

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

Oktober 2005

Audi Shooting Brake Concept

Kurzfassung	2
Langfassung / Das Design	3
Der Antrieb	7
Das Fahrwerk	8
Lichtdesign und Elektronik	10

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

Kurzfassung

Kompakter Kraftsportler Audi Shooting Brake Concept

Audi präsentiert auf der Tokyo Motor Show 2005 ein neues Highlight im Segment der sportlichen Kompaktklasse: Die Studie Shooting Brake Concept bietet eine weitere innovative Interpretation der aktuellen Audi-Formensprache und verbindet die kraftvolle Dynamik eines Sportwagens mit neuem Raumgefühl und mehr Funktionalität. Mit seinem 250 PS starken 3,2 Liter-Sechszylinder und permanentem Allradantrieb quattro sorgt der Shooting Brake Concept für eine Fahrdynamik, die dem optischen Auftritt nicht nachsteht. In nur sechs Sekunden sprintet die Studie von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch begrenzt.

Seine Frontpartie prägt der markante Singleframe-Kühlergrill mit dominanten Längslamellen in Chrom. Die Pfeilung der Front - zusätzlich betont durch ausgeprägte seitliche Lufteinlässe - und der dynamische Schnitt der Klarglascheinwerfer verleihen dem Gesicht seinen höchst offensiven Charakter. Ein Auftritt, der die charakteristische Frontgestaltung der aktuellen A4-Rennfahrzeuge aus der DTM und an der visionären Studie Audi RSQ zitiert.

Ein neues Element im Formenfundus ist der Aufschwung des hinteren Seitenfenster-Abschlusses. Er betont, zusammen mit der breiten C-Säule, die kraftvolle Heckpartie. Hier befindet sich der optische Schwerpunkt des in Bionik White-Perlmutteffekt lackierten Shooting Brake Concept: Das flache Trapez des Heckfensters und der deutlich konvex ausgewölbte Blechkörper der Gepäckraumklappe sind Gegenpol zur flachen Front. Sie lassen das Fahrzeug geduckt, sprungbereit wirken.

Typisch für jede Audi-Studie: Zusätzlich zu ihren Design-Qualitäten bietet der Shooting Brake Concept beim Tokio-Auftritt auch zahlreiche technische Innovationen. Dazu gehören das adaptive Dämpfungssystem Audi magnetic ride, eine Weiterentwicklung des Navigationssystems Plus mit Touch Screen Monitor und Schrifterkennung, sowie die neuartige LED-Frontscheinwerfer-Technik.

Langfassung

Kompakter Kraftsportler Audi Shooting Brake Concept

Audi präsentiert auf der Tokyo Motor Show ein neues Highlight im Segment der sportlichen Kompaktklasse: Die Studie Shooting Brake Concept bietet eine weitere innovative Interpretation der aktuellen Audi-Formensprache und verbindet die kraftvolle Dynamik eines Sportwagens mit neuem Raumgefühl und mehr Funktionalität. Mit seinem 250 PS starken 3,2 Liter-Sechszylinder und permanentem Allradantrieb quattro sorgt der Shooting Brake Concept für eine Fahrdynamik, die dem optischen Auftritt nicht nachsteht. In nur 6,0 Sekunden sprintet die Studie von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch begrenzt.

Typisch für jede Audi-Studie: Zusätzlich zu ihren Design-Qualitäten bietet der Shooting Brake Concept beim Tokyo-Auftritt auch zahlreiche technische Innovationen. Dazu gehören das adaptive Dämpfungssystem Audi magnetic ride, eine Weiterentwicklung des Navigationssystems Plus mit Touch Screen Monitor und Schrifterkennung, sowie die neuartige LED-Frontscheinwerfer-Technik.

