



Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

Stefanie Melander

Telefon: +49 841 89-38053

E-Mail: stefanie.melander@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

Juli 2019

PRESSE-INFORMATION

Die Audi A4-Baureihe im neuen Look

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum Audi A4	
Die Fakten	8
Produkt highlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	10
Alles, was Sie über den Audi A4 wissen müssen	
▶ Design	10
Exterieur design	10
Ausstattungs linien	11
Licht design	12
Interieur design	12
Farben und Materialien	13
▶ Vernetzung	14
Bedien konzept	14
Infotainment und connect	16
functions on demand	17
Fahrer assistenz systeme	17
▶ Antrieb	18
Breitenelektrifizierung	19
Motoren	20
Kraftübertragung	24
Fahrwerk	25
▶ Der Audi S4 TDI	27
▶ Der Audi A4 allroad quattro	31
▶ Die A4 edition one	33

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

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Kompakt informiert

Der Audi A4: noch sportlicher und noch moderner

Der A4 steht für den Kern der Marke – nach vier Jahren Bauzeit hat Audi das erfolgreiche Mittelklassemodell gestrafft und sportlicher gemacht. Sein Exterieur ist geprägt durch die neue Designsprache der Marke, bei der Bedienung bietet das große MMI touch-Display dem Kunden ein Erlebnis, wie er es vom Smartphone kennt. Viele Motorisierungen gibt es nun mit Mild-Hybrid-Systemen (MHEV) – von dieser Breiterelektrifizierung profitieren Effizienz und Komfort. Dies gilt auch für den Audi S4 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 6,2*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 163*), erstmals mit einem V6-TDI unter der Haube, einem 48-Volt-Hauptbordnetz und einem elektrisch angetriebenen Verdichter, der seinem bulligen Antritt noch mehr Spontantität verleiht. Diese Kombination von Leistung, Drehmoment und Effizienz macht ihn einzigartig im Segment.

Sportlicher Auftritt: das Exterieurdesign

Das Mittelklassemodell wirkt durch die sportlicheren Designakzente noch dynamischer und hochwertiger. Der Singleframe-Grill ist breiter und flacher geworden, an der Front und am Heck unterstreichen horizontale Linien die Breite. Die Seitenansicht definiert sich über die ausgeprägten Muskeln über den Kotflügeln und die dazwischenliegende, tiefer gesetzte Schulterlinie. Sie bilden über den Rädern starke Konturen, die die quattro-Genen nach außen tragen.

Scheinwerfer in LED-Technologie sind im Audi A4 nunmehr Serie, die Top-Scheinwerfer präsentieren die Matrix LED-Technologie mit vollautomatischem Fernlicht. Neu ist auch das Konzept der Ausstattungslinien: Beim Exterieur heißen sie jetzt Basis, advanced und S line, dazu kommt der eigenständige Look des A4 allroad quattro und der S-Modelle. Die Kunden können unter 12 Außenfarben wählen, darunter der neue Ton Terragrau.

Im klar gezeichneten Innenraum des Audi A4 prägen ebenfalls die Horizontalen den Eindruck. Im Mittelpunkt der Instrumententafel steht, leicht zum Fahrer geneigt, das große MMI touch-Display, die Zentrale des neuen Bediensystems. Die neuen Interieurpakete design selection und Interieur S line lassen sich frei mit den Exterieur-Lines kombinieren und halten zahlreiche Farben und Materialien bereit. Im Dunkeln setzt das Kontur-/Ambientelichtpaket im Innenraum Akzente.

Zukunftsweisend: die Vernetzung

Mit seinem neuen MMI-System bietet der hochvernetzte Audi A4 ein Bedienerlebnis wie ein modernes Smartphone. Ein MMI touch-Display mit akustischer Rückmeldung übernimmt die Funktionen des bisherigen Dreh-/Drück-Stellers auf der Mitteltunnelkonsole. Das hochauflösende TFT-Display hat das Format 10,1 Zoll. Seine Grafik ist bewusst clean und reduziert gehalten, die Menüstruktur orientiert sich mit ihren flachen Hierarchien an den Erwartungen des Benutzers und zielt auf eine leichte Bedienung. Die MMI-Suche basiert auf freier Texteingabe und führt sehr schnell zu Treffern.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Eine weitere Funktion des neuen Systems ist die natürlich-sprachige Steuerung, sie versteht viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch.

Die Navigation im Audi A4 ist noch vielseitiger und benutzerfreundlicher geworden. Das Portfolio von Audi connect und Audi connect plus umfasst viele Online-Services, darunter auch Car-to-X-Dienste, die sich die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte zunutze machen. Neben Online-Verkehrszeichen- und Gefahreninformationen sowie dem Dienst On-Street Parking kommen die Ampelinformationen neu hinzu. Durch die Vernetzung mit der Infrastruktur der Stadt empfängt das Auto über einen Server Informationen vom Ampel-Zentralrechner, so dass der Fahrer sein Tempo passend zur nächsten Grünphase wählen kann. Im Kombiinstrument erscheinen eine persönliche Geschwindigkeitsempfehlung sowie die verbleibende Zeit bis zur nächsten Grünphase, wenn der Fahrer bereits an einer roten Ampel wartet. Damit trägt das System zu einer vorausschauenden, effizienten Fahrweise bei und begünstigt einen steten Verkehrsfluss. Das Angebot ist Bestandteil des Pakets Audi connect und startet sukzessive in ausgewählten europäischen Städten.

