziseres, sportlicheres Handling und erhöht zusätzlich die Fahrsicherheit.

Der neue A1 setzt auch bei der Effizienz neue Maßstäbe. Audi schickt die neue Baureihe mit vier Vierzylindermotoren ins Rennen, die Leistung der zwei TDI und der beiden TFSI-Benziner liegt zwischen 63 kW (86 PS) und 90 kW (122 PS). Alle Motoren folgen dem Downsizing-Prinzip – sie ersetzen Hubraum durch Turbo-Aufladung, und sie beziehen den Kraftstoff per Direkteinspritzung.

In allen Varianten überzeugt der A1 mit geringem Verbrauch – mit Norm-Werten zwischen 3,8 und 5,4 Liter pro 100 Kilometer (vorläufige Werte). Der 1.6 TDI mit 66 kW (90 PS) und Handschaltung emittiert pro Kilometer nur 99 Gramm CO₂ (vorläufiger Wert). Alle Motoren haben ein Rekuperationssystem an Bord, mit dem sie beim Verzögern Energie zurückgewinnen und sind mit einem Start-Stop-System gekoppelt. Beim 1.2 TFSI trägt ein neues Temperaturmanagement mit geschalteter Wasserpumpe zum niedrigen Verbrauch bei.

Hightech und Effizienz: Die Siebengang S tronic

Effizienz ist für Audi immer auch Hightech – beim A1 steht die Siebengang S tronic als Kraftübertragung zur Wahl. Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet extrem schnell, komfortabel und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung; es lässt sich automatisch oder manuell bedienen, auf Wunsch mit Wippen am Lenkrad. Es bereitet großen Fahrspaß und reduziert zugleich den Verbrauch weiter – typisch Audi.

Der Audi A1 ist sportlich, kraftvoll und attraktiv. Als Newcomer im Kompaktsegment spricht er eine moderne Kundengruppe an – ein junges, urbanes, Lifestyle-orientiertes Publikum. Die Kunden des A1 interessieren sich für Design, Musik, Mode und Sport, unter ihnen werden viele Frauen sein. Das Einstiegsmodell der Baureihe wird circa 16.000 Euro kosten.

Auf einen Blick

Der neue Audi A1

Design und Karosserie

- Markant-progressives, Coupé-haftes Design, umlaufende Schulterlinie, große Radhäuser, auf Wunsch abgesetzter Dachbogen im individuellen Look
- Scheinwerfer mit charakteristischer Grafik, auf Wunsch Xenon plus mit LED-Tagfahrlicht, dreidimensional gestaltete Heckleuchten
- Hochfeste Karosserie von kompromissloser Fertigungsqualität

Innenraum und Ausstattung

- Dynamisches Interieurdesign mit Anklängen an den Flugzeugbau
- Verarbeitungsqualität auf Top-Niveau, moderne Materialien und Farben
- Zwei Ausstattungslinien und media style Paket, viele hochkomfortable und sportliche Features lieferbar, zahlreiche Möglichkeiten zur Individualisierung

Infotainment

- Neueste Infotainment-Technologien, auf Wunsch ausklappbarer MMI-Bildschirm auf der Instrumententafel
- Hochleistungsfähiges Navigationssystem mit MMI-Bedienkonzept
- Umfangreiche Anschluss- und Abspielmöglichkeiten für Handy und mobile Musikdatenträger, Bluetooth-Schnittstelle
- Connectivity Paket zur späteren Integration einer Audi-Kartennavigation
- Bose Audiosystem mit LED-Lichtleiter-Technologie

Antrieb

- Zwei kraftvolle und effiziente TDI und zwei TFSI, alle mit Turboaufladung und Direkteinspritzung, Leistung von 63 kW (86 PS) bis 90 kW (122 PS)
- Alle Motoren mit Rekuperations- und Start-Stop-System, 1.2 TFSI mit Thermomanagement
- 1.6 TDI mit 66 kW (90 PS) und 77 kW (105 PS) und Handschaltung ab 99 Gramm CO₂/km (vorläufiger Wert)
- Siebengang S tronic auf Wunsch
- Bordcomputer mit Effizienzprogramm

Fahrwerk

- Ausgewogene Achslastverteilung, geringes Gesamtgewicht
- Sportliches Fahrwerk mit breiter Spur, Lenkung mit direkter Übersetzung
- Fahrstabilisierungssystem ESP mit elektronischer Quersperre an der Vorderachse zur Unterstützung des agilen Handlings

Langfassung

Der nächste große Audi – Der Audi A1

Der A1 ist ein echter Audi – er ist das Premium-Angebot und zugleich das sportlichste Auto in der Klasse der kleinen Kompakten. Er bringt kraftvolle, hocheffiziente Motoren und ein agiles Fahrwerk mit, er fasziniert mit emotionalem Design und hoher Verarbeitungsqualität. Der A1 hat ein breites Portfolio hochmoderner Technologien an Bord, vor allem sein Infotainmentsystem setzt neue Maßstäbe in der Klasse.

Als Newcomer im Kompaktsegment spricht der A1 in erster Linie junge, Lifestyle-orientierte Kunden an, er bietet ihnen viele Spielräume zur individuellen Gestaltung. Der Jüngste von Audi rollt im Sommer an den Start. Sein Einstiegspreis wird circa 16.000 Euro betragen.

Das Design

Er steht stark auf der Straße – kraftvoll, markant, charakternvoll: Der Audi A1 ist das Premium-Angebot und der Sportler in seiner Klasse. Die ausgeprägte, umlaufende Schulterlinie, der farblich abgesetzte Dachbogen und die ungewöhnlich stark geneigten C-Säulen verleihen dem Dreitürer eine unverwechselbare Silhouette. Auch die Abmessungen dokumentieren die dynamische Linienführung: Bei einer Länge von 3,95 Meter misst das jüngste Modell von Audi zwar stattliche 1,74 Meter in der Breite, aber nur 1,42 Meter in der Höhe. Der Radstand beträgt 2,47 Meter, entsprechend knapp fallen die Überhänge aus.

Das Design des A1 ist eng in die Formensprache der Marke eingebunden, es ist einzigartig im Kompaktsegment – emotional, mutig und progressiv. Audi ist dafür bekannt, viele Ideen und Innovationen seiner Studien in die Serie zu bringen – der A1 führt diese Tradition fort. Er zeigt viele Merkmale und innovative Ideen vom Showcar A1 project quattro von 2007 bereits jetzt in Serienreife.

Schon die Fahrzeugfront macht die Familienzugehörigkeit klar, präsentiert in den Details jedoch eigene Akzente und Neuerungen. Der Singleframe-Kühlergrill beispielsweise, schlüssig in die Front integriert, stellt mit seinen angeschrägten oberen Ecken eine neue Evolutionsstufe dar. Seine Spangen sind horizontal ausgerichtet, um die Breite der Front zu betonen. Die großen, plastisch modellierten Lufteinlässe mit ihren horizontalen Stegen tragen zum sportlichen Auftritt des A1 bei, in ihren äußeren Ecken liegen die Nebelscheinwerfer.

Auch die dreidimensional gestalteten Scheinwerfer tragen einen ganz eigenen Look. Der A1 blickt entschlossen und konzentriert auf die Straße. Ein stark geschwungener „wing“ strukturiert das Innere der Scheinwerfer. Das Tagfahrlicht ist Serie, wie bei jedem Audi. Bei den optionalen Xenon plus-Einheiten wird es von LEDs erzeugt und über einen Lichtleiter abgestrahlt; es erscheint als homogenes Band, das dem „wing“ folgt.

Starkes Designelement: Die Tornadolinie

Der prägende Eindruck in der Seitenansicht ist der gerade, leicht ansteigende Verlauf der Linien, der den A1 optisch streckt und beschleunigt. Die Oberkante der Motorhaube zieht sich unter den Seitenfenstern weiter bis zum Heck. Dort, wo die umgreifende Haube – wie beim Sportwagen Audi TT - auf dem Kotflügel aufliegt, entsteht die Basis für ein Audi-typisches Designelement – die Tornadolinie. Sie läuft in der Tür und im hinteren Seitenteil weiter. Die Linie zieht sich eng und präzise über die Radhäuser, damit verleiht sie dem A1 einen kraftvollen Stand auf der Straße.

Die starke Schattenkante unterhalb der Tornadolinie, die kraftvoll gewölbten Blechflächen auf den Flanken und die ansteigende Dynamic Line oberhalb der Schweller sind ebenfalls charakteristisch für die Formensprache der Marke. Das Gleiche gilt für die gefühlvoll ausdefinierten Radhäuser, die Räder bis 18 Zoll Diagonale bergen, und für die Relation der Blechflächen zum Glashaus – sie beträgt zwei Drittel zu einem Drittel. Die Außenspiegel sind auf den Türen aufgesetzt wie bei einem Sportwagen, die Türgriffe als starke Bügel ausgebildet.

Ein weiteres Audi-Merkmal ist der sportlich fließende Dachbogen. Auf Wunsch wird er in einer von vier Kontrastfarben lackiert. Der Bogen läuft in einer C-Säule aus, die flacher als bei einem Coupé steht – das verleiht dem Heck einen dynamischen Abriss, den der Dachkantenspoiler weiter betont.

In der Heckansicht betont eine umgreifende Gepäckraumklappe die Breite – ein exklusives Feature, das im Kompaktsegment neu ist. Die Klappe ist markant geformt. Die ungeteilten Rückleuchten betonen ebenfalls die Breite und sind keilförmig gezeichnet sowie plastisch ins Design integriert. In Verbindung mit Xenon plus sind diese auch in LED-Technik ausgeführt. Weil sie bei geöffneter Gepäckraumklappe nicht zu sehen sind, hat der Audi A1 in den Flanken zusätzlich LED-Leuchten. Auch diese Lösung zeigt die Detailverliebtheit und Technikbegeisterung der Audi-Ingenieure.

Die Rückleuchten tragen eine sportlich-rote Einfassung, ein geschwungener Steg trennt ihre Kammern. Auf Wunsch bestückt Audi sie mit Leuchtdioden und Lichtleitern – das Schlusslicht erscheint als durchgängiges Band. Ein sportlich-schwarzer Diffusor in der Schürze schließt das Heck nach unten ab und stellt das Fahrzeug optisch satt auf die Straße. Auf der linken Seite mündet die Abgasanlage, je nach Motorisierung, in einem oder zwei Endrohren.

Audi liefert den A1 in zehn Außenfarben. Die Uni-Lackierungen heißen Amalfiweiß, Kumulusblau und Brillantschwarz, die Metallic-Töne Eissilber, Phantomschwarz, Teakbraun, Shirazrot, Scubablau, Misanorot und Sphärenblau.

Die Karosserie

Wie bei jedem Audi gilt auch beim A1: Die Karosserie legt die Grundlage für die Qualität, für das präzise, sportliche Handling und für die Sicherheit. Sie besteht zu zwei Dritteln aus hoch- und höchstfesten Stählen unterschiedlicher Festigkeitsklassen.

An ihrer Spitze stehen die formgehärteten Stähle – die Platinen werden in einem Ofen auf extreme Temperaturen erhitzt und direkt danach in einem wassergekühlten Presswerkzeug in Form gebracht. Dieser Temperatursprung verleiht ihnen extreme Zugfestigkeit.

Die formgehärteten Stähle machen gut 11 Prozent der Karosserie aus. Sie kommen beim unteren Querträger im Fußraum, in den hinteren Bereichen der Längsträger, bei den B-Säulen und im Dachrahmen zum Einsatz – überall dort, wo extreme Festigkeit bei niedrigem Gewicht besonders zählt.

Die hoch- und ultrahochfesten Stähle tragen maßgeblich zur hohen Torsionssteifigkeit der Karosserie und zu ihrem geringen Gewicht von nur 221 Kilogramm bei; aus diesen beiden Werten sowie aus den Abmessungen errechnet sich die hohe Leichtbaugüte des Aufbaus. Zugleich bilden sie die Grundlage für den hohen Insassenschutz.

Serienmäßig hat der A1 zwei Frontairbags, Seitenairbags in den Lehnen der vorderen Sitze sowie durchgehende Kopfairbags an Bord. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sowie das integrale Kopfstützensystem von Audi runden das Paket an Rückhaltesystemen ab. Isofix-Verankerungen für Kindersitze im Fond sind Serie. Ebenso sorgt die Gurttrageerkennung auf allen Sitzplätzen für mehr Sicherheit. Auch beim Fußgängerschutz liegt der A1 auf dem aktuellen Stand der Technik.

Kollisionen mit geringer Geschwindigkeit – leichte Parkplatzzrempler und der so genannte Typschadencrash, wichtig für die Versicherungsklasseneinstufung – bleiben ohne größere Folgen. Das Layout der Stoßfänger, des dahinterliegenden Querträgers und der Längsträger schützt kostenintensive Komponenten wie Kühler und Klimaaggregate.

Aerodynamisch optimiert: Von der Bugschürze bis zum Heckspoiler

Mit einem c_w -Wert von 0,32 für die Basisversion gehört der jüngste Audi zu den aerodynamischsten Autos seines Umfelds. Er ist das Resultat eines aufwändigen Feinschliffs im Windkanal-Center Ingolstadt. Die komplette Karosserie ist optimiert, vom Heckspoiler inklusive der Spoilerecken bis hin zum Unterboden und den Rädern. Der Aeroboden deckt den Unterboden weitgehend ab, schützt diesen und führt die Luft strömungsgünstig weiter. Die Ecken und sonstigen Randbereiche der Schürzen sind aufwändig gestaltet; das senkt nicht nur den c_w -Wert, sondern verbessert auch die Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten.

Das Umfeld des Grills ist vollständig abgedichtet – die einströmende Luft gelangt praktisch verlustfrei zum Kühler, statt zu verwirbeln. Selbst Feinheiten wie die Durchströmung des Motorraums sind bezüglich Thermik und Aerodynamik bis ins letzte Detail optimiert.

Eine weitere Stärke der Karosserie liegt in ihrer Akustik. Die Audi-Entwickler haben der Schallabstrahlung der Blechfelder und ihren Steifigkeiten großes Augenmerk gewidmet; alle Bereiche, an denen im Fahrbetrieb Kräfte eingeleitet werden, wurden gezielt verstärkt. Mit einem Leichtbau-Dämmpaket wird die Akustik im Fahrzeuginnenraum bis auf Premium-Niveau angehoben.

Der A1 wird im Audi Werk Brüssel gefertigt. Audi hat die Fertigungsanlagen mit einem dreistelligen Millionen-Aufwand modernisiert, um die strengsten Qualitätsmaßstäbe in jedem Punkt zu gewährleisten.

Der Innenraum

Sportlichkeit, Präzision und jugendliche Frische – diese Themen prägen auch das Interieur des Audi A1. Bei der elegant geschwungenen Instrumententafel ließen sich die Designer von Flugzeugtragflächen inspirieren; die vier runden, weit herausgezogenen Luftausströmer erinnern an die Turbinen eines Jets.