Das Design

Ein Schritt in ein neues Segment - der Audi Shooting Brake Concept zeigt sich deshalb auch als komplette Neuentwicklung in Sachen Formgebung. Seine Linienführung weist das 4,18 m lange und 1,84 m breite, jedoch nur 1,35 m flache Coupé eindeutig als Vertreter des aktuellen Audi-Designs aus, zahlreiche innovative Elemente bedeuten jedoch eine entschiedene Weiterentwicklung dieses Formenfundus.

Schon im Rückspiegel gibt sich der Shooting Brake Concept auf den ersten Blick zu erkennen: Seine Frontpartie prägt der markante Singleframe-Kühlergrill mit dominanten Längslamellen in Chrom. Wie bei der Supersportwagen-Studie Audi Le Mans quattro findet sich das Markenemblem der Vier Ringe oberhalb des Singleframe, dessen Fläche auch kein Kennzeichenträger unterbricht.

Die Pfeilung der Front - zusätzlich betont durch ausgeprägte seitliche Lufteinlässe - und der dynamische Schnitt der Klarglasscheinwerfer verleihen dem Gesicht seinen höchst offensiven und zugleich dynamischen Charakter. Ein Auftritt, der die charakteristische Frontgestaltung der aktuellen A4-Rennfahrzeuge aus der DTM zitiert und die visionäre Studie Audi RSQ weiter entwickelt. Ein weiteres Element aus dem Motorsport ist unterhalb des Grills der Aluminium-Diffusor zugunsten präziser Führung der Unterboden-Luftströmung.

In der Seitenansicht modellieren konvex und konkav gewölbte Flächen ein subtiles Spiel von Licht und Schatten. Die Linien-Dynamik im unteren Wagenkörper lässt das Fahrzeug besonders flach erscheinen. Typisch für das aktuelle Audi-Design: Schulter- und Dynamic-Linie gliedern das Volumen des Fahrzeugkörpers in einer klar definierten sportlichen Architektur. Ebenso charakteristisch ist das Verhältnis von großer Blechfläche und flachem Fensterband unter der geschwungenen Dachlinie - das Kennzeichen eines Sportwagens.

Die deutlich ausgeformten Radhäuser unterstützen die kraftvollen, zur Straße hin orientierten Proportionen. Die 19 Zoll großen Doppelspeichen-Räder stammen von der quattro GmbH und sind eine Weiterentwicklung des eigens für den aktuellen Audi-Spitzensportler RS 4 entstandenen Modells.

Ein neues Element im Formenfundus ist der Aufschwung des hinteren Seitenfenster-Abschlusses. Er betont, zusammen mit der breiten C-Säule, die kraftvolle Heckpartie. Hier befindet sich der optische Schwerpunkt des Shooting Brake Concept: Das flache Trapez des Heckfensters und der deutlich konvex ausgewölbte Blechkörper sind Gegenpol zur flachen Front und lassen das Fahrzeug geduckt, sprungbereit wirken.

Die weit in die Seitenpartie gezogenen horizontalen Heckleuchten betonen, zusammen mit der schwarzen Linie des unteren Fensterabschlusses, die horizontale Zweiteilung des Fahrzeughecks. Die Heckklappe selbst ist weit in die Dachfläche hinein gezogen: Dies ermöglicht einen weiten Öffnungswinkel und eine optimale Zugänglichkeit des Gepäckraums.

Unterhalb des bündig integrierten Stoßfängers findet sich, wie schon in der Front ein großflächiger Diffusor, der die Unterbodenströmung zugunsten eines niedrigen Luftwiderstands und besserer Bodenhaftung gezielt kanalisiert. Die beiden großen Endrohre der Abgasanlage signalisieren das motorische Potenzial des Shooting Brake Concept.

Das Interieur

Von dezidierter Sportlichkeit ist das Interieur-Design des Audi Shooting Brake Concept bestimmt. Diesen Eindruck prägen die sportwagen-typisch tiefe Sitzposition ebenso wie die hohe Mittelkonsole und die klare, großflächige Gliederung des Armaturenrägers. Der sportlich kurze Schalthebel mit griffigem Knauf verbindet ebenso wie die breiten Armauflagen in den Türen und die Pedalerie mit Aluminium-Kautschuk-Oberfläche Form und Funktion in ergonomischer Perfektion.