Die Dienste von Audi connect Notruf und Service sind Serie, die kostenlose myAudi App vernetzt das Smartphone des Kunden eng mit dem Auto. Mit der Option Audi connect Schlüssel kann der Kunde das Ent- und Verriegeln und den Motorstart über ein kompatibles Android-Smartphone durchführen. Die Personalisierung, ein weiteres digitales Feature, erlaubt es kurz nach Marktstart bis zu 14 Nutzern von myAudi, ihre bevorzugten Einstellungen auf individuellen Profilen zu speichern.

Zu den vielen Neuerungen, mit denen der Audi A4 auf den Markt startet, gehört auch das wegweisende Angebot functions on demand. Mit ihm können Kunden drei Infotainment-Funktionen auch noch nach dem Fahrzeugkauf völlig flexibel und nach Bedarf über die myAudi App buchen. Es handelt sich in Deutschland um das MMI Navigation plus, das Digitalradio DAB+ und das Audi smartphone interface. Dabei stehen verschiedene Laufzeiten zur Verfügung.

Möchte der Kunde eine Ausstattung erst einmal kennenlernen, so hat er die Möglichkeit, zunächst eine einmonatige Testphase zu buchen. Bereits während dieser Phase besteht die Möglichkeit, die Buchung zu verlängern – erneut für die Dauer von einem Monat, alternativ für ein Jahr oder dauerhaft. Entscheidet er sich gegen eine Verlängerung, so läuft die Buchung automatisch und ohne aktive Kündigung am Ende der Laufzeit aus.

Hinter dem neuen MMI steht eine neue Main Unit. Der Modulare Infotainmentbaukasten der dritten Generation MIB 3 wartet mit hoher Rechenpower auf. Er arbeitet mit der ebenfalls neuen, räumlich getrennten Communication Box zusammen, die alle Aufgaben der Konnektivität – etwa die Telefonie oder die Audi connect-Dienste – bündelt und auch den WLAN-Hotspot integriert. Zu den optionalen Hardware-Bausteinen gehören die Audi phone box und das Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang vorn.



Als Kombiinstrument stehen drei Varianten zur Wahl: zwei teil-analoge Fahrerinformationssysteme und – in Verbindung mit dem MMI Navigation plus – das volldigitale Audi virtual cockpit plus. Der Fahrer bedient das 12,3 Zoll große Display mit Full-HD-Auflösung am Multifunktionslenkrad und kann zwischen drei Ansichten wählen. Ein Head-up-Display projiziert wichtige Informationen in das direkte Sichtfeld des Fahrers.

Die A4-Modelle sind mit vielen Fahrerassistenzsystemen erhältlich. Die optionalen von ihnen sind in den Paketen „Tour“, „Stadt“ und „Parken“ zusammengefasst. Ein wichtiges System im Paket „Tour“ ist der adaptive Geschwindigkeitsassistent inklusive Stop & Go-Funktion für eine automatische Distanzregelung. In Verbindung mit dem prädiktiven Effizienzassistenten kann er den A4 auch ohne ein vorausfahrendes Fahrzeug vorausschauend verzögern und beschleunigen. Dafür wertet er Car-to-X-Hinweise, Navigationsdaten und Verkehrszeichen aus.

Breitenelektrifizierung: der Antrieb

Zum Verkaufsstart in Europa bietet Audi die A4-Baureihe mit acht Turbomotoren an. Ihre Leistungsspanne reicht von 100 kW (136 PS) bis 255 kW (347 PS) – vom Audi A4 35 TFSI bis zum Audi S4 TDI. Alle Aggregate – ob Vierzylinder-Diesel, V6-TDI oder Vierzylinder-TFSI – unterschreiten die Limits der Abgasnorm Euro 6d-temp.

Fünf Motorisierungen haben zur Markteinführung ein Mild-Hybrid-System (MHEV) auf 12-Volt-Basis an Bord, das den Verbrauch senkt und gleichzeitig den Komfort erhöht. Diese Breiten-elektrifizierung liefert einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung und Kraftstoffeinsparung zum Nutzen des Kunden, dient aber damit auch dem Erreichen der CO₂-Flottenziele. Im Alltagsbetrieb kann das MHEV-System nach individuellen Audi-Messungen den Kraftstoffverbrauch bis zu 0,3 Liter pro 100 Kilometer reduzieren.

