



AUDI AG
Kommunikation Produkt und Technologie
85045 Ingolstadt, Deutschland
Telefon: + 49 (0)841 89-32100
Telefax: + 49 (0)841 89-32817

März 2017

Audi-Modellprogramm

Audi A1 und A1 Sportback	2
Audi A3, A3 Sportback, A3 Sportback e-tron, A3 Sportback g-tron, A3 Limousine und A3 Cabriolet	4
Audi A4, A4 Avant und A4 allroad quattro	12
Audi A5 Coupé, A5 Sportback, und A5 Cabriolet	16
Audi A6, A6 Avant und A6 allroad quattro	22
Audi A7 Sportback	27
Audi A8 und A8 L W12	29
Audi Q2	32
Audi Q3	34
Audi Q5	36
Audi Q7 und Q7 e-tron 3.0 TDI quattro	39
Audi TT und TT Roadster	43
Audi S-Modelle	47
Audi RS-Modelle	57
Audi R8 und R8 Spyder	63

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



Audi A1

Mehr als 735.874 verkaufte Autos seit der Markteinführung 2010 – der Audi A1 und der A1 Sportback erfreuen sich großer Beliebtheit. Das Anfang 2015 überarbeitete Kompaktmodell konzentriert auf 3,97 Meter Länge alle Tugenden der Marke – progressives Design, kompromisslose Qualität und hohe Effizienz. Die starken Motoren und das agile Fahrwerk machen den A1 – also den Dreitürer in der Baureihe - zum sportlichsten Auto seines Segments. Das Design ist markant und kraftvoll. Auf Wunsch bietet Audi den Dachbogen in Kontrastfarbe. Im hochwertigen Interieur setzen attraktive Farben und Chromleisten Akzente.

Antrieb

Sieben Motoren – fünf TFSI und zwei TDI – stehen zur Wahl. Der 1.0 TFSI, der erste Dreizylinder-Benziner in der Geschichte der Marke Audi, verbraucht auf 100 Kilometer im Schnitt nur 4,2 Liter Kraftstoff (97 Gramm CO₂ pro Kilometer). Der Dreizylinder-Diesel, der 1.4 TDI mit 66 kW (90 PS), erzielt einen NEFZ-Verbrauch von 3,6 Liter Kraftstoff (94 Gramm CO₂ pro Kilometer). Und der 1.4 TFSI COD bringt als Technik-Highlight das System cylinder on demand (COD) mit, das eine vorübergehende Zylinderabschaltung im Teillastbetrieb ermöglicht.

Die Motorenpalette

- 1.0 TFSI ultra mit 60 kW (82 PS)
- 1.0 TFSI ultra mit 70 kW (95 PS)
- 1.4 TFSI mit 92 kW (125 PS)
- 1.4 TFSI COD mit 110 kW (150 PS)
- 1.8 TFSI mit 141 kW (192 PS)
- 1.4 TDI mit 66 kW (90 PS)
- 1.6 TDI mit 85 kW (116 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,8 - 3,6;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 134 - 94

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Für alle Aggregate mit Ausnahme des Einstiegs-Benziners steht beim Audi A1 die Siebengang S tronic als Option zur Wahl, beim 1.8 TFSI ist sie Serie. Der Fahrer kann das blitzschnell schaltende Doppelkupplungsgetriebe automatisch arbeiten lassen oder manuell steuern. Der Antrieb erfolgt auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Auch das Fahrwerk sorgt für Sportlichkeit. Die elektromechanische Lenkung ist sehr effizient, ihre Servounterstützung nimmt mit zunehmender Geschwindigkeit ab. Bei der Ausstattungslinie sport ist das Fahrwerk-Setup straffer abgestimmt; noch mehr Dynamik bietet das S line-Sportfahrwerk.



Mit dem Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie bei der Ausstattungslinie sport) kann der Fahrer die Motorcharakteristik, die S tronic und die schaltbaren Dämpfer – eine weitere Option – in den Modi auto, efficiency und dynamic betreiben. Im Grenzbereich macht die radselektive Momentensteuerung das Handling noch präziser und stabiler.

Ausstattung

Das Ausstattungsprogramm umfasst die Ausstattungslinien design und sport. Zudem sind Pakete wie die design selection, das S line Sportpaket und weitere Möglichkeiten zur Individualisierung erhältlich – von farbigen Luftausströmer-Manschetten bis hin zu Dekorfolien für die Karosserie. Im Audi Original-Zubehör gibt es zusätzliche Angebote, darunter das active kit.

Die Highend-Lösung beim Infotainment ist die MMI Navigation plus mit intelligenter Sprachsteuerung und aus der Instrumententafel ausklappbarem Monitor. Ihr ergänzender Baustein Audi connect inklusive Autotelefon verbindet den A1 mit dem Internet. Komponenten wie das Bose Surround Sound System runden das Infotainmentprogramm ab.

Audi A1 Sportback

Der Audi A1 Sportback bietet im Fond etwas mehr Kopffreiheit und einen komfortableren Zustieg. Ohne Aufpreis gibt es einen dritten Sitzplatz in Reihe zwei. Auch beim Farbkonzept hat der Fünftürer seinen eigenen Stil: Seine Kontrastlackierung umfasst die gesamte Dachkuppel. Die Palette an Individualisierungsmöglichkeiten – von den zahlreichen Ausstattungslinien, über Ausstattungspakete und Kits bis hin zu Einzeloptionen und dem Zubehör – ist extrem vielseitig.

Fünf TFSI und zwei TDI, darunter drei Dreizylinder, bilden das Motorenprogramm des Audi A1 Sportback. Die Leistungsspanne reicht von 60 kW (82 PS) bis 141 kW (192 PS). Beim 1.4 TFSI COD schaltet im Teillastbetrieb das System cylinder on demand (COD) zwei der vier Zylinder ab. Der 1.4 TDI verbraucht auf 100 Kilometer im NEFZ-Zyklus nur 3,7 Liter Kraftstoff (97 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Die Motorenpalette

- 1.0 TFSI ultra mit 60 kW (82 PS)
- 1.0 TFSI ultra mit 70 kW (95 PS)
- 1.4 TFSI mit 92 kW (125 PS)
- 1.4 TFSI COD mit 110 kW (150 PS)
- 1.8 TFSI mit 141 kW (192 PS)
- 1.4 TDI mit 66 kW (90 PS)
- 1.6 TDI mit 85 kW (116 PS)



Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,8 - 3,7;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 134 - 97

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Die Siebengang S tronic ist für alle Motorisierungen mit Ausnahme des Basis-Benziners optional erhältlich, beim Top-TFSI ist sie Serie. Beim Fahrwerk bietet der Audi A1 Sportback die gleichen Eigenschaften und Optionen wie der Dreitürer: die elektromechanische Servolenkung, das System Audi drive select (Serie bei der Linie sport) und die optionalen schaltbaren Dämpfer.

Audi A3

Das Erfolgsmodell Audi A3 ist mit einer Vielzahl von Fahrerassistenzsystemen und Motoren bestellbar. Auch das innovative Bedien- und Anzeigekonzept Audi virtual cockpit ist für den A3 verfügbar.

Fahrerassistenzsysteme

Mit einem umfangreichen Angebot an Fahrerassistenzsystemen legt der Audi A3 die Messlatte in der Premium-Kompaktklasse ein Stück höher. Er macht die Fahrt über Land und durch die Stadt noch sicherer – dank weiterentwickeltem Audi active lane assist und Audi pre sense front inklusive vorausschauendem Fußgängerschutz.

Design und Leichtbau

Die Designer haben dem Audi A3 eine noch sportlichere, expressivere Linienführung verliehen. Seine kompakten Abmessungen sind nahezu unverändert. In der Länge misst der A3 4.241 Millimeter, in der Breite sind es 1.777 Millimeter und in der Höhe 1.424 Millimeter. Der lange Radstand (2.602 Millimeter) und der kurze vordere Überhang unterstreichen die ausgewogenen, sportlichen Proportionen.

Die Scheinwerfer des Audi A3 zeichnen mit ihrem gezackten unteren Rand eine markante, neue Grafik. Xenon plus-Einheiten sind Serie, als Option bietet Audi LED-Scheinwerfer und erstmals auch Matrix LED-Scheinwerfer an.

Durch konsequenten Leichtbau bringt der Audi A3 mit 1.0 TFSI-Motor leer und ohne Fahrer nur 1.150 Kilogramm auf die Waage – Bestwert in seiner Klasse. Seine Karosserie ist in hohem Maße aufprallsicher und steif. Eine geräuschkämmende Frontscheibe gehört zur Serienausstattung.

Bedienung und Anzeige, Infotainment und Audi connect

Der Innenraum bietet die Audi-typische Top-Qualität. Das neu gezeichnete Dreispeichen-Lenkrad ist auf Wunsch beheizbar. Für mehr Komfort auf längeren Strecken bietet Audi im neuen A3 einen Fahrersitz mit Massagefunktion.



Ein Highlight des Audi A3 ist das Audi virtual cockpit. Das innovative Bedienkonzept ist erstmals in der Kompaktklasse verfügbar. Das Audi virtual cockpit bildet die wichtigsten fahrrelevanten Informationen hochauflösend auf einem TFT-Bildschirm mit 12,3-Zoll Diagonale ab. Die Menüstruktur im MMI-System ist neu konzipiert. Die Bedienung ist intuitiv und orientiert sich an Smartphones.

Die auf Wunsch erhältliche MMI Navigation und die MMI Navigation plus mit MMI touch bringen in Verbindung mit dem Baustein Audi connect viele Online-Funktionen ins Auto. Die Übertragung erfolgt auf dem schnellen Standard LTE. Die dafür benötigte Daten-Flatrate ist dank der neuen, fest im Auto verbauten Audi connect SIM inklusive. Diese embedded SIM (e-SIM) erhält der Kunde mit der Ausstattung Audi connect in vielen europäischen Märkten. Sie erlaubt Roaming in den meisten Ländern Europas. Unabhängig von den integrierten Audi connect Diensten können zusätzlich Datenpakete für die individuelle Internet-Nutzung über den WLAN-Hotspot gebucht werden.

Antrieb

Das Motorenprogramm des Audi A3 umfasst sechs Aggregate, drei Benzin- und drei Dieselmotoren. Ihre Leistungsspanne reicht von 85 kW (116 PS) bis 140 kW (190 PS), alle Motorisierungen erfüllen die EU6-Norm.

Mit dem 1.0 TFSI bietet Audi erstmals einen Dreizylinder in der Audi A3-Reihe an. Der kompakte Motor leistet 85 kW (116 PS) und liefert von 2.000 bis 3.500 Umdrehungen pro Minute 200 Nm Drehmoment. Sein NEFZ-Verbrauch beschränkt sich auf 4,5 Liter pro 100 Kilometer – eine CO₂-Emission von 104 Gramm pro Kilometer für den Handschalter. Der neue Einstiegs-Benziner ist effizient, ohne den Fahrspaß zu vernachlässigen. Er beschleunigt den A3 in 9,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis 206 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Die Motorenpalette

- 1.0 TFSI mit 85 kW (116 PS)
- 1.4 TFSI COD ultra mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 1.6 TDI mit 85 kW (116 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 - 3,8;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 137 - 99

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Audi kombiniert alle Frontantriebs-Motorisierungen mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe oder je nach Motorisierung mit einer Sechsgang S tronic oder einer Siebengang S tronic. Standardmäßig gelangen die Motorkräfte auf die Vorderräder. Bei den Benzinern ist der Allradantrieb quattro für den 2.0 TFSI, bei den Diesel-Motorisierungen für den 2.0 TDI erhältlich.

Fahrwerk

Das Fahrwerk des Audi A3 überzeugt mit einer ausgewogen-sportlichen Abstimmung. Als Vorderachse dient eine McPherson-Konstruktion mit Dreiecksquerlenkern, die Mehrlenker-Hinterachse nimmt die Längs- und Querkräfte getrennt auf. Die Modelle mit 1.0 TFSI und 1.6 TDI sind mit der leichteren Verbundlenkerachse ausgestattet. Mit dem optionalen Sportfahrwerk liegt die Karosserie um 15 Millimeter tiefer, mit dem S line-Sportfahrwerk sind es 25 Millimeter. Die elektromechanische Servolenkung arbeitet hocheffizient und reagiert sehr direkt. Auf Wunsch liefert Audi die ebenfalls elektrisch unterstützte Progressivlenkung.

Der Audi A3 fährt serienmäßig auf Rädern im Format 16 Zoll beziehungsweise 17 Zoll ab den Ausstattungslinien sport und design. Die breit gefächerte Optionspalette bietet vor allem bei den 17-Zöllern neue attraktive Designs – an der Spitze stehen 19-Zoll-Räder. In den großen Rädern sitzen leistungsfähige Bremsen, die für ein sportlich-straffes, fein dosierbares Pedalgefühl sorgen.

Ausstattung

Audi schickt den A3 mit einer großzügigen Ausstattung ins Rennen. Das Paket an Rückhaltesystemen, das sieben Airbags und das integrale Kopfstützensystem umfasst, schließt auch einen Knie-Airbag für den Fahrer mit ein und lässt sich durch Seitenairbags im Fond ergänzen. Die Isofix-Befestigungen für Kindersitze im Fond, das adaptive Bremslicht, die Reifendruck-Kontrollanzeige und die Stabilisierungskontrolle ESC mit elektronischer Quersperre sind weitere Sicherheitsfeatures.

Zur Serienausstattung zählen zudem Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, Außenspiegel mit LED-Seitenblinkern, das Audi MMI Radio plus mit hochauflösendem 7-Zoll-Farbdisplay, die manuelle Klimaanlage und die 60:40 geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Die Akustikfrontscheibe, die elektrischen Fensterheber, die höheninstellbaren Vordersitze und die elektromechanische Parkbremse komplettieren die serienmäßige Ausstattung.



Für den A3 bietet Audi Optionen, von denen viele direkt aus der Oberklasse stammen. Für das Interieur sind dies das Panorama-Glasdach, die abgedunkelten Fondscheiben, der Komfortschlüssel, die Komfortklimaautomatik, die Standheizung, die beheizbaren, klappbaren und automatisch abblendbaren Außenspiegel, das Ablage- und Gepäckraumpaket und der rahmenlose, automatisch abblendende Innenspiegel samt Licht- und Regensensor. Für die vorderen Sitze stehen Lendenwirbelstützen, eine Heizung sowie teilelektrische und elektrische Einstellmöglichkeiten bereit.

Die Ausstattungslinien design und sport setzen neben dem spezifischen Exterieur- und Räder-Design auch im Innenraum Akzente.

Audi A3 Sportback

Der Audi A3 Sportback bietet sportliche Vielseitigkeit auf höchstem Niveau. Er misst 4.313 Millimeter in der Länge, 1.785 Millimeter in der Breite und 1.426 Millimeter in der Höhe. Seine Karosserie ist gestreckt, der Radstand 35 Millimeter länger als beim Dreitürer.

Im Fond bietet der neue A3 Sportback viel Platz für Kopf, Ellbogen, Knie und Füße. Das Gepäckraumvolumen beträgt 340 bis 1.220 Liter. Eine schwenkbare Anhängerkupplung ist als Option erhältlich, sie entriegelt elektrisch auf Tastendruck.

Im Aggregateprogramm findet sich eine breite Palette hocheffizienter TFSI- und TDI-Motoren. Ihre Hubraumspanne reicht von 1,0 bis 2,0 Liter, die Leistung von 85 kW (116 PS) bis 140 kW (190 PS). Der permanente Allradantrieb quattro ist im neuen A3 Sportback ab 110 kW (150 PS) verfügbar.

Die Motorenpalette

- 1.0 TFSI mit 85 kW (116 PS)
- 1.4 TFSI COD ultra mit 110 kW (150 PS) 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 1.6 TDI mit 85 kW (116 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 - 3,8;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 137 - 99

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Bei der Kraftübertragung und beim Fahrwerk bietet der A3 Sportback die gleichen Technologien wie der A3. Dasselbe gilt für das Interieurdesign, die Fahrerassistenzsysteme, das Infotainment und die Connectivity.



Audi A3 Sportback e-tron

Der Audi A3 Sportback e-tron ist das erste Audi-Modell mit Plug-in-Hybridantrieb. Es kombiniert einen 1.4 TFSI, der 110 kW (150 PS) leistet und 250 Nm Drehmoment abgibt, mit einer E-Maschine, die auf 75 kW und 330 Nm kommt. Die Systemleistung von 150 kW (204 PS) ermöglicht sportliche Fahrleistungen – der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 7,6 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 222 km/h.

Nach der NEFZ-Norm beschränkt sich der Verbrauch des Audi A3 Sportback e-tron mit 16-Zoll-Reifen auf 1,6 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer – das entspricht einer CO₂-Emission von 36 Gramm pro Kilometer. Die flache Lithium-Ionen-Batterie, die 8,8 kWh Energie bereitstellt, ist unter der Rückbank montiert. Die rein elektrische Reichweite liegt bei bis zu 50 Kilometer, mit dem TFSI kommen maximal weitere 890 Kilometer dazu. An einem 380-Volt-Drehstromanschluss dauert eine Vollladung etwas mehr als zwei Stunden. Eine neue Funktion im Fahrerinformationssystem (FIS) zeigt an, ob die Ladeklappe geöffnet oder geschlossen ist.

Eine Trennkupplung regelt das Zusammenspiel zwischen dem Verbrennungsmotor, der E-Maschine und der Sechsgang S tronic. Der Audi A3 Sportback e-tron kann bis 130 km/h Geschwindigkeit rein elektrisch fahren. Dabei kombiniert er beide Antriebe wirkungsgrad- oder leistungsoptimal, zudem kann er rekuperieren und segeln. Der Reichweitenmonitor zeigt dem Fahrer an, wie weit er noch rein elektrisch fahren kann.

Design

Optisch dokumentieren dezente Details den Sonderstatus des A3 Sportback e-tron. Der Singleframe ist aus Chrom, das Kühlergitter ist in mattem Schwarz gehalten und hat elf feine, horizontale Chromstreben; im Bereich der unteren Lufteinlässe trägt das Plug-in-Hybridmodell e-tron-typische Chromlamellen sowie ein LED-Tagfahrlicht, das durch horizontale Segmente als e-tron-spezifische Signatur zu erkennen ist. Bei Betätigung des Funkschlüssels leuchten die horizontalen Lichtleiter bei den Optionsscheinwerfern LED und Matrix LED von unten nach oben auf. Am Heck schließt die Schürze einen platinumgrauen Diffusor mit zwei verchromten, horizontalen Lamellen sowie zwei seitliche Reflektoren ein, das Endrohr der Abgasanlage verläuft unsichtbar. e-tron-Badges zieren den Singleframe, den Gepäckraumdeckel und die Kotflügel.

Die e-tron-Dienste von Audi connect und die kostenlose Audi MMI connect-App ermöglichen dem Fahrer, aus der Ferne den Status des Autos abzufragen. Darüber hinaus kann er die Ladeplanung und die Stand-Klimatisierung fernsteuern.



Auf Wunsch können Kunden in Deutschland die heimische Stromversorgung des Audi A3 Sportback e-tron auf Audi Energie umstellen. Der Strom stammt hier zu 100 Prozent aus Wasserkraftwerken in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Mit ihm fährt das Plug-in-Hybridmodell im elektrischen Betrieb sowohl lokal als auch global emissionsfrei.

Der Audi A3 Sportback e-tron ist das wertstabilste Auto seiner Klasse. Zu diesem Ergebnis kamen Auto Bild und das Marktforschungsinstitut Schwacke im Frühjahr 2015. Das Plug-in-Hybridmodell brillierte mit der besten Restwertprognose bei den Kompakten und erhielt infolgedessen den Titel „Wertmeister 2015“.

Kraftstoffverbrauch nach ECE-Norm in l/100 km: 1,8 - 1,6;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 12,0 - 11,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 40 - 36
(Werte variieren in Abhängigkeit von Räder/Reifen)

Audi A3 Sportback g-tron

Nachhaltige Mobilität der Zukunft ist das Thema des Audi A3 Sportback g-tron: Der fünftürige Premium-Kompakte kann neben fossilem Erdgas auch das klimaschonende Audi e-gas als Kraftstoff nutzen. Seine beiden Tanks unter dem Gepäckraumboden speichern je rund sieben Kilogramm Gas unter 200 bar Druck. Sie verringern das Ladevolumen nur geringfügig und sind durch ihre Verbundwerkstoff-Bauweise besonders leicht.

Mit dem 1.4 TFSI, der 81 kW (110 PS) leistet, setzt der Audi A3 Sportback g-tron Maßstäbe in puncto Effizienz und Ökonomie. Die Kraftstoffkosten für den Kunden liegen im Bereich von vier Euro pro 100 Kilometer. Dank der bivalenten Auslegung des Vierzylinders beträgt die Reichweite mit Gas im NEFZ-Zyklus mehr als 400 Kilometer, mit Benzin kommen weitere 900 Kilometer dazu.