Die Anmutung der Oberflächen und jedes einzelnen Details wird geprägt von ausgesuchter Materialqualität und einer Verarbeitung auf höchstem Niveau. Die großen, klar gegliederten Flächen von Armaturenräger, Dach und Türverkleidung sind mit High-Tech-Synthetikmaterial bezogen. Dabei kontrastieren die beiden Grau-Töne und Oberflächenstrukturen sowohl optisch als auch haptisch. Die Oberfläche der Mittelkonsole, die Tür-Innengriffe und die Umrandungen der Luftausströmer sind hingegen - wie die Karosserie - in einer „Electric White“- Perleffekt-Oberfläche ausgeführt.

Das Kombiinstrument als Zentrum der Fahrerperspektive wird von einer halbrunden Abdeckung überwölbt, ein Element, das bewusst die Gestaltung anderer sportlicher Audi-Fahrzeuge zitiert. Zwei große analoge Rundinstrumente informieren den Fahrer über Drehzahl und Geschwindigkeit, weitere Informationen liefert das großformatige Display des Fahrerinformations-Systems.

Das Multifunktions-Lenkrad mit abgeflachter Unterseite ist ein Pendant des Volants, das in zwei der faszinierendsten Audi-Sportfahrzeugen überhaupt zu finden ist - in der Studie Le Mans quattro und im RS4.

Oberhalb der dezent zum Fahrer geneigten Mittelkonsole rahmen zwei runde Luftausströmer mit Lamellen im Stern-Design einen Chronographen ein, dessen Anzeige sich wahlweise analog als auch digital gestalten lässt. Bei diesem kommt ein organisches Polymer-Material zum Einsatz, das eine deutliche Verbesserung der Darstellung und der Ablesbarkeit bietet. Gegenüber konventionellen Flüssigkristall-(LCD)-Displays, lässt sich ein Organic Light Emitting Diode (OLED)-Monitor vor allem bei Sonneneinstrahlung und auch beim Blick von der Seite entschieden besser ablesen. Erkennbar ist die Bildschirmdarstellung selbst noch aus einem Winkel von 170 Grad. Als weitere Vorteile bietet OLED eine geringe Einbautiefe und sehr kurze Reaktionszeiten sowie einen gegenüber LCD-Displays deutlich reduzierte Energieverbrauch.

Neu gestaltet ist das MMI-Terminal des DVD Radio-Navigationssystem Plus mit optischer und akustischer Routenführung. Die ergonomisch ausgefeilte Architektur von Tastatur und Display ist von der erfolgreichen Konfiguration des Multi Media Interface im Audi A8 inspiriert. Hier verfügt das System über zahlreiche neue Funktionen wie die innovative 3-D-Bildschirmnavigation mit Touch Screen-Monitor und einer Schrifterkennung, die eine detaillierte Eingabe mit PAD-Stift möglich macht.

Hoher Raumkomfort

Einen neuen Maßstab im Segment der kompakten Sportfahrzeuge setzt der Audi Shooting Brake Concept in Sachen Platzangebot für alle Insassen. Durch die besondere Form der Heckpartie gewinnt nicht nur die Kopffreiheit für die Fondpassagiere, sondern auch das Platzangebot im Gepäckraum profitiert. Leicht fällt der Einstieg auf die hinteren Sitzplätze durch die weit öffnenden Türen und die elektrische Easy-Entry-Funktion für die Vordersitze. Im Fond findet sich dank des Radstands von 2,47 m ein erstaunliches Maß an Kniefreiheit.