Ob Schaltgetriebe, Siebengang S tronic oder Achtstufen-tiptronic, ob Front- oder quattro-Antrieb – für jede der acht Motorisierungen steht die maßgeschneiderte Kraftübertragung bereit. Zum Marktstart fahren alle A4-Modelle mit einem automatisch schaltenden Getriebe vom Band. Den A4 35 TFSI mit 110 kW (150 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5 – 5,7*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 143 – 129*) gibt es auch als Handschalter.

Sportlich-harmonisch: das Fahrwerk

Das sportlich-ausgewogene Fahrwerk harmoniert ideal mit dem Charakter des Audi A4. Die Kunden können zwischen der Serienabstimmung und dem Sportfahrwerk wählen. Zusätzlich gibt es zwei adaptive Fahrwerke. Zum einen das Komfortfahrwerk mit Dämpferregelung, welche eine 10 Millimeter reduzierte Trimmlage hat und einen besonders hohen Fahrkomfort bietet. Zum anderen das Sportfahrwerk mit und ohne Dämpferregelung, das um 23 Millimeter tiefergelegt ist. Mit seiner noch dynamischeren Grundabstimmung unterstreicht es den sportlichen Charakter bei gleichbleibendem Komfort.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Beide geregelten Fahrwerke sind in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Dasselbe gilt für die Lenkung oder die optionale Dynamiklenkung sowie das Automatikgetriebe und auch die Motorsteuerung. Über Audi drive select kann der Fahrer festlegen, nach welchem von bis zu fünf Profilen diese Systeme arbeiten sollen.

Diesel-Power: der Audi S4 TDI

Die beiden S-Modelle der A4-Familie haben für die europäischen Märkte nun einen V6-Dieselmotor als Kraftpaket. Der 3.0 TDI vereint bulligen Durchzug, kultivierten Lauf und hohe Reichweite miteinander, er liefert bis zu 255 kW (347 PS) und maximal 700 Nm Drehmoment an die Audi S4 Limousine TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 6,2*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 – 163*) und den S4 Avant TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 165*) ab. Mit ihnen beschleunigt er die S4 Limousine TDI in 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter zur elektronisch begrenzten Spitze von 250 km/h. Diese Kombination von Leistung, Drehmoment und Effizienz macht den Audi S4 TDI einzigartig im Segment.

Der elektrisch angetriebene Verdichter EAV sorgt für starke Anfahrperformance und nahezu ansatzlosen Kraftaufbau beim Gasgeben. Damit eliminiert er das Turboloch und ermöglicht reaktionsschnelles Ansprechverhalten in allen Fahrsituationen. Der EAV ist in ein neues 48-Volt-Hauptbordnetz eingebunden, das auch das Mild-Hybrid-System integriert. Dieses hält noch größere Effizienz-Potenziale bereit als das MHEV-System im 12-Volt-Bordnetz der A4-Modelle. Im S4 TDI ist dies die nächste Ausbaustufe, in der die Mild-Hybrid-Technologie auf 48-Volt-Basis eingeführt wird. Das 12-Volt-Teilbordnetz ist darin über einen leistungsfähigen DC/DC-Wandler an das 48-Volt-Hauptbordnetz angekoppelt. Erstmals arbeitet im S4 TDI ein leistungsfähiger 48-Volt-Riemen-Starter-Generator als Herzstück des Mild-Hybrid-Systems mit einer maximalen Rekuperationsleistung beim Bremsen von bis zu 8 kW.

Als Energiezentrale dient eine kompakte, luftgekühlte Lithium-Ionen-Batterie mit 0,5 kWh Kapazität unter dem Gepäckraumboden. Das Mild-Hybrid-System der S-Modelle hat das Potenzial, den Kundenverbrauch um bis zu 0,4 Liter pro 100 Kilometer zu senken.

Eine Achtstufen-tiptronic und der permanente Allradantrieb quattro bilden den Antriebsstrang. Auf Wunsch mit optionalen Sportdifferenzial, das die Kräfte aktiv zwischen den Hinterrädern verteilt. So kann bei dynamischer Kurvenfahrt gezielt mehr Kraft zum kurvenäußeren Rad geleitet werden, was der Tendenz zum Untersteuern schon frühzeitig entgegenwirkt. Das S-Sportfahrwerk ist Serie. Mit seiner S-spezifischen Abstimmung bietet es ein sportliches Fahrgefühl. Dies lässt sich mit dem optionalen S-Sportfahrwerk mit Dämpferregelung noch weiter steigern. Am Exterieur und im Interieur weisen viele Designdetails auf die Sonderstellung der S-Modelle hin – von den Endrohren der Abgasanlage bis zum S-Modus im Display des optionalen Audi virtual cockpit.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Für alle Straßen und Wege: der Audi A4 allroad quattro

Dank seines Allradantriebs quattro und der um 35 Millimeter erhöhten Bodenfreiheit bringt der Audi A4 allroad quattro hohen Fahrkomfort und gute Offroad-Qualitäten zusammen. Mit dem optionalen allroad-spezifischen Fahrwerk mit Dämpferregelung lassen sich sowohl Komfort als auch Dynamik weiter steigern. Vom A4 Avant unterscheidet er sich durch Details wie den Unterfahrschutz oder die Radlaufblenden, außerdem durch 12 Millimeter größere Räder und eine verbreiterte Spur – um sechs Millimeter vorn und um elf Millimeter hinten.