Das Umschalten von einer Betriebsart auf die andere geschieht automatisch, ohne dass der Fahrer eingreifen muss. Das Kombiinstrument zeigt die Restreichweiten in beiden Modi separat an.

Der Audi A3 Sportback g-tron fährt mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder einer Siebengang S tronic vom Band. Mit S tronic verbraucht er im NEFZ pro 100 Kilometer nur 3,3 Kilogramm Erdgas oder Audi e-gas, das entspricht einer Emission von 89 Gramm CO₂ pro Kilometer. Beim Audi e-gas handelt es sich um einen nachhaltigen Treibstoff, den die Marke mit den Vier Ringen in der weltweit größten Power-to-Gas-Anlage im emsländischen Werlte selbst produziert. Das synthetische Methan entsteht dabei mithilfe von Ökostrom aus CO₂ und Wasser. Beim Betrieb mit e-gas ist der fünftürige Premium-Kompakte nahezu CO₂-neutral unterwegs. Die Kunden tanken mit einer e-gas-Karte, die ebenso als Bilanzierungsinstrument fungiert.



Mit der Power-to-Gas-Technologie werden Wind- und Sonnenenergie in großen Mengen gespeichert – das bringt die Energiewende voran. Audi e-gas und der A3 Sportback g-tron bieten damit eine besonders umweltschonende Form der Langstreckenmobilität. Bei der Herstellung von Audi e-gas wird genau so viel CO₂ gebunden, wie der Audi A3 Sportback g-tron im CNG-Betrieb freisetzt. Das Bezugsprinzip ist einfach und entspricht der Distribution von Ökostrom: Audi erfasst die Gasmengen, die der Kunde über die Tankkarte bezahlt und stellt sicher, dass genau diese Menge an Audi e-gas in das deutsche Erdgasnetz eingespeist wird.

CNG-Verbrauch in kg/100 Kilometer: 3,6 - 3,3;
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,5 - 5,1;
CO₂-Emission kombiniert in g/km (CNG): 98 - 89;
CO₂-Emission kombiniert in g/km (Benzin): 128 - 117
(Werte variieren in Abhängigkeit von Räder/Reifen)

Audi A3 Limousine

Die 4.458 Millimeter lange Audi A3 Limousine ist das sportliche Stufenheck-Modell im weltweit größten Marktsegment: der Klasse der kompakten Viertürer. Das Exterieurdesign vereint das klassische Three-Box-Konzept mit der Dynamik eines Coupés.

Das geräumige Interieur des sportlichen Viertürers wirkt leicht und klar. Der 425 Liter große Gepäckraum (mit quattro-Antrieb 390 Liter) lässt sich durch Umklappen der Fondlehnen erweitern. Die optionale Anhängerkupplung ist schwenkbar und entriegelt elektrisch auf Tastendruck. Als 1.0 TFSI wiegt die Limousine leer nur 1.185 Kilogramm.

Audi liefert die A3 Limousine mit kraftvollen und hocheffizienten TFSI- und TDI-Aggregaten aus, ihre Leistung reicht von 81 kW (110 PS) bis 140 kW (190 PS). Der permanente Allradantrieb quattro ist in der neuen A3 Limousine in den Motorisierungen ab 2,0 Liter Hubraum verfügbar.

Die Motorenpalette

- 1.0 TFSI mit 85 kW (116 PS) 1.4 TFSI COD ultra mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 1.6 TDI mit 85 kW (116 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,9 - 3,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 136 - 98
(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Bei der Kraftübertragung und beim Fahrwerk kommen bei der neuen Audi A3 Limousine die gleichen Technologien zum Einsatz wie beim Audi A3. Dasselbe gilt für das Interieurdesign, die Fahrerassistenzsysteme, das Infotainment und die Connectivity.

Audi A3 Cabriolet

Sportlich-elegante Proportionen und ein geringes Gewicht zeichnen das Audi A3 Cabriolet aus. Wie jeder offene Audi hat es ein leichtes Verdeck aus Stoff, optional als Akustikverdeck mit besonders wirkungsvoller Geräuschkämpfung. Das Serienverdeck ist schwarz, das Akustikverdeck ist zudem in den Farben Grau oder Granatrot sowie mit der Innenhimmelfarbe Felsgrau erhältlich.

Mit seinem elektrohydraulischen Antrieb öffnet und schließt sich das Verdeck auch während der Fahrt bis Tempo 50 km/h. Im geöffneten Zustand ruht das Softtop in einer Wanne. Im Falle eines Überschlags schützt ein aktives Überrollschutzsystem die Passagiere. Als weiteres Feature kommt das A3 Cabriolet mit einem teilelektrischen Sitz, der die Sitzverstellung für den Fahrer deutlich komfortabler macht.

Audi liefert das A3 Cabriolet mit sechs verschiedenen Motoren aus, je drei TFSI und TDI. Ihre Leistungsspanne reicht von 81 kW (110 PS) bis 140 kW (190 PS). Für den 2.0 TFSI und die beiden 2.0 TDI steht der permanente Allradantrieb quattro zur Wahl.

Die Motorenpalette

- 1.4 TFSI mit 85 kW (116 PS)
- 1.4 TFSI COD ultra mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 1.6 TDI mit 85 kW (116 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 - 4,2;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 144 - 110

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Das Audi A3 Cabriolet greift bei Kraftübertragung und Fahrwerk auf die gleichen Technologien zurück wie der Audi A3. Auch für die Fahrerassistenzsysteme, das Infotainment, die Connectivity und das Interieurdesign offeriert Audi zahlreiche Alternativen.

Weitere komfortable Optionen für das offene Fahren sind die Kopfraumheizung und Lederbezüge, bei denen eine spezielle Farbpigmentierung das Aufheizen in der Sonne hemmt. Klappbare Fondlehnen sind im Audi A3 Cabriolet Serie.



Audi A4

Die neue Generation des Audi A4 fasziniert mit der zukunftsweisenden Synthese aus Technologie und Ästhetik. Die Bestseller-Familie der Marke Audi ist auf sämtlichen Technikfeldern neu entwickelt; sie definiert die Maßstäbe im Segment neu. Das Reduzieren der CO₂-Emissionen hatte bei der Entwicklung einen hohen Stellenwert. So haben die Ingenieure alle Technologien darauf ausgerichtet, die Fahrwiderstände zu senken.

Design und Leichtbau

4,73 Meter Länge und 2,82 Meter Radstand – der neue Audi A4 steht souverän auf der Straße. An der Front und am Heck betont eine dezidiert horizontale Linienführung die Breite. Das fließende Design mit den prägnanten Linien vermittelt die typische sportive Eleganz von Audi. Der Singleframe-Grill ist breit und flach. Die optionalen Scheinwerfer mit LED- oder Audi Matrix LED-Technologie samt dynamischer Blinker sind das visuelle Markenzeichen.

Im Vergleich zum Vorgängermodell sind die Abmessungen des neuen Audi A4 gewachsen, das Leergewicht ist deutlich gesunken – um bis zu 110 Kilogramm, je nach Motorisierung. Die Karosserie ist dank intelligentem Werkstoffmix und Leichtbau eine der leichtesten im Wettbewerbsumfeld.

Anzeigen- und Bedienkonzept

Der neue Audi A4 bietet eine Fülle intelligenter Technologien. Zugleich wird die Bedienung mit dem neuen Audi MMI Anzeigen- und Bedienkonzept noch intuitiver. Das optionale Audi virtual cockpit, ein volldigitales Kombiinstrument, präsentiert auf seinem hochauflösenden 12,3-Zoll-LCD-Bildschirm die wichtigsten Informationen in Grafiken mit brillanter Auflösung, hohem Detaillierungsgrad und aufwändig gerechneten Effekten.

Als Haupt-Bedienelement fungiert das ebenfalls neu konzipierte MMI Bedien-konzept in der Mittelkonsole. Beim Top-Infotainmentsystem, der MMI Navigation plus mit MMI touch und 8,3-Zoll-Monitor, ist ein Touchpad in das MMI Bedienteil integriert. Es dient zum Zoomen sowie zur Eingabe von Zeichen.

Die komplette MMI-Bedienlogik orientiert sich an aktuellen Smartphones, inklusive intelligenter Freitextsuche. Die neue, natürliche Sprachsteuerung verarbeitet auch leicht verständliche Eingaben aus der Alltagssprache – etwa „Ich will mit Peter Müller telefonieren.“ Auf Wunsch montiert Audi ein Head-up-Display.



Antrieb

Drei TFSI und fünf TDI bilden das Motorenprogramm des neuen Audi A4. Ihre Leistung ist deutlich gestiegen – sie liegt zwischen 90 kW (122 PS) und 200 kW (272 PS). Der Verbrauch dagegen ist um bis zu 21 Prozent reduziert. Der A4 2.0 TDI ultra begnügt sich auf 100 Kilometer mit 3,7 Liter Diesel, das entspricht einer CO₂-Emission von 95 Gramm pro Kilometer. Sämtliche Aggregate vereinen Effizienz mit sportlicher Kraftentfaltung und hoher Laufkultur – das gilt besonders für die beiden 3.0 TDI Sechszylinder.

Bei den Benzinmotoren wartet der neue Audi A4 mit einer bahnbrechenden Innovation auf: Der 2.0 TFSI ultra mit 140 kW (190 PS) nutzt ein neues Brennverfahren. Es macht das Auto besonders effizient und ermöglicht einen CO₂-Wert von 109 Gramm pro Kilometer sowie einen Verbrauch von 4,8 Liter auf 100 Kilometer.

Die Motorenpalette

- 1.4 TFSI mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI ultra mit 140 kW (190 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 185 kW (252 PS)
- 2.0 TDI mit 90 kW (122 PS)
- 2.0 TDI ultra und 2.0 TDI mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI ultra, 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI und 3.0 TDI quattro mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 200 kW (272 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,7 - 3,7;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 153 - 95

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Schaltgetriebe, S tronic und tiptronic, Front- und quattro-Antrieb – für die Kraftübertragung im neuen Audi A4 gibt es viele unterschiedliche Lösungen. Für jede Motorisierung steht eine maßgeschneiderte Technologie bereit.

Fahrwerk

Einen großen Sprung macht der neue Audi A4 beim Fahrverhalten. Auf der einen Seite sportlich, auf der anderen Seite komfortorientiert. Basis für diesen Performance-Sprung sind die neu entwickelten Fünflenker-Achsen sowie die elektromechanische Servolenkung. Sie sind extrem leicht und legen somit die Grundlage für das dynamische Fahrverhalten und den erstklassigen Fahrkomfort. Gleichzeitig reduzieren sie den Kraftstoffverbrauch. Optional gibt es die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung je nach Geschwindigkeit und Lenkwinkel variiert. Zudem stehen die Fahrwerke mit Dämpferregelung zur Verfügung, bei denen der Fahrer erstmals zwischen zwei Trimmungen wählen kann – einer sportlichen und einer komfortorientierten. Beide Fahrwerksvarianten sind in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden, das ab den 190 PS-Motorisierungen zum Serienstandard gehört.



Assistenten und Ausstattung

Mit zahlreichen Assistenzsystemen setzt der neue Audi A4 Maßstäbe in seiner Klasse. Der prädiktive Effizienzassistent hilft beim Kraftstoffsparen, der Audi active lane assist unterstützt beim Halten der Spur und die adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent entlastet den Fahrer im zähfließenden Verkehr. Eine Besonderheit des Stauassistenten ist seine Regelstrategie. Sie bezieht eine Vielzahl an Parametern, wie Begrenzungslinien und die vorausfahrende Fahrzeugkolonne, mit ein. Aus diesen Informationen leitet das System eine virtuelle Fahrlinie ab, in welcher es den A4 führt. Der Parkassistent, der Querverkehrassistent hinten, die Ausstiegswarnung, der Ausweichassistent und der Abbiegeassistent sowie die Audi pre sense Systeme sind weitere Neuerungen, die wichtige Dienste für die Sicherheit leisten. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung zählt ebenfalls zum Angebot.

Gegenüber dem Vorgängermodell ist die Serienausstattung noch reichhaltiger geworden. Sie umfasst unter anderem Xenon-Scheinwerfer, schlüssellosen Motorstart, eine Bluetooth-Schnittstelle, Audi drive select (ab 140 kW/190 PS) und ein 7-Zoll-MMI-Farbdisplay.

Weitere technologische Highlights des neuen Audi A4 sind unter anderem das Audi smartphone interface, das Bang & Olufsen Sound System mit 3D Klang, die Audi phone box mit wireless charging und die Audi connect-Dienste.

Audi A4 Avant

Seit mehr als zwei Jahrzehnten feiern die Avant-Modelle von Audi große Erfolge. Das Zusammenspiel aus ästhetischem Design und funktionellem Nutzwert sichert ihnen eine Ausnahmestellung. Der neue A4 Avant führt diese Linie fort – mit noch mehr Platz und noch mehr Eleganz. Das maximale Volumen beträgt bei umgeklappter Rücksitzlehne 1.510 Liter. Diese ist im Verhältnis 40:20:40 geteilt und lässt sich mit Hebeln in den Seiten des Gepäckraums einfach auf die Sitzkissen klappen.

Im Grundmaß bietet der Gepäckraum des Audi A4 Avant 505 Liter Volumen, 15 Liter mehr als beim Vorgängermodell. Die Ladekante liegt auf nur 63 Zentimeter Höhe, eine serienmäßige Edelstahl-Ladekantenabdeckung schützt sie vor Kratzern. Die Durchladebreite misst einen Meter.

Mit seinem quaderförmigen Zuschnitt lässt sich der Gepäckraum hervorragend nutzen. Ein Trennnetz und die Dachreling sind ebenso Serie wie die elektrische Gepäckraumklappe und eine elektrische Laderaumabdeckung. Auf Wunsch liefert Audi weitere praktische Features: Die optionale Anhängerkupplung entriegelt auf Tastendruck elektrisch; der neue Audi A4 Avant kann bis zu 2.100 Kilogramm (bei acht Prozent Steigung) ziehen.



Die Motorenpalette

- 1.4 TFSI 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI ultra mit 140 kW (190 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 185 kW (252 PS)
- 2.0 TDI mit 90 kW (122 PS)
- 2.0 TDI ultra und 2.0 TDI mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI ultra, 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI und 3.0 TDI quattro mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 200 kW (272 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,4 - 3,8;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 147 - 99

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Bei der Kraftübertragung und beim Fahrwerk bietet der Audi A4 Avant die gleichen Technologien wie der Audi A4. Dasselbe gilt für das Interieurdesign, die Assistenzsysteme, Infotainment und Connectivity.

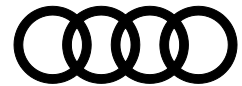
Audi A4 allroad quattro

Der neue Audi A4 allroad quattro verbindet hohen Fahrkomfort mit Offroad-Qualitäten und genießt damit eine Sonderstellung in seinem Segment. Dank des serienmäßigen quattro-Antriebs und mehr Bodenfreiheit fährt das Auto auch dort problemlos weiter, wo die befestigte Straße aufhört.

Eine um 34 Millimeter erhöhte Bodenfreiheit gegenüber dem A4 Avant und der charakterstarke Look sind die Erkennungsmerkmale des neuen A4 allroad quattro. Er besitzt eine markant gepfeilte Front mit einem eigenständigen Stoßfänger und modellspezifischen Lufteinlässen. Seinen plastisch ausgeformten Singleframe-Grill zieren vertikale Chromlamellen, der robuste Unterfahrschutz und der Heckdiffusor sind in Selenitsilber ausgeführt. Die ausgestellten Radläufe und der hintere Stoßfänger sind in Strukturgrau matt gehalten oder in Wagenfarbe lackiert. Es stehen 14 Außenfarben zur Wahl.

Die Motorenpalette

- 2.0 TFSI quattro mit 185 kW (252 PS)
- 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI quattro mit 120 kW (163 PS)
- 2.0 TDI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 200 kW (272 PS)



Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,7 - 4,9;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 154 - 127

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Der Allradantrieb quattro ist serienmäßig an Bord des neuen Audi A4 allroad quattro. Je nach Motorisierung stehen das manuelle Sechsganggetriebe, die Siebengang S tronic und die Achtstufen tiptronic zur Wahl.

Im Vergleich zum Vorgängermodell ist die Serienausstattung noch reichhaltiger. Sie umfasst unter anderem Xenon-Scheinwerfer, schlüssellosen Motorstart, elektrische Gepäckraumklappe, Bluetooth-Schnittstelle, Audi drive select (ab 140 kW) und ein 7-Zoll-MMI-Farbdisplay.

Audi A5 Coupé

Athletisch, sportlich und elegant kommt die neue Generation des A5 Coupé daher. Sein Design ist gepaart mit einer ausgefeilten Aerodynamik. Unter dem Karosserie-Kleid beeindruckt der A5 mit einem komplett neu entwickelten Fahrwerk, leistungsstarken Antrieben sowie innovativen Infotainment-Features und Fahrerassistenzsystemen.

Design und Karosserie

Das neue Audi A5 Coupé zeigt sich frisch, modern und geschärft. Gleichzeitig bleibt es seinen Genen treu und führt den sportlich-eleganten Charakter auch in der neuen Generation fort. Ein Beispiel ist die bereits beim Vorgängermodell prägende, nun dreidimensionale Schulterlinie in Form einer Welle. Die präzise geschwungene Linie mit kräftigen Wölbungen über den Radhäusern betont alle vier Räder – ein Hinweis auf den Allradantrieb quattro.

Die ausgewogenen Proportionen mit einer langen Motorhaube, dem gestreckten Radstand und kurzen Überhängen unterstreichen die Sportlichkeit des neuen A5 Coupé. Der plastisch ausgeformte Singleframe-Grill ist deutlich flacher und breiter als beim Vorgängermodell. Die LED-Heckleuchten und die optionalen LED- oder Matrix LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht machen Highend-Technologie auch bei Nacht sichtbar.

Im Vergleich zum Vorgängermodell ist das Audi A5 Coupé deutlich effizienter geworden. Großen Anteil daran haben die Gewichtskur sowie eine ausgeklügelte Aerodynamik. Um bis zu 60 Kilogramm senkten die Ingenieure das Leergewicht. Die Karosserie ist dank intelligentem Werkstoffmix und Leichtbau eine der leichtesten im Wettbewerbsumfeld. Mit einem c_w -Wert von 0,25 ist das A5 Coupé bei der Aerodynamik Spitzenreiter im Segment.



Innenraum

Die gewachsenen Maße und der verlängerte Radstand kommen dem Innenraum zugute. Der Gepäckraum bietet 465 Liter Volumen, zehn Liter mehr als beim Vorgänger. Das Platzangebot für Fahrer und Mitfahrer ist großzügiger. Die Ambientebeleuchtung mit 30 einstellbaren Farbtönen setzt das Interieur auf Wunsch passend in Szene. Auch bei der Aeroakustik liegt das neue A5 Coupé an der Spitze seiner Klasse. Der Geräuschkomfort entspricht nahezu dem eines Oberklasse-Modells.

Antrieb

Das neue Audi A5 Coupé geht mit fünf Motoren an den Start, zwei TFSI und vier TDI. Ihre Leistung ist deutlich gestiegen – sie liegt zwischen 140 kW (190 PS) und 200 kW (272 PS). Im Vergleich zum Vorgängermodell haben sie um bis zu 17 Prozent mehr Performance, während ihr Verbrauch um bis zu 22 Prozent zurückgegangen ist. Sämtliche Aggregate vereinen hohe Effizienz mit sportlicher Kraftentfaltung und hoher Laufkultur – das gilt besonders für die beiden 3.0-TDI-Sechszylinder.

Die Motorenpalette

- 2.0 TFSI mit 140 kW (190 PS)
- 2.0 TFSI quattro mit 185 kW (252 PS)
- 2.0 TDI ultra mit 140 kW (190 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 200 kW (272 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,7 - 4,1;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 153 - 106

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Ein manuelles Sechsganggetriebe und die Siebengang S tronic kommen bei den Vierzylinderaggregaten sowie beim 3.0 TDI mit 160 kW (218 PS) mit Front- bzw. Allradantrieb zum Einsatz. Die Achtstufen-tiptronic ist dem Top-Diesel mit 200 kW (272 PS) vorbehalten. Der Motor kommt serienmäßig mit quattro an Bord. Auf Wunsch liefert Audi für dieses Modell das Sportdifferenzial an der Hinterachse, das für noch mehr Fahrdynamik und Präzision sorgt.

Erstmals steht auch der neue quattro mit ultra-Technologie zur Wahl. Er lässt sich aktuell mit den TFSI- und TDI-Vierzylindermotoren mit manuellem Schaltgetriebe kombinieren. Der auf Effizienz optimierte Antrieb lässt bei Traktion und Fahrdynamik keinen Unterschied zu permanenten Systemen spüren.



Fahrwerk

Das komplett neu entwickelte Fahrwerk im Audi A5 Coupé bietet dem Fahrer optimalen Komfort bei einem gleichzeitig hohen Maß an Agilität. So meistert der A5 enge, gewundene Bergstraßen genauso souverän wie lange Autobahnfahrten. Optional bietet Audi ein Fahrwerk mit Dämpferregelung. Dieses ist in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Der Fahrer kann damit die Grundcharakteristik in mehreren Stufen einstellen.