Das Gepäckraumvolumen des Audi Shooting Brake Concept reicht durchaus für anspruchsvolle Transportaufgaben aus: 255 Liter stehen bei aufrechter Rücksitzlehne zur Verfügung; bei umgelegter Sitzbank sogar bis zu 730 Liter.

Die längs- und höhenverstellbare Lenksäule sowie der gleichfalls längs- und auch in der Höhe einstellbare Fahrersitz ermöglichen für jede nur denkbare Statur eine optimale Sitzposition.

Die ergonomische Gestaltung der Vordersitze des Audi Shooting Brake Concept verbindet hohen Komfort mit gutem Seitenhalt. Einen sowohl sportlichen als auch eleganten Akzent setzt der durchwirkte Textilbezug im Farbton Aero Blue für Sitzfläche und Rückenlehne, den kontrastierende grau getönte Flächen flankieren.

Der Antrieb

Leistungsstark und souverän - das ist der Antrieb des Shooting Brake Concept, ein quer zur Fahrtrichtung eingebauter V6-Viertakter mit 3,2 Liter Hubraum, der in den aktuell sportlichsten Vertretern der Baureihen A3 und TT vieltausendfach begeistert.

Der Sechszylinder eignet sich aufgrund seiner hervorragenden Drehmoment- und Leistungscharakteristik ebenso für ein so sportliches Fahrzeug wie den Audi Shooting Brake Concept.

Er leistet 184 kW (250 PS) bei 6.200 1/min und liefert ein breites Drehmoment-plateau mit einem Spitzenwert von 320 Nm im Bereich zwischen 2.500 und 3.000 1/min.

Die ideale Voraussetzung für kraftvollen Durchzug in allen Geschwindigkeitsbereichen und leichtfüßige Sprints ist dieser Motor in Verbindung mit dem sportlich eng gestuften und auf kurzen Wegen präzise schaltbaren 6-Gang-Getriebe.

Die Fahrleistungs-Werte fallen entsprechend beeindruckend aus: Der Shooting Brake Concept 3.2 beschleunigt in nur sechs Sekunden von 0-100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h (abgeregelt).

Die Ansteuerung der Drosselklappe ist so ausgelegt, dass der Motor außergewöhnlich agil und spontan auf das Gaspedal reagiert.

Die doppelflutige Abgasanlage trägt nicht nur zur Emissionssenkung bei, sie kann sich auch buchstäblich hören lassen. Die Audi-Akustiker haben einen sonoren Klang komponiert, der - ohne je aufdringlich zu werden - das sportliche Potenzial des Aggregats jederzeit auch akustisch widerspiegelt.

Der Shooting Brake Concept verfügt über permanenten Allradantrieb quattro. Dabei übernimmt eine hydraulische Lamellen-Kupplung die variable Kraftverteilung auf Vorder- und Hinterachse.

Eine technische Umsetzung, die sich für die Anforderungen bei quer eingebautem Motor besonders eignet, mit allen bekannten Vorteilen eines Audi quattro.

Durch die permanente, situationsgerechte Verteilung der Antriebskräfte auf alle vier Räder ermöglicht das Antriebssystem quattro ein Maximum an Traktion und damit beste Beschleunigungswerte. Gleichzeitig bleiben noch große Reserven für die Übertragung von Seitenführungskräften zugunsten von Spurtreue und Kurvensicherheit.

Die Anordnung Motor vorne und Allrad-Lamellenkupplung an der Hinterachse ist vorteilhaft für die Achslastverteilung. Sie hat entscheidenden Anteil an der hervorragenden Fahrstabilität und den guten Handlingeigenschaften des Audi Shooting Brake Concept.

Das Fahrwerk

Das zweite Fundament für exzellente Fahrdynamik liefert die ausgeklügelte Fahrwerkskonstruktion mit McPherson-Vorderachse und der neuen Vierlenker-Einzelradaufhängung hinten. Große 19-Zoll-Räder mit Reifen des Formats 245/40 R19 tragen zu Fahrspaß und Fahrsicherheit bei.