Den A4 allroad quattro gibt es mit einem Benzinmotor und als Dieselve variante. Automatisch schaltende Getriebe sind Standard, alternativ zum Serienfahrwerk gibt es ein Fahrwerk mit Dämpferregelung. Wie beim A4 Avant ist der Gepäckraum 495 Liter groß, bei umgeklappter Rücksitzlehne und dachhoher Beladung wächst er auf 1.495 Liter. Die Gepäckraumklappe und die Laderaumabdeckung haben serienmäßig einen elektrischen Antrieb. Mit dem zusätzlichen offroad-Modus des Fahrdynamiksystems Audi drive select stehen dem Fahrer im A4 allroad quattro insgesamt sechs Profile zur Verfügung.

Für Kurzentschlossene: das Editionsmodell Audi A4 edition one

Zum Marktstart legt die Marke mit den Vier Ringen ein A4-Editionsmodell mit der Bezeichnung „edition one“ auf. Das Außendesign basiert auf dem S line Exterieur, ergänzt um markante Elemente wie das Optikpaket schwarz. Beim Innenraum kann der Kunde zwischen der design selection und dem S line Interieurpaket wählen. Die „edition one“ steht als Limousine und Avant in drei Antriebsvarianten zur Wahl – mit dem 2,0-Liter-TFSI mit 180 kW (245 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,9 – 6,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 157 – 146*), dem 2,0-Liter-TDI mit 140 kW (190 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,3 – 4,9,*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 140 – 131*) und dem 3,0-Liter-TDI mit 170 kW (231 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,6 – 5,3*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 145 – 139*).

Preis und Marktstart in Europa

Die Audi A4-Modelle und die S4-Modelle mit TDI-Antrieb im neuen sportlichen Look sind seit Mai 2019 in Europa bestellbar, der A4 allroad quattro folgte im Juni. Ab Herbst 2019 sind die Modelle dann bei den Händlern erhältlich. In Deutschland beträgt der Preis für die A4 Limousine 35 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 – 5,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 136 – 125*) mit 110 kW (150 PS) und S tronic 33.900 Euro. Dieses Modell gibt es für 33.600 Euro auch als Handschalter. Die S4 Limousine TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 6,2*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 – 163*) kann der Kunde ab 62.600 Euro bestellen. Hier sind bereits beliebte Optionsausstattungen aus der Audi A4 Limousine – beispielsweise im Vergleich zur A4 Limousine 45 TDI quattro tiptronic (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,5 – 5,3*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 144 – 139*) mit 170 kW (231 PS) – im Wert von rund 6.400 Euro serienmäßig mit an Bord. Dazu zählen unter anderem LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht im Heck, das S-Sportfahrwerk mit straffer abgestimmter Federung und Dämpfung, 18-Zoll-Räder, elektrisch einstellbare Sportsitze vorn mit Alcantara Leder, S-Prägung sowie sportlich konturierte Stoßfänger.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Der Preis für den A4 allroad quattro 45 TFSI mit 180 kW (245 PS) startet bei 50.100 Euro. Den Audi A4 können die Kunden auch als Editionsmodell mit der Bezeichnung edition one ab 53.300 Euro bestellen.

Auf den Märkten außerhalb Europas bietet Audi den S4 und den S4 Avant mit dem 3,0-Liter-TFSI an. Der Turbo-aufgeladene Benzin-Direkteinspritzer leistet 260 kW (354 PS) und stemmt von 1.370 bis 4.500 Umdrehungen pro Minute 500 Nm Drehmoment. Der V6-Motor bringt die S4 Limousine TFSI in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf den elektronisch begrenzten Topspeed von 250 km/h. Beim S4 Avant TFSI dauert der Standardsprint zwei Zehntelsekunden länger.



Die Fakten

Design

- Sein Exterieur: sportlich und hochwertiger durch flacheren und breiteren Singleframe-Grill, vergrößerte Lufteinlässe, neue Scheinwerfer in LED-Technologie, abgesetzte Schulterlinie mit ausgeprägten Kanten über den Radhäusern, ausgeprägt horizontale Linienführung auch am Heck zur Betonung der Breite
- Klares Interieurdesign mit neuem, freistehendem 10,1-Zoll-Touchscreen
- Neue, frei kombinierbare Ausstattungslinien für Exterieur (Basis, advanced und S line) und die neuen Interieurpakete (Basis, design selection und Interieur S line), neue Farben und Materialien
- Zum Start exklusives Editionsmodell A4 "edition one" als Limousine und Avant