Die Mittelkonsole im Yachtheckdesign schwebt optisch über dem Mitteltunnel. Hier ist eine Leiste mit Sekundärschaltern integriert. Die Bedieneinheit der Klimatisierung oder die drei zylindrischen Drehregler der optionalen automatischen Anlage bilden ein weiteres optisches und haptisches Highlight an Bord des A1. Der Armaturenräger beherbergt ebenso die Reglereinheit für das Radio beziehungsweise das optionale Bedien- und Infotainmentsystem MMI. Das Display, Serie ab dem Radio concert, liegt in der Instrumententafel versenkt und fährt durch eine Push-Funktion nach oben aus. Diese Einbaulage, ideal für schnelles Ablesen, ist ein Alleinstellungsmerkmal in dieser Fahrzeugklasse.

Der Instrumenteneinsatz in Chrono-Optik mit den großen Runduhren – schwarze Ziffernblättern, rote Nadeln und weiße Skalen sowie Ziffern– ist klar und elegant gezeichnet, die Bedienung an den Lenkstockhebeln schlüssig und ergonomisch perfekt organisiert, wie immer bei Audi.

Die Instrumente werden nachts weiß, die Tasten rot beleuchtet. Mit dem LED-Innenlichtpaket bietet der A1 erstmals in der Premium Kompaktklasse 100 Prozent LED-Technik im Interieur an. Dabei wurde nicht nur die Ambientebeleuchtung in den Türen und im Dachmodul, sondern auch Innenlicht, Leselicht, Fußraumleuchten und Make-up-Leuchten in LED-Technik realisiert.

Ein weiteres Design-Highlight wurde mit Hilfe von LED-Lichtleitertechnik umgesetzt. Auf Wunsch leuchtet eine weiße Corona indirekt aus der Kontur der Bose Basslautsprecherblenden und unterstreicht damit auch optisch den technisch hochwertigen Anspruch der Soundanlage.

Das optionale Fahrerinformationssystem integriert ein Display zwischen den Instrumenten. Wie bei den großen Modellen von Audi dienen Tasten, Wippen und Walzen im optionalen Multifunktionslenkrad zur Steuerung.

Das System bündelt Informationen von den Audioquellen und von der optionalen Navigation. Ein modernes Reiter-Konzept im Display und eine frei belegbare Favoriten-Tasten machen die Bedienung einfach und intuitiv. Das Fahrerinformationssystem ist monochrom. Beim MMI Navigation plus ist es Serie.

Hilfreich: Der Bordcomputer mit Effizienzprogramm

Der Bordcomputer mit Effizienzprogramm ist mit dem Fahrerinformationssystem gekoppelt. Er zeigt die verbrauchsrelevanten Daten an und gibt Empfehlungen für effizientes Fahren. Eine vergrößerte Darstellung der Schaltanzeige signalisiert dem Fahrer, wann er den Gang wechseln sollte. Eine weitere Funktion gibt Aufschluss darüber, welche Verbraucher im Fahrzeug, etwa die Klimaanlage oder die Heckscheibenheizung, aktiv sind und wie hoch deren Kraftstoffverbrauch ist.

Die Sitze im A1 vermitteln besten Halt, Führung und Unterstützung – Personen jeder Größe fühlen sich in ihnen exzellent untergebracht. Der Fahrersitz lässt sich serienmäßig in der Höhe einstellen.

Bei der Linie Ambition montiert Audi Sportsitze mit Lendenwirbelstütze; hier ist auch der Beifahrersitz serienmäßig höhenverstellbar. Die Easy Entry-Funktion für den bequemen Fond-Zugang ist im Ambition Paket ebenfalls serienmäßig an Bord.

Auf allen Plätzen existieren viele Ablagen – zwei Cupholder auf der Konsole des Mitteltunnels, Taschen in den Türen und den hinteren Seitenverkleidungen sowie eine Steckdose. In der Basisversion befindet sich statt des Bordmonitors ein Klappfach auf der Instrumententafel. Auf Wunsch liefert Audi ein Ablagenpaket mit weiteren Verstaumöglichkeiten.

Der Premiumcharakter des Audi A1 zeigt sich in allen Details des Interieurs – bei der Auswahl der Materialien, bei ihrer Verarbeitung und bei den engen, gleichmäßigen Spaltmaßen. Die Oberfläche der Instrumententafel ist weich hinter-schäumt, alle Tasten und Regler bewegen sich präzise – selbst die Zugklinke, die das Schloss der Motorhaube entriegelt, löst exakt und satt aus.

In der Ausstattungslinie Ambition – und optional beim Attraction – sind viele Bedienteile in Aluminiumoptik gehalten, darunter die Einstiegsleisten, die Drehregler der Klimaautomatik und der Lichtdreheschalter. Zudem sind hier der Kranz des Dreispeichen-Sportlenkrads, der Griff der Handbremse und der Schalthebel mit Leder bezogen und mit dezenten Aluminiumspangen verfeinert.

Jugendlich und neuartig: Die Farben und Materialien

In den beiden Linien unterscheiden sich die Materialien im Interieur. Beim Attraction sind die Stoffbezüge schwarz oder titangrau inklusive titangrauer Mittelkonsole, Armauflage, Kartentasche und Lautsprechergitter. Die Sportsitze der Line Ambition hingegen haben zweifarbige Designs, mit titangrau oder wasabigrün als Kontrastfarbe zu schwarz. Daneben gibt es auch die schwarze Ausstattung. Das media style Paket bietet alternativ die Farbe Samtbeige. Die optionalen Ledersitze stehen im Ambition und beim media style Paket in je drei Farben und Kombinationen zur Wahl.

Der ganze Bereich Colour & Trim ist neuartig, jugendlich und lifestylich eingerichtet. Bei den Verblendungen der Luftdüsen steht eine breite Auswahl Farben bereit – je nach Ausstattungslinie sind sie in mattem oder hochglänzendem schwarz gehalten. Passend zur Farbe der Ausstattung gibt es diese wahlweise auch in hochglänzendem weiß, titangrau, wasabigrün, rot und samtbeige. Für die Türarmauflagen und die Konsole auf dem Mitteltunnel stellt Audi in allen Ausstattungen attraktive Farben zur Wahl.

Der Gepäckraum des Audi A1 hat plane Wände, die Stufe zur Ladekante ist niedrig zum praktischen Be- und Entladen. Er fasst in der Basis 267 Liter Volumen. Ein doppelter Ladeboden ist serienmäßig.

Durch Umklappen der geteilten Fondlehnen – eine schnelle, komfortable Sache – wächst das Volumen auf etwa 920 Liter bei dachhoher Beladung. Zwei kleine Klinken stützen den Ladeboden ab, wenn man ihn hochklappt. Auf Wunsch liefert Audi ein Gepäckraumpaket mit praktischen Staufächern unter dem Ladeboden, einem Multifixierpunkt mit Klapphaken, einem Gepäcknetz, einer Steckdose, einer zweiten Leuchte und einem Spannband.

Auch beim Gepäckraum leistet sich Audi keinerlei Abstriche an der Qualität. Die Klappe entriegelt elektrisch, auch per Fernschlüssel. Sie schwingt hoch auf und fällt souverän ins Schloss. Ihr Schließbügel hat eine eigene, federbelastete Abdeckklappe, die ihn vor Verschmutzung schützt – auch das ist ein typisches Audi-Detail.

Die Infotainmentsysteme

Der A1 ist ein Premium-Auto für moderne Menschen – sein Angebot an Infotainment- und Multimediasystemen liegt auf dem neuesten Stand der Technik, es kommt direkt aus der Oberklasse.

Das Angebot an Infotainment-Bausteinen ist modular; die Basis bildet das serienmäßige Radio chorus. Es verfügt über ein CD-Laufwerk, das auch mp3-Formate lesen kann, und über die geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeregelung GALA. Das Radio chorus schickt seinen Sound auf vier Lautsprecher.

Auf der nächsten Stufe steht das neue Radio concert, ein vielseitiges Gerät, ebenfalls mit CD-Laufwerk. Hier ist nun der separate, ausklappbare Bordmonitor – ein hochauflösendes Farbdisplay mit 6,5 Zoll Diagonale – bereits Serie. Dazu kommen ein Doppeltuner, ein SDHC-Speicherkartenleser, ein AUX-IN-Anschluss und sechs Lautsprecher vorne und hinten.

Der Kunde kann vom Radio concert ausgehend das Connectivity-Paket wählen, das u.a. eine Navigationsvorbereitung enthält. So kann er zu einem späteren Zeitpunkt sein bestelltes Radio um eine Audi-Kartennavigation erweitern. Hier ist die erforderliche Hardware im Radio bereits eingebaut.

Der Kunde kann zu jedem beliebigen Zeitpunkt die Systemaktivierung sowie eine SDHC-Karte mit Navigationsdaten über Audi Original Zubehör nachkaufen. Die Aktivierung erfolgt beim Audi-Partner. Das Connectivity-Paket enthält auch eine Bluetooth-Schnittstelle, einen SDHC-Kartenleser und das Audi Music Interface.

Die Spitze der Angebotspalette nimmt das MMI Navigation plus ein, als Highend-Medienzentrale ist es Benchmark in der kompakten Fahrzeugklasse. Es besteht aus vier Hauptbauteilen – der so genannten Main Unit samt 60-Gigabyte-Festplatte, der Radio Unit, dem MMI-Bedienterminal und dem Farbdisplay. Das ausklappbare 6,5 Zoll-Display besticht mit eleganter Darstellung – es stellt seine Grafiken, auch die Cover-Arts der Audiotitel dar, die Navigationskarte erscheint ebenfalls dreidimensional.

Die MMI Navigation plus kann 20 Gigabyte Musikdaten speichern. Es bindet moderne mobile Player über eine Bluetooth-Schnittstelle und das Audi Music Interface (AMI) auf hochkomfortable Weise ein. Es verfügt über ein Laufwerk für Audio- und Video-DVDs und eine intelligente Sprachsteuerung – der Fahrer kann die vollständige Navigationsadresse in einem Zug sprechen. Auch das Fahrerinformationssystem ist in das Paket integriert.

Klassische Audi-Logik: Das MMI-Bedienterminal

Das MMI-Bedienterminal orientiert sich im Aufbau an den Anlagen aus den großen Audi-Modellen mit seiner intuitiven Logik. Ein großer Dreh-/Drück-Steller bildet seinen Mittelpunkt, er lässt sich wie ein Joystick in vier Richtungen kippen, was viele Funktionen noch komfortabler macht. Rund um den zentralen Steller und über ihm liegen verschiedene Hard- und Softkeys, ein Lautstärkeregler und Einschübe für die Speichermedien.

Für das MMI Navigation plus und für das Radio concert hält Audi eine Reihe zusätzlicher Bausteine bereit – eine Bluetooth-Schnittstelle für komfortables Telefonieren und Übertragung von Musik und Video, einen CD-Wechsler, einen Tuner für den digitalen Radioempfang (DAB) und zwei feine Klanganlagen. Hier handelt es sich um das 180 Watt starke Audi Sound System mit zehn Lautsprechern und um das Bose Surround Sound System.

Ein Zehnkanaal-Verstärker mit 465 Watt Leistung steuert 14 Lautsprecher inklusive Subwoofer an. In Verbindung mit der MMI Navigation plus und dem Bose Surround Sound System ist die Wiedergabe von 5.1 Surround Sound möglich. Ein besonderes optisches Highlight: Die Tieftöner in den Türen werden von Lichtleiter-LEDs indirekt beleuchtet.

Der Antrieb

(Fahrleistungswerte sind vorläufige Werte)

Audi schickt den A1 mit vier Motoren ins Rennen. Die beiden TFSI-Ottomotoren und die zwei TDI decken eine Leistungsspanne von 63 kW (86 PS) bis 90 kW (122 PS) ab. Jeder von ihnen liegt auf dem neuesten Stand der Technik.

Alle Aggregate arbeiten mit Direkteinspritzung und Turboaufladung. Dieses Downsizing-Konzept verleiht ihnen, zusammen mit den Technologien aus dem Modularen Effizienzbakasten von Audi, stämmige Kraft bei minimalem Verbrauch – die Werte liegen zwischen 3,8 und 5,4 Liter/100 km.

Als Einsteiger-Benzinmotor fungiert der neue 1.2 TFSI. Er leistet 63 kW (86 PS) und produziert schon ab 1.500 bis 3.500 1/min sein Maximum von 160 Nm Drehmoment. Der Vierzylinder, mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe gekoppelt, beschleunigt den A1 in 12,1 Sekunden von null auf 100 km/h und macht ihn 179 km/h schnell. Im EU-Fahrzyklus begnügt er sich mit 5,1 Liter Kraftstoff pro 100 km – ein CO₂-Äquivalent von lediglich 119 Gramm/km.

Downsizing von Audi: Aufladung statt Hubraum

Der neu entwickelte Vierzylinder steht exemplarisch für die Audi-Philosophie des Downsizings, den Ersatz von Volumen durch Turboaufladung. Der Zweiventiler begnügt sich mit 1.197 cm³ Hubraum und ist konsequent auf geringes Gewicht und niedrige Reibung optimiert. Sein Kurbelgehäuse, aus Aluminium gegossen, hat einen eigenen, vom Zylinderkopf getrennten Kühlkreislauf. Nach dem Start wird das Wasser im Block nicht umgewälzt – das bringt den Motor schnell auf Temperatur und verkürzt die Phase der erhöhten Reibungswiderstände durch kaltes Öl.

Mit 90 kW (122 PS) wartet der 1.4 TFSI auf; sein Drehmoment-Bestwert von 200 Nm steht konstant von 1.500 bis 4.000 Touren parat. Ein Turbolader mit wassergekühltem Ladeluftkühler setzt den Vierventiler mit seinen 1.390 cm³ Hubraum unter Druck.

Der 1.4 TFSI bringt den A1 in Kooperation mit der Siebengang S tronic in 9,1 Sekunden auf Landstraßentempo und weiter auf 200 km/h Spitze. Mit dem serienmäßigen manuellen Sechsganggetriebe lauten die Werte 9,2 Sekunden und 200 km/h. Der durchschnittliche Verbrauch beschränkt sich auf 5,1 beziehungsweise nur 5,4 Liter/100 km im EU Testzyklus.

Der neue 1.6 TDI schöpft seine Leistung aus 1.598 cm³ Hubraum; der kompakte Vierzylinder zeichnet sich durch eine konsequent minimierte innere Reibung aus. Audi offeriert ihn in zwei Versionen. Die stärkere Ausführung des 1.6 TDI gibt 77 kW (105 PS) sowie 250 Nm ab, von 1.500 bis 2.500 Touren; sie ist mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe kombiniert. Mit 10,8 Sekunden für den Standardsprint und einer Spitze von 187 km/h treibt der Vierventiler den A1 kraftvoll an – im Verbrauch gibt er sich mit durchschnittlich nur 3,9 Liter/100 km zufrieden.

Die zweite Version des 1.6 TDI kommt auf 66 kW (90 PS) und 230 Nm Drehmoment, letzteres von 1.500 bis 2.500 1/min. In Kombination mit der Fünfgang-Handschaltung beschleunigt der A1 in 12,2 Sekunden von null auf 100 km/h, seine Spitze liegt bei 179 km/h und der Verbrauch bei vorbildlichen 3,8 Liter/100 km, entsprechend 99 Gramm CO₂/km.