Das Dynamikfahrwerk ist für ein sportlich-agiles Handling mit gleichzeitig hoher Stabilität ausgelegt und sorgt für ausgeprägte Kurvenfreudigkeit. Als zusätzliche Qualität überzeugt das Fahrwerk mit einem Fahrkomfort, der dem Anspruch an höhere Fahrzeugklassen gerecht wird.

Für standesgemäße Verzögerung sorgen beim Audi Shooting Brake Concept Keramikbremsen. Diese ermöglichen gegenüber konventionellen Stahlscheiben nicht nur eine um das vierfache verlängerte Lebensdauer, sondern bieten zugleich hohe Bremsleistungen selbst im Grenzbereich und höchste Fadingstabilität. Zusätzlich bedeutet das deutlich geringere Gewicht Vorteile für Komfort und Fahrdynamik durch reduzierte ungefederte Massen.

Für optimale Handlichkeit sorgt zudem die elektromechanische Lenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Servounterstützung. Sie verbindet ein optimales Lenkgefühl mit geringer Empfindlichkeit gegen Fahrbahnanregungen und einem deutlich reduzierten Energieverbrauch.

Die besonderen Qualitäten der Vierlenker-Achse beruhen auf der funktionalen Trennung von Längs- und Seitenkraftabstützung. Dies lässt einerseits eine hohe Quersteifigkeit zugunsten optimaler Dynamik und Fahrsicherheit zu, ermöglicht andererseits eine recht große Längsweichheit, die den Abrollkomfort verbessert.

Für die Vertikalabstützung sind getrennt angeordnete Federn und Dämpfer zuständig. Die Dämpfer sind dicht an den Rädern angeordnet und lassen so eine besonders große Durchladebreite des Gepäckraums zu.

Ein Querrohrstabilisator ist in sehr steifen Gummi-Metalllagern am Achsträger befestigt; er reduziert wirksam die Wankneigung des Aufbaus und beeinflusst damit die übertragbaren Seitenkräfte - letztlich also das Handling - positiv.

Bei den Stoßdämpfern kommt eine innovative Technologie zum Einsatz: Audi magnetic ride. Statt des herkömmlichen Dämpferöls wird hier ein magnetorheologisches Fluid verwendet, eine Flüssigkeit, deren Viskosität über ein elektromagnetisches Feld beeinflussbar ist. Durch diesen Effekt lässt sich die Dämpferkennlinie durch das Anlegen einer Spannung an den Elektromagneten jederzeit elektronisch beeinflussen.

Diese Eigenschaft nutzt Audi magnetic ride, um in jeder Fahrsituation die richtigen Dämpfungskräfte zur Verfügung zu stellen und so Fahrkomfort und Fahrdynamik zu optimieren. Welche Fahrsituation vorliegt, entscheidet ein Rechner mit Sensorik im Millisekundenbereich. Dabei kann der Fahrer zwischen zwei Fahrprogrammen wählen, je nachdem, ob er eher sehr sportlich - mit hoher Viskosität des magnetorheologischen Fluids - oder mit stärkerer Betonung des Fahrkomforts fahren will.

Lichtdesign und Elektronik

Sichtbare Innovation findet sich unter den Abdeckungen von Frontscheinwerfern und Heckleuchten des Audi Shooting Brake Concept - hier verbinden sich eine faszinierende Formensprache und richtungweisende Technologie. Zugleich setzen die Gestaltung der Leuchtelemente und das Nachtdesign völlig neue Akzente auch für das Gesamtbild der jüngsten Studie von Audi.

Ein besonderer Blickfang ist die Gestaltung der betont dreidimensionalen Hauptscheinwerfer in LED-Technik. Bionik, also die Inspiration des Designs durch die Natur, war hier am Werk. Wie ein geöffneter Pinienzapfen ist die Leuchteinheit gestaltet. Konzentrisch hintereinander angeordnete Reflektorschalen bündeln das Licht je einer Diode zu einem leuchtkräftigen und gleichmäßigen Fahrlicht.