Vernetzung

- Von Grund auf neu entwickeltes MMI touch-Bedienkonzept wie beim Smartphone
- Klare Grafikoberfläche, intuitiv verständliche Menüstruktur, schnelle MMI-Suche
- Optionale Navigation mit neuen Funktionen, viele Audi connect-Dienste
- Neue Main Unit MIB 3 mit hoher Rechenleistung
- Personalisierung von bis zu 14 Nutzer-Profilen bei myAudi
- Audi connect Schlüssel, Audi phone box
- Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang
- Neues Angebot functions on demand: drei Infotainment-Features über die myAudi App nachbuchbar
- Auf Wunsch Audi virtual cockpit plus mit drei Oberflächen
- Zahlreiche Fahrerassistenzsysteme in den Paketen „Tour“, „Stadt“ und „Parken“

Antrieb und Fahrwerk

- Zum Marktstart acht Turbomotoren von 100 kW (136 PS) bis 255 kW (347 PS) Leistung: drei Vierzylinder-TDI, ein V6-TDI und drei Vierzylinder-TFSI sowie ein S4 V6-TDI.
 - 30 TDI: 2.0 TDI 100 kW (136 PS) 12 V, 320 Nm Drehmoment,
 - 35 TDI: 2.0 TDI 120 kW (163 PS) 12 V, 380 Nm Drehmoment,
 - 40 TDI: 2.0 TDI 140 kW (190 PS), 400 Nm Drehmoment
 - 45 TDI: 3.0 TDI 170 kW (231 PS), 500 Nm Drehmoment
 - S4 TDI: 3.0 TDI 255 kW (347 PS) 48 V, 700 Nm Drehmoment,
 - 35 TFSI: 2.0 TFSI 110 kW (150 PS) 12 V, 270 Nm Drehmoment,
 - 40 TFSI: 2.0 TFSI 140 kW (190 PS) 12 V, 320 Nm Drehmoment,
 - 45 TFSI: 2.0 TFSI 180 kW (245 PS) 12 V, 370 Nm Drehmoment.



- Fünf Motorisierungen mit Mild-Hybrid-System (MHEV) auf 12-Volt-Basis zum Marktstart.
 - 35 TFSI: 2.0 TFSI 110 kW (150) 12 V,
 - 40 TFSI: 2.0 TFSI 140 kW (190) 12 V,
 - 45 TFSI: 2.0 TFSI 180 kW (245) 12 V
 - 30 TDI: 2.0 TDI 100 kW (136) 12 V,
 - 35 TDI: 2.0 TDI 120 kW (163) 12 V,
- Kraftübertragung per 7-Stufen-S tronic, 8-Stufen-tiptronic / Front- oder quattro-Antrieb. Später setzt auch ein 6-Gang-Schaltgetriebe ein.
- Sportlich-ausgewogenes Fahrwerk, auf Wunsch Sportfahrwerk, Dämpferregelung jeweils optional
- Fahrdynamiksystem Audi drive select Serie ab 140 kW (190 PS)

Der Audi S4 TDI

- 3.0 TDI in Topversion für Limousine und Avant: 255 kW (347 PS), 700 Nm
- Neues 48-Volt-Hauptbordnetz für MHEV und elektrisch angetriebenen Verdichter

Der Audi A4 allroad quattro

- quattro-Antrieb Serie, Bodenfreiheit + 35 Millimeter gegenüber A4 Avant
- Exterieurdesign im robusten Look, Unterfahrschutz



Der Audi A4: großes Upgrade für den Bestseller

Straffes Design, Top-Vernetzung, Elektrifizierung in der Breite – der Audi A4 repräsentiert wie kein anderes Modell die Marke mit den Vier Ringen. Er ist deshalb ein wichtiges Spiegelbild dafür, wohin sich Audi entwickelt. Seine sportliche Linienführung und das innovative Bedienkonzept mit dem zentralen MMI touch-Display bedeuten ein echtes Upgrade. Fünf der acht Motorisierungen arbeiten mit Mild-Hybrid-Systemen (MHEV) zusammen – diese Breiterelektrifizierung kommt der Effizienz und dem Komfort zugute. In den beiden S-Modellen arbeitet jetzt ein 3.0 TDI mit 255 kW (347 PS) und 700 Nm (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 6,3 – 6,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 166 – 161) – diese Kombination von Leistung, Drehmoment und Effizienz ist einzigartig im Segment.

Das Design

„Das kraftvolle Auftreten der jüngsten A4-Modelle steht für die neue Designsprache von Audi, die wir vor zwei Jahren mit dem Audi-Flaggschiff A8 erstmals vorgestellt haben“, sagt Audi-Designchef Marc Lichte. „Mit seiner sportlichen Aufwertung gewinnt der A4 von Grund auf an Dynamik und Hochwertigkeit.“

Das Mittelklassemodell ist in allen Karosserievarianten ein Stück gewachsen. In der Länge hat der Audi A4 bei Limousine und Avant um jeweils 24 Millimeter auf 4.762 Millimeter zugelegt, die Breite um jeweils 5 Millimeter auf 1.847 Millimeter. Der Radstand beträgt unverändert 2.820 Millimeter, ebenso wie die Fahrzeughöhe gleich bleibt – bei der Limousine misst sie 1.431 Millimeter und beim Avant 1.460 Millimeter.