Alle vier Motoren im A1 nutzen eine Technologie aus dem Modularen Effizienz-baukasten von Audi – das Rekuperationssystem gewinnt mit Hilfe einer intelligenten Spannungsregelung für den Generator in Brems- und Ausrollphasen Energie zurück. Sie wird in der Batterie zwischengespeichert; beim anschließenden Beschleunigen fließt sie ins Bordnetz zurück und entlastet so den Generator.

Eine zweite Technologie aus dem Modularen Effizienzbaukasten von Audi ist bei den vier Motoren ebenfalls serienmäßig an Bord – das Start-Stop-System. Es schaltet den Motor im Stillstand ab, wenn der Schalthebel auf Leerlauf steht und der Fuß des Fahrers das Kupplungspedal verlassen hat. Beim Einkuppeln startet es ihn wieder – leise, komfortabel und schnell.

Das Start-Stop-System arbeitet auch mit der Siebengang S tronic perfekt zusammen – dem Hightech-Getriebe, mit dem der A1 seine sportliche Ausnahmestellung weiter untermauert.

Das Doppelkupplungsgetriebe von Audi vereint den Komfort einer Wandlerautomatik mit der Dynamik und Effizienz eines Schaltgetriebes. Es wechselt die Gänge binnen weniger Hundertstelsekunden ohne spürbare Unterbrechung der Zugkraft, geschmeidig und hochkomfortabel.

Die nur etwa 70 Kilogramm leichte Siebengang S tronic trägt zur Gewichtsreduzierung bei. Ihre beiden Kupplungen laufen trocken – der Wegfall der Ölversorgung steigert den von Haus aus hohen Wirkungsgrad des Getriebes weiter. Die Energieversorgung der elektrohydraulischen Stelleinheit erfolgt bedarfsgeregelt.

Der Fahrer kann die Siebengang S tronic per Tipphelbel oder optional mit Wippen am Lenkrad steuern, wie in einem Sportwagen. Zudem stehen zwei vollautomatische Betriebsweisen zur Verfügung.

Im D-Modus lässt das Getriebemanagement den Motor so oft wie möglich kraftstoffsparend bei niedrigen Drehzahlen laufen, im Kennfeld S ist die Gangart sportlich und das Drehzahlniveau höher. Ein Berganfahrassistent, der den A1 beim Anfahren am Hang festhält, ist Serie.

Das Fahrwerk

Der frontgetriebene Audi A1 ist das sportlichste Auto der Kompaktklasse. Er fährt sich wendig und agil in der Stadt, straff und präzise auf Landstraßen und komfortabel auf der Autobahn. Er verdankt diese Qualitäten ganz wesentlich dem hochentwickelten Fahrwerk mit den breiten Spurweiten und der ausgewogenen Gewichtsverteilung.

Bei der Entwicklung des Audi A1 legten die Ingenieure auf die Verteilung der Achslasten großes Augenmerk. Der vordere Überhang fällt mit 81 Zentimeter Länge ungewöhnlich kurz aus. Je nach Motorisierung lasten nur zwischen 61 und 63 Prozent des Gewichts auf der Vorderachse, ein geringer Wert für einen Kompaktwagen. Zu dieser Relation tragen einige Detailmaßnahmen bei, etwa die Position der Batterie, die bei den meisten Motorisierungen unter dem Gepäckraum liegt. Mit nur 1.045 Kilogramm Basisgewicht ist der A1 das leichteste Fahrzeug in der Premium-Kompaktklasse.

Als Vorderradaufhängung dient eine McPherson-Konstruktion mit unteren Dreiecksquerlenkern. Der Lenkimpuls der elektrohydraulischen Zahnstangen-Servolenkung, die effizienter arbeitet als ein rein hydraulisches System, gelangt auf kurzen Wegen in die Schwenklager – die Ansprache ist spontan, das Feedback am Lenkrad präzise und feinfühlig.

Direkt übersetzt: Die Servolenkung

Die Lenkung ist mit einem Verhältnis von 14,8:1 sportlich-direkt übersetzt, am Steuer genügen kleine Lenkwinkel. Dank der weit einschlagenden Vorderräder beschränkt sich der Wendekreis auf 10,6 Meter – beide Faktoren verleihen dem A1 sowohl im Stadtverkehr als auch auf der Landstraße allerhöchste Agilität.

Audi hat die Lager der Vorderachse, den Stabilisator sowie die Federn und Dämpfer mit hohem Aufwand auf ein sportlich-ausgewogenes Handling abgestimmt. An der Hinterachse, einer Verbundlenkerkonstruktion mit getrennten Federn und Dämpfern, präsentieren sich die Führungslager völlig neu entwickelt. Bei der Ausstattungslinie Ambition ist ein Sportfahrwerk mit straff abgestimmten Federn und Dämpfern Serie.

Bei allen Motorisierungen hat der A1 eine neue Technologie von Audi an Bord – das Stabilisierungssystem ESP bringt eine elektronische Quersperre mit. Ähnlich wie ein mechanisches Sperrdifferenzial macht sie das ohnehin agile Handling noch neutraler, indem sie Untersteuern weitgehend eliminiert und die Traktion verbessert. Wenn die Elektronik erkennt, dass das kurveninnere Vorderrad bei schneller Kurvenfahrt zu stark entlastet wird, veranlasst sie dort einen gezielten kleinen Bremseneingriff. So fließt das Überschussdrehmoment auf das kurvenäußere Rad, das mehr Kraft auf die Straße bringen kann. Das Fahrverhalten wird noch präziser, agiler, stabiler und neutraler, die objektive Sicherheit und das subjektiv empfundene Vertrauen ins Auto steigen noch mehr.

Das ESP im A1 ist mit seinem Sportmodus speziell auf eine agile Fahrweise zugeschnitten. Das Fahrstabilisierungssystem kontrolliert große, starke Radbremsen. Die vorderen Scheiben sind innenbelüftet, ihre Formate haben, je nach Motorisierung, zwischen 256 und 288 Millimeter Durchmesser.

An den Hinterrädern arbeiten kräftige Scheibenbremsen. Die Räder haben bei der Ausstattungslinie Attraction das Format 15 Zoll, bei der Linie Ambition handelt es sich um 16-Zöller aus Leichtmetall.

Optional montiert Audi sportliche Aluminium-Gussräder mit 17 Zoll Diagonale, je nach Design auch in moderner Bicolor-Optik, und Breitreifen im Format 215/40. Die quattro GmbH bietet Aluminium-Gussräder mit 18 Zoll Diagonale und Breitreifen im Format 225/35 an.

Hohe Leistungsfähigkeit: Die Radbremsen

Die Ansprüche an sportliche Fahrleistungen, erstklassige Sicherheit und Komfort in der Premium-Kompaktklasse stellen hohe Anforderungen an die Bremsen. Die Bremsanlage des Audi A1 wurde deswegen spezifisch für die verschiedenen Varianten hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit ausgewählt.

Bereits die Einstiegsmotorisierungen dürfen sich daher der erhöhten Leistungsreserve der Scheibenbremsen erfreuen: Innenbelüftete Scheibenbremsen an der Vorderachse sowie massive Bremsscheiben an der Hinterachse sind in jedem Fahrzeug an Bord.

Sportlenkrad

Passend zum sportlichen Charakter des Fahrzeugs ist der A1 serienmäßig mit einem griffigen 3-Speichen-Sportlenkrad ausgestattet, das auf Wunsch mit feinem Nappaleder bezogen und hochwertigen Applikationen in Chromdesign ausgestattet ist.

Als besonderes Highlight ist das neue Bedienkonzept der optionalen Multifunktionsschalter hervorzuheben, das auf komfortable Weise die Bedienung von Bordcomputer, Telefon, Audioquelle und Navigation direkt vom Lenkrad aus ermöglicht.

In Verbindung mit einem S tronic-Getriebe sind Schaltwippen optional verfügbar, die schnelle manuelle Gangwechsel ermöglichen.

Die Ausstattung

Audi bietet den A1 in zwei Ausstattungslinien an – Attraction ist die reichhaltig ausgestattete charaktervolle Version, Ambition die sportlich-dynamische Variante. Mit beiden Linien lässt sich das media style Paket kombinieren; es offeriert attraktive Inhalte aus den Bereichen Infotainment und Interieurdesign. Features wie das Navigationspaket lassen sich auch nachträglich erwerben, so bleibt der A1 über Jahre hinweg jung und attraktiv. Bei den Materialien und Farben im Innenraum folgt der Jüngste von Audi ebenfalls einer neuen, frischen Linie.

Die Linie Attraction bringt bereits komfortable Features mit – das Radio chorus, eine Funk-Zentralverriegelung, elektrisch einstellbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber und einen höheneinstellbaren Fahrersitz. In puncto passive Sicherheit sind zwei Frontairbags, Sidebags und Kopfairbags Serie. Gurtkraftbegrenzer, das integrale Kopfstützensystem von Audi und Isofix-Bügel für Kindersitze im Fond komplettieren das Programm.

Die Ausstattungslinie Ambition ist schon auf den ersten Blick zu erkennen – anhand der 16 Zoll-Leichtmetallräder und der Nebelscheinwerfer. Im Interieur bietet der A1 Ambition eine feine Aluminiumoptik, ein Sportlederlenkrad und das Fahrerinformationssystem. Seine Sportsitze haben eine Easy-Entry-Funktion und Lordosenstützen; hier lässt sich zusätzlich der Beifahrersitz in der Höhe einstellen.

Optional zur Ausstattungslinie Ambition ist das S line Sportpaket u.a. mit folgenden Ausstattungsmerkmalen erhältlich: Aluminium Gussräder in 17 Zoll oder wahlweise 18 Zoll Diagonale, S line Sportfahrwerk mit dynamischer Fahrwerksabstimmung, Sportlederlenkrad und Sportsitze.

Viele Sonderausstattungen, die Audi für den A1 aufgelegt hat, stammen direkt aus der Oberklasse. Im Bereich Exterieur sind dies die Xenon-plus-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, die LED-Heckleuchten und die optionalen Räder bis zum Format 17 Zoll mit Reifen im Format 215/40. Die quattro GmbH bietet Aluminium-Gussräder mit 18 Zoll Diagonale an.

Auch dem Bereich Licht und Sicht hat Audi viel Augenmerk gewidmet. Der Fernlichtassistent erkennt per Kamera andere Fahrzeuge und Ortschaften und schaltet selbsttätig zwischen Abblend- und Fernlicht um. Er ist mit einem Licht- und Regensensor kombiniert, der auch separat zu haben ist. Das Panorama-Schiebedach bringt Licht und Luft in den Innenraum. Der Komfortschlüssel kann immer in der Jackentasche bleiben – der A1 entriegelt, wenn der Fahrer am Türgriff zieht, und startet per Druck auf eine Start-Stop-Taste.

Weitere Optionen sind die Alarmanlage, das LED-Innenlichtpaket, die beheizbaren und anklappbaren Außenspiegel, die Geschwindigkeitsregelanlage, der Skisack, die Mittelarmlehne vorn, das Ablagen- und das Gepäckraumpaket, die Sitzheizung vorn, die Klimaanlage, die Komfortklimaautomatik und ein Multifunktions-Sportlederlenkrad. Zudem stellt Audi eine Einparkhilfe in zwei Versionen und ein breites Angebot an Infotainment-Bausteinen zur Wahl. Es beginnt mit dem Radio concert und führt über das nachrüstbare Navigationspaket bis zur hochleistungsfähigen MMI Navigation plus und zum Surround Sound System von Bose mit innovativer Lichtleitertechnik.

Dynamischer Look

Das S line Exterieurpaket macht den Auftritt des neuen A1 noch dynamischer, dank Details wie kantigen Schwelleraufsätzen und großem Dachkantenspoiler.

Für das junge, urbane Publikum des A1 steht ein neues, lifestyleorientiertes Konzept an Farben und Materialien bereit. Wenn gewünscht, leuchten Komponenten wie die Sitzbezüge, die Gehäuse der Luftdüsen und die Einlageflächen in den Türen in frischen, expressiven Farben.

Neben den Einzeloptionen offeriert die quattro GmbH zahlreiche Pakete – etwa das S line Sportpaket, die Audi exclusive line oder das Optikpaket schwarz. Das Individualisierungsprogramm Audi exclusive bietet den Kunden noch mehr Gestaltungsmöglichkeiten – sowohl im Interieur als auch im Exterieur.

Der Audi RS 5 – Kraft und Eleganz

Gewaltige Kraft, verpackt in ein Coupé von klassischer Eleganz:

Der Audi RS 5 gab sein Debüt auf dem Genfer Automobilsalon. Der hochdrehende 4,2-Liter-V8 sorgt mit seinen 331 kW (450 PS) für mächtige Performance – bei außergewöhnlicher Effizienz im Umgang mit dem Kraftstoff. Die Siebengang S tronic und ein neu entwickeltes Mittendifferenzial im quattro Antriebsstrang leiten die Kräfte auf alle vier Räder.

Die RS-Modelle, die von der quattro GmbH entwickelt werden, bilden die dynamische Speerspitze des Audi-Angebotsprogramms. Der RS 5 setzt eine Linie fort, die ihren Anfang vor über 15 Jahren mit dem RS 2 Avant nahm – das Konzept der überlegenen Dynamik in der Mittelklasse.

Der hochdrehende V8-Sauger, der aus 4.163 cm³ Hubraum schöpft, ist eng mit dem V10 verwandt, der den Hochleistungssportwagen R8 antreibt. Wie fast alle Benzinmotoren von Audi bezieht er den Kraftstoff über die Direkteinspritzung mit dem Kürzel FSI – eine Technologie, die Audi beim Langstreckenklassiker in Le Mans zu vier Siegen mit dem Rennwagen R8 verholfen hat. Die Common Rail-Anlage baut bis zu 120 bar Druck auf.

Aufwändiger Feinschliff an der zweiflutigen Ansaug- und Abgasanlage lässt den Langhuber frei atmen; vier verstellbare Nockenwellen und Tumble-Klappen im Saugrohr unterstützen die Gemischbildung. Der 4.2 FSI liefert imposanten Durchzug und fühlt sich auch bei hohen Drehzahlen wohl – fast wie ein Rennmotor. Er gibt seine 331 kW (450 PS) Leistung bei 8.250 1/min ab, die maximal 430 Nm Drehmoment stehen zwischen 4.000 und 6.000 Touren bereit.

Die bullige Kraft, das spontane Ansprechen, das lustvolle Hochdrehen, die voluminöse, klangvolle Musik – der V8, den Audi in Handarbeit fertigt, ist ein faszinierendes Gesamterlebnis von Power und Emotion. Der 4.2 FSI katapultiert das 1.725 Kilogramm wiegende Coupé in 4,6 Sekunden von null auf 100 km/h und weiter auf elektronisch begrenzte 250 km/h Topspeed. Auf Wunsch regelt Audi die Spitze erst bei 280 km/h ab.