Die elektromechanische Servolenkung ist ebenfalls eine Neuentwicklung von Audi. Sie folgt der aktuellen Geschwindigkeit und vermittelt ein hochpräzises Feedback von der Straße. Optional gibt es die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung je nach Geschwindigkeit und Lenkwinkel variiert.

Infotainment und Audi connect

Erstmals ist für das A5 Coupé optional das Audi virtual cockpit, ein TFT-Display mit 12,3-Zoll-Diagonale und einer Auflösung von 1.440 x 540 Pixeln, erhältlich. In Verbindung mit der MMI Navigation plus inklusive 8,3 Zoll-Monitor auf der Mittelkonsole bildet es die zentrale Informationseinheit. Im Mittelpunkt des MMI-Terminals steht der runde Dreh-/Drücksteller. Auf seiner Oberfläche trägt er das berührungsempfindliche Touchpad.

Die komplette MMI-Bedienlogik orientiert sich an aktuellen Smartphones, inklusive intelligenter Freitextsuche. Die neue Sprachsteuerung verarbeitet auch Eingaben aus der Alltagssprache – etwa: „Ich möchte Peter anrufen.“ Wählt der Kunde die MMI Navigation plus, erhält er zusätzlich das Hardware-Modul Audi connect und die neue Audi connect SIM, eine fest im Auto eingebaute SIM-Karte. Damit verbindet sich das neue Audi A5 Coupé per schnellem LTE-Netz mit dem Internet. Die Nutzung der vielseitigen Audi connect-Dienste ist für drei Jahre kostenfrei – sowohl in Deutschland, als auch in den meisten europäischen Ländern, da sie bei Bedarf automatisch auf den jeweiligen Landesprovider eingestellt wird.

Unabhängig von den integrierten Audi connect-Diensten kann der Kunde auf Wunsch zusätzlich Datenpakete buchen und das Internet individuell via WLAN-Hotspot nutzen. Damit surfen und mailen alle Mitfahrer mit bis zu acht mobilen Endgeräten zu attraktiven Tarifen im Internet.

Darüber hinaus erhält der A5 optional das Paket Audi connect Notruf & Service. Es bietet unter anderem einen automatischen Notruf bei Unfall, Online Pannruf und Audi Servicetermin online. Hinzu kommen Remote-Funktionen, zum Beispiel für das Ver- und Entriegeln des Autos, das Erfragen der Parkposition und das Abrufen des Fahrzeugstatus. Diese Funktionen werden mit der MMI connect App per Smartphone, Smartwatch oder in Verbindung mit dem Apple TV Generation 4 vom Fernseher aus genutzt.



Mit dem Audi smartphone interface kommt per Apple Car Play und Android Auto die gewohnte Smartphone-Umgebung auf Wunsch mit an Bord. Die optionale Audi phone box mit wireless charging in der Mittelarmlehne bindet das Mobiltelefon per Nahfeld-Kopplung kabellos an die Autoantenne an und ermöglicht das induktive Laden nach dem Qi-Standard. Für besonders anspruchsvolle HiFi-Fans steht optional das Bang & Olufsen Sound System mit neuartigem 3D-Klang bereit.

Fahrerassistenzsysteme und Ausstattung

Eine intelligente Kombination verschiedener Technologien erhöht die Sicherheit, den Komfort und die Effizienz des neuen Audi A5 Coupé. Gleichzeitig geht Audi den nächsten Schritt in Richtung pilotiertes Fahren. Die breite Auswahl an innovativen Fahrerassistenten setzt Maßstäbe im Segment.

Der Prädiktive Effizienzassistent hilft dem Fahrer beim Kraftstoffsparen, der Audi active lane assist unterstützt beim Halten der Spur und die adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent entlastet ihn im zähfließenden Verkehr. Neu an Bord sind Assistenzsysteme wie Parkassistent, Querverkehrsassistent hinten und Ausstiegswarnung sowie Ausweichassistent und Abbiegeassistent. Zusammen mit den Audi pre sense-Systemen sorgen sie für mehr Sicherheit. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung rundet das Angebot ab.

Die Serienausstattung umfasst unter anderem Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht und LED-Heckleuchten, LED-Innenlicht, das Audi MMI Radio plus mit 7-Zoll-MMI-Farbdisplay, Bluetooth und USB-Ladefunktion, das 3-Speichen-Multifunktionslenkrad (bei Automatikgetriebe inklusive Schaltwippen) die Gurtbringer mit Gurthöhenverstellung, das Fahrdynamiksystem Audi drive select sowie Audi pre sense city.

Die neuen Ausstattungslinien schaffen eine Vielzahl an Möglichkeiten zur Individualisierung – im Interieur wie auch im Exterieur. Neben dem Basismodell gibt es die Lines sport und design. Darüber hinaus stehen das S line Sportpaket und die Audi design selection für eine hochwertige Individualisierung insbesondere im Innenraum zur Verfügung. Für eine besonders dynamische Außenoptik bietet Audi das S line Exterieurpaket an.

Audi A5 Sportback

Bei der Gestaltung des neuen A5 Sportback haben die Designer von Audi emotionale Formen und athletisch gespannte Flächen in Einklang gebracht. Der gestreckte Radstand, die kurzen Überhänge und die lange, umgreifende Motorhaube mit power dome heben die Dynamik fünftürigen Coupés hervor. Der Singleframe-Grill ist dreidimensional modelliert und deutlich flacher und breiter als beim Vorgängermodell.



Die Wellenform der Schulterlinie ist beim neuen A5 Sportback noch stärker betont als beim Vorgängermodell und dreidimensional ausgestaltet. So entsteht ein Spiel von Licht und Schatten. Die kräftigen Wölbungen über den Radhäusern unterstreichen die quattro-Gene. Das Heck zeigt eine horizontale, ebenfalls sehr präzise Linienführung. Die lang gezogene Gepäckraumklappe schließt mit einer charakteristischen Abrisskante.

Der neue Audi A5 Sportback ist im Inneren deutlich gewachsen. Dazugewonnen hat die Innenraumlänge um 17 Millimeter, der Schulterraum für Fahrer und Beifahrer um bis zu 11 Millimeter sowie die Kniefreiheit im Fond um 24 Millimeter. Für Audi typisch sind die hochwertigen Materialien, die Präzision bei den Passungen und exakten Farbabstimmungen im Interieur. Die horizontale Architektur der Instrumententafel schafft ein großzügiges Raumgefühl. Die optionale Ambientebeleuchtung mit 30 wählbaren Farben setzt den Innenraum passend in Szene.

Mit 480 Litern Gepäckraumvolumen gehört der A5 Sportback zu den Besten in seiner Klasse. Auf Wunsch liefert Audi eine Sensorsteuerung zum Öffnen und Schließen der serienmäßig elektrischen Gepäckraumklappe.

Antrieb

Der Kunde hat beim neuen Audi A5 Sportback die Wahl zwischen zwei TFSI und drei TDI-Motorisierungen. Sie mobilisieren von 140 kW (190 PS) bis 200 kW (272 PS) Leistung. Im Vergleich zum Vorgängermodell hat Audi den Verbrauch um bis zu 22 Prozent gesenkt und gleichzeitig die Leistung um bis zu 17 Prozent gesteigert.

Die Motorenpalette

- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 185 kW (252 PS)
- 2.0 TDI, 2.0 TDI ultra und 2.0 TDI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 200 kW (272 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 - 4,1;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 144 - 106

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Sechsgang-Schaltgetriebe, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic oder Achtstufen-tiptronic – für jede Motorisierung steht eine maßgeschneiderte Technologie für die Kraftübertragung bereit. Der Antrieb erfolgt standardmäßig über die Vorderräder, als Option steht der Allradantrieb quattro in zwei Versionen zur Wahl. Beim 3.0 TDI mit 200 kW (272 PS) ist er Serie.



Karosserie und Ausstattung

Die Karosserie des neuen Audi A5 Sportback ist die leichteste im Segment. Ein intelligenter Werkstoffmix macht sie 15 Kilogramm leichter als die des Vorgängers. Insgesamt sinkt das Gesamtgewicht der neuen Generation um bis zu 85 Kilogramm auf nur 1.470 Kilogramm ohne Fahrer.

Audi offeriert das Modell mit einer nochmals aufgewerteten und um zahlreiche Funktionen ergänzten Serienausstattung. Das neue Lines-Konzept mit verschiedenen Ausstattungspaketen erweitert den individuellen Gestaltungsspielraum.

Audi A5 Cabriolet

Bei der Formgebung des neuen Audi A5 Cabriolet haben sich die Designer an den schlanken Linien des Coupé orientiert. Die Heckscheibe steht jetzt flacher und betont den sportlichen Auftritt, ebenso wie die kurzen Überhänge und die lange, umgreifende Motorhaube mit power dome. Bei einer Länge von 4.673 Millimetern misst das neue A5 Cabrio 47 Millimeter mehr als das Vorgängermodell. Das klassische Stoffverdeck überzeugt mit perfekter Passform und bietet dank effektiver Dämmung eine ausgezeichnete Aeroakustik.

Die neue Komfortöffnung erleichtert die Bedienung des serienmäßigen Akustikverdecks: Ab einer Geschwindigkeit von 6 km/h genügt nun ein kurzer Zug am Schalter, um das Softtop in 15 Sekunden vollautomatisch zu öffnen oder in 18 Sekunden zu schließen – auch während der Fahrt bis 50 km/h.

Die Front dominiert ein dreidimensional geformter Singleframe-Grill, der deutlich flacher und breiter ausfällt als bisher. Besondere Eleganz verleiht dem A5 Cabrio die wellenförmige Schulterlinie – ein stilprägendes Element der gesamten A5-Familie. Die kräftigen Wölbungen über den Radhäusern heben die quattro-Gene hervor. Horizontale Linien am Heck betonen die Breite des neuen Audi A5 Cabrio, das gleichzeitig minimal schmaler ist als der Vorgänger.

Die Karosserie des neuen Audi A5 Cabrio ist die steifste im Wettbewerb und zählt dennoch zu den leichtesten im Segment. Das Gesamtgewicht der neuen Generation sinkt um bis zu 40 Kilogramm. So wiegt das frontangetriebene A5 Cabrio mit dem 140 kW (190 PS) starken 2.0 TDI nur 1.690 Kilogramm. Zusätzliche Verstrebungen in der Karosserie gegenüber dem Coupé und verstärkte Schweller kompensieren den Entfall des festen Dachs.

Wie beim Audi A5 Coupé profitieren Fahrer und Passagiere von dem um 14 Millimeter gewachsenen Radstand und kompakteren Sitzen. Bei geschlossenem Verdeck bietet der Gepäckraum 380 Liter Volumen. Die Verdeckwanne im Kofferraum fährt beim Öffnen des Softtops automatisch nach unten und beim Schließen des Verdecks wieder nach oben. So steht zu jeder Zeit der größtmögliche Laderaum zur Verfügung. Die Rückbank ist im Verhältnis 50:50 geteilt und lässt sich einfach über Hebel vom Kofferraum aus nach vorn klappen.



Antrieb

Für das neue Audi A5 Cabrio stehen in Deutschland zunächst drei Motoren zur Wahl – ein 2.0 TFSI mit 185 kW (252 PS), ein 2.0 TDI mit 140 kW (190 PS) sowie ein 3.0 TDI mit 160 kW (218 PS). Nach der Markteinführung folgen ein 2.0 TFSI mit 140 kW (190 PS) und ein 3.0 TDI mit 210 kW (286 PS). Mit kombinierten Verbräuchen zwischen 6,6 und 4,5 Litern pro 100 Kilometer (151 - 118 Gramm CO₂ pro Kilometer) sind die Aggregate höchst effizient.

Die Motorenpalette

- 2.0 TFSI quattro mit 185 kW (252 PS)
- 2.0 TDI ultra mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 210 kW (286 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,6 - 4,5;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 151 - 118

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Sechsgang-Schaltgetriebe, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic oder Achtstufen-tiptronic – jede Motorisierung hat eine maßgeschneiderte Technologie zur Kraftübertragung. Der Antrieb erfolgt standardmäßig über die Vorderräder, als Option steht der quattro-Antrieb mit ultra-Technologie und der permanente Allradantrieb zur Wahl. Beim 3.0 TDI mit 210 kW (286 PS) ist letzterer Serie.

Ausstattung

Serienmäßig an Bord des Audi A5 Cabrio sind Xenon-Scheinwerfer, das Fahrdynamiksystem Audi drive select und Teilledersitze. Für eine intuitive und ergonomische Bedienung sorgen das Audi MMI Radio plus mit 7-Zoll-Farbdisplay, Gurtbandmikrofone und die Komfortöffnung des Softtops. High-End-Optionen wie Head-up-Display und das digitale Audi virtual cockpit verbessern die Ergonomie. Das A5 Cabrio kann mit einer Vielzahl von Assistenz- und Sicherheitssystemen ausgestattet werden. Zudem ist Audi connect mit einem umfangreichen Angebot an Infotainment-Bausteinen und Dienstleistungen bestellbar.

Audi A6

Der Audi A6 ist das Erfolgsmodell in der Oberklasse. Nach der jüngsten Überarbeitung im April 2016 machen ein sportlicher gestaltetes Exterieur, Verfeinerungen im Interieur und neue Infotainment-Umfänge die Oberklasse-Limousine noch hochwertiger und komfortabler.



Design und Karosserie

Scharfe Linien, betonte Horizontalen – das Design des A6 steht für Präzision und sportliche Eleganz. Auf Wunsch liefert Audi die Scheinwerfer mit LED-Technologie oder Matrix LED-Technologie. Letztere integriert jeweils 19 kleine, einzeln ansteuerbare Leuchtdioden. Mithilfe einer Kamera können sie die Straße stets exzellent ausleuchten, ohne die Lenker anderer Fahrzeuge zu blenden. Das dynamische Blinklicht ergänzt die Hightech-Scheinwerfer – es läuft in die Richtung, die der Fahrer ansteuert.

Innenraum

Der großzügige Innenraum dokumentiert in allen Details das kompromisslose Qualitätsniveau der Marke. Elegante Farben und sorgsam ausgesuchte Materialien betonen die kultivierte Atmosphäre. Die Vordersitze bringen optional Belüftungs- und Massagefunktionen mit.

Antrieb

Zwei TFSI-Aggregate und sieben TDI mit einer Spanne von 110 kW (150 PS) bis 240 kW (326 PS) bilden das Motorenprogramm des Audi A6. Mit kombinierten Verbräuchen von 4,5 bis 4,2 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (119 – 109 Gramm CO₂ pro Kilometer) sind die 2.0 TDI ultra S tronic mit 110 kW (150 PS) und 140 kW (190 PS) die effizientesten Varianten. Der V6-Biturbo-Diesel liefert 240 kW (326 PS) – dank Zusatzboost kurzzeitig 255 kW (346 PS) – und treibt das Editionsmodell 3.0 TDI competition an.

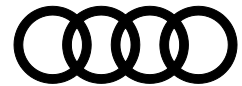
Die Motorenpalette

- 1.8 TFSI ultra S tronic mit 140 kW (190 PS)
- 2.0 TFSI quattro S tronic mit 185 kW (252 PS)
- 2.0 TDI ultra und 2.0 TDI ultra S tronic mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI ultra und 2.0 TDI ultra S tronic mit 140 kW (190 PS)
- 2.0 TDI quattro S tronic mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI S tronic und 3.0 TDI quattro S tronic mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro S tronic mit 200 kW (272 PS)
- 3.0 TDI quattro tiptronic mit 235 kW (320 PS)
- 3.0 TDI competition quattro tiptronic mit 240 kW (326 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,9 - 4,2;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 - 109

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Bei der Kraftübertragung hält Audi für jede Motor- und Antriebsvariante die passende Lösung bereit: Das Sechsgang-Schaltgetriebe und die Siebengang S tronic für den Frontantrieb. Eine Siebengang S tronic für den quattro-Antrieb sowie die Achtstufen-tiptronic – für die beiden stärksten Diesel – komplettieren die Palette. Der permanente Allradantrieb quattro ist für den 2.0 TFSI, für den 2.0 TDI mit 140 kW (190 PS) und für den 3-Liter-TDI mit 160 kW (218 PS) optional erhältlich. Ab 200 kW (272 PS) Motorleistung ist er Serie, auf Wunsch lässt er sich hier mit dem Sportdifferenzial an der Hinterachse ergänzen.

Fahrwerk

Auch das Fahrwerk vereint souveränen Komfort mit sportlichem Handling. Die aufwändigen Radaufhängungen – Fünflenkerkonstruktion vorn, Trapezlenkerachse hinten – bestehen aus Aluminium, die Servolenkung hat einen elektromechanischen Antrieb. Alle A6-Varianten mit Frontantrieb haben die Stabilisierungskontrolle ESC mit elektronischer Quersperre an Bord, das Fahrdynamiksystem Audi drive select ist durchgängig Serie. Auf Wunsch liefert Audi die Luftfederung adaptive air suspension samt geregelter Dämpfung sowie die Dynamiklenkung.

Ausstattung

Auch beim Infotainment bietet der Audi A6 des aktuellen Modelljahres einige Neuerungen: Das Audi smartphone interface holt die maßgeschneiderten Umgebungen Apple Car Play und Android Auto auf den MMI-Monitor. Neu im A6 ist auch die induktive Ladefunktion der Audi phone box. Sie lädt geeignete Handys nach dem Qi-Standard. Der ergänzende Baustein Audi connect überträgt Daten per LTE und bringt maßgeschneiderte Online-Services an Bord, darunter ein Update für die Navigationskarte und das Online Media Streaming. Die Umfänge sind ebenso für die S-Modelle neu im Programm.

Die adaptive cruise control mit Stop&Go-Funktion entlastet den Fahrer im Alltag. Der Audi side assist, der den Spurwechsel nach hinten absichert, und der Audi active lane assist, der versehentliche Kursabweichungen verhindert, arbeiten eng zusammen. Der Nachtsichtassistent präsentiert sich weiter verbessert, das Sicherheitssystem Audi pre sense basic ist Serie.

Audi A6 3.0 TDI competition

Der 3.0 TDI Biturbo im Editionsmodell A6 3.0 TDI competition bildet das Diesel-Topmodell und leistet 240 kW (326 PS), dank Zusatzboost kurzzeitig sogar 255 kW (346 PS). Das S line Sportpaket ist Serie, mit dem Sportfahrwerk liegt die Karosserie 20 Millimeter tiefer. Hinter den 20-Zoll-Bicolor-Rädern sitzen Bremsen mit rot lackierten Sätteln. Der Innenraum ist in Schwarz beziehungsweise Mondsilber gehalten, die Serienausstattung sehr umfangreich.



Audi A6 Avant

Der Audi A6 Avant mit seiner fließenden Linienführung hat im Frühjahr 2016 die gleichen Verbesserungen erhalten wie die A6-Limousine: Im Exterieur unterstreichen Maßnahmen an der Front der Autos die Horizontale: Im Audi A6 Avant fassen kräftige Konturen die Lufteinlässe in der neuen Front-schürze ein, Streben in hochglänzendem Schwarz unterteilen die seitlichen Lüftungsgitter horizontal. Die Seitenschweller und der Heckstoßfänger sind ebenfalls kantiger geformt. Ein neuer Diffusor schließt das Heck nach unten ab.

Mit dem optionalen S line-Exterieur-Paket erhalten die A6-Modelle ein neues Kühlerschutzgitter, dessen Korpus mattschwarz lackiert ist. Die Lamellen sind in glänzendem Chrom ausgeführt. Markante Chromstreben betonen die seitlichen Lufteinlässe; in Verbindung mit der adaptive cruise control kommen zusätzlich Chromringe hinzu.

Die Leichtbaukarosserie mit ihrem intelligenten Materialmix und der sportlich-elegante Innenraum sind große Highlights. Der Gepäckraum bietet 565 bis 1.680 Liter Volumen und viele praktische Features. Serienmäßig sind die automatische Heckklappe mit Sensorsteuerung und ein elektrisches Abdeckrollo, die das Beladen noch komfortabler machen.

Antrieb

Zwei Benziner und sieben TDI vereinen Kraft mit hoher Effizienz, niedrigen Emissionen und hoher Laufkultur. Die beiden 2.0 TDI ultra-Varianten kommen auf 100 Kilometer mit durchschnittlich 4,7 – 4,4 Liter Kraftstoff aus (124 – 114 Gramm CO₂ pro Kilometer). Wie die Limousine ist auch der A6 Avant als Editionsmodell 3.0 TDI competition zu haben, der Biturbo-TDI leistet mit Boost-Funktion bis zu 255 kW (346 PS).