Sportlicher und straffer: das Exterieurdesign

An der Außenhaut des Audi A4 wurde fast jedes Blechteil verändert. Die Front wirkt sportlich-breit. Verantwortlich dafür ist vor allem der neu gezeichnete, flachere und breitere Singleframe-Grill mit seinen plastisch ausgeformten Querstegen. Unter den ebenfalls neuen Scheinwerfern – jetzt ohne den Zacken am unteren Rand – sitzen große, fünfeckige Lufteinlässe, die nach innen spitz zulaufen. Eine markante Kontur grenzt sie nach oben ab, sodass sie wie eigenständige geometrische Körper wirken.

Der Fluss der Seitenansicht orientiert sich an den größeren Modellen mit den Vier Ringen. Die Schulterlinie startet an der Ecke des Frontscheinwerfers und verläuft zunächst gemeinsam mit der Kante der Motorhaube. Auf Höhe des Außenspiegels fadet sie aus. Im Bereich des hinteren Türgriffs setzt sie neu an, um zur Heckleuchte zu ziehen. Über den Rädern bildet die Schulterlinie akzentuierte Kanten, die auf die quattro-Technologie von Audi hinweisen. Ihre Unterschnitte erzeugen ein intensives Spiel von Licht und Schatten.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Über die plastisch stark durchmodellierten Türen zieht sich, tiefer als die Schulterlinie, eine zweite Linie, die den optischen Schwerpunkt des Audi A4 nach unten zieht. Die Kanten der Seitenschweller sind als dynamische Blades geformt. Der niedrige Dachbogen beginnt früh wieder abzusinken. Beim Avant, der serienmäßig eine Dachreling trägt, läuft die Dachlinie in den flachen D-Säulen aus. Der Dachkantenspoiler stützt sich seitlich auf dreieckigen Aero-Blenden ab. Bei der Limousine lässt das verbreiterte hintere Seitenfenster die Kabine länger und die Säule schmaler wirken. Wie bei einem Sportwagen sitzen die Außenspiegel auf den Türbrüstungen.

Am Heck, das ebenfalls stark dreidimensional gestaltet ist, verbindet eine durchlaufende Chromleiste die Leuchten miteinander. Das unterstreicht den Eindruck von Breite. Die Abgasanlage endet in zwei trapezförmigen Endrohr-Blenden, die in den Diffusoreinsatz eingebettet liegen.

Der Audi A4 und der A4 Avant weisen sehr gute c_w -Werte von 0,25 und 0,27 auf. Im Aerodynamikkonzept spielen der großflächig verkleidete Unterboden und die aerodynamisch gestalteten Front- und Heckpartien wichtige Rollen. Öffnungen an der Außenseite der seitlichen Ziergitter leiten den Fahrtwind in die Radhäuser, wo er effizient an den Rädern vorbeigeleitet wird.

Beim Audi A4 Avant besteht die Heckklappe aus Aluminium. Die konsequent gewichtsreduzierte Karosserie trägt stark dazu bei, dass die A4-Modelle zu den leichtesten Autos im Wettbewerb zählen – die A4 Limousine 35 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 – 5,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 136 – 125*) wiegt leer nur 1.410 Kilogramm. Mit ihrer exzellenten Torsionssteifigkeit legen die Karosserien die Basis für das hochpräzise Fahrverhalten und die souveräne Ruhe an Bord.

Drei Ausstattungslinien und zwölf Farben: Anbauteile und Lackierungen

Neu ist auch das Konzept der Ausstattungslinien. Beim Exterieur heißen sie jetzt Basis, advanced und S line. Sie lassen sich frei mit den Interieur-Linien Basis, design selection und S line kombinieren. In der Basislinie sind die Anbauteile in Wagenfarbe gehalten oder genarbt, der Singleframe-Grill ist mattschwarz lackiert. Beim eleganten Exterieur advanced tragen der Singleframe, die Lufteinlässe und der Diffusor Akzente in den abgestuften Tönen Aluminiumsilber und Dark Chrome. Je nach Motorisierung rollen die A4-Modelle serienmäßig auf 16- oder 17-Zoll-Rädern. Auf Wunsch ergänzt Audi das Exterieur advanced um das Optikpaket schwarz und um Türgriffe mit Chromstreifen.

Dieselben Pakete stehen auch beim sportlichen S line Exterieur zur Wahl. Hier sind die Lufteinlässe in der Front weiter nach oben gezogen und nach unten stärker konturiert, mit Wabengittern gefüllt und im äußeren Bereich durch silberne Spangen gegliedert. Der Singleframe ist in Chrom gehalten und die Wabenstruktur des Kühlerschutzgitters in Dark Chrome glänzend. Der flache Schlitz unter der Motorhaube bildet eine Reminiszenz an den legendären Audi Ur-quattro. Auf den Kotflügeln setzen S line-Badges Akzente.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Der Diffusor ist vergrößert und birgt einen Wabengitter-Einsatz. Er ist in mattem Dark Chrome gehalten, eine silberne Spange umläuft ihn und die Endrohrblenden. Die 18-Zoll-Räder und das Sportfahrwerk, das die Karosserie 23 Millimeter tiefer legt, schärfen den Look und das Handling weiter.