Starke Effizienz: Nur 10,8 Liter Kraftstoff pro 100 km

Effizienz ist Serie in jedem Audi, auch im RS 5. Im Mittel kommt der bärenstarke Achtzylinder auf 100 Kilometer mit 10,8 Liter Kraftstoff aus – sehr viel weniger als seine Hauptwettbewerber. Dieser Top-Wert ist auch den Technologien aus dem Modularen Effizienzbakasten von Audi zu verdanken. Der Motor und der komplette Antriebsstrang sind auf minimale Reibung optimiert, die Ölpumpe arbeitet bedarfsgesteuert, und ein Rekuperationssystem gewinnt in Ausroll- und Bremsphasen Energie zurück.

Die serienmäßige Siebengang S tronic im RS 5 trägt mit ihrem hohen Wirkungsgrad und dem lang übersetzten letzten Gang ebenfalls zur Effizienz bei. Sie setzt sich aus zwei Kupplungen und zwei Teilgetrieben zusammen. Beide sind permanent aktiv, aber nur eines ist kraftschlüssig mit dem Motor verbunden. Der Schaltvorgang erfolgt durch den Wechsel der Kupplungen – blitzschnell, geschmeidig und fast unmerklich.

Der Fahrer kann die Siebengang S tronic, die für die Kräfte des hochdrehenden V8 spezielle Verstärkungen erhielt, vollautomatisch agieren lassen oder selbst steuern, mit dem neu gestalteten Wählhebel oder mit Wippen am Lenkrad. Über das serienmäßige Audi drive select kann die Schaltstrategie im Automatikmodus zwischen den Modi auto, comfort und dynamic variiert werden. Im Programm „Launch Control“ managt die Siebengang S tronic die perfekte Beschleunigung aus dem Stand heraus – mit voller Power und minimalem Reifenschlupf.

Neue quattro-Technologie: Das Kronenrad-Differenzial

Wie jedes RS-Modell bringt auch der RS 5 seine Kraft mit dem permanenten Allradantrieb quattro auf die Straße. Beim Mittendifferenzial, das die Kräfte zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt, präsentiert Audi, die führende Marke beim Allradantrieb, eine neue Entwicklungsstufe – das so genannte Kronenrad-Differenzial.

Das selbstsperrende Kronenrad-Mittendifferenzial baut kompakt und leicht und erzielt einen hohen Wirkungsgrad.

Dank seiner Lamellenpakete kann es die Verteilung der Momente zwischen Vorder- und Hinterachse breit variieren; bei Bedarf strömen bis zu 70 Prozent nach vorn und maximal 85 Prozent nach hinten. Die Standard-Auslegung ist mit 40:60 weiterhin sportlich heckbetont.

Das neue Differenzial arbeitet mit einer elektronischen radselektiven Momentensteuerung zusammen, die auf alle vier Räder zugreift. Wenn bei dynamischer Gangart eines der kurveninneren Räder zu stark entlastet wird, bremst es das System leicht ab, noch bevor Schlupf auftritt – das sorgt einerseits für satte Traktion und erzeugt andererseits ein Giermoment, das die Kurvenfahrt unterstützt.

Als perfekte Ergänzung für den neuen quattro-Antriebsstrang liefert Audi auf Wunsch das Sportdifferenzial an der Hinterachse. Es verteilt die Momente aktiv zwischen den Hinterrädern und steigert damit die Stabilität und den Grip im Grenzbereich noch weiter. Das elektronische Management des Sportdifferenzials ist im RS 5 konsequent dynamisch ausgelegt.

Das Fahrwerk des RS 5 ist bei den Federn, den Dämpfern, der Elastokinematik und den Stabilisatoren sportlich-straft abgestimmt, es legt die Karosserie 20 Millimeter tiefer als beim Audi A5. Leichtmetallräder im Format 19 Zoll mit Reifen der Größe 265/35 sind Serie. Sie sind im exklusiven 5-Arm-Struktur-Design gestaltet. Auf Wunsch rollt der RS 5 auf 20-Zöllern mit Reifen im Format 275/30. Für den Winter stehen Räder in den gleichen Dimensionen bereit, das 19 Zoll-Rad ist schneekettentauglich.

Die Bremsanlage arbeitet mit mächtigen innenbelüfteten Scheiben – an der Vorderachse haben sie 365 Millimeter Durchmesser. Wegen maximaler Wärmeabfuhr sind die Stahl-Reibringe gelocht und über Stifte mit den aus Aluminium gefertigten Bremstöpfen verbunden. Die hochglänzend schwarz lackierten Sättel mit dem RS-Schriftzug bestehen ebenfalls aus Aluminium, die vorderen verzögern mit je acht Kolben. Auf Wunsch montiert Audi an der Vorderachse Scheiben aus Kohlefaser-Keramik mit 380 Millimeter Durchmesser. Sie sind extrem leicht, standfest und langlebig. Das Stabilisierungssystem ESP integriert einen Sportmodus und lässt sich auch komplett abschalten.

Noch mehr Dynamik: Audi drive select

Die geschwindigkeitsabhängige servotronic-Lenkung im RS 5 ist speziell straff ausgelegt. Das serienmäßige Fahrdynamiksystem Audi drive select erlaubt es, die Arbeitsweise der Lenkung, der Siebengang S tronic, des Sportdifferenzials, des Motors und der Abgasanlage in drei Kennfeldern – comfort, auto und dynamic – zu variieren. Sobald ein MMI-Navigationssystem an Bord ist, kommt ein vierter Modus dazu, den der Fahrer individuell zusammenstellen kann.

Beim Motor greift Audi drive select auf die beiden Drosselklappen und die Soundklappen in der Abgasanlage zu – wenn sie öffnen, wird der satte Klang noch voller. Neben dem Sportdifferenzial steht die Dynamiklenkung als Baustein für Audi drive select zur Wahl – sie variiert die Lenkübersetzung je nach Geschwindigkeit, von direkt beim Rangieren bis indirekt auf der Autobahn. Im Kurvengrenzbereich lenkt sie selbsttätig mit kleinen Impulsen gegen.

Der RS 5 steht athletisch und kraftvoll auf der Straße, seine klassisch-schöne Coupé-Linie fasziniert mit neuen, scharfen Akzenten. Der Singleframe-Grill trägt ein glänzendes anthrazitgraues Gitter in Rautenstruktur. Xenon plus-Scheinwerfer mit einem geschwungenen Band aus LED-Tagfahrleuchten sind Serie. Die Luft für den Motor, die vorderen Bremsen und die Kühler strömt durch vergrößerte Öffnungen ein, die von markanten Konturen eingefasst werden. Der neu designte Stoßfänger bildet nach unten eine Splitter-Kante.

Die ausgestellten Kotflügel mit den scharfen horizontalen Oberkanten erinnern an einen klassischen Audi – an den Allrad-Pionier Audi quattro, der sein Debüt vor 30 Jahren auf dem Genfer Automobilsalon gegeben hat. Die Seitenschweller tragen kantige Aufsätze; die Zierleisten am Singleframe-Grill und um die Seitenfenster sowie die Kappen der Außenspiegel sind in matter Aluminiumoptik gehalten. Acht Lackfarben stehen zur Wahl.

Am Heck dominieren die beiden ovalen Auspuff-Endrohre, die in den Stoßfänger integriert sind. Der große Diffusor ist weit nach oben gezogen. Der Spoiler in der Heckklappe fährt bei 120 km/h Tempo selbsttätig aus und unterhalb von 80 km/h wieder ein.

Der Unterboden des RS 5 ist großflächig verkleidet und integriert Luftdüsen für die Siebengang S tronic und die vorderen Bremsen. Die Aerodynamik des RS 5 erzeugt bei Autobahngeschwindigkeit Abtrieb, der die Stabilität weiter verbessert.

Dynamische Eleganz: Das Interieur

Die Linie dynamischer Eleganz prägt auch den Innenraum. Sportsitze mit ausgeprägten Wangen und integrierten Kopfstützen sind Serie. Sie lassen sich elektrisch einstellen und sind mit einer Kombination aus Leder und Alcantara bezogen. Alternativ stehen stärker konturierte Schalensitze mit klappbarer Lehne oder weich gepolsterte Klimakomfortsitze mit Belüftungsfunktion bereit.

Das Lenkrad hat einen kräftigen Kranz, der mit perforiertem Leder bezogen ist. Die Instrumente tragen schwarze Zifferblätter und eine weiße Beschriftung mit eigenständiger Skalierung. Beim Einschalten der Zündung laufen die roten Zeiger einmal kurz hoch und dann wieder zurück. Das Fahrerinformationssystem integriert einen Laptimer zum Festhalten von Rundenzeiten und ein Ölthermometer. Ebenso wie der Monitor der optionalen MMI-Navigationssysteme wartet es beim Start mit einem RS-Begrüßungsbildschirm auf.

Das Interieur ist in schwarz gehalten, die Dekoreinlagen bestehen aus Carbon. Im Kombiinstrument liegt eine Blende in Klavierlackoptik. Die Pedale, die Fußstütze und die Bedientasten der optionalen MMI-Navigationssysteme glänzen in Aluminiumoptik, die Türöffner bestehen – typisch RS – aus zwei schmalen Stegen. Aluminiumeinlagen zieren die Einstiegsleisten auf den Schwellern, RS 5-Schriftzüge setzen im Interieur dynamische Akzente.

Auf Wunsch sind vornehme Features zu haben – etwa Dekoreinlagen in dunklem Edeldstahlgewebe, schwarzem Klavierlack oder gebürstetem Aluminium. Sitzbezüge in speziellen Ledersorten und Farben sowie ein silberner Dachhimmel. Darüber hinaus bietet das Audi exclusive Programm RS spezifische Optionen an, darunter die mit „Wildleder“ bezogenen Bedienelemente und Fußmatten mit RS 5-Schriftzug.

Für den Motorraum steht ein Designpaket in Carbon zur Wahl, für die Karosserie gibt es Optik-Pakete in Schwarz und Aluminiumoptik matt. Bei der akustisch markanteren Sportabgasanlage – ebenfalls mit Soundklappe – tragen die Endrohre schwarze Blenden.

Die Auslieferung des Audi RS 5 beginnt im Frühjahr. Der Grundpreis wird bei etwa 77.700 Euro liegen.

Der Audi TT: dynamisch, leicht, und hocheffizient

Dynamisches Design, faszinierende Performance und vorbildliche Effizienz – das Audi TT Coupé und der TT Roadster werden noch attraktiver. Das Design der leichten, überwiegend aus Aluminium bestehenden Karosserien und das Interieur präsentieren sich liebevoll überarbeitet, neue Technologien senken den Verbrauch der kompakten Sportwagen. Neu im Programm ist ein starker und hocheffizienter Vierzylinder: Der 2.0 TFSI leistet 155 kW (211 PS), begnügt sich im TT Coupé durchschnittlich jedoch mit 6,6 Liter Kraftstoff pro 100 km.

Das Außendesign

Das TT Coupé und der TT Roadster der zweiten Generation haben sich als Design-Ikonen etabliert, ähnlich wie ihre Vorgängermodelle; Auszeichnungen wie der Award „World Design Car of the Year“ 2007 dokumentieren diesen Status. Ein bulliger, breiter Grundkörper, starke Schultern und eine flache Dachlinie – die beiden kompakten Sportwagen faszinieren mit einer maskulinen Linienführung. Ihr dynamischer Auftritt ist jetzt noch ausdrucksstärker geworden.

An der Front fällt vor allem der kraftvolle Stoßfänger ins Auge. Er fasst die vergrößerten Lufteinlässe mit plastischen, scharf herausgezogenen Kanten ein; die Nebelscheinwerfer tragen Chromringe. Im neuen Look präsentieren sich auch das Gitter des hochglänzend schwarzen Singleframe-Grills und die optionalen Xenon plus-Scheinwerfer. An ihrem unteren Rand bilden zwölf weiße, in gerader Linie liegende LEDs das Tagfahrlicht. Zusammen mit den Schwingen („wings“) im Scheinwerferkörper dienen sie als klassisches Audi-Designmerkmal.

Am Heck verleihen die tubenförmigen, scheinbar frei schwebenden Reflektoren den Rückleuchten visuelle Tiefe. Die großen Endrohre der Auspuffanlage – zweiflutig beim 2.0 TFSI – und der vergrößerte, mattschwarze Diffusor setzen weitere Akzente. Bei 120 km/h Geschwindigkeit fährt ein Spoiler aus, der den Abtrieb verbessert.

Die Überarbeitungen haben das TT Coupé und den TT Roadster um zwei Zentimeter auf 4.187 Millimeter Länge wachsen lassen. Die Breite von 1.842 Millimeter und die Höhe von 1.352 Millimeter (Coupé) beziehungsweise 1.357 Millimeter (Roadster) blieben unverändert, der Radstand misst 2.468 Millimeter. Im Lackfächer der TT-Reihe halten vier neue Metallic-Farben Einzug – Scubablau, Oolonggrau, Vulkanrot und Dakotagrau. Beim S line Paket zusätzlich Daytonagrau Perleffekt.

Die Karosserie

Ein Schlüsselfaktor für die wegweisende Effizienz und die hohe Fahrdynamik des TT ist die Karosserie – sie entsteht in der Audi Space Frame-Technologie ASF, und zwar in Hybridbauweise. Im vorderen Bereich bis zur B-Säule kommt leichtes Aluminium, im Heckbereich Stahlblech zum Einsatz. Durch diesen Mix konnten die Entwickler die Achslasten perfekt austarieren und das Gesamtgewicht extrem niedrig halten – beste Voraussetzungen für dynamische Performance.

Der TT 1.8 TFSI bringt nur 1.240 Kilogramm auf die Waage, gut 100 Kilogramm weniger als seine engsten Wettbewerber. Bei den Coupés wiegt der Aufbau lediglich 206 Kilogramm, verteilt auf 140 Kilogramm Aluminium (68 Prozent) und 66 Kilogramm Stahl (32 Prozent). Beim TT Roadster mit seinen spezifischen Verstärkungen – stählerne Schottwand, stark verrippte Schweller, A-Säule und Frontscheibenrahmen – haben die beiden Materialien 58 und 42 Prozent Anteil.

Die ASF-Karosserien des TT sind nicht nur extrem leicht, sondern auch hochfest und schwingungsarm – sie legen die Basis für das sportlich-präzise Handling, die akustische Ruhe und die hohe passive Sicherheit. Ein Paket fein aufeinander abgestimmter Rückhaltesysteme schützt die Passagiere bei einem Crash. Das klassische Stoffverdeck des TT Roadster ergänzt die Leichtbau-Philosophie von Audi perfekt. Es trägt zum tiefen Fahrzeugschwerpunkt bei, fügt sich ideal in die Designlinie und nimmt in gefaltetem Zustand nur wenig Platz in Anspruch.

Audi liefert das Softtop in zwei Varianten aus. Bei der manuellen Ausführung dient ein zentraler Verschluss zum Öffnen und Schließen. Das optionale vollautomatische Verdeck hat einen elektrohydraulischen Antrieb, er öffnet es in nur zwölf Sekunden, auch während der Fahrt unterhalb von 50 km/h.