Die Motorenpalette

- 1.8 TFSI ultra S tronic mit 140 kW (190 PS)
- 2.0 TFSI quattro S tronic mit 185 kW (252 PS)
- 2.0 TDI ultra und 2.0 TDI ultra S tronic mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI ultra und 2.0 TDO ultra S tronic mit 140 kW (190 PS)
- 2.0 TDI quattro S tronic mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI S tronic und 3.0 TDI quattro S tronic mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro S tronic mit 200 kW (272 PS)
- 3.0 TDI quattro tiptronic mit 235 kW (320 PS)
- 3.0 TDI competition quattro tiptronic mit 240 kW (326 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 4,4;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 169 - 114

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Je nach Motorisierung fährt der A6 Avant mit einer Sechsgang-Handschaltung, der Siebengang S tronic oder der Achtstufen-tiptronic vom Band. Neben dem Frontantrieb gibt es für alle Motoren außer dem 1.8 TFSI den permanenten Allradantrieb quattro, ergänzend steht ab dem 272 PS starken 3.0 TDI quattro das Sportdifferenzial bereit.

Fahrwerk

Das Aluminium-Fahrwerk, die elektromechanische Servolenkung und das Fahrdynamiksystem Audi drive select sind beim Audi A6 Avant Serie. Auf Wunsch gibt es die Luftfederung adaptive air suspension und die Dynamiklenkung.

Ausstattung

Als Highend-Optionen stehen das Head-up-Display, die Vordersitze mit Belüftung und Massage und die Ambientebeleuchtung parat. Der A6 Avant kann mit einer Vielzahl von Assistenz- und Sicherheitssystemen ausgestattet werden. Zudem ist Audi connect mit einem umfangreichen Angebot an Infotainment-Bausteinen und Dienstleistungen bestellbar.

Audi A6 allroad quattro

Der Audi A6 allroad quattro fährt auch dort weiter, wo der Asphalt endet. Seine Karosserie liegt sechs Zentimeter höher als beim A6 Avant, Edelstahl-Abdeckungen schützen den Unterboden im Front- und Heckbereich. Das Design wirkt robust, einige Anbauteile sind in Kontrastfarbe lackiert.

Beim A6 allroad quattro setzt Audi auf markante optische Differenzierungen zur Verstärkung des Offroad-Charakters. Das umfangreiche Advanced Paket ist für alle Motorisierungen optional zu haben. Beim Exterieur enthält es wahlweise die neue Exklusiv-Lackfarbe Sohobraun und den neuen Ton Strukturgrau für die Anbauteile. Räder im 20-Zoll-Format sowie der permanente Allradantrieb quattro mit Sportdifferenzial runden den kraftvollen Auftritt ab. Im Innenraum enthält das Paket Individualkontur-Sitze mit der Top-Lederqualität Valcona im Farbton Santosbraun mit Kontrastnähten.

Beim A6 allroad quattro stehen vier starke und kultivierte V6-TDI-Motoren zur Wahl.

Die Motorenpalette

- 3.0 TDI quattro S tronic mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI quattro S tronic mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro S tronic mit 200 kW (272 PS)
- 3.0 TDI quattro tiptronic mit 235 kW (320 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5 - 5,6;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 172 - 149

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Der Top-TDI arbeitet mit einer Achtstufen-tiptronic zusammen, die anderen Motoren mit einer Siebengang S tronic. Die Luftfederung adaptive air suspension ist ebenfalls Serie und verfügt über einen zusätzlichen Fahrmodus für eine noch weitere Spreizung zwischen dynamischer Fahrt auf der Straße und abseits befestigter Wege: Im offroad-Modus hebt die Luftfeder die Karosserie des A6 allroad um 35 Millimeter an. Bei niedrigem Tempo bringt der lift-Modus weitere zehn Millimeter Bodenfreiheit.

Audi A7 Sportback

Ästhetische Athletik, emotionales Design, sportlicher Charakter und innovative Technologie: Der Audi A7 Sportback bringt die Stärken eines Coupés, einer Limousine und eines Avant zusammen.

Design, Karosserie und Innenraum

Der große Fünftürer ist ein Audi in Bestform – seine flache, dynamische Dachlinie und das scharf abgeschnittene Heck verleihen ihm den Charakter eines Coupés. Unter den Exterieur-Modifikationen fallen jene am Singleframe-Grill, an den Stoßfängern, an den Abgas-Endrohren und an den Scheinwerfern ins Auge. Die LED-Technologie ist hier Serie, optional gibt es die Matrix LED-Scheinwerfer, die die Straße optimal ausleuchten, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Ergänzend steht das dynamische Blinklicht bereit.

Die Karosserie des Audi A7 Sportback besteht in weiten Teilen aus Aluminium und Hightech-Stählen, sie ist ungewöhnlich leicht und auf höchsten Geräusch-komfort ausgelegt. Der Gepäckraum unter der langen, elektrisch angetriebenen Klappe fasst im Grundmaß 535 Liter, durch Umlegen der Fondlehnen kommt er auf 1.390 Liter.

Im eleganten Innenraum mit hochwertigen Materialien dokumentieren alle Details die Sorgfalt, mit der Audi Autos baut. Die Vordersitze sind auf Wunsch mit Belüftungs- und Massagefunktionen ausgestattet. Das Bediensystem MMI ist Serie, ein Head-up-Display optional lieferbar.

Antrieb

Audi bietet den A7 Sportback mit einer breiten Motorenpalette, die fünf Sechszylinder-TDI umfasst. Die kraftvollen und kultivierten Aggregate leisten zwischen 140 kW (190 PS) und 240 kW (326 PS) und bestehen durch ihre Effizienz. Der 3.0 TDI ultra verbraucht im Mittel nur 4,8 bis 4,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer – ein CO₂-Äquivalent von 126 bis 122 Gramm pro Kilometer.



Die Motorenpalette

- 3.0 TDI ultra S tronic und 3.0 TDI quattro S tronic mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI ultra S tronic und 3.0 TDI quattro S tronic mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro S tronic mit 200 kW (272 PS)
- 3.0 TDI quattro tiptronic mit 235 kW (320 PS)
- 3.0 TDI competition quattro tiptronic mit 240 kW (326 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 - 4,7;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 167 - 122

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Drei der fünf Aggregate kooperieren mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic, die beiden Top-TDI mit einer Achtstufen-tiptronic. Der permanente Allradantrieb quattro sorgt für souveräne Traktion, Stabilität und Dynamik. Optional lässt er sich ab dem 3.0 TDI quattro S tronic mit 160 kW (218 PS) durch das Sportdifferenzial an der Hinterachse ergänzen.

Fahrwerk

Auch das Fahrwerk vereint sportliche Präzision mit luxuriösem Komfort. Die Lenker bestehen aus Aluminium, die Servolenkung nutzt einen effizienten elektromechanischen Antrieb. Das Fahrdynamiksystem Audi drive select ist Serie, ergänzend stehen die Luftfederung adaptive air suspension und die Dynamiklenkung zur Wahl.

Infotainment

Das Audi smartphone interface holt die maßgeschneiderten Umgebungen Apple Car Play und Android Auto auf den MMI-Monitor. Neu im A7 ist auch die induktive Ladefunktion der Audi phone box. Sie lädt geeignete Handys nach dem Qi-Standard.

Das Angebot an Audio-Bausteinen reicht bis zum Advanced Sound System von Bang & Olufsen, das 15 Lautsprecher mit mehr als 1.200 Watt Leistung ansteuert.

Audi A7 Sportback 3.0 TDI competition

Das Editionsmodell Audi A7 Sportback 3.0 TDI competition erinnert an den erfolgreichen Start der TDI-Technologie im Jahr 1989. Sein 3.0 TDI Biturbo gibt 240 kW (326 PS) ab, der während des Boostvorgangs kurzzeitig 255 kW (346 PS) mobilisiert. Mit dem Sportfahrwerk liegt die Karosserie 20 Millimeter tiefer. Hinter den 20-Zoll-Bicolor-Rädern sitzen Bremsen mit rot lackierten Sätteln. Der Innenraum ist in Schwarz oder mondsilber gehalten, die Serienausstattung – inklusive des S line Sportpakets – sehr umfangreich.



Audi A8 und A8 L

Exzellenter Komfort, Verarbeitung auf Manufaktur-Niveau, strikter Leichtbau und ein breites Portfolio an Highend-Technologien: Der A8 ist das Flaggschiff der Audi-Modellpalette.

Design und Karosserie

Das Exterieurdesign des Audi A8 ist sportlich, fließend und ausdrucksstark. Der Audi A8 L übertrifft die Normalversion in Länge und Radstand um 13 Zentimeter. Auf Wunsch liefert Audi die Scheinwerfer in der innovativen Matrix LED-Technologie. 25 kleine Einzel-Leuchtdioden je Einheit, die sich je nach Bedarf zu- und abschalten oder dimmen lassen, erzeugen hier das Fernlicht.

Eine herausragende Stärke der großen Limousine ist der Leichtbau: Der Audi A8 3.0 TDI quattro mit dem normalen Radstand wiegt leer (ohne Fahrer) nur 1.880 Kilogramm. Die Karosserie, in der Audi Space Frame (ASF)-Bauweise nahezu vollständig aus Aluminium gefertigt, bringt nur 231 Kilogramm auf die Waage, etwa 40 Prozent weniger als eine vergleichbare Stahlkarosserie.

Innenraum

Im Interieur des Audi-Flaggschiffs bestechen die leichte Linienführung und das großzügige Raumangebot. Bei den vorderen Sitzen liefert Audi zahlreiche Optionen, bis hin zur Belüftung und Massage in fünf Programmen. Für den A8 und den A8 L sind im Fond zwei elektrisch einstellbare Einzelsitze erhältlich, als Top-Ausstattung für die Limousine mit langem Radstand gibt es den Ruhesitz mit elektrisch ausklappbarer Fußablage. Darüber hinaus stehen viele weitere Luxus-Features zur Wahl.

Sämtliche Bauteile sind mit großer Sorgfalt ausgewählt und mit maximaler Präzision verarbeitet – jedes Detail stellt den Manufakturcharakter der Luxus-limousine unter Beweis. Trotz der Fülle an Funktionen ist das Bedienkonzept vorbildlich klar, auf Wunsch liefert Audi ein Head-up Display.

Antrieb

Der TFSI und die beiden TDI-Motoren, die im Audi A8 zur Wahl stehen, überzeugen mit ihrer Kraft, ihrer Kultur und ihrer Effizienz. Beim 4.0 TFSI legt das System cylinder on demand (COD) in der Teillast vier Zylinder still. Der 4.2 TDI stemmt bis zu 850 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle.

Die Motorenpalette

- 4.0 TFSI quattro COD mit 320 kW (435 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 193 kW (262 PS)
- 4.2 TDI quattro mit 283 kW (385 PS)



Audi A8

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,3 - 5,7;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 214 - 149

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi A8 L

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,3 - 5,8;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 215 - 153

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Als Kraftübertragung dient bei allen Motorisierungen eine schnell und weich schaltende Achtstufen-tiptronic. Das elektronisch gesteuerte Automatikgetriebe arbeitet mit dem permanenten Allradantrieb quattro zusammen. Optional ergänzt ihn Audi mit dem Sportdifferenzial, beim 4.2 TDI ist es Serie.

Fahrwerk

Zum sportlichen Charakter der Limousine leistet das Fahrwerk einen großen Beitrag. Das serienmäßige System Audi drive select bindet auch die adaptive air suspension ein. Auf Wunsch gibt es die Luftfederung mit sportlicher Abstimmung sowie die Dynamiklenkung.

Ausstattung

Die MMI-Bedieneinheit mit dem großen Dreh-/Drück-Steller bringt im Zusammen-spiel mit der MMI Navigation plus das MMI touch mit. Der Technikbaustein Audi connect inklusive Autotelefon verbindet die große Limousine mit dem Internet. Komponenten wie das Bang & Olufsen Advanced Sound System oder das Rear Seat Entertainment ergänzen das Infotainmentangebot.

Mit den optionalen Assistenzsystemen wird das Fahren noch souveräner. Die wichtigsten unter ihnen sind die adaptive cruise control mit Stop&Go-Funktion, das Sicherheitssystem Audi pre sense basic, der Audi side assist, der Audi active lane assist, der Parkassistent und der Nachtsichtassistent.

Audi A8 L W12

An der Spitze der Modellreihe steht der Audi A8 L W12. Sein frei saugender Benzinmotor, der dank seines W-förmigen Layouts extrem kurz und leicht baut, realisiert aus 6,3 Liter Hubraum 368 kW (500 PS) und 625 Nm Drehmoment. Bei niedriger Last wird das speziell entwickelte System cylinder on demand (COD) aktiv.



Die Serienausstattung des Topmodells – inklusive der Matrix LED-Scheinwerfer, der Fond-Einzelsitze und vieler weiterer Features – lässt kaum noch Wünsche offen. Zu den exklusiven Optionen zählt die Ausstattung Audi exclusive concept mit Leder der italienischen Designmanufaktur Poltrona Frau.

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,2 - 11,0;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 259 - 254

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi A8 L Security

Der Audi A8 L, die Luxuslimousine in Sonderschutzausführung, zertifiziert in der Beschussklasse VR9, erfüllt die strengen Sicherheitsrichtlinien, die für zivile Sonderschutz-Limousinen gelten. Seine Passagierzelle integriert extrem widerstandsfähige Materialien wie warmumgeformten Panzerstahl, Aramidgewebe, Aluminium in spezieller Legierung und mehrlagiges Glas. Die serienmäßigen und optionalen Ausstattungen perfektionieren das Schutz-Konzept. Der Audi A8 L Security ist mit dem 4.0 TFSI und mit dem W12 erhältlich.



Audi Q2

Audi hat seine Q-Familie kürzlich um ein kompaktes SUV erweitert. Der Audi Q2 ist ein urbaner Typ für Alltag und Freizeit, der progressives Design, großen Fahrspaß und hohe Funktionalität bündelt. Connectivity, Infotainment und Assistenzsysteme liegen auf Oberklasse-Niveau.

Design

Der Audi Q2 ist ein kraftvoller SUV, der Ecken und Kanten zeigt. An der Front sorgen der hoch positionierte Singleframe-Grill im Oktagon-Design und große Lufteinlässe für einen starken Auftritt. Besonders auffällig: Das flach abfallende Dach mündet in einer C-Säule mit farblich abgesetztem Blade. Dieser Kontrast unterstreicht die Sportlichkeit des Audi Q2. Am Heck formen ein langer Dachkantenspoiler und ein Diffusor mit Unterfahrschutz-Optik einen dynamischen Abschluss. In der Seitenansicht fallen speziell die hohe Brüstungslinie sowie die im Türbereich eingezogenen Flanken auf. Letztere betonen die Radhäuser und damit den quattro-Charakter des kompakten SUV. Er misst 1,51 Meter in der Höhe und ist 1,79 Meter breit. Die Überhänge fallen bei einer Länge von 4,19 Meter und einem Radstand von 2,60 Meter kurz aus.

Innenraum

Der Audi Q2 ist so individuell wie seine Fahrer. Etliche Ausstattungspakete sowie expressive Farben für Dekorleisten und Sitzbezüge lassen jede Menge Raum für persönliche Gestaltung. Auf Wunsch setzt das LED-Lichtpaket in Verbindung mit den beleuchteten Dekorelementen den Innenraum besonders attraktiv in Szene.

Mit hohem Einstieg, guter Übersicht und großem Gepäckraum (355 bis 1.050 Liter Volumen) entspricht der Q2 einem typischen SUV. Der Clou: Die Sitzposition des Fahrers ist in Relation zum Lenkrad sportlich tief wie in einer Audi-Limousine. Auf Wunsch stehen praktische Lösungen wie eine elektrische Heckklappe oder eine dreigeteilte Rückbank inklusive Durchlade zur Verfügung.

Antrieb

An den Start geht der Q2 mit einem Angebot von sechs Motoren. Neben einem 1,0-Liter-Dreizylinder-TFSI umfasst es zwei Vierzylinder-Benziner mit 1,4 und 2,0 Liter Hubraum. Zudem sind drei Vierzylinder-Diesel mit 1,6 und 2,0 Liter Hubraum verfügbar. Die Leistungsspanne reicht von 85 kW (116 PS) bis 140 kW (190 PS).

Die Motorenpalette

- 1.0 TFSI mit 85 kW (116 PS)
- 1.4 TFSI COD mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 1.6 TDI mit 85 kW (116 PS)
- 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI quattro mit 140 kW (190 PS)



Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,8 – 4,1;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 134 - 109

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Alternativ zum Sechsgang-Schaltgetriebe bietet Audi für alle Motoren das Doppelkupplungsgetriebe S tronic mit sieben Gängen. Beim Top-TDI und beim 2.0 TFSI kommt ein neu entwickeltes Doppelkupplungsgetriebe mit neuartiger Ölversorgung und verringerter Reibung zum Einsatz. Beide Motoren sind darüber hinaus serienmäßig mit dem permanenten Allradantrieb quattro kombiniert.

Fahrwerk

Die Progressivlenkung ist bei allen Varianten Standard. Bei ihr variiert die Übersetzung abhängig vom Lenkeinschlag; so wird sie bei großen Lenkbewegungen direkter. Das Fahrwerk mit Dämpferregelung gibt es optional ebenso wie das System Audi drive select, mit dem der Fahrer eine individuelle Charakteristik seines Q2 festlegen kann. An der Hinterachse ist bei den frontangetriebenen Versionen eine Verbundlenkerkonstruktion, bei den quattro-Modellen eine Vierlenkerkonstruktion verbaut.

Infotainment und Audi connect

Serienmäßig ist der Q2 mit einem 5,8 Zoll großem MMI-Monitor ausgestattet, der weit oben in der Instrumententafel positioniert ist. Das Infotainmentsystem lässt sich über einen Dreh-/Drücksteller und zwei Tasten auf dem Mitteltunnel bedienen. Wer die MMI Navigation plus mit MMI touch ordert, bekommt zudem ein Touchpad auf dem zentralen Bedienelement. Außerdem lässt sich das System über die natürlich-sprachliche Steuerung und die integrierte MMI-Suche komfortabel nutzen.

Ein WLAN-Hotspot erlaubt Surfen und Streamen mit mobilen Endgeräten. Des Weiteren kann der Kunde per MMI touch die Online-Dienste von Audi connect abfragen. Die dafür benötigte Daten-Flatrate ist dank der fest im Auto verbauten SIM (embedded SIM) inklusive. Sie lässt auch Roaming in den meisten europäischen Ländern zu. Die Einbindung von Mobiltelefonen mit iOS- und Android-Betriebssystem erfolgt per Audi smartphone interface. Die kostenlose App Audi MMI connect ermöglicht Online Media Streaming und die Übertragung des Kalenders vom Smartphone ins MMI. Außerdem verfügt die App für iOS-Betriebssysteme über die Funktion myAudi Ziele. Damit lassen sich die Daten eines gewünschten Navigationszieles von einer beliebigen App an die MMI Navigation plus senden. Sie übernimmt im Anschluss die Routenführung.



Assistenzsysteme

Neben dem optionalen Audi virtual cockpit und dem Head-up-Display verfügt der Audi Q2 über umfassende Fahrerassistenzsysteme – darunter serienmäßig Audi pre sense front. Das System erkennt kritische Situationen mit anderen Fahrzeugen sowie querenden Fußgängern vor dem Auto und leitet gegebenenfalls eine Vollbremsung ein – bei niedrigen Geschwindigkeiten bis zum Stillstand. Außerdem im Programm: die adaptive cruise control mit Stop & Go-Funktion, der Stauassistent, der Spurwechselassistent Audi side assist, der Spurhalteassistent Audi active lane assist, die Verkehrszeichenerkennung sowie der Parkassistent und Querverkehrassistent hinten.

Audi Q3

Der Q3 ist der Premium-SUV von Audi im kompakten Format. Er ist sportlich, effizient und vielseitig – ein urbaner Typ, der auf allen Straßen und Wegen zu Hause ist.

Design und Karosserie

Das sportliche Design unterstreicht den Charakter des Audi Q3. Die niedrige Dachlinie und die flach stehenden D-Säulen betonen seine Dynamik. Ergänzend zu den Ausstattungslinien design und sport gibt es drei Pakete, mit denen die Kunden das Exterieur individualisieren können.

Die Scheinwerfer sind serienmäßig in Xenon-plus-Technologie ausgeführt. Auf Wunsch liefert Audi die besonders lichtstarken und energieeffizienten LED-Scheinwerfer. Zusammen mit ihnen gibt es das dynamische Blinklicht in den überarbeiteten LED-Heckleuchten.

In der Basisversion wiegt der SUV leer (ohne Fahrer) nur 1.385 Kilogramm. Die Motorhaube besteht ebenso aus Aluminium wie die Heckklappe – letztere umgreift die Säulen und integriert die ungeteilten Rückleuchten, ein charakteristisches Merkmal der Q-Modelle von Audi.

Innenraum

Im Interieur bietet der Audi Q3 viel Raum, seine hohe Verarbeitungsqualität und die klare Ergonomie untermauern den Premium-Anspruch. Der Gepäckraum bietet im Grundmaß 460 Liter Volumen, durch Umklappen der Fondlehnen wächst er auf 1.365 Liter. Eine ausziehbare Gepäckraumabdeckung gehört zum Serienumfang. Optional liefert Audi eine Heckklappe mit elektrischem Antrieb.