Der Lackfächer für den Audi A4 und A4 Avant umfasst zwölf Farben. Die Uni-Lackierungen heißen Brillantschwarz und Ibisweiß, die Metallic- und Perleffekt-Lackierungen Daytonagrau (nur für S line Exterieur), Florettsilber, Gletscherweiß, Manhattangrau, Mythoschwarz, Quantumgrau (nur für S line, S-Modell und allroad quattro), Navarrablau, Tangorot, Terragrau (neu) und Turboblau (nur für S line Exterieur).

Unverwechselbar: das Lichtdesign

Die neuen Scheinwerfer im Audi A4 stehen in drei Ausführungen zur Wahl. Schon in der Basis sind sie, vom Blinklicht abgesehen, in LED-Technologie aufgebaut. Die erste Option beinhaltet LED-Scheinwerfer mit zusätzlich aufgewertetem Tagfahrlicht, eine Tagfahrlichtsignatur, zusätzliche Funktionen wie Autobahn- und Kurvenlicht sowie das dynamische Blinklicht in den Heckleuchten. Im oberen Bereich der Scheinwerfer bilden ein langer und fünf kurze Lichtstriche die Tagfahrlicht-Kontur.

Die Matrix LED-Scheinwerfer als Top-System warten zusätzlich mit dynamischem Blink- und Kurvenlicht sowie mit einer Animation auf. Ihr vollautomatisches Fernlicht wird von je elf LEDs pro Frontscheinwerfer abgestrahlt, die hinter einer Linse liegen und, ebenso wie das benachbarte Abblendlicht-Modul, wie ein Auge wirken. Das Steuergerät kann sie je nach Bedarf ab- und zuschalten oder dimmen, so dass die Matrix LED-Scheinwerfer die Straße immer hell ausleuchten, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Beim Ent- und Verriegeln des Autos laufen in den Scheinwerfern und Heckleuchten dynamische Licht-Animationen ab.

Die Heckleuchten des Audi A4 stehen in drei Versionen zur Wahl, ebenfalls durchgängig serienmäßig mit LEDs. Mit der ersten Option bekommt der Kunde die LED-Heckleuchten mit spezifischer Signatur, die sich am Motiv des Tagfahrlichts orientiert, und ein dynamisches Blinklicht. In der höchsten Ausbaustufe hat das Schlusslicht analog Frontscheinwerfer die Coming Home-/Leaving Home-Animationen an Bord.

Leicht, technisch und elegant: das Interieurdesign

Das Innere der Audi A4-Modelle wirkt weit und großzügig, es vereint Leichtigkeit und Hightech miteinander. Auf der breiten, asymmetrischen Mittelkonsole nimmt ein Ablagefach den Platz des bisherigen MMI-Bedienterminals ein, rechts davon befindet sich der Lautstärke-Drehregler. Die Oberkanten von Instrumententafel und Türverkleidungen umlaufen den Innenraum als wrap-around, ohne den Fahrer und die Passagiere einzuengen.

Das Interieurdesign konzentriert sich auf die Horizontalen wie das breite Luftausströmerband und die große Dekorfläche an der Instrumententafel. In ihrem Zentrum steht das serienmäßige MMI touch-Display, das Herz des neuen Bediensystems, zentral im Raum. Mit nur 13 Millimeter Tiefe baut das Display extrem schlank.



Die Vordersitze im Audi A4 sind körpergerecht geschnitten. Alternativ zu den Normalsitzen gibt es die Sportsitze sowie die S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen, S-Prägung und Rautensteppung. Für alle Varianten steht eine Sitzheizung bereit. Noch mehr Komfort bieten die elektrische Einstellung, die Massage, die von drei pneumatischen Kissen ausgeführt wird, sowie die Belüftung beim Sportsitz. Alle Lenkräder sind im Dreispeichen-Design gehalten und mit Multifunktionstasten ausgestattet. Beheizbare und unten abgeflachte Kränze sowie Schaltwippen für die Automatikgetriebe runden das Programm ab.

Als Limousine bietet der Audi A4 460 Liter Gepäckraumvolumen. Beim Avant sind es 495 Liter, mit umgeklappter Rücksitzlehne 1.495 Liter. Die Ladekante des A4 Avant liegt auf nur 63 Zentimeter Höhe, eine Edelstahl-Abdeckung schützt sie vor Kratzern. Auf Wunsch wird die Gepäckraumklappe elektrisch angetrieben. Als weitere Option steht für Limousine und Avant die Gestensteuerung bereit.