Eine zusätzliche Akustikmatte verbessert die ohnehin sehr gute akustische und thermische Isolierung noch weiter.

Das Interieur

Das Interieur des TT wartet mit sportlichem Zuschnitt, dynamischer Eleganz und großzügigen Platzverhältnissen auf. Die serienmäßigen Sportsitze sind tief montiert und bieten viel Seitenhalt, der Kranz des Sportlederlenkrads ist unten abgeflacht. Die fünf runden Luftausströmer und die gewölbte Kuppe über den Rundinstrumenten strahlen den charakteristischen TT-Spirit aus. Die Ergonomie ist schlüssig und die Verarbeitung kompromisslos präzise – wie immer bei Audi. Beim Einschalten der Zündung laufen die Zeiger von Tacho und Drehzahlmesser einmal kurz an den Anschlag und dann wieder in die Nullstellung zurück.

Die Designer haben dem feinen Innenraum noch mehr Glanz verliehen. Am Lenkrad, an der Mittelkonsole und in der Türverkleidung leuchten neue Applikationen in Aluminiumoptik; Ringe, Rahmen und Stege in hochglänzendem Schwarz setzen elegante Akzente. Die Aluminiumleiste über dem Deckel des Handschuhfachs präsentiert sich jetzt grau gebürstet. Drei neue Interieurfarben – nougatbraun, titangrau und granatroter – stehen zur Wahl. Eine Imprägnierung für die Lederbezüge senkt die Aufheizung um bis zu 20 Grad Celsius, wenn der TT in der Sonne steht.

Das TT Coupé und der TT Roadster sind Sportwagen mit hohem Alltagsnutzen. Beim 2 + 2-sitzigen Coupé lassen sich die Lehnen der hinteren Sitze geteilt umklappen, dadurch wächst der Gepäckraum unter der langen Klappe von 292 auf 700 Liter. Der Roadster, der mit offenem wie geschlossenem Verdeck 250 Liter Stauraum aufweist, bringt auf Wunsch eine Durchlade mit.

Der Antrieb

Für das TT Coupé und den TT Roadster stehen drei Vierzylindermotoren mit Turboaufladung und Direkteinspritzung zur Wahl. Die beiden TFSI-Benziner und der TDI vereinen sportliche Performance mit wegweisender Effizienz – ihre Verbrauchswerte sind um bis zu 14 Prozent gesunken. Alle drei Motoren sind mit einem Rekuperationssystem gekoppelt, das in Brems- und Ausrollphasen Energie zurückgewinnt.

Neu im Programm ist der 2.0 TFSI mit 155 kW (211 PS); er tritt an die Stelle des 2.0 TFSI mit 147 kW (200 PS) und des 3.2. Der Zweiliter beschleunigt das Coupé mit Handschaltung in 6,1 Sekunden von null auf 100 km/h und weiter bis 245 km/h Topspeed. Auf Wunsch liefert Audi für den 2.0 TFSI die Sechsgang S tronic und den permanenten Allradantrieb quattro als Kraftübertragung. In dieser Kombination ist der Spurt von null auf 100 km/h in nur 5,6 s erledigt.

Das Audi valvelift system AVS, das im neuen 2.0 TFSI an Bord ist, steigert die Leistung, das Drehmoment und die Effizienz. Im EU-Zyklus verbraucht der TT 2.0 TFSI mit Schaltgetriebe nur 6,6 Liter Kraftstoff pro 100 km. Die CO₂-Emission beträgt vorbildliche 154 Gramm/km – der beste Wettbewerber liegt schon bei 199 g/km. Gegenüber dem Vorgängermotor beträgt der Fortschritt 1,1 Liter/100 km.

Der 2.0 TFSI ist ein Siegertyp par excellence – fünf Mal in Folge hat ihn eine internationale Journalisten-Jury zur „engine of the year“ gewählt. Sein Technik-Package bringt starke Leistung mit imposanter Durchzugskraft zusammen – von 1.600 bis 4.200 1/min stehen konstant 350 Nm Drehmoment bereit. Der Langhuber, bei dem zwei Ausgleichswellen einen hochkultivierten Lauf gewährleisten, ist mit hohem Aufwand auf minimale Reibung optimiert.

Das Audi valvelift system schaltet den Hub der Auslassventile je nach Anforderung in zwei Stufen um. Das verringert die Spülverluste im Brennraum und sorgt für eine optimale Anströmung des Turboladers mit Abgas, die wiederum einen schnellen Aufbau des Drehmoments erlaubt.

Zugleich senkt die Kombination aus Turboaufladung und Direkteinspritzung die Brennraum-Temperaturen und die aus ihnen resultierende Klopfneigung. Das erlaubt eine hohe Verdichtung von 9,6 : 1, die den Wirkungsgrad verbessert.

Neben dem neuen 2.0 TFSI führt das Motorenprogramm des TT zwei weitere Vierzylinder. Der 1.8 TFSI, mit Sechsganggetriebe und Frontantrieb lieferbar, gibt 118 kW (160 PS) und 250 Nm ab, letztere von 1.500 bis 4.500 1/min. Er bringt das Coupé in 7,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und macht es 226 km/h schnell. Im Mittel verbraucht er lediglich 6,4 Liter Kraftstoff pro 100 km, ein CO₂-Äquivalent von 149 Gramm/km.

Der TT 2.0 TDI ist noch immer der einzige Sportwagen mit Dieselmotor im Wettbewerb – seine Effizienz setzt souveräne Maßstäbe. Das TT Coupé konsumiert nur 5,3 Liter Kraftstoff pro 100 km, das entspricht einer CO₂-Emission von 139 Gramm/km. Mit 125 kW (170 PS) Leistung und 350 Nm Drehmoment, die von 1.750 bis 2.500 1/min bereitstehen, ist der Standardsprint in 7,5 Sekunden erledigt, der Vortrieb endet erst bei 226 km/h. Der Zweiliter-TDI ist mit der Handschaltung und dem quattro-Antrieb gekoppelt.

Zur Kraftübertragung dient bei allen Motorisierungen ein präzise bedienbares Sechsgang-Schaltgetriebe. Für den neuen 2.0 TFSI stellt Audi das Doppelkupplungsgetriebe S tronic zur Wahl, das seine sechs Gänge praktisch ohne Zugkraftunterbrechung wechselt. Die Hightech-Schaltbox schaltet extrem schnell und komfortabel – je nach Wunsch des Fahrers in einem vollautomatischen oder manuellen Modus, der optional mit Wippen am Lenkrad gesteuert wird.

Der permanente Allradantrieb quattro ist für den 2.0 TFSI mit der S tronic optional zu bekommen, beim 2.0 TDI ist er serienmäßig an Bord. Die hydraulische Lamellenkupplung, der Gewichtsverteilung zuliebe an der Hinterachse montiert, hat eine elektronische Steuerung. Im normalen Fahrbetrieb schickt sie die Motorkräfte vor allem auf die vorderen Räder; wenn nötig, kann sie sie in kürzester Zeit zu 100 Prozent an die Hinterachse umleiten. Der quattro-Antrieb sorgt für ein großes Plus an Stabilität, Traktion und Fahrfreude, er ist ein weiteres Alleinstellungsmerkmal des Audi TT in seiner Klasse.

Das Fahrwerk

Die vordere Aufhängung folgt der McPherson-Bauweise; Aluminium-Komponenten halten das Gewicht der ungefederten Massen gering. Die Servolenkung arbeitet direkt, feinfühlig und dank ihres elektromechanischen Antriebs hocheffizient. Bei der Vierlenker-Hinterachse sind die Längslenker im Interesse des Komforts relativ weich ausgelegt. Die drei Querlenker pro Rad hingegen sind steif angebunden, um die Seitenkräfte präzise in die Karosserie einzuleiten.

Auf Wunsch liefert Audi bei allen Varianten des TT das elektronisch geregelte Stoßdämpfersystem Audi magnetic ride – ein weiteres Hightech-Feature, das die Ausnahmeposition des kompakten Sportwagens unterstreicht. In den Dämpfern zirkuliert ein Fluid, das winzige Magnetpartikel einschließt. Wenn eine Spannung an das Magnetfeld angelegt wird, ändert sich das Verhalten der Partikel und damit das Dämpfungsverhalten des Fluids. Ein Rechner, der von einem Bündel Sensoren gefüttert wird, steuert die adaptive Dämpfung.

Der Fahrer kann zwischen zwei Grund-Kennfeldern wählen, die jetzt noch klarer voneinander differenziert sind. Im Modus „Normal“ bewegen sich das TT Coupé und der TT Roadster ausgewogen – agil und komfortabel zugleich. In der Betriebsart „Sport“ unterdrücken hohe Dämpfkräfte das Rollen weitgehend. Der TT ist knackig-straft an die Straße angebunden, sein Setup höchst dynamisch.

Zusätzlich zu Audi magnetic ride steht eine weitere Option zur Verfügung – die Sporttaste. Mit ihr kann der Fahrer die Kennlinie des Gaspedals (bei Handschaltgetriebenen), das Maß der Servo-Unterstützung für die Lenkung und den Motorsound in zwei Stufen umschalten.

Das Räderprogramm präsentiert sich ebenfalls überarbeitet, es umfasst jetzt 14 Varianten. Der TT 1.8 TFSI, der 2.0 TDI und der 2.0 TFSI rollen auf 17-Zoll-Aluminiumrädern mit Reifen der Serie 245/55 vom Band. Bei den Winterrädern stehen drei Größen zur Wahl, bei den Sommerrädern reicht das Angebot bis zum Format 9 J x 19 mit Reifen der Dimension 255/35. Hinter den großen Rädern sitzen starke Bremsen – die Scheiben haben große Durchmesser, die vorderen sind innen belüftet.

Die Ausstattung

Alle Varianten des TT Coupé und TT Roadster haben eine reiche Serienausstattung an Bord. Ihre Highlights sind das Audiosystem „chorus“, ein Fahrerinformationssystem und – im TT Coupé – eine Klimaautomatik. Zwei Navigationssysteme, eine universelle Handyvorbereitung und das klangvolle Bose Surround Sound-System stehen zur Wahl; die optionalen Xenon plus-Scheinwerfer lassen sich mit einer Kurvenlichtfunktion koppeln.

Serie im TT ist der Bordcomputer mit Effizienzprogramm. Er zeigt im zentralen Mitteldisplay alle Daten an, die für den Verbrauch wichtig sind, und gibt dem Fahrer Tipps für effizientes Fahren. Die Schaltanzeige weist auf den richtigen Gang hin. Eine weitere Funktion gibt Aufschluss darüber, welche Systeme im Fahrzeug – etwa die Klimaanlage – Energie konsumieren und wie sich das auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt.

Freunde des Besonderen finden im Bereich Colour & Trim eine reiche Auswahl vor. Sie beginnt bei den optionalen Lederbezügen, umfasst vier Lederpakete, ein Applikationspaket und zwei S line Pakete. Das S line Exterieurpaket konzentriert sich auf Design-Modifikationen im Bereich des Stoßfängers, der Lufteinlässe und des Diffusors.

Das S line Sportpaket bringt einen schwarzen Innenraum mit vielen feinen Details mit, sie finden sich beispielsweise beim Lenkrad, den Sitzbezügen und an den Applikationen. 18 Zoll-Räder und eine um 10 Millimeter tiefer gelegte Karosserie machen das Handling noch dynamischer.

Das überarbeitete TT Coupé und der TT Roadster starten im Sommer in den deutschen Markt. Ihre Preise verändern sich nur minimal: Der 1.8 TFSI wird ab 30.200 Euro zu haben sein.

Der Audi TTS und der Audi TT RS

Der Audi TTS, das Coupé wie der Roadster, vereint faszinierende Sportlichkeit mit gepflegtem Komfort. Sein Zweiliter-TFSI mit großem Turbolader und vielen weiteren Modifikationen gibt 200 kW (272 PS) und 350 Nm Drehmoment ab, letztere von 2.500 bis 5.000 Touren. Er beschleunigt das TTS Coupé mit der optionalen Sechsgang S tronic in 5,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und weiter auf elektronisch begrenzte 250 km/h Spitze. Mit der S tronic verbraucht das Coupé im Mittel nur 7,7 Liter Kraftstoff pro 100 km.

Serienmäßig hat der TTS das adaptive Stoßdämpfersystem Audi magnetic ride, die Sporttaste und eine Hochleistungsbremsanlage an Bord. Optisch gibt er sich unter anderem durch 18 Zoll-Räder mit Reifen der Serie 245/40 und einem neuen Grill in Verbindung mit verchromten Lufteinlässen zu erkennen. Für das Interieur steht die neue Farbkombination Spektralsilber/Schwarz bereit.

Die dynamische Speerspitze der TT-Baureihe bildet der TT RS, ebenfalls als Coupé und Roadster lieferbar. Sein aufgeladener Reihenfünfzylinder schöpft aus 2,5 Liter Hubraum 250 kW (340 PS) und – von 1.600 bis 5.300 1/min – 450 Nm Drehmoment. Im Mittel begnügt er sich jedoch mit 9,2 Liter Kraftstoff pro 100 km. Das TT RS Coupé schießt sich in 4,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h; auf Wunsch hebt die quattro GmbH die Spitze von 250 auf 280 km/h an.

Eine Soundklappe in der Abgasanlage macht den markanten Fünfzylinder-Sound noch intensiver. Bisher leitet ein sportlich-eng gestaffeltes Sechsganggetriebe die Kräfte auf den permanenten Allradantrieb quattro. Auf Wunsch liefert Audi ab Herbst auch für den TT RS die S tronic – in einer neu entwickelten Variante, die das immense Drehmoment des starken Fünfzylinders verarbeiten kann. Das Doppelkupplungsgetriebe hält sieben Fahrstufen bereit und eignet sich mit seinem kompakten Layout für den Quereinbau im Zusammenspiel mit dem quattro-Antrieb.

Das TT RS Coupé mit der S tronic katapultiert sich in 4,4 Sekunden von null auf 100 km/h, beim TT RS Roadster nimmt diese Übung 0,1 Sekunden mehr in Anspruch – noch einen Wimpernschlag weniger als mit der Handschaltung. Markante Design-Details, 18 Zoll-Räder und eine bärenstarke Bremsanlage sind beim TT RS Serie.

Der Audi Q7: Neue Motoren und acht Gänge für Kraft und Effizienz

Der Q7 ist der große Audi für sportliche Individualisten, der Performance-SUV für Sport, Freizeit, Familie und Business. Audi macht ihn jetzt noch stärker und effizienter – mit drei neuen V6-Motoren und einer Achtstufen-tiptronic.

Die Motoren: Neues Programm

Noch stärker, noch effizienter: Audi hat das Motorenprogramm des Q7 neu geordnet. Die beiden Benziner – zwei V6 von unterschiedlicher Leistung – sind ebenso neu wie der V6 TDI der zweiten Generation. Ein mächtiger V8-Diesel ergänzt die Palette. Alle Motoren im Q7 kombinieren die Technologien Aufladung und Direkteinspritzung; ein leistungsfähiges Rekuperationssystem, das beim Verzögern Energie zurückgewinnt, ist ebenfalls für alle sechs und acht Zylinder Serie.