Antrieb

Das Motorenprogramm umfasst jeweils vier TFSI und TDI von 88 kW (120 PS) bis 162 kW (220 PS) Leistung. Alle Aggregate arbeiten so kraftvoll wie effizient. Als 2.0 TDI ultra verbraucht der Q3 auf 100 Kilometer im Mittel nur 4,2 Liter Kraftstoff (109 Gramm CO₂ pro Kilometer).



Die Motorenpalette

- 1.4 TFSI mit 92 kW (125 PS)
- 1.4 TFSI COD ultra mit 110 kW (150 PS)
- 1.4 TFSI COD mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI quattro mit 132 kW (180 PS)
- 2.0 TFSI quattro mit 162 kW (220 PS)
- 2.0 TDI mit 88 kW (120 PS)
- 2.0 TDI ultra mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,2 - 4,2;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 168 - 109

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Für viele Motorisierungen ist der permanente Allradantrieb quattro auf Wunsch oder auch serienmäßig zu haben. Der Q3 ist mit Schaltgetriebe, Sechs- und Siebengang S tronic erhältlich.

Fahrwerk

Das Fahrwerk des Audi Q3 vereint sicheres und agiles Handling, der Komfort ist auf allen Untergründen erlebbar. Mit dem System Audi drive select kann der Fahrer wichtige Technik-Bausteine auf seine persönlichen Vorlieben einstellen, darunter auch die optionalen adaptiven Dämpfer. Ein Bergabfahrassistent ist auf Wunsch erhältlich.

Ausstattung

Optional liefert Audi für den Q3 Panorama-Glasdach oder LED-Innenlichtpaket. Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist vielseitig: Der Parkassistent steuert das Auto selbsttätig in die Lücke, der Audi side assist erleichtert den Spurwechsel per Radar, und der Audi active lane assist hilft beim Halten der Spur. Beim Infotainment steht das Festplatten-Navigationssystem MMI Navigation plus an der Spitze. Der Baustein Audi connect inklusive Autotelefon bindet den Q3 an das Internet an.



Audi Q5

Ein Bestseller von Audi ist noch stärker und sportlicher geworden – der neue Q5 legt die Messlatte wieder ein ganzes Stück höher. Zu den großen Neuerungen zählen der quattro-Antrieb mit ultra-Technologie, die hocheffizienten Motoren, die Luftfederung adaptive air suspension sowie das Angebot beim Infotainment und den Assistenzsystemen.

Design und Karosserie

Der neue SUV von Audi steht sportlich-straft auf der Straße. Ein plastisch ausgeformter Singleframe-Grill mit massivem Rahmen dominiert seine aerodynamisch flache Front. Die Scheinwerfer sind auf Wunsch als LED oder in der hochauflösenden Matrix LED-Technologie mit dynamischem Blinklicht erhältlich. Eine markant geschwungene und stark unterschrittene Schulterlinie gliedert die Seitenansicht. Die stark betonten Radhäuser weisen auf den permanenten Allradantrieb quattro hin. Die Heckklappe mit integrierten LED-Rückleuchten umgreift die C-Säulen – ein typisches Feature der Q-Modelle von Audi. Ein Diffusoreinsatz integriert die Endrohre der Abgasanlage.

4,66 Meter Länge, 1,89 Meter Breite, 1,66 Meter Höhe und 2,82 Meter Radstand – gegenüber dem Vorgängermodell hat der neue Q5 in fast allen Abmessungen zugelegt. Gleichzeitig ist sein Leergewicht je nach Motorisierung um bis zu 90 Kilogramm gesunken. Stähle von höchster Zugfestigkeit und Aluminium bilden einen intelligenten Werkstoffmix in der Karosserie. Auch bei der Aerodynamik setzt sich der neue Q5 an die Spitze seiner Klasse: Die Vierzylinder-Versionen erreichen mit dem aerodynamisch optimierten Dach einen cw-Wert von 0,30.

Antrieb

Der neue Audi Q5 startet in Europa mit fünf starken und effizienten Motoren, vier TDI* und einem TFSI*. Sie haben bis zu 20 kW (27 PS) Leistung zugelegt, der Kraftstoffverbrauch ist jedoch deutlich zurückgegangen. Besonders die 2.0 TDI-Motoren im neuen Q5 mit 110 kW (150 PS), 120 kW (163 PS) und 140 kW (190 PS) sind hocheffizient. Der weiterentwickelte 2.0 TFSI gibt 185 kW (252 PS) ab, begnügt sich jedoch auf 100 Kilometer mit 6,8 Liter Benzin, ein CO₂-Äquivalent von 154 Gramm pro Kilometer. Der 3.0 TDI bringt es auf 200 kW (272 PS) und 600 Nm Drehmoment.

Die Motorenpalette

- 2.0 TFSI quattro mit 185 kW (252 PS)
- 2.0 TDI mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI quattro mit 120 kW (163 PS)
- 2.0 TDI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 200 kW (272 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 -4,5;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 - 117

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Fahrwerk

Der neue Audi Q5 wartet mit einem sportlichen und zugleich komfortablen Fahrverhalten auf. Die Basis dafür legen die neu entwickelten Fünflenkerachsen und die ebenfalls neue elektromechanische Servolenkung. Optional gibt es die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung je nach Geschwindigkeit und Lenkwinkel variiert. Bei Federung und Dämpfung stehen zwei Ausbaustufen zur Wahl. Das Fahrwerk mit Dämpferregelung bietet eine besonders weite Spreizung zwischen Komfort und Dynamik, die der Fahrer über das Audi drive select wählen kann. Die neue adaptive air suspension kann neben der Anpassung der Dämpferregelung auch die Trimmlage der Karosserie in fünf Stufen variieren.

Innenraum und Bedienung

Der Innenraum hält viel Platz für fünf Personen bereit, in wichtigen Maßen übertrifft er das Vorgängermodell und die Wettbewerber. Seine horizontal orientierte Linienführung unterstreicht den Eindruck von Weite und Komfort, über die volle Breite der Instrumententafel läuft eine dreidimensional geformte Dekorleiste. Das neue Konzept der Ausstattungslinien bietet den Kunden eine breite Auswahl an Farben und Materialien.

Die Bedienung des neuen Audi-SUV ist intuitiv und von drei großen Neuerungen geprägt. Das optionale Audi virtual cockpit präsentiert auf seinem hochauflösenden 12,3-Zoll-Bildschirm brillante Grafiken. Der Fahrer kann zwischen zwei Darstellungen wählen. Das ebenfalls optionale Head-up-Display projiziert die wichtigsten Informationen auf die Windschutzscheibe. Als Haupt-Bedienelement fungiert das MMI-Terminal in der Mittelkonsole. Beim Top-Infotainmentsystem, der MMI Navigation plus mit MMI touch und 8,3-Zoll-Display, integriert der Dreh-/Drück-Steller ein Touchpad auf seiner Oberfläche. Es erkennt die Handschrifteingabe sowie bekannte Gesten aus der Consumer-Elektronik wie beispielsweise Zoomen. Wenn der neue Q5 ein Automatikgetriebe an Bord hat, gibt es das größere MMI all-in-touch inklusive haptischem Feedback. Die MMI-Bedienlogik orientiert sich mit ihren flachen Hierarchien an aktuellen Smartphones und bietet unter anderem eine intelligente Freitextsuche. Die neue, natürliche Sprachsteuerung verarbeitet auch Eingaben aus der Alltagssprache. Ergänzend dient im neuen Audi Q5 das Multifunktionslenkrad plus als dritte Bedienebene.

Optional gibt es Zusatzfunktionen wie die Beheizung des Lenkrads. Das Leistungsangebot der Sitze reicht bis hin zur pneumatischen Massagefunktion. Bei Dunkelheit setzt die optionale Ambientebeleuchtung (Serie bei design selection) in 30 verschiedenen Farben attraktive Akzente.

Die Rücksitzlehne des neuen Audi Q5 ist in drei Segmente geteilt, auf Wunsch lässt sie sich längs verschieben und die Neigung einstellen. Je nach ihrer Position bietet der Gepäckraum im Grundmaß 550 bis 610 Liter Volumen, 10 Liter mehr als beim Vorgängermodell. Mit umgeklappter Fondlehne wächst er auf 1.550 Liter. Intelligente Lösungen wie eine serienmäßige, variabel faltbare Matte, die optionale Sensor-Steuerung der elektrisch betätigten Heckklappe sowie eine manuelle Absenkung über die optionale Luftfederung erleichtern das Beladen.



Infotainment und Audi connect

Die MMI Navigation plus integriert mit dem Baustein Audi connect ein LTE-Modul und einen WLAN-Hotspot – die Passagiere können mit bis zu acht mobilen Geräten online gehen. Audi connect ermöglicht mit einer fest installierten SIM-Karte, der Audi connect SIM inklusive Datenflatrate, komfortables Roaming in Europa für viele Audi connect-Dienste. Für den WLAN Hotspot können Datenpakete zu attraktiven Preisen ebenfalls inklusive EU-Roaming nach Bedarf gebucht werden.

Die Audi phone box verbindet Smartphones mit der Bordantenne und sorgt für eine optimale Empfangsqualität, zudem lädt sie Smartphones, die den Qi-Standard unterstützen, induktiv. Das Bang & Olufsen Sound System mit dem neuartigen 3D-Klang erschließt die räumliche Dimension der Höhe. Das ebenfalls neue Audi tablet dient als flexibles Rear Seat Entertainment. Mit dem Audi smartphone interface kommen zudem Apple CarPlay und Android Auto in den neuen Q5.

Der neue Audi Q5 verfügt wie der Q7 und der A4 über die selbst lernende „Persönliche Routenassistenz“. Hat der Kunde die Funktion aktiviert, lernt das Navigationssystem dabei die regelmäßig gefahrenen Strecken und angefahrenen Ziele und verknüpft diese Information mit dem Abstellort sowie der Tageszeit.

Das System lernt, solange es aktiv ist, vom Verhalten des Kunden und gibt ihm auf dieser Basis bei der nächsten Fahrt Vorschläge für eine optimierte Routenplanung – und das sogar bei inaktiver Zielführung. Das Navigationssystem berücksichtigt bei der Berechnung die drei wahrscheinlichsten Ziele und bezieht neben der Ankunftszeit auch das aktuelle Verkehrsaufkommen mit ein. So schlägt es beispielsweise dem Kunden unter Umständen vor, die Navigation zu aktivieren, um potentielle Alternativrouten zu erfahren. Der Fahrer entscheidet, ob er die Funktion aktiviert oder nicht. Er hat zudem die Möglichkeit, gespeicherte Ziele zu löschen. Ist die Funktion deaktiviert, speichert das System die Ziele nicht und berücksichtigt weder gelöschte Ziele noch gefahrene Strecken.

Assistenzsysteme

Auch bei den Fahrerassistenzsystemen setzt sich der neue Audi Q5 mit einem breiten Hightech-Portfolio an die Spitze seines Segments. Mit ihrem intelligenten Zusammenspiel stellen die Systeme einen weiteren Schritt zum pilotierten Fahren dar. Sie sind in drei Paketen zusammengefasst – Tour, Stadt und Parken.

Der prädiktive Effizienzassistent unterstützt den Fahrer durch gezielte Nahumfeld-Informationen beim Kraftstoffsparen. Die adaptive cruise control (ACC) inklusive Stauassistent kann im zähfließenden Verkehr teilweise die Lenkarbeit übernehmen. Der Audi active lane assist erleichtert das Halten der Spur. Die Abstandsanzeige warnt bei Unterschreitung des Sicherheitsabstandes.



Der Querverkehrsassistent hinten, die Ausstiegswarnung, der Ausweichassistent und der Abbiegeassistent sind weitere Neuerungen, die gute Dienste für die Sicherheit leisten. Das Gleiche gilt für die pre sense Systeme – Audi pre sense city, das vor Fußgängern und Fahrzeugen warnt sowie innerhalb der Systemgrenzen eine automatische Notbremsung einleitet, zählt zum Serienumfang. Der Parkassistent, die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung und der Bergabfahrassistent komplettieren das Angebot.

Audi Q7

Mit der zweiten Generation des Audi Q7 setzt Audi neue Standards. Der große SUV brilliert mit innovativen Lösungen auf allen Technikfeldern – beim Leichtbau, beim Antrieb, beim Fahrwerk, beim Infotainment und bei den Assistenzsystemen. Sein geräumiger Innenraum wartet mit hoher Variabilität und dem Komfort der Luxusklasse auf.

Design und Karosserie

Der neue Audi Q7 steht souverän auf der Straße. Ein plastisch geformter Singleframe-Grill beherrscht die Front, das Tagfahrlicht zeichnet eine markante Doppelpfeil-Grafik in den Scheinwerfern. Die Heckklappe mit serienmäßigen LED-Heckleuchten umgreift die massiven, steil stehenden D-Säulen. Einleger mit quattro-Schriftzug in den Türaufsatzleisten strukturieren den unteren Bereich der Fahrzeugseite. Die Anbauteile folgen einem neuen Konzept an Farben und Materialien.

Verglichen mit seinem Vorgängermodell hat der neue Audi Q7 je nach Motorisierung bis zu 325 Kilogramm Gewicht verloren. Dank des strengen Leichtbaukonzepts von Audi bleibt er in der Basisversion unter zwei Tonnen Leergewicht (ohne Fahrer). Allein die Karosserie spart 71 Kilogramm, mit ihrer innovativen Multimaterialbauweise integriert sie viele Teile aus Aluminium.

Antrieb

Der 3.0 TDI 200 kW (272 PS) beschleunigt den Q7 als Fünfsitzer (Siebensitzer) in nur 6,3 (6,5) Sekunden von 0 auf 100 km/h. Mit fünf Sitzen verbraucht er auf 100 Kilometer im Mittel gerade mal 5,7 Liter Kraftstoff (149 Gramm CO₂ pro Kilometer) – 23 Prozent weniger als sein Vorgängermodell. Neu verfügbar ist im Q7 ultra ein 3.0 TDI mit 160 kW (218 PS). Er konsumiert im Durchschnitt nur 5,5 Liter auf 100 Kilometer (144 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Die Motorenpalette

- ultra 3.0 TDI quattro mit 160 kW (218 PS)
- 3.0 TDI quattro mit 200 kW (272 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 - 5,5;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 - 144

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Eine neue, besonders effizient arbeitende Achtstufen-tiptronic ist im neuen Audi Q7 TDI Serie. Sie leitet die Kräfte auf den permanenten Allradantrieb quattro.

Fahrwerk

Das Fahrverhalten des großen SUV ist agil und komfortabel zugleich. Die elektromechanische Servolenkung und das vielseitige System Audi drive select sind Serie. Auf Wunsch gibt es die Luftfederung adaptive air suspension mit Neigungswinkelanzeige und die neue Allradlenkung, bei der die Hinterräder bis zu fünf Grad einschlagen. Die Radaufhängungen sind ebenfalls von Grund auf neu. Gegenüber dem Vorgängermodell baut das Fahrwerk mehr als 100 Kilogramm leichter. Der Schwerpunkt des Q7 ist 50 Millimeter abgesenkt, vor allem durch eine tiefere Einbaulage der Motoren.

Innenraum und Bedienung

Obwohl der neue Audi Q7 etwas kompaktere Außenabmessungen als sein Vorgänger aufweist, ist sein Innenraum gewachsen – er ist der größte in seinem Segment. Das Interieur wirkt wie eine luxuriöse Lounge, es ist geräumig und licht.

Über die Cockpitfront im Beifahrerbereich verläuft ein durchgehendes Luftausströmerband, das in Verbindung mit der optionalen 4-Zonen-Klimaanlage für ein sehr gutes Raumklima sorgt. Die horizontale Linienführung wird durch eine große Auswahl an hochwertigen, zweiteiligen Dekoreinlagen unterstrichen. Bei Dunkelheit ziehen auf Wunsch sehr feine Lichtleiter mit individuell wählbaren Farben die Konturen nach. Alle Farben und Materialien sind sorgsam aufeinander abgestimmt. Optionale Lederpakete für Sitze und Dashboard und zwei design selections machen das Interieur noch exklusiver.

Für die vorderen Plätze stehen drei Sitzvarianten mit zahlreichen Optionen bis hin zum Individualkontursitz mit Beheizung, Massage und Klimatisierung zur Wahl. Eine weitere Option ist das Audi virtual cockpit – der TFT-Display mit 12,3-Zoll-Diagonale zeigt hochaufgelöste Grafiken und erlaubt den Wechsel zwischen verschiedenen Ansichten. Serienmäßig wird ein 7,3 Zoll großes Mittendisplay verbaut. Auf Wunsch gibt es mit der MMI Navigation plus ein 8,3-Zoll-Display. Ergänzend gibt es ein Head-up-Display.

Die Lehnen der Fondbank in der zweiten Sitzreihe sind serienmäßig im Verhältnis 35:30:35 umklappbar. Mit der optionalen Rücksitzbank plus lassen sich die Sitze einzeln um 110 Millimeter längs verschieben und sind somit für drei Kindersitze geeignet. Auf Wunsch bietet Audi eine dritte Sitzreihe, die serienmäßig elektrisch klappbar ist und deren zwei Einzelsitze EU-weit als Kindersitze der Gruppe III zertifiziert, aber auch für Erwachsene uneingeschränkt nutzbar sind. Beim Fünfsitzer bietet der Gepäckraum im Grundmaß 890 Liter Volumen, maximal sind es 2.075 Liter. Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist Serie, optional gibt es eine Gestensteuerung in Verbindung mit Komfortschlüssel.



Assistenzsysteme

Unter allen Serienautos weltweit bietet der neue Audi Q7 die breiteste Palette an Assistenzsystemen. Der prädiktive Effizienzassistent hilft dem Fahrer, Kraftstoff zu sparen, die adaptive cruise control inklusive Stauassistent unterstützt durch Beschleunigen und Abbremsen beim Abstandhalten zum Vorausfahrenden und nimmt dem Fahrer im zähfließenden Verkehr die Lenkarbeit ab. Zudem unterstützt der Ausweichassistent den Fahrer bei einem kritischen Ausweichmanöver. Der Abbiegeassistent erkennt beim Linksabbiegen entgegenkommende Fahrzeuge und bremst bei Gefahr automatisch. Zum Portfolio der Innovationen gehören außerdem der Querverkehrsassistent hinten, die Ausstiegswarnung und der Anhängerassistent.

Infotainment

Der Audi Q7 präsentiert die jüngste Evolutionsstufe der MMI-Technologie, optional mit MMI all-in-touch. Der Fahrer und der Beifahrer können auf der großen Glasfläche des Touch-Pads Zeichen eingeben, mit Mehrfingergesten zoomen und scrollen. Bei jeder Eingabe gibt es ein haptisches Feedback. Die ganze MMI-Bedienlogik ähnelt der eines Smartphones, inklusive intelligenter Freitextsuche. Die Sprachbedienung verarbeitet auch Eingaben aus der Alltagssprache – etwa: „Wo kann ich tanken?“

Das Top-Infotainmentsystem im neuen Q7, die MMI Navigation plus, nutzt den Modularen Infotainmentbaukasten der zweiten Generation mit seiner starken Rechenleistung. Sein WLAN-Hotspot bringt die mobilen Endgeräte der Passagiere ins Internet, das LTE-Modul holt die Online-Services von Audi connect an Bord. Das Audi smartphone interface bindet Mobiltelefone mit iOS- und Android-Betriebssystem in die Infotainment-Umgebung ein.

Für HiFi-Genießer gibt es auf Wunsch zwei Soundanlagen von Bose oder Bang & Olufsen mit bis zu 1920 Watt und neuem 3D Klang. An den Lehnenrückseiten der Vordersitze lassen sich optional bis zu zwei Audi tablets einklinken, die als flexibles Rear Seat Entertainment dienen – eine weitere wegweisende Connectivity-Lösung von Audi.

Audi Q7 e-tron 3.0 TDI quattro

Mit dem Audi Q7 e-tron quattro präsentiert Audi das weltweit erste Plug-in-Hybridmodell mit Sechszylinder-TDI und quattro-Antrieb. Dank der Power von 275 kW (373 PS) Systemleistung und 700 Nm Systemdrehmoment setzt der SUV Maßstäbe: Er sprintet in 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und verbraucht im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) nicht mehr als 1,8 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer – ein Bestwert in seinem Segment. Rein elektrisch legt der SUV im NEFZ bis zu 56 Kilometer zurück.

Der 3.0 TDI, ein hocheffizienter V6-Diesel der neuesten Generation, leistet 190 kW (258 PS) und stemmt 600 Nm Drehmoment. Die E-Maschine erzeugt 94 kW Leistung und 350 Nm Drehmoment, zusammen mit einer Trennkupplung ist sie in die Achtstufen-tiptronic integriert.