Wie eine Blüte hingegen sind die innen liegenden Fernscheinwerfer geformt. Als schmale Leuchtbänder begrenzen die Blinkleuchten die Unterseite der Scheinwerfergehäuse und der Außenspiegel - markante Signale und neuartige optische Akzente. Selbstverständlich verfügt auch das Tagfahrlicht über LED-Technik, die zusätzlich zu ihren Design-Qualitäten einen besonders niedrigen Energieverbrauch bedeutet.

Auch die betont tief in den Fahrzeugkörper eingelassenen Rückleuchten der Studie sind von innovativem Design geprägt. Die transparenten roten Abdeckungen geben den Blick auch hier frei auf LED-Technik. Dabei leuchten die Dioden nach vorn auf den Reflektor, der das Licht wiederum durch eine Doppelkleblatt-förmige Maske nach hinten abstrahlt.

Resultat ist ein unverwechselbares Erscheinungsbild sowohl des Schlusslichts als auch der Bremsleuchten. Als schmale, horizontale Bänder sind auch hier die Blinkleuchten gestaltet.

Neue Navigation

Elektronische Innovationen finden sich auch in anderen Bereichen des Fahrzeugs. Eine Weiterentwicklung der DVD-Bildschirmnavigation Plus bietet dabei besondere Bedienfunktionen und eine neuartige Bildschirmdarstellung. Erstmals bei Audi, kommt hier die Touch-Screen-Technologie zum Einsatz. Der Fahrer kann dabei die Grundarchitektur des MMI-Bildschirms direkt über Berührung der Funktionsfelder im Display aktivieren.

Zusätzlich erlaubt es die neue Systemgeneration, das Navigationsmenü auch per Direkteingabe etwa der Zielorte über den Monitor zu bedienen. Dabei muss der Fahrer diesen nicht Buchstabe per Buchstabe aus dem Menü heraus zusammensetzen, sondern kann ihn mit seinem Finger einfach auf den Monitor schreiben. Alternativ lässt sich auch eine Fernbedienung mit drucksensitiver Oberfläche zur Eingabe verwenden - wie bei einem PDA-Computer. Der Eingabemonitor löst sich auf Knopfdruck aus einem Schacht unterhalb des Mitteldisplays.

Der besondere Clou: Das System ist nicht nur in der Lage Handschriften einzulesen, sondern kann auch zahlreiche unterschiedliche Zeichensysteme erkennen. Konventionelle lateinische Buchstaben sind für den Computer ebenso wenig ein Hindernis wie japanische Schriftzeichen.

Neu ist auch die Möglichkeit, die Navigation in zwei verschiedenen Modi auszuführen. Wer sich für den „Tourmode“ entscheidet, kann die Routendarstellung auf dem Monitor in einer deutlich verbesserten, dreidimensionalen Vogelperspektive beobachten. Dabei kann der Fahrer mit einer Kamera in der Fahrzeugfront Fotos von Zielorten schießen und als visuelle Wegmarken speichern.

Wer den „Sportmode“ aktiviert, erhält seine optischen Informationen vor allem über das Zentraldisplay im Kombiinstrument. Richtungspfeile weisen, zusätzlich zur Sprach-Information, den Weg. Ebenfalls im Tourmode kann der Fahrer eine weitere Option nutzen, die wie ein elektronischer Rallye-Beifahrer gleichsam den Weg zum Ziel macht: Verspürt er einmal den Wunsch nach einer besonders anspruchsvollen und kurvenreichen Streckenführung, kann er sich von seinem Bordcomputer einen Streckenvorschlag unterbreiten lassen. Wenn er diesem dann folgt, erhält er nicht nur Angaben zur Fahrtrichtung, sondern auch zur optimalen Gangwahl und Geschwindigkeit für die nächste Kurve.