Der neue Benziner, der 3.0 TFSI, vertritt die Audi-Philosophie des Downsizings – er ersetzt Hubraum durch Aufladung. Im 90 Grad-V seiner Zylinderbänke liegt ein vom Motor angetriebener Kompressor, der die Ansaugluft verdichtet. Zwei Ladeluftkühler sorgen dafür, dass dabei die Temperatur nicht ansteigt. So steht in den Zylindern mehr Sauerstoff für eine effiziente Verbrennung zur Verfügung. Der kraftvolle Schub und das spontane Ansprechverhalten prädestinieren den sonor klingenden 3.0 TFSI für den Einsatz im großen Performance-SUV von Audi.

Der Kompressor-V6 kommt in zwei Varianten zum Einsatz. In der Basisversion gibt er 200 kW (272 PS) und 400 Nm ab, Letztere im weiten Bereich von 2.250 bis 4.750 1/min. Mit ihnen beschleunigt der Q7 in 7,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 222 km/h (mit adaptive air suspension: 225 km/h).

Die stärkere Ausführung des 3.0 TFSI kommt auf 245 kW (333 PS) sowie auf 440 Nm Drehmoment von 2.900 bis 5.300 Touren. Der Standardsprint ist in 6,9 Sekunden abgehakt, der Vortrieb hält bis 243 km/h (mit adaptive air suspension: 245 km/h) Spitze an.

Beide Varianten des 3.0 TFSI bestechen durch ihre Effizienz: Im EU-Zyklus geben sie sich einheitlich mit 10,7 Liter Kraftstoff pro 100 km zufrieden. Verglichen mit den Vorgängermotorisierungen, dem 3.6 FSI und dem 4.2 FSI, ist der Verbrauch um 1,4 und 2,0 Liter pro 100 km zurückgegangen – um 12 beziehungsweise 16 Prozent.

Der neu entwickelte 3.0 TDI der zweiten Generation hat mit seinem Vorgänger praktisch keine Gemeinsamkeiten mehr, abgesehen von der Leistung. Sie beträgt 176 kW (240 PS), von 1.750 bis 2.500 1/min stehen konstant 550 Nm Drehmoment bereit. Der selbstzündende V6 bringt den Q7 in 7,9 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo, bei 215 km/h (mit adaptive air suspension: 218 km/h) ist die Spitze erreicht. Vorbildlich niedrig liegt der Verbrauch – im Mittel beträgt er 7,4 Liter pro 100 km, entsprechend einer CO₂-Emission von 195 Gramm pro Kilometer. Der Fortschritt beläuft sich auf 1,7 Liter pro 100 km, das entspricht 19 Prozent.

Durch die Neukonstruktion des 3.0 TDI ist das Gewicht erheblich gesunken – um 20 auf 198 Kilogramm. Ein neu entwickelter Kettentrieb und aufwändige Verfahren beim Bearbeiten der Zylinderlaufbahnen senken die innere Reibung. Der neue Turbolader spricht besonders spontan an – spürbar im raschen Aufbau des Drehmoments. Die weiterentwickelte Common Rail-Einspritzanlage baut bis zu 2.000 bar Druck auf und erzeugt so ein Spraybild von höchster Präzision.

Das Kurbelgehäuse und die Zylinderköpfe des neuen 3.0 TDI haben separate Kühlwasserkreisläufe, die über Ventile miteinander verbunden sind. In der Warmlaufphase und bei niedriger Last wird das Kühlmittel im Motorblock nicht umgewälzt – das spart Energie und bringt das Öl rasch auf Temperatur; die Phase der erhöhten Reibungswiderstände verkürzt sich. Das im Q7 neue Start-Stop-System schaltet im Stillstand den Motor ab.

Audi bietet auch vom V6-TDI eine zweite Ausführung an – der 3.0 TDI clean diesel hält bereits die Abgas-Limits der 2014 kommenden Euro 6-Norm und die strengen US-amerikanischen Vorschriften ein. Sensoren in den Brennräumen, eine Common Rail-Anlage mit bis zu 2.000 bar Druck und eine Hochleistungs-Abgasrückführungsanlage senken die Rohemissionen.

Ein DeNox-Katalysator im Abgasstrang reduziert die verbleibenden Stickoxide mittels eines Additivs. Der 3.0 TDI clean diesel leistet ebenfalls 176 kW (240 PS); von 2.000 bis 2.250 1/min produziert er 550 Nm Drehmoment. Er bringt den Q7 in 8,1 Sekunden von null auf 100 km/h und macht ihn 215 km/h (mit adaptive air suspension: 218 km/h) schnell. Im Mittel verbraucht er 8,4 Liter Kraftstoff pro 100 km.

Auch beim 4.2 TDI ist der Verbrauch durch eine 2.000 bar-Einspritzanlage und eine reduzierte innere Reibung gesunken – von 9,9 auf 9,2 Liter pro 100 km. Zugleich hat der V8-Diesel, der unverändert 250 kW (340 PS) leistet, weiter an Drehmoment zugelegt – er wuchtet jetzt von 1.750 bis 2.750 1/min satte 800 Nm auf die Kurbelwelle. Der große TDI verleiht dem Q7 die Fahrleistungen eines Sportwagens. Von null auf 100 km/h geht es in 6,4 Sekunden, erst bei 242 km/h endet die Beschleunigung.

Die Kraftübertragung: Acht Gänge serienmäßig

Audi gibt dem Q7 für alle sechs und acht Zylinder Modelle ein neues Automatikgetriebe mit – die Achtstufen-tiptronic senkt den Kraftstoffverbrauch um etwa fünf Prozent. Ihre Basis ist das Sechsstufen-Aggregat, um ein zusätzliches Reibschaltelement erweitert. Die acht Gänge halten die Drehzahlsprünge beim Schalten klein, der Motor läuft stets nah an seinem idealen Betriebspunkt. Alle Gangwechsel erfolgen spontan, flexibel, schnell und hochkomfortabel.

Die Gesamtspreizung der Achtstufen-tiptronic ist mit 7,25 : 1 ungewöhnlich hoch. In den unteren Stufen beschleunigt der Q7 kraftvoll, in den oberen rollt er effizient mit niedrigen Drehzahlen. Um den Verbrauch weiter zu verringern, stellt die Überbrückungskupplung des Drehmomentwandlers schon bei niedrigen Touren schlupffreien Durchtrieb her. Die Motorschwingungen, die hier auftreten, sind dank eines neuen Dämpfers im Wandler praktisch nicht zu spüren.

Der Fahrer kann zwischen den Programmen D und S wählen oder selbst schalten – über den Wählhebel oder mit optionalen Wippen am Lenkrad. Im Zusammenspiel mit dem 3.0 TDI erzielt die neue Achtstufen-tiptronic einen besonders hohen Wirkungsgrad – ihr Ölkühler wird nach dem Kaltstart mit heißem Kühlmittel aus dem Motorkreislauf beheizt.

Eine elektrische Ölpumpe ermöglicht die Start-Stop-Funktion: Wenn der Motor steht, erhält sie den Öldruck im hydraulischen System aufrecht; beim Anfahren schließt sie die Kupplung.

Die Achtstufen-tiptronic leitet die Kräfte des Motors auf den permanenten Allradantrieb quattro. Er verteilt sie im sportlichen Verhältnis 40 : 60 auf die Vorder- und Hinterräder. Unter speziellen Gelände- oder Straßenverhältnissen kann das rein mechanisch arbeitende Mittendifferenzial blitzschnell bis zu 65 Prozent der Kräfte nach vorne oder bis zu 85 Prozent nach hinten leiten.

Das Fahrwerk: Sicher und agil

Der Q7 ist ein Typ, der überall zuhause ist. Auf der Straße besticht er durch sein präzises und sportliches Handling; wo der Asphalt endet, überzeugt er mit starken Geländeeigenschaften. Als Aufhängung dienen aus Aluminium gefertigte Doppelquerlenker rundum, sie sind an eigenen Hilfsrahmen angelenkt. Die Radlager wurden auf geringe Reibung optimiert. Die servotronic-Lenkung passt ihre Unterstützung der gefahrenen Geschwindigkeit an.

Auf Wunsch liefert Audi die adaptive air suspension – die Luftfederung mit elektronischer Dämpferregelung variiert die Bodenfreiheit je nach Situation (Serie im Q7 4.2 TDI und im Q7 V12 TDI). Auf der Autobahn senkt sie die Karosserie ab, um die Stabilität zu erhöhen und den Verbrauch zu verringern; im Gelände hebt sie den Aufbau auf Tastendruck an. Über das serienmäßige Bediensystem MMI wählt der Fahrer die fünf Kennfelder comfort, automatic, dynamic, offroad und lift. Die adaptive air suspension ist auch in einer dynamischen S line-Variante zu haben.

Der Audi Q7 rollt auf Rädern im Format 18 Zoll mit Reifen der Dimension 235/60 beziehungsweise 255/55, je nach Motorisierung. Die optionale Palette reicht bis 21 Zoll. Große, innen belüftete Bremsscheiben übernehmen die Verzögerung. Für die beiden stärksten Motorisierungen stehen mächtige Scheiben in leichter Kohlefaser-Keramik zur Wahl; sie werden von schwarzen Bremssätteln mit dem Schriftzug „Audi ceramic“ angepackt.

Das Stabilisierungsprogramm ESP bringt serienmäßig einen offroad-Modus mit, der auf losem Untergrund die Traktion priorisiert. Wenn es im Gelände hangabwärts geht, greift ein Bergabfahrassistent unterstützend ein.

Design und Karosserie: Bewegte Skulptur

Das Design des Q7 steht für Power und Präsenz, es verleiht dem Charakter des großen SUV optischen Ausdruck. Fließende Flächen formen eine bewegte Skulptur, die von der Coupé-haften Dachlinie, dem flachen Fensterband und den spannungsvoll gewölbten Blechflächen geprägt wird. Die Linienführung ist sportlich, robust und elegant.

Der Audi Q7 misst 5,09 Meter in der Länge, 1,98 Meter in der Breite und 1,74 Meter in der Höhe; sein Radstand von 3,00 Meter sorgt für luxuriöse Platzverhältnisse im Innenraum. Am Bug dominieren der große, Chrom-gerahmte Singleframe-Grill und die Scheinwerfer. Audi offeriert hier auf Wunsch eine Xenon plus-Variante mit LED-Tagfahrlicht und LED-Blinkern sowie eine adaptive light-Ausführung, die neben dem Abblend-, Fern- und Autobahnlicht auch ein Abbiege- und Kurvenlicht integriert.

In den Rückleuchten zeichnen serienmäßige LEDs ein markantes Lichtbild. Die Heckklappe, welche die hinteren Dachsäulen in einer S-förmigen Kontur umläuft, besteht aus Aluminium, ebenso wie die Motorhaube und die Kotflügel. Serienmäßig liefert Audi die Anbauteile in Kontrastlackierung oder auf Wunsch in Wagenfarbe. Der Audi Q7 läuft immer mit dem Glanzpaket vom Band. Das optionale Optikpaket Schwarz sowie das Aluminium-Optik-Exterieur-Paket, bestehend aus einer umlaufenden Chromleiste an den Stoßfängern und Tür-aufsatzleisten sowie in den Türgriffen veredeln zusätzlich den Auftritt des Q7. Das auf Wunsch erhältliche S line Exterieurpaket hebt das Potential des sportlichen SUV auch optisch hervor.

Der Innenraum: Platz im Überfluss

Die Variabilität des Q7 setzt Maßstäbe – 27 Sitz-Konfigurationen sind möglich. Ganz nach Wunsch des Kunden liefert Audi den großen SUV als Fünf-, Sechs- und Siebensitzer – dafür gibt es Einzelkomfortsitze im Fond und eine dritte Sitzreihe für Passagiere bis 1,60 Meter Größe. Serienmäßig lassen sich die Lehnen in der zweiten Reihe umklappen, wodurch ein ebener Ladeboden entsteht – der Gepäckraum wächst so von 775 auf 2.035 Liter Volumen.

Die Bedienung ist einfach und schlüssig, die klar gezeichneten Instrumente lassen sich leicht ablesen. Für Fahrer und Beifahrer stehen drei Sitz-Varianten zur Wahl – die Normalsitze, die elektrisch einstellbaren Sportsitze und die Klimakomfortsitze, die sich beheizen und belüften lassen. Der Innenraum vermittelt mit seiner eleganten Linienführung und vielen dezenten Details das typische Wellness-Gefühl an Bord eines Audi. Ambiente-Leuchten setzen ihm kleine Glanzlichter auf, viele Bedienelemente tragen feine Chromapplikationen. Die Verarbeitungsqualität kennt keinerlei Kompromisse – typisch Audi.

Auch das Programm an Farben und Materialien unterstreicht den distinguierten Charakter des Q7-Interieurs. Zahlreiche Lederqualitäten, Dachhimmel-Ausführungen und Dekoreinlagen stehen zur Wahl, für Individualisten gibt es Leder- und Designpakete von unterschiedlichem Zuschnitt. Das S line Sportpaket taucht den Innenraum in cooles schwarz, mit feinen Akzenten bei Blenden und Bezügen. Zu seinen Inhalten zählen auch ein Sportfahrwerk und 20 Zoll-Räder.

Die Ausstattung: Komfort vom Allerfeinsten

Der Audi Q7 rollt mit einer großzügigen Ausstattung vom Band. Zu den Serien-Features gehören die Zweizonen-Komfortklimaautomatik, der Fernlichtassistent, das Bediensystem MMI Radio samt Audioanlage und acht Lautsprechern, ein doppelter Ladeboden mit Ablagefach und Schmutzwanne sowie eine Dachreling.

Serienmäßig in Verbindung mit dem optionalen Fahrerinformationssystem ist der Bordcomputer mit Effizienzprogramm. Er überwacht die Energieströme im Auto und zeigt den Bedarf der wichtigen Verbraucher an; gegebenenfalls gibt er Tipps, um ihn zu senken.

Im Programm der Sonderausstattungen stehen luxuriöse Features wie der Komfortschlüssel, die Vierzonen-Klimaautomatik, ein dunkles Panorama-Glasdach oder eine Kühlbox bereit. Für Sport und Freizeit existieren Optionen wie ein elektrischer Kofferraumdeckel, ein Schienen-Fixierset fürs Gepäck und eine verschiebbare Staubbox. Im Zubehörprogramm findet sich eine schwenkbare Anhängerkupplung – der große SUV kann bis zu 3,5 Tonnen ziehen.

Auf dem Feld Infotainment offeriert Audi ein ganzes System Bausteine. Die Topversion integriert eine Festplatte für Navigations-, Musik- und Telefondaten, einen Farbmonitor mit 3D-Grafik, ein DVD-Laufwerk und eine Sprachbedienung. Sie lässt sich mit Features wie Bluetooth-Telefon, TV-Tuner, digitalem Radiotuner und Rear Seat Entertainment zur Luxus-Medienzentrale ausbauen. Ein besonderes Highlight ist das advanced sound system von Bang & Olufsen mit seinen 14 Kanälen, 1.000 Watt Leistung und 14 Lautsprechern. Im Cockpitbereich strahlen zwei akustische Linsen die hohen Frequenzen ab; sie fahren beim Start des Systems aus der Instrumententafel aus.