Die Hochvolt-Batterie des Audi Q7 e-tron quattro ist unter dem Gepäckraum verbaut, sodass sie das Ladevolumen kaum beeinträchtigt. Bei 308 Volt Nominalspannung stellt sie 17,3 kWh Energie bereit. Dank der neuen mehrphasigen Ladetechnologie dauert das Vollladen an einer Industrie-steckdose mit 7,2 kW Leistung nur etwa zweieinhalb Stunden, an einem Haushaltsanschluss je nach Leistungsfähigkeit der Ladeinfrastruktur rund acht Stunden.

Audi bietet seinen Kunden eine Kooperation mit dem Energieversorger LichtBlick SE, dessen Strom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammt. Wenn sich der Kunde für „Audi Energie“ entscheidet, wird sein gesamter Haushalt mit Ökostrom versorgt.

Die Scheinwerfer des Audi Q7 e-tron sind dreidimensional gestaltet, ihre Lichtsignatur erscheint als doppelter Pfeil. In den Lufteinlässen generieren LED-Lichtleiter eine charakteristische e-tron-Signatur aus gestaffelten Linien, welche die Horizontalen unterstreichen.

Beliebte Optionsausstattungen aus dem Grundmodell sind im Q7 e-tron quattro für den deutschen Markt bereits serienmäßig an Bord. Dazu zählen unter anderem LED-Scheinwerfer, MMI Navigation plus mit MMI all-in-touch sowie das Audi virtual cockpit. Ebenfalls zum Serienangebot gehört ein Ladekabel für öffentliche Ladesäulen und eines, das neben Netzanschlüssen für Haushalts- und Industriesteckdosen auch ein grafisches Display hat. Das serienmäßige Thermomanagementsystem mit integrierter Wärmepumpe ist speziell für die Plug-in-Hybride der Q7-Familie entwickelt. Audi setzt diese Technologie als erster Hersteller weltweit ein. Damit erreicht die Marke mit den Vier Ringen einen neuen Benchmark bei elektrischer Reichweite, Innenraumkomfort sowie Effizienz der Klimatisierung.

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,9 - 1,8;

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,0 - 18,1;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 50 - 48;

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Audi TT

Auch in der dritten Generation, die 2014 auf den Markt gekommen ist, fasziniert der Audi TT als Design-Ikone mit der Fahrdynamik eines Sportwagens. Sein Bedienkonzept mit dem digitalen Cockpit im Fokus setzt neue Maßstäbe.

Design und Karosserie

Das Coupé ist 4,18 Meter lang und hat einen 2,51 Meter langen Radstand, seine Überhänge sind kurz. Die Audi-Designer haben die Linienführung des Ur-TT von 1998 neu interpretiert und um dynamische Facetten bereichert. Auf Wunsch liefert Audi die Scheinwerfer in LED-Technik oder in der Matrix LED-Technologie, bei der kleine, regelbare Einzel-Leuchtdioden das Fernlicht erzeugen. Ein weiteres Feature ist das dynamische Blinklicht. Trennsteg, die das Tagfahrlicht abstrahlen, strukturieren die Scheinwerfer. Auch die Heckleuchten bergen permanent beleuchtete Stege.

Die Karosserie des TT bildet eine neue Evolutionsstufe des Audi Space Frame (ASF). Der Aufbau der Passagierzelle sowie alle Außenhaut- und Anbauteile bestehen aus Aluminium. Der TT 1.8 TFSI mit Handschaltung erzielt mit nur 1.210 Kilogramm Leergewicht (ohne Fahrer) einen neuen Bestwert. Mit dem S line Exterieurpaket kommt er auf einen c_w -Wert von nur 0,29.

Antrieb

Audi bietet die neue TT-Generation mit drei aufgeladenen Direkteinspritzern an: Der TT 2.0 TDI ultra mit 135 kW (184 PS) und 380 Nm Drehmoment verbraucht auf 100 Kilometer im Mittel nur 4,6 Liter Kraftstoff. Das entspricht einer CO₂-Emission von nur 122 Gramm pro Kilometer. Hinzu kommen der neue 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS), der 2.0 TFSI mit 169 kW (230 PS) und 370 Nm Drehmoment sowie die Einstiegsmotorisierung 1.8 TFSI mit 132 kW (180 PS) und 250 Nm Drehmoment.

Die Motorenpalette

- 1.8 TFSI mit 132 kW (180 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 169 kW (230 PS)
- 2.0 TDI ultra und 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,6 - 4,6;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 153 - 122

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Auf Wunsch gibt es die Siebengang S tronic, die Sechsgang S tronic und den permanenten Allradantrieb quattro, der sich in einer neuen Evolutionsstufe präsentiert. Seine hydraulische Lamellenkupplung ist auf höchste Energieeffizienz ausgelegt; die elektronische Regelung vereint Stabilität und Fahrspaß auf einem neuen Niveau: Bei sportlicher Fahrweise drückt sie den TT förmlich in die Kurve hinein, auf nasser Fahrbahn erlaubt sie kontrollierte Drifts.

Fahrwerk

Das Management der Kupplung ist in das optional erhältliche System Audi drive select eingebunden, mit dem der Fahrer die Arbeitsweise wichtiger Technikbausteine in unterschiedlichen Modi steuern kann. Zu ihnen gehört auch die adaptive Dämpferregelung Audi magnetic ride.

Weitere Fahrwerk-Highlights sind die Progressivlenkung, die Vierlenker-Hinterachse und die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC. Zu ihren Funktionen zählt die radselektive Momentensteuerung, die bei schneller Kurvenfahrt aktiv wird – sie optimiert das Handling bei Bedarf durch winzige Bremsengriffe an den entlasteten kurveninneren Rädern.

Innenraum und Bedienung

Das Interieur des neuen Audi TT wirkt sportlich-leicht. Von oben gesehen ähnelt die Instrumententafel der Tragfläche eines Flugzeugs. Die runden Luftdüsen, ein klassisches TT-Feature, integrieren die komplette Klimatisierungsbedienung. Die neu entwickelten, leichten Sportsitze sind tief montiert. Der Gepäckraum des 2+2-Sitzers bietet 305 bis 712 Liter Volumen.

Im Bedienkonzept, das sich voll auf den Fahrer fokussiert, ersetzt das Audi virtual cockpit sowohl das analoge Kombiinstrument als auch den MMI-Monitor. Der Fahrer kann das 12,3 Zoll große Display auf zwei Ansichtsmodi umschalten. In der klassischen Ansicht stehen Tacho und Drehzahlmesser im Vordergrund, im „Infotainment“-Modus erhalten Themen wie die Navigationskarte mehr Raum.

Das MMI-Bedienterminal beschränkt sich auf sechs physische Tasten. In der Topversion integriert es das MMI smart touchwheel, das runde, drehbare Touchpad auf der Oberseite des Dreh-/Drück-Stellers. Die Menüstruktur orientiert sich an einem Smartphone, eine freie MMI-Suche inklusive. Die Sprachbedienung versteht auch viele Begriffe aus dem alltäglichen Sprachgebrauch.

Assistenzsysteme und Infotainment

Das Angebot der Fahrerassistenzsysteme für den neuen TT reicht vom Audi side assist über den Audi active lane assist und die Verkehrszeichenerkennung bis zum Parkassistent mit Umgebungsanzeige und Rückfahrkamera.



An der Spitze des Infotainmentprogramms steht die MMI Navigation plus, die den leistungsfähigen Modularen Infotainmentbaukasten der zweiten Generation nutzt. Ihr Zusatzbaustein Audi connect bringt die Online-Dienste der Marke über den schnellen Standard LTE ins Auto, darunter auch das neue Online Media Streaming. Das Bang & Olufsen Sound System nutzt einen neu entwickelten Algorithmus, um die Audiosignale noch räumlicher und noch präziser wiederzugeben.

Audi TT Roadster

Der neue Audi TT Roadster steht für Purismus in seiner schönsten Form. Der kompakte offene Zweisitzer fasziniert beim Design ebenso wie beim Antrieb, beim Fahrwerk und bei der Bedienung. Sein leichtes Stoffverdeck rundet den emotionalen Charakter perfekt ab.

Verdeck

Wie bei jedem offenen Audi besteht das Verdeck des neuen TT Roadster aus Stoff. Seine flache, gestreckte Linie harmoniert perfekt mit dem sportlichen Design, drei Farben stehen zur Wahl.

Mit 39 Kilogramm Gewicht ist das Softtop sehr leicht und schränkt den 280 Liter fassenden Gepäckraum nicht ein. Der serienmäßige elektrische Antrieb öffnet und schließt es in rund zehn Sekunden, auch in Fahrt bis etwa 50 km/h. Das Softtop sitzt sehr straff und verdient dank seiner sehr guten Geräuschkämmung die Bezeichnung „Akustikverdeck“.

Auf Wunsch liefert Audi ein elektrisch ausfahrbares Netz-Windschott und eine Kopfraumheizung für die S-Sportsitze. Die Lederbezüge, eine weitere Wunschausstattung, sind speziell pigmentiert, um die Aufheizung durch Sonneneinstrahlung zu hemmen.

Karosserie und Design

Die Karosserie des neuen Audi TT Roadster, die in den Schwellern und den A-Säulen gezielt verstärkt ist, baut dank eines intelligenten Mischbaukonzepts mit hohem Aluminiumanteil sehr leicht. Mit dem 1.8 TFSI wiegt der offene Sportwagen leer (ohne Fahrer) nur 1.300 Kilogramm. Bei einem Überschlag schützen fest montierte stählerne Überrollbügel die Passagiere – auch sie sind ein charakteristisches TT-Feature.

Das Design des 4,18 Meter langen Zweisitzers zitiert viele Motive des klassischen Ur-Modells aus dem Jahr 1999, ergänzt um neue, kantigere Facetten. Die Scheinwerfer beispielsweise, optional in LED- oder Matrix-LED-Technologie lieferbar, sind technische und ästhetische Meisterwerke zugleich.



Antrieb

Für den neuen TT Roadster stehen drei Vierzylindermotoren zur Verfügung, der 1.8 TFSI, der 2.0 TFSI und der 2.0 TDI – wahlweise als ultra oder mit Allradantrieb quattro. Der Audi TT 2.0 TDI ultra überzeugt mit seinem NEFZ-Verbrauch von nur 4,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (126 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Die Motorenpalette

- 1.8 TFSI mit 132 kW (180 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 169 kW (230 PS)
- 2.0 TDI ultra und 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,9 - 4,7;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 158 - 126

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Der 2.0 TDI ultra fährt mit Handschaltung und Frontantrieb vom Band. Der 1.8 TFSI ist auf Wunsch auch mit der Siebengang S tronic erhältlich, der 2.0 TFSI und der 2.0 TDI quattro mit der Sechsgang S tronic und dem neu entwickelten, sportlich geschärften Allradantrieb quattro.

Fahrwerk

Im TT Roadster kommen aufwendige Lösungen wie die Progressivlenkung und die Vierlenker-Hinterachse zum Einsatz. Die radselektive Momentensteuerung rundet die Arbeit des quattro-Antriebs ab. Optional erhältlich sind das Fahrdynamiksystem Audi drive select und die Dämpferregelung Audi magnetic ride.

Innenraum und Ausstattung

Der Innenraum des offenen Zweisitzers ist elegant gezeichnet, die neuen Sportsitze sind schlank und leicht. Die Ergonomie fokussiert sich voll auf den Fahrer. Die Bedienelemente der serienmäßigen Klimaanlage sind in die Luftdüsen integriert, das digitale Audi virtual cockpit ersetzt das analoge Kombiinstrument und den MMI-Monitor.

Das MMI-Terminal kommt mit sechs Tasten aus, die Menüstruktur folgt einer leicht verständlichen Logik. Im Zusammenspiel mit der MMI Navigation plus trägt der Dreh-/Drück-Steller ein Touchpad. Die Sprachbedienung über Gurtbandmikrofone und das Multifunktionslenkrad bilden weitere komfortable Bedienebenen.

Als Ergänzung zum Top-Navigationssystem MMI Navigation plus fungiert der Baustein Audi connect, der den neuen Audi TT Roadster auf LTE-Standard mit dem Internet verbindet. Das Bang & Olufsen Sound System ist das Top-Angebot in der HiFi-Palette.



Die S-Modelle

Hohe Leistung, dezentes Understatement, umfangreiche Ausstattung und hohe Alltagstauglichkeit – in den S-Modellen von Audi kommen alle diese Stärken zusammen. Jedes Modell bringt seine Kraft mit dem permanenten Allradantrieb quattro auf die Straße.

Audi S1 und S1 Sportback

Der S1 und der S1 Sportback sind die kompaktesten S-Modelle von Audi. Ein Paket aufwändiger Technologien verleiht ihnen eine besondere Dynamik – ohne Abstriche bei der Alltagstauglichkeit.

Für den Antrieb sorgt ein 2.0 TFSI quattro mit 170 kW (231 PS) und bis zu 370 Nm Drehmoment. Er beschleunigt den dreitürigen S1 in 5,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, den S1 Sportback in 5,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt jeweils 250 km/h. Im Mittel begnügt sich der sportlich-sonor klingende Zweiliter-Turbo im Dreitürer mit 7,0 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (162 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Ein Sechsgang-Schaltgetriebe leitet die Kräfte auf den permanenten Allradantrieb quattro. Sein Herzstück ist eine an der Hinterachse platzierte, dynamisch ausgelegte, hydraulische Lamellenkupplung. Die radselektive Momentensteuerung ergänzt deren Arbeit mit fein dosierten Bremsengriffen an den kurveninneren Rädern.

Das Fahrwerk der kompakten Sportmodelle ist aufwendig überarbeitet, die elektromechanische Servolenkung speziell entwickelt. Die Schwenklager an der Vorderachse sind modifiziert, im Heck sorgt eine Vierlenker-Hinterachse für dynamisches Fahrverhalten. Das Setup ist sportlich-straff, die Regelung der schaltbaren Dämpfer erfolgt über das serienmäßige Fahrdynamiksystem Audi drive select. Starke Bremsen bürgen für souveräne Verzögerung, 17-Zoll-Räder sind Serie.

Audi S1

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 7,0;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 - 162

Audi S1 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,2 - 7,1;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 168 - 166

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi S3, S3 Sportback, S3 Limousine und S3 Cabriolet

7 kW (10 PS) mehr Leistung und mit S tronic ein um 20 Nm gesteigertes Drehmoment – Audi hat beim S3 in Sachen Power nochmals nachgelegt. Der 2.0 TFSI leistet jetzt 228 kW (310 PS) und stemmt mit S tronic 400 Nm im weiten Bereich von 2.000 bis 5.400 Umdrehungen pro Minute. Sein NEFZ-Verbrauch hat sich in Verbindung mit der neuen Siebengang S tronic um rund acht Prozent auf 6,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer verbessert. Durch weitere Optimierung der Lenkungskennlinie und der Abgasanlagen-steuerung fährt sich der Audi S3 noch dynamischer. Neben dem S3 profitieren auch der S3 Sportback, die S3 Limousine und das S3 Cabriolet von den umfangreichen Neuerungen.

Im Zusammenspiel mit der optionalen Siebengang S tronic (Serie beim Cabriolet), die eine Freilauffunktion mitbringt, dauert der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h beim Audi S3 nur 4,5 Sekunden. Beim S3 Sportback und der S3 Limousine sind es je 4,6 Sekunden, beim S3 Cabriolet 5,1 Sekunden. Mit dem manuellen Getriebe (nicht beim Cabriolet erhältlich) kommen jeweils sieben Zehntelsekunden hinzu. Bei 250 km/h wird elektronisch abgeregelt.

Mit dem noch straffer abgestimmten S-Sportfahrwerk liegt die Karosserie 25 Millimeter tiefer. Hinter den 18-Zoll-Rädern im S-spezifischen Design arbeiten große Bremsen, ihre Sättel sind schwarz (optional rot) lackiert und mit S-Schriftzügen dekoriert. Die Stabilisierungskontrolle ESC regelt besonders feinfühlig. Die elektrisch unterstützte Progressivlenkung variiert die Übersetzung – etwas indirekter um die Mittellage, zunehmend direkter bei Lenkeinschlag. Das Fahrdynamiksystem Audi drive select ist Serie, auf Wunsch ist das Fahrwerk Audi magnetic ride erhältlich.

Audi S3

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 6,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 - 146

Audi S3 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 6,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 - 149

Audi S3 Limousine

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 6,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 - 148

Audi S3 Cabriolet

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8 - 6,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 156 - 153
(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Audi S4 und S4 Avant

Von 0 auf 100 km/h in 4,7 Sekunden bei 7,3 Liter Kraftstoffverbrauch pro 100 Kilometer – der neue Audi S4 und der neue Audi S4 Avant setzen sich mit starker Performance und vorbildlicher Effizienz an die Spitze des Wettbewerbs. Ihr neu entwickelter Turbo-V6-Motor leistet 260 kW (354 PS). Neue Lösungen bei der Vernetzung und den Assistenzsystemen runden das Angebot ab. Damit bringt Audi erneut viele Technologien aus der Ober- in die Mittelklasse.

Das starke Herz der beiden neuen S-Modelle von Audi ist ein neu konzipierter, 3.0 TFSI-Motor. Der Benzin-Direkteinspritzer mit Turboaufladung leistet 260 kW (354 PS) und stemmt von 1.370 bis 4.500 Umdrehungen pro Minute 500 Nm. Bei Leistung und Drehmoment übertrifft er seinen Vorgänger, bei Gewicht und Verbrauch unterbietet er ihn deutlich.

Mit dem Turbo-V6 beschleunigt der Audi S4 in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf elektronisch begrenzte 250 km/h Höchstgeschwindigkeit. Beim S4 Avant dauert der Standardsprint zwei Zehntelsekunden länger. Im NEFZ-Zyklus begnügt sich die S4 Limousine mit 7,3 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer, das entspricht 166 Gramm CO₂ pro Kilometer. Der Audi S4 Avant kommt auf 7,5 Liter pro 100 Kilometer, entsprechend 171 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Eine schnell und komfortabel schaltende Achtstufen-tiptronic übernimmt die Kraftübertragung. Die unteren Gänge sind sportlich-kurz, die oberen Gänge drehzahl- und verbrauchssenkend lang übersetzt. Geht der Fahrer bei einer Geschwindigkeit zwischen 55 und 160 km/h vom Gas, wechselt das Automatikgetriebe in den effizienten Freilauf.

Stark zum sportlichen Fahrverhalten des S4 und S4 Avant trägt der permanente Allradantrieb quattro bei. Er verteilt die Motorkräfte im normalen Fahrbetrieb leicht hecklastig – wenn nötig, gelangt das Gros der Kräfte auf die Achse mit der besseren Traktion.

Die radselektive Momentensteuerung optimiert das Handling und die Stabilität bei schneller Kurvenfahrt mit minimalen Bremsengriffen. Das optionale Sportdifferenzial verschiebt die Momente gezielt zwischen den Hinterrädern.

Mit dem serienmäßigen S-Sportfahrwerk liegt die Karosserie 23 Millimeter tiefer als beim A4-Basismodell, die gleiche Trimmlage gilt für das optionale Fahrwerk mit Dämpferregelung. Zusammen mit Motor, Lenkung, tiptronic und dem optionalen Sportdifferenzial sind die sogenannten CDC-Dämpfer (CDC = continous damping control) in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Dies ermöglicht dem Fahrer, die Charakteristik von Antrieb und Fahrwerk in mehreren Modi zu regeln.



Audi S4

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5 - 7,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 170 – 166

Audi S4 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6 - 7,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 175 – 171

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi S5 Coupé, S5 Sportback und S5 Cabriolet

Von 0 auf 100 km/h in 4,7 Sekunden (Cabriolet: 5,1 Sekunden) – der neue Audi S5 verbindet emotionales Design mit den Fahrleistungen eines Sportwagens. Sein neu entwickelter Turbo-V6-Motor leistet 260 kW (354 PS) und begnügt sich mit 7,3 Liter (Cabriolet 7,5 Liter) Kraftstoff pro 100 Kilometer – ein CO₂-Äquivalent von 166 Gramm (Cabriolet: 175 Gramm) pro Kilometer. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist der Verbrauch um fünf Prozent gesunken.

Mit 1.615 Kilogramm Leergewicht ist das Coupé 60 Kilogramm leichter als das Vorgängermodell. Das präzise geschärfte Exterieurdesign und die zahlreichen S-spezifischen Details im Interieur unterstreichen den dynamischen Charakter des zweitürigen Sportcoupés von Audi.

Sein turboaufgeladener, von Grund auf neu konzipierter 3.0-TFSI-Motor bietet starke Performance: hohe Leistung, sattes Drehmoment, spontanes Ansprechen und sonoren Klang – das Ganze gepaart mit einem neuen Grad an Effizienz. Aus seinen 2.995 cm³ Hubraum schöpft der V6 TFSI 260 kW (354 PS), 15 kW (21 PS) mehr als das Vorgängeraggregat. Schon bei 1.370 1/min stemmt er 500 Nm (plus 60 Nm) auf die Kurbelwelle, bis 4.500 Touren steht dieses Drehmoment konstant bereit.