Hochentwickelte Assistenzsysteme runden die Palette der Sonderausstattungen ab. Die adaptive cruise control regelt das Tempo und den Abstand zum Vorfahrenden durch Gasgeben und Verzögern; bei drohender Gefahr warnt der integrierte Audi braking guard. Der Audi lane assist unterstützt den Fahrer beim Halten der Spur; der Audi side assist sichert den Spurwechsel per Radar ab. Das Audi parking system advanced erleichtert das Einparken durch eine Rückfahrkamera.

Der stärkste Diesel-SUV der Welt: Der Audi Q7 V12 TDI quattro

Der Audi Q7 V12 TDI quattro ist der stärkste Diesel-SUV der Welt. Sein Zwölfzylinder schöpft aus sechs Liter Hubraum 368 kW (500 PS); von 1.750 bis 3.250 1/min schickt er 1.000 Nm Drehmoment auf die Sechsstufen-tiptronic. Mit 5,5 Sekunden von null auf 100 km/h und 250 km/h abgeregeltem Topspeed erzielt der Q7 V12 TDI quattro die Fahrleistungen eines starken Sportwagens, im Mittel begnügt er sich jedoch mit 11,3 Liter Kraftstoff pro 100 km.

Zur luxuriösen Serienausstattung des Audi Q7 V12 TDI quattro zählen 20-Zoll-Räder, eine Audi Ceramic Bremsanlage, Xenon plus-Scheinwerfer, die adaptive air suspension, eine Bose-Soundanlage, Sportsitze und viele weitere Features. Optisch gibt sich die Topversion auf den ersten Blick durch markante Karosserie-Details zu erkennen.

Der Audi A3: Sportlicher Charakter mit elegantem Stil

Feiner Stil, agiler Fahrspaß und aufwändige Technik – der Audi A3, der A3 Sportback, das A3 Cabriolet und der S3 sind die Sportler im kompakten Segment. Jetzt arbeitet Audi ihren Premium-Charakter mit neuen, liebevollen Details im Exterieur und Interieur noch stärker heraus.

Die sportliche Eleganz der A3-Modelle kommt schon im Design perfekt zum Ausdruck; jetzt gewinnt die harmonische Linienführung eine Reihe neuer, nobler Akzente hinzu. Das Gitter des Singleframe-Grills und die Blenden der B-Säulen sind hochglänzend schwarz lackiert, die unteren Lufteinlässe erhalten verchromte Stege, die Außenspiegel sind aerodynamisch optimiert und in den Türgriffen liegen Chromstreifen (außer beim S3). Alle A3-Varianten bekommen am Heck einen neuen Diffusoreinsatz mit markanter Abrisskante, beim Dreitürer sind die Rückleuchten abgedunkelt.

Neu sind auch die Lackfarben Vulkanrot, Dakotagrau, Amethystgrau und Scubablau. Bei der sportlichen Ausstattungslinie Ambition gibt es ein neues Räderdesign. Erweitert wird auch die Palette der optional erhältlichen Räder. So wird ein highgloss Rad in der Größe 17 Zoll im Zehnspeichen-Design angeboten, und über die quattro GmbH sind ebenfalls zwei neue Räder im Portfolio. Ein 17 Zoll Aluminiumrad im Fünf-Doppelspeichen-Design und ein 18 Zoll Rad in Fünf-Arm-Rotor-Optik.

Feiner Stil: Das Interieur

Auch der Innenraum der A3-Modelle wird noch hochwertiger. Dafür sorgen grau hinterlegte Zifferblätter, ein abgeflachtes Sportlederlenkrad samt Zierring, ein neuer Wählhebel für die S tronic, schwarze Ringe an den Luftdüsen und eine Hochglanz-Blende für das optionale Navigationssystem plus. An der Mittelkonsole, am Spiegelverstellungsschalter und an den Tasten der Fensterheber glänzen Applikationen in Aluminiumoptik.

Stark und effizient: Der Antrieb

Das Motorenprogramm für den Audi A3 und den A3 Sportback ist breit gestaffelt – es umfasst neun Aggregate, fünf Benziner und vier Diesel. Alle sind hochmoderne, Turbo-aufgeladene Vierzylinder-Direkteinspritzer mit den Kürzeln TFSI und TDI. Sie bieten alle Stärken der Audi-Motorentechnologie – Leistung, Laufkultur, Durchzugskraft und Effizienz. Fünf der neun Motoren sind auch im A3 Cabriolet zu haben, für den dynamischen S3 und den S3 Sportback ist das stärkste Aggregat reserviert – der 2.0 TFSI mit 195 kW (265 PS).

Bei den Benzinern beginnt die Palette beim 1.2 TFSI; er demonstriert die Stärken der Audi-Strategie des Downsizings – dem Ersatz von Hubraum durch Aufladung – exemplarisch. Der Vierzylinder holt aus seinen 1.197 cm³ Hubraum satte 77 kW (105 PS) und stämmige 175 Nm Drehmoment, im Mittel gibt er sich jedoch mit nur 5,5 Liter Kraftstoff pro 100 km zufrieden. Der stärkste Ottomotor für den A3 und den A3 Sportback ist der 2.0 TFSI mit 147 kW (200 PS). Überboten wird dieser nur noch vom 2.0 TFSI mit 195 kW (265 PS), der exklusiv die S3-Varianten antreibt.

Bei den TDI reicht das Angebot vom 1.6 TDI mit 66 kW (90 PS) bis zum 2.0 TDI, der 125 kW (170 PS) leistet. Die effizienteste Variante in der Baureihe – und einer der effizientesten Kompakten am Markt – ist der A3 1.6 TDI mit 77 kW (105 PS) und 250 Nm Drehmoment. Er steht in drei unterschiedlichen Versionen zur Wahl, in der sparsamsten begnügt er sich im A3-Dreitürer mit durchschnittlich 3,8 Liter Kraftstoff pro 100 km. Detail-Modifikationen an der Karosserie und am Fahrwerk tragen zu diesem Top-Wert bei, der einem CO₂-Ausstoß von lediglich 99 Gramm/km entspricht.

Bei fünf Motoren im A3-Dreitürer und im Sportback – dem 1.2 TFSI, dem 1.4 TFSI, dem 1.6 TDI mit 77 kW (105 PS) und bei beiden 2.0 TDI mit 103 kW bzw. 125 kW (140 PS bzw. 170 PS) – montiert Audi ein Start-Stop-System inklusive Rekuperation. Dabei spielt es keine Rolle, ob ein Handschaltgetriebe oder das Doppelkupplungsgetriebe S tronic verbaut ist – ein Novum im Markt der Kompakten. Es erzielt im Stadtverkehr große Vorteile – es deaktiviert den Motor im Stillstand und startet ihn beim Einkuppeln beziehungsweise in Verbindung mit der S tronic beim Lösen der Bremse wieder.

Ein Rekuperationssystem, das beim Verzögern Energie zurückgewinnt, ist beim 1.6 TDI mit 66 kW (90 PS) und 1.8 TFSI Serie.

Das Programm an Getriebe-Technologien präsentiert sich ebenfalls höchst vielseitig. Standardmäßig sind die meisten Motoren in der A3-Baureihe mit Sechsgang-Schaltgetrieben gekoppelt; bei vielen Aggregaten liefert Audi die blitzschnell und hochkomfortabel schaltende S tronic. In der Ausstattungslinie Ambition und beim S3 serienmäßig mit Schaltwippen am Lenkrad. Je nach Motor hat das Doppelkupplungsgetriebe sechs oder sieben Gänge. Die Siebengang-Ausführung arbeitet mit trockenen Kupplungen – der Entfall der Ölversorgung erhöht den ohnehin hohen Wirkungsgrad des Getriebes weiter.

Auch die optionale Kraftübertragung auf alle vier Räder betont die Ausnahme-stellung, die der Audi A3 in der Premium-Kompaktklasse einnimmt. Audi liefert den permanenten Allradantrieb quattro für vier Motorisierungen. Das Cabriolet ist hier ausgenommen; beim S3 und S3 Sportback ist der quattro-Antrieb Serie. Seine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung, für eine ausgewogene Gewichtsverteilung an der Hinterachse montiert, schickt im normalen Fahrbetrieb den Großteil der Kräfte auf die vorderen Räder. Bei Bedarf leitet sie die Momente schnell und flexibel nach hinten.

Gepflegte Sportlichkeit: Das Fahrwerk

Das Fahrwerk der A3-Baureihe vereint seinen sportlichen Charakter mit souveräner Sicherheit und hohem Komfort. Hinter seiner Präzision und der Ausgewogenheit stehen technisch aufwändige Lösungen wie die Vierlenker-Hinterachse, welche die Längs- und Querkräfte separat verarbeitet, und die elektromechanische Servolenkung, die ebenso feinfühlig wie effizient agiert. Bei allen Varianten mit Frontantrieb integriert das Stabilisierungssystem ESP eine elektronische Quersperre. Die intelligente Softwarelösung managt im Kurven-Grenzbereich die Verteilung der Antriebsmomente auf die Räder durch kleine, kaum wahrnehmbare Bremsengriffe. Sie unterbinden das Untersteuern, verbessern die Traktion und steigern die Fahrsicherheit weiter.

Für die Motorisierungen ab 103 kW (140 PS), das Cabriolet ausgenommen, liefert Audi die adaptive Dämpferregelung Audi magnetic ride, die mit einem elektromagnetischen Fluid operiert. Sie erlaubt die Wahl zwischen einem komfortablen und einem sportlichen Kennfeld. Innerhalb dieses Rahmens ändert das System die Dämpfkräfte in Millisekunden, je nach den Gegebenheiten der Straße und dem Stil des Fahrers. Die Karosserie ist hier um 15 Millimeter tiefer gelegt. Optional gibt es auch ein konventionelles Sportfahrwerk und das straffe S line-Sportfahrwerk der quattro GmbH. Der S3 wartet mit einem speziell abgestimmten, 25 mm tieferen, S Sportfahrwerk auf.

Reichhaltig: Die Ausstattung

Die aufgewerteten Modelle der A3-Familie rollen im Frühsommer zu den Händlern. Ihr breites Angebot an Highend-Optionen demonstriert den hohen technologischen Standard. Unter ihnen befinden sich das dynamische Kurvenlicht adaptive light für die Xenon plus-Scheinwerfer, der Fernlichtassistent und das Navigationssystem plus mit MMI-Bedienlogik. Es bietet eine besonders schnelle Routenberechnung, eine höhere Auflösung und eine dreidimensionale Kartengrafik.

Ein weiteres hochattraktives Feature ist der Parkassistent. Bei langsamer Fahrt (bis 30 km/h) überprüft er mit Ultraschallsensoren die Längs-Parklücken am Straßenrand; im Kombiinstrument zeigt er an, wenn eine von ihnen groß genug ist, um rückwärts einzuparken. Jetzt muss der Fahrer nur noch den Rückwärtsgang einlegen und Gas, Kupplung und Bremse betätigen – das Auto steuert selbsttätig und präzise in die Lücke.

Das Showcar Audi e-tron zeigt eine weitere Variante eines von Audi entwickelten Elektrofahrzeuges

Auf der ersten großen Automobilmesse des Jahres 2010 stellte Audi die Studie eines kompromisslosen puristischen Kompakt-Sportwagens mit reinem Elektroantrieb vor. Das Detroit-Showcar Audi e-tron, so der Name des 3,93 Meter langen und 1,78 Meter breiten sowie nur knapp 1,22 Meter flachen Zweisitzers, war damit nach dem Debüt des Audi e-tron bei der IAA 2009 das zweite Elektro-Konzeptfahrzeug der Marke mit den vier Ringen.

Zusammen mit dem geringen Gesamtgewicht von nur rund 1.350 Kilogramm sorgen drehmomentstarke Aggregate an der Hinterachse für standesgemäße Fahrleistungen. Zwei Elektromotoren mit zusammen 150 kW (204 PS) und 2.650 Newtonmeter beschleunigen das Coupé mit Aluminium-Karosserie in ASF-Bauweise in nur 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Den Sprint von 60 auf 120 km/h absolviert der Audi e-tron in gerade 5,1 Sekunden.

Das Showcar Audi e-tron kann die starken Momente seiner Elektromotoren ganz nach Bedarf zwischen den Rädern verteilen. Das so genannte „torque vectoring“ ermöglicht ein begeisterndes Maß an fahraktiver Präzision und exzellenter Traktion. Auch dank des geringen Gewichts, des kurzen Radstandes sowie der für die Dynamik perfekten Gewichtsverteilung bietet der Audi e-tron das Fahrverhalten eines Gokarts – agil, kurvenwillig und bis in den hoch angesiedelten Grenzbereich neutral.

Lithium-Ionen-Akkus, Schwerpunkt-optimal hinter der Fahrgastzelle und vor der Hinterachse platziert, stellen einen real nutzbaren Energieinhalt von 45 Kilowattstunden bereit. So ist eine Reichweite bis zu 250 Kilometer realistisch.

Wie schon bei der ersten, in Frankfurt gezeigten Studie des e-tron setzt Audi auch hier bei allen Komponenten rund um den Elektroantrieb auf ein ganzheitliches, in vielen Detaillösungen oft revolutionäres Konzept: Eine Wärmepumpe dient zum effizienten Auf- und Beheizen des Innenraums.

Antrieb, Leistungselektronik und Batterie steuert ein innovatives Thermomanagement - eine entscheidende Komponente zugunsten hoher Reichweite bei gleichzeitig hervorragendem Innenraumkomfort.

Design und Package

Die Marke mit den Vier Ringen präsentiert mit dem Showcar Audi e-tron eine weitere Variante eines Fahrzeuges mit Elektroantrieb. Der kraftvolle, breite und bullige Fahrzeugkörper wirkt – nicht zuletzt durch den Sportwagen-typisch kurzen Radstand von nur 2,43 Meter äußerst kompakt und puristisch – gegenüber dem R8 fällt dieser Wert sogar um 22 Zentimeter kürzer aus.

Die Front und der flache Dachbogen sind mit einem schwungvollen Strich gezeichnet, der den Zweisitzer sofort als Audi identifizierbar macht. Die Seitenpartie zeigt vertraute Konturen: Die Taillierung der Dynamic line oberhalb des Schwellers und die für einen Audi R typische Radhausbetonung verbinden Front, Seite und Heck zu einem monolithischen Körper und betonen die Audi-typisch runden Radhäuser mit den großen 19-Zoll-Rädern intensiv. Die nach vorn stark verjüngte Front verleiht dem Audi e-tron eine deutlich keilförmige Grundproportion.

1,78 Meter Breite bei nur 3,93 Meter Länge und 1,22 Meter Höhe – das sind die klassischen Dimensionen eines Sportwagens. Vor der Hinterachse bleibt Raum für die rund 399 Kilogramm schwere Batterieeinheit, mit Umrichter und Leistungselektronik.

Die beiden Elektromotoren, die über eine eigene Kühlung verfügen, sitzen auf der Hinterachse. Dieses spezielle Package – die Gewichtsverteilung liegt bei 40:60 – sorgt für perfekte Balance, von ihr profitiert die Fahrdynamik des Audi e-tron.

Das Trapez des Singleframe-Grills prägt die stark gefeilte Frontpartie, flankiert von großen Lufteinlässen. An ihre Oberseite schließen sich die flachen Bänder der adaptive-matrix-beam-Scheinwerfermodule mit ihrer Klarglasabdeckung an. Alle Leuchteinheiten sind in der hocheffizienten LED-Technologie konzipiert.

Die Scheinwerfer sind der Kern eines vollautomatischen Lichtassistenzsystems, das auf jede Situation flexibel reagiert. Die neue Technologie erkennt die Witterungsbedingungen und passt die Ausleuchtung an Regen oder Nebel an. Als technisches Herz der Lichtassistenz fungiert eine Kamera, die in Kooperation mit einem schnellen Rechner den Gegenverkehr detektieren, Fahrspuren erkennen und die Sichtweiten, etwa bei Nebel, messen kann.

Bei Gegenverkehr wird das Fernlicht im entsprechenden Teilbereich gezielt ausgeblendet. Das Kurvenlicht wertet Daten aus der Navigation aus und leuchtet die Kurven bereits aus, bevor der Fahrer in sie hineinlenkt. Der Audi e-tron hat keine konventionellen Nebelscheinwerfer mehr, die zusätzliche Leistung aufnehmen, stattdessen variiert er das Abblendlicht auf intelligente Art: Der Scheinwerfer leuchtet zum Beispiel bei Nebel verstärkt horizontal in die Breite und reduziert dabei die Eigenblendung deutlich.

Die Variabilität der Scheinwerfer zeigt sich auch im Design. Je nach gefahrener Geschwindigkeit und Umgebungssituation verändern die LED-Elemente ihr Erscheinungsbild und damit die Charakteristik der Fahrzeugfront. Für die Designer von Audi bietet die innovative Lichttechnologie inzwischen ähnlich große Gestaltungsmöglichkeiten wie die Form der Karosserie selbst.

Ein spezifisches Designelement für ein von Audi entwickeltes Elektrofahrzeug, wie dem Audi e-tron sind die Lufteinlässe im Singleframe-Grill und hinter den Seitenfenstern an der C-Säule. Im Grundzustand sind sie bündig verschlossen, bei erhöhtem Kühlluftbedarf werden sie durch zurückfahrende Lamellen geöffnet. Zugunsten optimaler Durchströmung öffnen sich dann auch die Lamellen oberhalb der Antriebseinheit. Auch diese Maßnahmen dienen der maximalen Effizienz – die Studie glänzt von Haus aus mit einem niedrigen c_w -Wert, der sich mit geschlossenen Klappen weiter verbessert.

Die ASF-Karosserie

Konsequenter Leichtbau ist bei Elektrofahrzeugen noch mehr als bei konventionell angetriebenen Automobilen eine entscheidende Voraussetzung für Effizienz und Reichweite. Zugleich bildet Leichtbau das entscheidende Fundament für begeisternde Fahrdynamik. Die Audi-Entwickler haben beim Audi e-tron auf eine Kernkompetenz des Unternehmens zurückgegriffen: Die Karosseriestruktur basiert auf der Audi Space Frame-Technologie (ASF) und wurde in Hybridbauweise gefertigt. Alle Anbauteile – Türen, Klappen, Seitenwände und Dach – bestehen aus faserverstärktem Kunststoff.

Die Kombination aus Aluminium und Kohlefaser-Verbundwerkstoff garantiert höchste Steifigkeit bei geringem Gewicht; Audi wird sie in ähnlicher Form bald auch für die Serienproduktion künftiger Modelle nutzen. Das Gesamtgewicht des Showcars beträgt trotz des aufwändigen Antriebslayouts mit den zwei Elektromotoren und dem leistungsstarken Batteriesystem nur etwa 1.350 Kilogramm.

Interieur und Bedienkonzept

Visuelle und funktionale Verweise auf das neue Antriebskonzept bestimmen das puristische Interieurdesign – sie schaffen eine Verbindung von bewährten Audi-Genen und neuen formalen Ansätzen. Typisch für die Formensprache der Marke ist auch hier die Reduktion auf das Wesentliche in Architektur, Bedienung und Informationsausgabe zugunsten von sichtbarem Leichtbau und einer aufgeräumten Gesamtwirkung.

Der schlanke Armaturenräger setzt seinen Bogen seitlich in die Türverkleidungen fort. Die Designer haben die Chance genutzt, den Mitteltunnel und die konvex gewölbte Mittelkonsole besonders leicht und schlank auszuführen – sie brauchten keine Rücksicht auf Getriebe, Schaltmimik und Kardantunnel zu nehmen. Der bündig integrierte Wählhebel – mit ihm bestimmt der Fahrer die Fahrstufen vor / zurück / neutral – fährt beim Start des Fahrzeugs aus dem Tunnel aus.

Auch das Cockpit des Audi e-tron, welches eine weitere Ausbaustufe eines Elektrofahrzeuges zeigt, orientiert sich zum Fahrer hin – ein weiteres typisches Merkmal der Marke. Statt des klassischen Kombiinstrumentes verfügt die Studie erstmals bei Audi über ein großes, fest installiertes Zentraldisplay mit integrierten MMI-Funktionen; es befindet sich zwischen zwei flankierenden Rundinstrumenten.

Bedient wird das MMI über ein Scrollfeld mit berührungsempfindlicher Oberfläche am Lenkrad („MMI touch“) – ein Element, das von modernen Smartphones inspiriert ist. Das Lenkrad selbst ist – ein Zitat aus dem Motorsport – oben und unten spürbar abgeflacht.

Als Schnittstelle zwischen Fahrzeug, Fahrer und externen Informationsquellen dient ein im vorderen Bereich der Mittelkonsole integrierbares Smartphone. Für den Einsatz als Autotelefon, Adressdatenbank, Navigation, Musik- und Video-Wiedergabegerät kann der Fahrer auf sein entsprechend ausgestattetes, handelsübliches Smartphone zurückgreifen. Darüber hinaus kann er dieses gleichzeitig als Bedieneinheit für zahlreiche spezifische Fahrzeugsysteme des Audi e-tron nutzen. Geeignet für diese Funktionen sind schon heute viele Geräte verschiedener Hersteller.

Somit kann der Fahrer beispielsweise bereits von seiner Wohnung aus seine Routenplanung eingeben oder das Soundsystem auf seine individuellen Vorlieben einstellen. Der Dialog zwischen Smartphone und Fahrzeug findet über das Mobilfunknetz auch über größere Entfernungen hinweg statt.

Auch eine Sicherheitsfunktion bietet das System dem Besitzer: Er kann innerhalb der WLAN-Reichweite stets den aktuellen Fahrzeugzustand überprüfen, etwa, ob Fenster und Türen geschlossen sind. Ist das Showcar etwa an einer Ladestation geparkt, sendet er auch den aktuellen Ladezustand an das Smartphone des Fahrers.

Während rechts vor dem Fahrer ein analoger Tachometer über die Geschwindigkeit informiert, erfährt er auf dem linken Rundinstrument die abgerufene Leistung. Das Zentralsdisplay zeigt die Reichweite in der Statuszeile an und präsentiert alle wichtigen Informationen aus dem Infotainmentsystem und der Navigation. Darüber hinaus versorgt es den Fahrer mit den relevanten Daten aus der Kommunikation seines Fahrzeugs mit dem Umfeld. Die Instrumente verbinden die analoge und die digitale Welt zu einer Einheit.

Charakteristisch für das Konzept des Audi e-tron und damit für die weitere Ausbaustufe eines Elektrofahrzeuges, ist der fast vollständige Verzicht auf Schalter und kleine Komponenten wie das Zündschloss. Die Klimabedieneinheit befindet sich rechts neben dem Lenkrad; das Display informiert über Temperatur und Ventilation. Bedient wird das System – ebenfalls wie ein Smartphone – über einen berührungsempfindlichen Schieberegler.

Die gleichfalls vom Motorsport inspirierten Leichtbau-Schalensitze verbinden exzellenten Seitenhalt mit Komfort. Zwei Kontrastfarben gliedern die verschiedenen Bereiche des Interieurs. Sie bringen ebenso wie die hochwertigen Materialien Eleganz und Sportlichkeit zusammen.

Antrieb und Energieversorgung

Zwei Asynchron-Elektromotoren mit einer Gesamtleistung von 150 Kilowatt (204 PS) verleihen dem Audi e-tron die Performance eines echten Sportwagens. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt die Studie bei Bedarf in 5,9 Sekunden, den Zwischenspur von 60 auf 120 km/h absolviert sie in 5,1 Sekunden. Je nach Fahrsituation und Beschaffenheit der Fahrbahn gelangt das Drehmoment selektiv an die Räder – daraus resultieren die überragenden Traktions- und Handling-eigenschaften.

Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 200 km/h begrenzt, da der Energiebedarf der Elektromotoren mit der Geschwindigkeit überproportional zunimmt. Die Reichweite liegt im gemischten Fahrbetrieb nach dem europäischen NEFZ-Zyklus bei bis zu 250 Kilometern.

Aufgeladen wird der Energiespeicher über Kabel und Stecker mit Haushaltsstrom (230 Volt/16 Ampere), die Steckdose liegt unter einem Deckel am Heck. Die Ladezeit bei entladener Batterie beträgt circa 11 Stunden, mit Starkstrom (400 Volt, 32 Ampere) sinkt sie auf nur ca. zwei Stunden.

Die Batterie wird nicht nur stationär versorgt, sondern auch während der Fahrt – das Stichwort heißt Rekuperation. Diese Form der Energierückgewinnung und -wiedereinspeisung in die Batterie ist bereits heute in vielen Serienmodellen von Audi verfügbar. Dort wandelt der Generator beim Verzögern die kinetische Energie in elektrische um, die er danach ins Bordnetz einspeist.

Das Showcar geht in seiner Ausbaustufe einen entscheidenden Schritt weiter in die Zukunft: Eine elektromechanische Bremsanlage erlaubt es, das Rekuperationspotenzial der Elektromotoren zu nutzen. An der Vorderachse sind hydraulische Festsättel, an der Hinterachse sind zwei neuartige, elektrisch betätigte Faustsättel montiert – sie werden ohne mechanische oder hydraulische Übertragungselemente betätigt, sondern per Kabel („brake by wire“). Außerdem entstehen beim ungebremsten Betrieb keine Reibungsverluste durch Restschleifmomente.

Aufgrund der Entkopplung vom Bremspedal können die Elektromotoren des Audi e-tron die komplette Verzögerungsenergie in elektrischen Strom umwandeln und zurückgewinnen. Erst bei höheren Verzögerungen wird die elektromechanische Bremsanlage aktiviert. Der Fahrer bemerkt die Regelvorgänge nicht; er spürt nur ein berechenbares und konstantes Pedalgefühl wie bei einer hydraulischen Bremse.

Novum im Automobil: Die Wärmepumpe

Auch die Wärmepumpe – in der Frankfurt-Studie Audi e-tron erstmals in einem Automobil eingesetzt – dient der Steigerung von Effizienz und Reichweite. Im Unterschied zu einem Verbrennungsmotor produziert der Elektroantrieb in aller Regel nicht genug Abwärme, um den Innenraum wirkungsvoll zu beheizen. Andere Elektrofahrzeuge verfügen über elektrische Zuheizer, die einen vergleichsweise hohen Energieverbrauch verursachen.

Die Wärmepumpe, die Audi nutzt – bekannt aus dem Einsatz in Gebäuden –, ist eine höchst effizient arbeitende Kraft-Wärme-Maschine zum Heizen mit einem Minimum an Energiezufuhr.

Für die Kühlung des Innenraums steht eine hocheffiziente Klimaanlage bereit; in Zusammenarbeit mit dem Thermomanagement sorgt sie auch für die Temperierung der Hochvoltbatterie. Denn Batterie, Leistungselektronik und Elektromotoren müssen auf ihren jeweils idealen Betriebstemperaturen gehalten werden, damit Leistung und Reichweite ihr Optimum erreichen.

Sobald das Fahrzeug mit einer Ladestation verbunden ist, wird das Fahrzeug über das Thermomanagement und die dazu gehörenden Systeme entsprechend vorkonditioniert: Bei Kälte wird das Antriebssystem vorgewärmt, bei Hitze abgekühlt. Bei Bedarf kann diese Vorkonditionierung auch auf den Innenraum übertragen werden, so dass die Passagiere in einen Innenraum einsteigen können, den sie nach ihren Komfortwünschen angepasst haben.

Die Fahrdynamik

Entsprechend der Gewichtsverteilung des Audi e-tron von 40 : 60 erfolgt die Kraftübertragung über die Hinterräder.

Die beiden einzelnen Motoren, die – ebenfalls im Interesse starker Traktion – als Radantriebe mittig im Fahrzeug zwischen den Rädern sitzen, machen es möglich, auch die Querdynamik des Audi e-tron intelligent zu steuern. Ähnlich wie das Sportdifferenzial bei serienmäßigen Audi-Fahrzeugen erlauben sie das so genannte „torque vectoring“, also das gezielte Beschleunigen einzelner Räder – es macht den neu entwickelten Elektroantrieb noch dynamischer und erhöht zugleich seine Fahrsicherheit.

Unter- und Übersteuern lassen sich nicht nur mit individuellem Bremseneingriff, sondern auch durch einen millisekundengenauen Leistungsschub kompensieren. Die Studie verhält sich selbst bei höchsten Querbeschleunigungen vorbildlich neutral und eilt wie auf den sprichwörtlichen Schienen durch die Kurve.

Im Fahrwerk kommen an der Vorder- und Hinterachse doppelte Dreieckslenker aus Aluminium-Schmiedekomponenten zum Einsatz – eine Geometrie, die sich im Motorsport als optimale Voraussetzung für hohe Agilität, kompromisslose Präzision und exakt definiertes Eigenlenkverhalten bewährt hat. Das Setup von Federn und Stoßdämpfern ist straff gewählt, bietet jedoch viel Komfort.

Die direkt ausgelegte Zahnstangenlenkung vermittelt fein differenzierte Rückmeldung. Ihre Lenkunterstützung erfolgt abhängig von der Geschwindigkeit, und zwar auf elektromechanischem Weg – der Audi e-tron muss nur beim Lenken, nicht jedoch während der Geradeausfahrt Energie aufbringen.

Die Studie von Audi rollt standesgemäß auf 19 Zoll-Rädern im 35-Speichen-Design, ihre Bereifung im Format 235/35 vorn und 255/35 hinten bürgt für beste Bodenhaftung. Eine weitere Besonderheit der Reifen: Das Profil haben die Audi-Designer eigens für das Showcar Audi e-tron selbst gestaltet.