Der Antriebsstrang im Audi S5 präsentiert sich runderneuert. Das gilt auch für die weich, schnell und spontan schaltende Achtstufen-tiptronic. Der permanente Allradantrieb quattro mit seiner asymmetrisch-dynamischen Auslegung trägt stark zum sportlich-stabilen Handling des neuen Audi S5 Coupé bei. Das optionale Sportdifferenzial sorgt für ein noch dynamischeres Ansprechverhalten beim Einlenken und Beschleunigen.

Der Audi S5 fährt mit einem neu entwickelten S Sportfahrwerk mit sensibel ansprechenden Einrohr-Dämpfern vor, vorn und hinten baut es auf Fünflenker-Aufhängungen. Alternativ offeriert Audi eine Version mit S-spezifischer Dämpferregelung (CDC = continuous damping control). Per Knopfdruck kann der Fahrer im System Audi drive select die Grundeinstellung des Fahrwerks wählen und stets die gewünschten Fahreigenschaften abrufen.



Mit einem breiten Angebot an Fahrerassistenzsystemen liegt der neue Audi S5 ganz vorn in seinem Segment. Die Systeme stammen aus der Oberklasse; ihr intelligentes Zusammenspiel bildet einen weiteren Schritt auf dem Weg zum pilotierten Fahren. Audi bietet für den S5 die gleichen Systeme wie für den A5.

Audi S5 Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,4 - 7,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 170 – 166

Audi S5 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5 - 7,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 170 – 166

Audi S5 Cabriolet

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8 - 7,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 177 – 175

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi S6 und Audi S6 Avant

Mit dem Audi S6 und dem S6 Avant offeriert Audi zwei Sportwagen für den Alltag. Ihr V8-Biturbo, der 4.0 TFSI, leistet 331 kW (450 PS) und stellt 550 Nm Drehmoment bereit – damit sprintet der S6 in 4,4 Sekunden (Avant: 4,6 Sekunden) von 0 auf 100 km/h. Die Kräfte gelangen über eine Siebengang S tronic auf den permanenten Allradantrieb quattro, auf Wunsch komplettiert ihn Audi mit dem Sportdifferenzial.

Der durchschnittliche Verbrauch beträgt bei der Limousine nur 9,2 Liter pro 100 Kilometer (214 Gramm CO₂ pro Kilometer) und beim Avant 9,6 Liter pro 100 Kilometer (224 Gramm CO₂ pro Kilometer). Zu dieser Effizienz trägt auch das System cylinder on demand (COD) bei – es deaktiviert im Teillastbetrieb vier Zylinder. In diesen Phasen kompensiert das Active Noise Cancellation System (ANC) störende Geräuschanteile weitgehend, indem es über die Lautsprecher des Soundsystems gezielten Gegenschall in den Innenraum abstrahlt. Parallel dazu dämmen aktive Motorlager die niederfrequenten Schwingungen durch Gegenimpulse.

Serienmäßig haben beide S-Modelle die adaptive air suspension sport an Bord, die straffe Luftfederung mit variabler Dämpfung legt die Karosserie um zehn Millimeter tiefer. Die vorderen Scheibenbremsen hinter den 19-Zoll-Rädern haben mattschwarz lackierte Sättel mit S6-Schriftzügen. Auf Wunsch liefert Audi Scheiben aus Kohlefaser-Keramik. Das Fahrdynamiksystem Audi drive select bindet auch die Optionsbausteine Sportdifferenzial und Dynamiklenkung ein.



Audi S6

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,4 - 9,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 218 - 214

Audi S6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6 - 9,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 224 - 219

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi S7 Sportback

Im Audi S7 Sportback arbeitet der gleiche Motor wie im S6 und S6 Avant – der 4.0 TFSI mit 331 kW (450 PS) und 550 Nm Drehmoment. Er bringt das fünftürige Coupé in 4,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Der V8-Biturbo, der im Teillastbetrieb die Technologie cylinder on demand (COD) samt Active Noise Cancellation System (ANC) und aktiven Motorlagern nutzt, begnügt sich auf 100 Kilometer mit durchschnittlich 9,3 Liter Kraftstoff (215 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Als Kraftübertragung dienen im S7 Sportback die Siebengang S tronic und der permanente Allradantrieb quattro, auf Wunsch montiert Audi das Sportdifferenzial. Die adaptive air suspension sport ist ebenso Serie wie das Fahrdynamiksystem Audi drive select. Das serienmäßige Räderformat beträgt 19 Zoll. Optional gibt es die Dynamiklenkung und die Sportabgasanlage für gesteigertes Sounderlebnis.

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,5 - 9,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 220 - 215

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi S8 und S8 plus

382 kW (520 PS) stark ist der S8, die große Sportlimousine von Audi. Sein klangvoller 4.0 TFSI beschleunigt ihn in 4,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Auf 100 Kilometer verbraucht er im Mittel nur 9,4 Liter Kraftstoff (216 Gramm CO₂ pro Kilometer), woran das COD-System (cylinder on demand) einen großen Anteil hat. Im Vierzylinderbetrieb schickt die Active Noise Cancellation (ANC) über die Lautsprecher der Soundanlage Gegenschall in den Innenraum, um Störgeräusche zu kompensieren.



Die Kräfte des V8 strömen über eine Achtstufen-tiptronic auf einen quattro-Antriebsstrang samt Sportdifferenzial. Zu den Highlights des Fahrwerks gehören die adaptive air suspension sport und die Dynamiklenkung – beide S8-spezifisch abgestimmt. Die Serien-Räder haben das Format 9 J x 20. Alternativ zu den mächtigen Stahl-Bremsscheiben gibt es Scheiben aus Kohlefaser-Keramik.

Viele Details des Exterieurdesigns spiegeln die besondere Stellung des S8 wider. Das sportliche Topmodell, das nur mit dem normalen Radstand erhältlich ist, bringt eine besonders großzügige Serienausstattung mit. Mit dem neuen S8 plus knackt Audi im Segment der Oberklasse-Limousinen die 600-PS-Grenze: Das neue plus-Modell leistet 445 kW (605 PS) und stemmt 700 Nm auf die Kurbelwelle, durch Overboost zeitweise sogar bis zu 750 Nm. Von 0 auf 100 km/h sprintet die große Sportlimousine in 3,8 Sekunden; ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 305 km/h.

Audi S8

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6 - 9,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 220 - 216

Audi S8 plus

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,0;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 231
(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi SQ5

Der Audi SQ5 hat einen V6 TFSI-Motor mit 2.995 cm³ Hubraum. Daraus holt er eine Leistung von 260 kW (354 PS). Bereits bei 1.370 Umdrehungen pro Minute liefert der Turbo-aufgeladene Aluminium-Motor 500 Nm Drehmoment, bis 4.500 Touren bleibt dieses hohe Drehmoment konstant. Der Sprint von 0 auf 100 km/h ist in 5,4 Sekunden erledigt, die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Nach NEFZ-Zyklus verbraucht der neue Audi SQ5 3.0 TFSI 8,3 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer – ein CO₂-Äquivalent von 189 Gramm pro Kilometer. Im Vergleich zum Vorgänger bedeutet das eine Reduzierung um 13 Gramm pro Kilometer.

Eine schnell und komfortabel schaltende Achtstufen-tiptronic übernimmt im neuen Audi SQ5 die Kraftübertragung. Die unteren Gänge sind sportlich kurz, die oberen drehzahl- und verbrauchssenkend lang übersetzt. Für noch effizienteres Fahren wechselt das Getriebe bei aktivierter Funktion im Audi drive select zwischen 55 und 160 km/h automatisch in den Freilauf, sobald der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt.



Zum sportlichen Fahrverhalten trägt der permanente Allradantrieb quattro bei. Er verteilt die Motorkräfte im normalen Fahrbetrieb leicht hecklastig. Das optionale Sportdifferenzial optimiert das Handling noch weiter – es verteilt die Momente über zwei Überlagerungsstufen aktiv zwischen den Hinterrädern. Dies steigert die Agilität des neuen Audi SQ5 weiter. Sein Management ist in die Regelarbeit von Audi drive select integriert.

Schon im Stand unterstreichen viele Details den dynamischen Anspruch des neuen Audi SQ5. Sportlich-markante Stoßfänger an der Front wie auch am Heck werden durch stärker konturierte S-spezifische Lufteinlässe und den Diffusor mit Wabengitter ergänzt. Exklusiv für den neuen Audi SQ5 steht die Außenfarbe Pantherschwarz zur Wahl.

Mit einem breiten Angebot an Fahrerassistenzsystemen liegt der neue Audi SQ5 ganz vorn in seinem Segment. Die Systeme stammen aus der Oberklasse; ihr intelligentes Zusammenspiel bildet einen weiteren Schritt auf dem Weg zum pilotierten Fahren. Audi bietet für den SQ5 die gleichen Systeme wie für den Q5.

Audi SQ5

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,5 - 8,3;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 195 - 189

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi SQ7 TDI

Der Audi SQ7 TDI setzt neue Bestwerte mit 320 kW (435 PS) und 900 Newtonmeter Drehmoment – Letztere von 1.000 bis 3.250 Umdrehungen pro Minute. Der TDI-Motor mit elektrisch angetriebenem Verdichter (EAV) beschleunigt wie ein Sportwagen in 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h sanft abgeregelt. Im NEFZ-Zyklus begnügt er sich mit 7,2 Liter pro 100 Kilometer – das entspricht einer CO₂-Emission von 189 Gramm pro Kilometer. Für einen schnellen und effizienten Gangwechsel sorgt die neue Achtstufen-tiptronic. Bei höherem Tempo erlaubt sie das Segeln im Leerlauf.

Der 4.0 TDI trifft im Audi SQ7 auf starke Technik-Partner. Das Resultat ist ein Fahrverhalten, das alle Ansprüche erfüllt – vom hochkomfortablen Abrollen bis zum dynamischen Handling. Die Antriebsleistung für den EAV – in Spitze 7 kW – liefert ein 48-Volt-Teilbordnetz. Der SQ7 TDI ist das erste Auto bei Audi mit diesem leistungsgesteigerten Bordnetz. Diese technische Lösung macht neben dem EAV auch das Hochleistungssystem der elektromechanischen aktiven Wankstabilisierung (EAWS) möglich. Der permanente Allradantrieb quattro leitet die Kräfte im Verhältnis 40:60 an die Vorder- und Hinterachse. Die Fahrwerkslenker bestehen überwiegend aus leichtem Aluminium.



Eine elektromechanische Servolenkung, das System Audi drive select und die Luftfederung adaptive air suspension mit S-spezifischer Abstimmung sind Serie. Die Bremssättel sind schwarz (optional rot) lackiert, auf Wunsch bietet Audi eine Bremsanlage mit Scheiben aus Kohlefaser-Keramik an.

Dank des konsequenten Leichtbaukonzepts wiegt der SQ7 TDI ohne Fahrer nur 2.270 Kilogramm. Die Karosserie ist in Multimaterialbauweise konzipiert: Warmumgeformte und damit extrem feste Bleche bilden das Rückgrat der Fahrgastzelle, die Außenhaut besteht aus Aluminium. Der Schwerpunkt liegt niedrig – ein weiterer Faktor für das sportliche Fahrverhalten.

Den markanten Look des 5,07 Meter langen Audi SQ7 TDI schärfen viele S-spezifische Details. So glänzen das Singleframe-Gitter, die Lufteinlässe, der obere Teil der Spiegelkappen und Elemente der Türverkleidung in Aluminium-Optik. Die Frontschürze ist kraftvoll konturiert, der Dachkantenspoiler fällt breiter und markanter aus als beim Q7.

Ein Diffusoreinsatz mit Aluminiumspange schließt die vier rechteckigen Endrohre der Abgasanlage ein. SQ7 TDI- und V8T-Embleme zieren die Front, die Kotflügel und das Heck.

Audi SQ7

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6 -7,2;

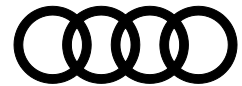
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 199 - 189

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi TTS und TTS Roadster

Sieben Mal in Folge hat eine internationale Motorjournalisten-Jury den 2.5 TFSI zum „Engine of the Year“ gewählt. Jetzt hat Audi den Fünfzylinder in allen Bereichen weiterentwickelt – mit Leichtbaumaßnahmen, reduzierter innerer Reibung und gesteigerter Kraftentfaltung. Das Turbo-Aggregat holt aus unverändert 2.480 cm³ Hubraum rund 17 Prozent mehr Leistung. Trotz gesteigerter Performance liegt der Verbrauch des TT RS Coupé bei nur 8,2 Liter pro 100 Kilometer; der TT RS Roadster begnügt sich im Schnitt mit 8,3 Liter.

Mit 294 kW (400 PS) ist der Motor stärker als je zuvor. Das maximale Drehmoment von 480 Nm steht von 1.700 bis 5.850 Umdrehungen pro Minute bereit. Es sorgt für fulminanten Durchzug, den ein unverkennbarer Sound begleitet. Abwechselnd zünden direkt benachbarte und weit voneinander entfernte Zylinder. Das bringt einen ganz speziellen Rhythmus mit sich. Das TT RS Coupé beschleunigt in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Roadster in 3,9 Sekunden – das entspricht dem Niveau von Supersportwagen. Den Top-Speed regelt Audi Sport bei 250 km/h ab, auf Wunsch erst bei 280 km/h.



Die Kräfte des 2.5-TFSI-Motors fließen über eine blitzschnell schaltende Siebengang S tronic auf den permanenten Allradantrieb quattro. Seine Lamellenkupplung verteilt die Kräfte frei zwischen den Achsen. Das sorgt für starken Grip und hohen Fahrspaß. Die radselektive Momentensteuerung macht das Handling noch agiler und sicherer.

Seine hervorragende Fahrdynamik verdankt der Audi TT RS neben seinem niedrigen Gewicht dem sportlich abgestimmten Fahrwerk. Die direkte Progressivlenkung vermittelt einen engen Kontakt zur Fahrbahn und macht ambitionierte Kurvenfahrten zum Vergnügen. Hinter den 19-Zoll-Rädern – auf Wunsch 20-Zoll-Schmiedeleichtbaurädern – arbeiten an der Vorderachse innenbelüftete, gelochte Stahlscheiben. Optional gibt es leichtere und besonders abriebfeste Kohlefaser-Keramikscheiben. Hinten kommt eine Mono-Block-Scheibe aus Stahl zum Einsatz. Auf Wunsch liefert Audi Sport über das RS-Sport-fahrwerk plus adaptive Dämpfer in der magnetic ride-Technologie. Hier lässt sich die Dämpferkennlinie 3-stufig elektronisch beeinflussen. Die Regelung ist in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden.

Erstmals in einem Serien-Audi kommen auf Wunsch Heckleuchten in Matrix OLED-Technologie (Organic light emitting diode) zum Einsatz. Sie strahlen extrem homogen und kontrastreich. Das Licht lässt sich stufenlos dimmen, es wirft keine Schatten und benötigt keine Reflektoren – das macht die OLEDs im 3D-Design effizient, leicht und optisch eindrucksvoll.

Audi TT RS Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4 - 8,2;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 192 - 187

Audi TT RS Roadster

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,5 - 8,3;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 194 - 189



Die RS-Modelle

Mit den RS-Modellen präsentiert die Audi Sport GmbH Hochleistungsautomobile unter dem Label RS. Der quattro-Antrieb ist auch hier Serie. Das Angebot umfasst den neuen RS 3 Sportback, die RS 3 Limousine, den RS 6 Avant, den RS 6 Avant performance, den RS 7 Sportback performance sowie das TT RS Coupé und den TT RS Roadster.

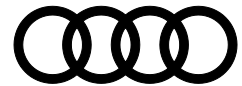
Audi RS 3 Sportback

Der neue Audi RS 3 Sportback komplettiert die sportliche Speerspitze des Ingolstädter Premiumherstellers im Kompaktsegment und bietet zugleich einen attraktiven Einstieg in die RS-Welt. Nach der Weltpremiere der RS 3 Limousine auf der Paris Motor Show 2016 folgt auf dem Genfer Automobilsalon 2017 der RS 3 Sportback. Mit dem stärksten Serien-Fünfzylinder weltweit, herausragender Dynamik und geschärfter Optik bietet er ein emotionales Fahrerlebnis.

Im neuen Audi RS 3 Sportback leistet der 2.5 TFSI 294 kW (400 PS), 33 PS mehr als das Vorgängeraggregat. Unter anderem dank seines Aluminium-Kurbelgehäuses ist er 26 Kilogramm leichter. Das maximale Drehmoment von 480 Newtonmeter steht schon bei 1.700 Umdrehungen pro Minute bereit und bleibt bis 5.850 Umdrehungen konstant. So sprintet der RS 3 Sportback in nur 4,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Auf Wunsch hebt Audi den elektronisch begrenzten Top-Speed von 250 auf 280 km/h an. Den fulminanten Durchzug begleitet der unverwechselbare Sound des Fünfzylinders. Er entsteht durch das abwechselnde Zünden direkt benachbarter und weiter voneinander entfernter Zylinder.

Für eine bessere Gemischbildung nutzt der neue 2.5-TFSI-Motor eine duale Einspritzung in die Brennräume und ins Saugrohr. Das Audi valvelift system steuert die Dauer der Ventilöffnung an der Auslassseite je nach Last und Drehzahl variabel – für moderaten Verbrauch bei Niedrig- und Teillast sowie für spontanes Ansprechverhalten und hohe Durchzugskraft bei Volllast. Im NEFZ-Zyklus verbraucht der RS 3 Sportback 8,3 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, was 189 Gramm CO₂ pro Kilometer entspricht.

Über das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic und den permanenten Allradantrieb quattro gelangt die Kraft des Fünfzylinders auf die Straße. Die elektrohydraulische Lamellenkupplung verteilt die Antriebsmomente variabel zwischen den Achsen. Je sportlicher der Fahrer unterwegs ist, desto schneller und öfter gelangt ein Großteil der Momente an die Hinterachse. Serienmäßig ist das quattro-Management in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden, ebenso wie die Lenkung, die S tronic, das Motormanagement, die schaltbaren Abgasklappen und das optionale RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiver Dämpferregelung Audi magnetic ride. Der Fahrer kann die Arbeitsweise dieser Komponenten in den Modi comfort, auto, dynamic und individual variieren. Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC mit radselektiver Momentensteuerung und RS-spezifisch abgestimmtem Sportmodus perfektioniert das Handling.



Äußerlich demonstriert der RS 3 Sportback seine Kraft in Form eines prägnanten Singleframes mit schwarz glänzendem Wabengitter, großer Lufteinlässe und kantiger Schwelleraufsätze. Durch das neu gestaltete Blade im Stoßfänger wirkt die Front noch breiter. An seinen Enden bildet es schmale, aufrecht stehende Trichter. LED-Scheinwerfer mit markanter Licht-Signatur sind serienmäßig, auf Wunsch liefert Audi Scheinwerfer mit Matrix LED-Technologie. Am Heck sorgen ein markanter RS-Dachkantenspoiler, ein Diffusoreinsatz und die großen ovalen Endrohre der RS-Abgasanlage für Aufsehen. Ein quattro-Schriftzug im unteren Bereich des Singleframes komplettiert den dynamischen Auftritt, ebenso wie ein RS 3-Emblem am Wabengitter und an der Heckklappe.

Die Zifferblätter der beiden Rundinstrumente sind schwarz, die Zeiger rot und die Skalen weiß gefärbt. Das mittig positionierte Fahrerinformationssystem integriert eine Ladedruckanzeige, ein Ölthermometer und einen Laptimer. Optional zeigt das volldigitale Audi virtual cockpit Daten des Infotainmentsystems an. Ein spezieller RS-Screen rückt den Drehzahlmesser in den Mittelpunkt.

Das RS-Multifunktions-Sportlederlenkrad ist unten abgeflacht und enthält neben den Schaltwippen Tasten zur Steuerung des Infotainmentsystems. Serienmäßig ist der RS 3 Sportback mit Sportsitzen in schwarzem Leder Feinnappa ausgestattet. Auf Wunsch nehmen Fahrer und Beifahrer in stärker konturierten RS-Sportsitzen mit integrierten Kopfstützen Platz. Bei beiden Sitzvarianten zieren RS-Logos die Lehnen.

Audi RS 3 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4 - 8,3;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 192 - 189

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Audi RS 3 Limousine

Mit dem stärksten Serien-Fünfzylinder weltweit, wegweisender Effizienz und noch schärferer Optik ist die RS 3 Limousine die erste kompakte Audi-Limousine mit dem RS-Label.

Der 2.5 TFSI leistet 294 kW (400 PS) und damit 33 PS mehr als das Vorgängeraggregat. Seine 480 Nm Drehmoment stehen zwischen 1.700 und 5.850 Umdrehungen pro Minute bereit und sorgen für eine außerordentliche Durchzugskraft. In 4,1 Sekunden sprintet das kompakte RS-Modell von 0 auf 100 km/h. Maximal erreicht es 250 km/h, auf Wunsch hebt Audi die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h an. Verstärkt wird das emotionale Fahrerlebnis vom einzigartigen Klang des Fünfzylinders. Er entsteht durch das abwechselnde Zünden direkt benachbarter und weit voneinander entfernter Zylinder. Über Audi drive select lässt sich die Abgasklappensteuerung der RS-Abgasanlage der Sound modifizieren.

Mit seinem Leichtmetall-Kurbelgehäuse ist der Fünfzylinder-Motor 26 Kilogramm leichter als das Vorgängeraggregat. Er nutzt eine duale Einspritzung ins Saugrohr und in die Brennräume sowie das Audi valvelift system zur variablen Steuerung der Auslassventile. Daraus resultiert eine optimale Leistungsentfaltung bei reduziertem Verbrauch.

Der Spitzensportler im Kompaktsegment bringt seinen sportlichen Charakter auch optisch zum Ausdruck. Der Singleframe mit dreidimensionalem Wabengitter trägt im unteren Bereich einen quattro-Schriftzug. Im Vergleich zu einem A3 weist die RS 3 Limousine eine um 20 Millimeter verbreiterte vordere Spur auf – entsprechend sind die vorderen Radhäuser weiter ausgestellt. An der Hinterachse beträgt der Abstand der Räder 14 Millimeter mehr als beim Basismodell. Eine feste Spoilerlippe auf dem Gepäckraumdeckel verbessert den Abriss der Strömung. Ein prägnanter Diffusoreinsatz mit vertikalen Streben und die großen ovalen Endrohre der RS-Abgasanlage schließen das Heck ab. Exklusiv stellt Audi die RS-spezifischen Lackfarben Nardograu und Catalunyarot zur Wahl. Auch Innen schmücken zahlreiche RS-Embleme die RS 3 Limousine.

Audi RS 3 Limousine

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,68,4 - 8,3;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 192191 - 188

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)



Audi RS 6 Avant

Der Audi RS 6 Avant, ein Hochleistungssportler für Alltag und Freizeit, steht für zukunftsweisende Performance. Sein 4.0 TFSI leistet 412 kW (560 PS) und stellt 700 Nm Drehmoment bereit. Von 0 auf 100 km/h sprintet er in 3,9 Sekunden, auf Kundenwunsch endet der Vortrieb erst bei 305 km/h. Im kombinierten Betrieb begnügt sich der V8-Biturbo jedoch mit nur 9,6 Litern Kraftstoff pro 100 Kilometer (223 Gramm CO₂ pro Kilometer). Ein wichtiger Faktor für diese Effizienz ist das System cylinder on demand (COD), das im Teillastbetrieb vier Zylinder vorübergehend abschaltet. Aktive Motorlager gleichen die Vibrationen aus, die in diesen Phasen auftreten, und sorgen so für einen weiterhin ruhigen Motorlauf.

Über eine sportlich abgestimmte Achtstufen-tiptronic gelangt die Kraft des Achtzylinders auf den permanenten Allradantrieb quattro, der ein selbstsperrendes Mittendifferenzial nutzt und die Momente asymmetrisch-dynamisch verteilt. Auf Wunsch liefert Audi das Sportdifferenzial an der Hinterachse.

Zum Serienumfang des Hochleistungs-Avant, der auf 20-Zoll-Rädern fährt, gehört die RS-adaptive air suspension. Die dynamisch abgestimmte Luftfederung mit geregelter Dämpfung legt die Karosserie um 20 Millimeter tiefer und lässt sich über das Fahrdynamiksystem Audi drive select einstellen. Alternativ montiert Audi das straffer abgestimmte RS-Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC). Weitere Optionen sind unter anderem die Dynamiklenkung und Bremscheiben aus Kohlefaser-Keramik.

Mit gesteigerter Performance und herausragender Effizienz besetzt der neue RS 6 Avant performance die Spitze der Baureihe. Sein 4.0 TFSI-Motor mit 445 kW (605 PS) und – dank Overboost-Funktion – bis zu 750 Nm Drehmoment hebt den Beschleunigungswert auf das Niveau von Supersportwagen.

In nur 3,7 Sekunden gelingt der Sprint von 0 auf 100 km/h – eine Verbesserung von 0,2 Sekunden gegenüber dem RS 6-Basismodell. Serienmäßig begrenzt Audi die Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h; mit dem Dynamikpaket plus sind 305 km/h möglich. Der Kraftstoffverbrauch bleibt unverändert bei 9,6 Liter pro 100 Kilometer (223 Gramm CO₂ pro Kilometer). Ein Bestwert im Segment.

Zahlreiche Designdetails verstärken die herausragende Stellung des Hochleistungsmodells. Zu ihnen zählen der Lufteinlasstrichter mit quattro-Schriftzug sowie markante Anbauteile in Titanoptik matt.

Audi RS 6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 223



Audi RS 6 Avant performance

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 223

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi RS 7 Sportback performance

Der RS 7 Sportback performance bietet ein Plus an Leistung. Sein 4.0 TFSI-Motor leistet bis zu 445 kW (605 PS) und stemmt bis zu 700 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Dank Overboost-Funktion kann der Fahrer kurzzeitig sogar bis zu 750 Nm Drehmoment abrufen. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert nur 3,7 Sekunden. Serienmäßig begrenzt Audi die Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h; mit dem Dynamikpaket plus sind 305 km/h möglich. Der Kraftstoffverbrauch bleibt unverändert bei überlegenen 9,5 Liter pro 100 Kilometer (221 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Zahlreiche Designdetails verdeutlichen die besondere Stellung des RS 7 Sportback performance. Zu ihnen zählen neben dem Lufterlasstrichter mit quattro-Schriftzug und markanten Anbauteilen in Titanoptik matt, die exklusive Lackierung Ascariblau Metallic sowie ein farblich darauf abgestimmtes Designpaket für das Interieur.

Audi RS 7 Sportback performance

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,5;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 221

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Audi TT RS und TT RS Roadster

Sieben Mal in Folge hat eine internationale Motorjournalisten-Jury den 2.5 TFSI zum „Engine of the Year“ gewählt. Jetzt hat Audi den Fünfzylinder in allen Bereichen weiterentwickelt – mit Leichtbaumaßnahmen, reduzierter innerer Reibung und gesteigerter Kraftentfaltung. Das Turbo-Aggregat holt aus unverändert 2.480 cm³ Hubraum rund 17 Prozent mehr Leistung. Trotz gesteigerter Performance liegt der Verbrauch des TT RS Coupé bei nur 8,2 Liter pro 100 Kilometer; der TT RS Roadster begnügt sich im Schnitt mit 8,3 Liter.

Mit 294 kW (400 PS) ist der Motor stärker als je zuvor. Das maximale Drehmoment von 480 Nm steht von 1.700 bis 5.850 Umdrehungen pro Minute bereit. Es sorgt für fulminanten Durchzug, den ein unverkennbarer Sound begleitet. Abwechselnd zünden direkt benachbarte und weit voneinander entfernte Zylinder. Das bringt einen ganz speziellen Rhythmus mit sich. Das TT RS Coupé beschleunigt in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Roadster in 3,9 Sekunden – das entspricht dem Niveau von Supersportwagen. Den Top-Speed regelt Audi bei 250 km/h ab, auf Wunsch erst bei 280 km/h.



Die Kräfte des 2.5-TFSI-Motors fließen über eine blitzschnell schaltende Siebengang S tronic auf den permanenten Allradantrieb quattro. Seine Lamellenkupplung verteilt die Kräfte frei zwischen den Achsen. Das sorgt für starken Grip und hohen Fahrspaß. Die radselektive Momentensteuerung macht das Handling noch agiler und sicherer.

Seine hervorragende Fahrdynamik verdankt der Audi TT RS neben seinem niedrigen Gewicht dem sportlich abgestimmten Fahrwerk. Die direkte Lenkung vermittelt einen engen Kontakt zur Fahrbahn und macht ambitionierte Kurvenfahrten zum Vergnügen. Hinter den 19-Zoll-Rädern – auf Wunsch 20-Zoll-Schmiedeleichtbaurädern – arbeiten an der Vorderachse innenbelüftete, gelochte Stahlscheiben. Optional gibt es leichtere und besonders abriebfeste Kohlefaser-Keramikscheiben. Hinten kommt eine Mono-Block-Scheibe aus Stahl zum Einsatz. Auf Wunsch liefert Audi über das RS-Sportfahrwerk plus adaptive Dämpfer in der magnetic ride-Technologie. Hier lässt sich die Dämpferkennlinie 3-stufig elektronisch beeinflussen. Die Regelung ist in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden.

Erstmals in einem Serien-Audi kommen auf Wunsch Heckleuchten in Matrix OLED-Technologie (Organic light emitting diode) zum Einsatz. Sie strahlen extrem homogen und kontrastreich. Das Licht lässt sich stufenlos dimmen, es wirft keine Schatten und benötigt keine Reflektoren – das macht die OLEDs im 3D-Design effizient, leicht und optisch eindrucksvoll.

Audi TT RS Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4 - 8,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 192 – 187

Audi TT RS Roadster

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,5 - 8,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 194 - 189



Audi R8 Coupé

Kein Serienauto mit den Vier Ringen ist stärker, schneller und markanter: Der Hochleistungssportwagen R8 ist auf allen Technikfeldern auf maximale Dynamik ausgelegt. Mit seinen Fahrleistungen spielt der Audi R8 in der Sportwagenwelt ganz vorn mit. Das R8 Coupé V10 plus beschleunigt in 3,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und weiter bis 330 km/h Spitze.

Design und Karosserie

Das Audi R8 Coupé ist 4,42 Meter lang und 1,94 Meter breit. Seine Proportionen mit der weit vorn platzierten Kabine, dem langen Rücken und dem Radstand von 2,65 Metern machen das Technikkonzept des Mittelmotor-Sportwagens auf den ersten Blick klar. Charakteristische Designfeatures sind die scharfen Linien und Kanten sowie das zweiteilige Sideblade, das von der durchgehenden Schulterlinie unterbrochen wird und der Flanke Zug und Spannung verleiht.

Große Lufteinlässe mit vertikalen Stegen und LED-Scheinwerfer flankieren den breiten, niedrigen und dreidimensional geformten Singleframe-Grill. Auf Wunsch liefert Audi LED-Scheinwerfer mit Laser-Spot, sie verdoppeln die Reichweite des Fernlichts. Mit ihnen zusammen gibt es das dynamische Blinklicht auch vorn, in den LED-Heckleuchten ist es Serie. Am Heck prägen der Diffusor, die Lüftungsgitter des Motorraums und – beim V10 plus – ein feststehender CFK-Flügel das Bild.

Beim Topmodell R8 V10 plus beschränkt sich das Leergewicht (ohne Fahrer) auf 1.580 Kilogramm, das Trockengewicht sogar auf nur 1.479 Kilogramm. Der entscheidende Faktor in diesem konsequenten Leichtbaukonzept ist der Audi Space Frame (ASF), der dank einer neuartigen Multimaterialbauweise nur 200 Kilogramm wiegt. Er setzt sich zu 79 Prozent aus Aluminium und zu 14 Prozent aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) zusammen – nach dem Audi-Motto „Das richtige Material in der richtigen Menge am richtigen Ort.“

Antrieb

Der Motor des Audi-Hochleistungssportwagens ist in zwei Ausführungen erhältlich – mit 397 kW (540 PS) beim R8 V10 und mit 449 kW (610 PS) beim R8 V10 plus. Das maximale Drehmoment von 540 beziehungsweise 560 Nm steht in beiden Fällen bei 6.500 Umdrehungen pro Minute bereit.

Das Ansprechverhalten des hoch drehenden (bis 8.700 U/min), frei saugenden 5,2-Liter-Motors ist besonders spontan. Wie ein Rennmotor hat das V10-Aggregat eine Trockensumpfschmierung. Sein charakteristischer Sound ist sehr markant, auf Wunsch montiert Audi für eine noch vollere Soundkulisse eine Sport-Abgasanlage.

Gleichzeitig verfügt der V10-Motor über wirksame Effizienz-Technologien. Diese sind unter anderem das COD-System (cylinder on demand), das bei niedriger Last eine Zylinderbank abschaltet. Eine weitere ist die duale Einspritzung, die den Kraftstoff je nach Bedarf in die Brennräume und ins Saugrohr injiziert. Wenn der Fahrer bei mehr als 55 km/h vom Gas geht, wird der Motor in bestimmten Betriebsmodi vom Antrieb getrennt – das R8 Coupé segelt. Im Stillstand deaktiviert ein Start-Stopp-System den V10, das bei Bedarf auch abgeschaltet werden kann.

Die Motorenpalette

- 5.2 FSI quattro mit 397 kW (540 PS)
- 5.2 FSI quattro mit 449 kW (610 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,3 - 11,4;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 287 - 272

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Hinter dem Motor sitzt eine blitzschnell schaltende Siebengang S tronic, der Fahrer steuert sie elektrisch – by wire. Das Doppelkupplungsgetriebe leitet die Kräfte auf den quattro Antrieb mit einer elektrohydraulisch betätigten Lamellenkupplung an der Vorderachse. Für maximale Performance wird sie aktiv mit Wasser gekühlt. Die Kupplung verteilt die Antriebsmomente je nach Fahrsituation vollvariabel – bis zu 100 Prozent können auf die Vorder- oder Hinterachse fließen.

Fahrwerk

Auch im Fahrwerk mit seinen Aluminium-Doppelquerlenkern zeigen sich die Motorsport-Gene des Audi R8 Coupé. Beim V10 plus ist die Abstimmung besonders sportlich ausgelegt. Für beide Motorisierungen gibt es auf Wunsch elektrisch geregelte Dämpfer (Audi magnetic ride). Die elektromechanische Servolenkung liefert ein fein differenziertes Feedback von der Fahrbahn. Alternativ bietet Audi die Dynamiklenkung für noch direkteres Lenkverhalten an. Das System Audi drive select bindet neben dem quattro Antrieb weitere Systeme in seine vier Modi (auto, comfort, dynamic und individual) ein – das Gaspedal, die Lenkung, die S tronic, die Dämpferregelung (Option), die Dynamiklenkung (Option) und die Klappen der Abgasanlage. Die Performance-Programme dry, wet und snow beeinflussen zudem die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC.

Innenraum und Bedienung

Auch im Innenraum zeigt sich in der straffen Linienführung das Leichtbaukonzept des Audi R8. Das prägende Element ist das bogenförmige Monoposto, welches das Cockpit umläuft. Die Instrumententafel wirkt schwebend leicht, an ihrem unteren Rand trägt sie die filigran geformten Bedieneinheiten der Klimaautomatik. Hinter den Sitzen bleibt ein Stauraum von 226 Liter Volumen, der den 112 Liter fassenden Gepäckraum im Vorderwagen ergänzt.



Wie in einem Rennwagen kann der Fahrer alle wichtigen Funktionen steuern, ohne die Hände vom Lenkrad und den Blick von der Straße zu nehmen. Das R8-Sportlederlenkrad mit Multifunktion plus, serienmäßig im R8 V10, integriert zwei Satellitentasten für Start und Stopp des Motors und für Audi drive select. Das R8-Performance-Lederlenkrad mit vier Bediensatelliten bietet ergänzend eine Taste samt Drehschalter für den Performance-Modus und eine weitere Taste für die Steuerung der Abgasanlage.

Das Audi virtual cockpit, ein TFT-Monitor mit 12,3-Zoll-Diagonale, präsentiert alle Informationen in aufwändig gerechneten, hoch aufgelösten Grafiken. Der Fahrer kann zwischen drei Ansichten wählen. In der Performance-Ansicht gruppieren sich um den Drehzahlmesser herum weitere Anzeigen – etwa zu Drehmoment, Leistung, Öl- und Reifentemperaturen, g-Kräften oder Rundenzeiten auf der Rennstrecke.

Ausstattung

Audi gibt dem R8 Coupé eine umfangreiche Serienausstattung mit – ein Highlight ist die MMI Navigation plus mit MMI touch. Der Fahrer bedient sie per Lenkrad, MMI-Terminal auf der Konsole des Mittel隧nells oder durch Sprachbefehle. Als perfekte Ergänzung zur MMI Navigation plus steht der Baustein Audi connect bereit, der den R8 auf dem hochleistungsfähigen LTE-Standard online bringt. Das Sound System von Bang & Olufsen mit Kopfstützenlautsprechern und die Audi phone box runden das Infotainmentangebot ab.

Audi R8 Spyder

Verdeck

Der R8 Spyder hat ein leichtes Stoffverdeck, das in zwei Finnen ausläuft. Sie spannen den Stoff und harmonieren ebenso wie der große CFK-Deckel des Verdeckkastens perfekt mit dem athletischen Design des Hochleistungssportwagens. Ein elektrohydraulischer Antrieb öffnet und schließt das Verdeck in 20 Sekunden – bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Heckscheibe, in der Schottwand versenkt, lässt sich ein- und ausfahren. Sind alle Scheiben hochgefahren, streicht der Fahrtwind mit nur geringen Verwirbelungen über die Karosse hinweg.

Karosserie

Ohne Fahrer wiegt der offene Zweisitzer nur 1.720 Kilogramm. Sein starkes Rückgrat ist der neu entwickelte Audi Space Frame (ASF) in Multimaterialbauweise, der aus Aluminium und Carbon besteht. Die Aluminiumteile haben einen Anteil von 79,6 Prozent. Sie bilden ein Fachwerk, das die Audi-Ingenieure gegenüber dem R8 Coupé vor allem bei Schwellern, A-Säulen und Frontscheibenrahmen gezielt verstärkt haben. Innovative Herstellungsmethoden senken einzelne Bauteilgewichte um bis zu zehn Prozent. Das Resultat: Die hochsteife Karosserie wiegt lediglich 208 Kilogramm, wobei die Torsionssteifigkeit gegenüber dem Vorgängermodell um mehr als 50 Prozent gestiegen ist.



Antrieb

Für die richtige Musik im neuen Audi R8 Spyder V10 sorgt der mächtige Mittelmotor mit dualer Einspritzung. Das frei saugende 5,2-Liter-Aggregat hängt dynamisch am Gas. Sein sportlicher Sound – optional durch eine Sportabgasanlage mit schwarz glänzenden Endrohrblenden verstärkt – erzeugt Gänsehaut. 397 kW (540 PS) Leistung und 540 Nm Drehmoment bei 6.500 Umdrehungen pro Minute sorgen für gewaltige Fahrleistungen: in 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, 318 km/h Spitze. Effizienztechnologien wie der neue Freilaufmodus, in dem der R8 bei ausgekuppeltem Motor segelt, senken zugleich den Verbrauch gegenüber dem Vorgängermodell um zehn Prozent. Der neue R8 Spyder verbraucht 11,7 Liter auf 100 Kilometer, das entspricht 277 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Die Motorenpalette

- 5.2 FSI quattro mit 397 kW (540 PS)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 277

(Werte variieren in Abhängigkeit von Motor/Getriebe/Räder/Reifen)

Hinter dem V10 sitzt eine blitzschnell schaltende Siebengang S tronic, die der Fahrer elektrisch – by wire – steuert. Das Doppelkupplungsgetriebe leitet die Kräfte auf einen neu konzipierten quattro-Antrieb mit einer elektro-hydraulisch betätigten Lamellenkupplung an der Vorderachse. Die Allradkupplung, die für maximale Performance mit Wasser gekühlt wird, verteilt die Antriebsmomente je nach Fahrsituation vollvariabel – im Extremfall werden bis zu 100 Prozent auf die Vorder- oder Hinterachse geleitet.

Innenraum

Die Bedienung ist voll und ganz auf den Fahrer fokussiert. Mit den Multifunktions- und Satellitentasten des Lenkrads kann er alle wichtigen Funktionen steuern ohne die Hände vom Kranz zu nehmen und den Blick von der Straße abzuwenden. Das 12,3 Zoll große, volldigitale Audi virtual cockpit präsentiert ihm alle Informationen in aufwändigen 3D-Grafiken – wenn gewünscht, in einer speziellen Performance-Ansicht mit Angaben zur Fahrdynamik.

Die intuitiv bedienbare MMI Navigation plus mit MMI touch ist Serie, ebenso Gurtbandmikrofone. Sie machen die natürliche Sprachsteuerung und das Telefonieren noch komfortabler.



Infotainment und Audi connect

Mit Audi smartphone interface kommt eine neue Technologie an Bord des R8 Spyder. Damit lassen sich ausgewählte Inhalte des Smartphones direkt im Audi virtual cockpit anzeigen. Auf Wunsch gibt es zudem die Audi phone box: Sie bindet Mobiltelefone an die Bordantenne an und lädt sie induktiv. Audi connect bringt den R8 Spyder per LTE ins Internet und stellt eine Vielzahl an Diensten bereit – vom Online Media Streaming bis zu Echtzeit-Verkehrsinformationen. Ein weiteres Highlight bietet das Bang & Olufsen Sound System: Erstmals integriert Audi in die beiden Sitze je zwei Kopfstützen-Lautsprecher, die ein exzellentes Klangerlebnis schaffen – auch bei der Fahrt mit offenem Verdeck.