Beim A4 Avant sind ein Trennnetz und die Dachreling ebenso Serie wie die elektrische Laderaumabdeckung, die in Schienen an den D-Säulen geführt wird. Optional gibt es eine faltbare Gepäckraummatte zur variablen Aufteilung des Gepäckraums, das Ablage- und Gepäckraumpaket mit Netzen und Spannbändern sowie ein Schienensystem mit Fixierset. Die ebenfalls optionale Anhängerkupplung entriegelt auf Tastendruck elektrisch.

Neu ausgewählt: Farben und Materialien

Die Colour & Trim-Palette, die in die Linien Basis, design selection und S line Interieurpaket aufgeteilt ist, hat neue Töne und Kombinationen zu bieten. Bei der Basis und der design selection lässt sich die Instrumententafel in zwei Farbzonen unterteilen. Für den dunklen oberen Bereich stehen die Töne schwarz und granitgrau zur Wahl, für die hellere untere Zone atlasbeige, felsgrau und schwarz. Die gleichen Farben sind auch für die Sitzbezüge lieferbar, dazu kommen okapibraun, zedernbraun und mangangrau.

Im S line Sportpaket dominieren Schwarz- und Grautöne. Die Sportsitze sind serienmäßig mit einer Kombination aus Leder und Stoff bezogen und tragen S-Prägungen, die Pedale und die Fußstütze bestehen aus Edelstahl. Die Dekoreinlagen aus matt gebürstetem Aluminium stehen in reizvoller Spannung zu den Elementen aus dem Hochglanzpaket. Kontrastnähte zieren die Bezüge, das Lenkrad, die Mittelarmlehne, die Armauflage in den Türen und die Fußmatten. Die beleuchteten Einstiegsleisten tragen S-Logos.

Die design selection wartet ebenfalls mit Kontrastnähten an der Mittelkonsole und den Armauflagen (beide mit Kunstleder bezogen) sowie am Lenkrad auf. Die Einstiegsleisten sind auch hier beleuchtet, Keder säumen die Fußmatten. Die Dekoreinlagen sind in Aluminium Ellipse grau gehalten, die Sitzbezüge in Twinleder (Kunstleder mit Leder Perlappa) mit Kontrastnähten. Mit der höchsten Optionsstufe bekommt der Kunde Leder Feinnappa.



Das Angebot an Bezugsmaterialien ist breit gefächert. Auf der ersten Optionsstufe über den serienmäßigen Stoffbezügen sind die Sport-Stoffbezüge angesiedelt. Die nächste Stufe bilden die Leder-/Stoff-Kombination für das S line Interieurpaket und das Twinleder für die Basis und die design selection. Darüber rangiert die Kombination Leder/Alcantara, lieferbar für die Basis und das S line Interieurpaket. An der Spitze des Programms stehen die Lederbezüge Feinnappa für die design selection und das S line Interieurpaket.

Viele der optionalen Bezüge sind mit Kontrastnähten, einige auch mit Biesen verfeinert. Audi bietet in der design selection in Kombination mit Twinleder-Sitzen erstmalig eine gewebte Biese in Silber an sowie eine Biese in Feinnappa im gleichnamigen Sitz.

Die großen Dekorflächen, speziell die dreidimensionale Leiste an der Instrumententafel, prägen das Erscheinungsbild des Innenraums. Audi liefert sie serienmäßig in Diamantlack silbergrau. Alternativ gibt es geprägtes Aluminium Ellipse grau oder silber, Aluminium matt gebürstet (Serie bei S line), Eiche grau naturell, Nussbaum braun und Carbon Atlas (optional im S-Modell). Das Programm Audi exclusive von Audi sport offeriert weitere noble Materialien – Klavierlack und Carbon Körper, ein Gewebe mit spezieller Bindung.

Bei der Innenbeleuchtung können die Kunden zwischen zwei Alternativen zum Serienlicht wählen. Die erste davon ist das Ambiente-Lichtpaket mit seinen weißen LEDs. Noch attraktiver wirkt das Kontur-/Ambientelichtpaket. Es lässt sich in mehreren Profilen und Zonen sowie in 30 Farben regeln. Sie ändern sich abhängig vom Modus, der im Fahrdynamiksystem Audi drive select eingestellt ist. In den Türverkleidungen sowie im Kniepad erzeugen schmale Lichtleiter eine effektvolle Konturbeleuchtung.

Sämtliche Materialien im Innenraum sind mit besonderer Sorgfalt ausgewählt und verarbeitet. Spielfrei eingepasste Chromleisten fassen den oberen Rand der Luftausströmer, das Bedienfeld der Klimaautomatik und den Automatik-Wählhebel auf der Mitteltunnelkonsole ein. Neu im Audi A4 ist die optionale Ausstattung schwarz hochglanz, die in der S line bereits zur Serienausstattung gehört. Die Mulden der Türklinken sind direkt in die Dekorleisten eingelassen, alle Fugen verlaufen extrem schmal und parallel.

Die Vernetzung

Noch mehr Kommunikation, noch mehr Sicherheit und Komfort – der Audi A4 ist ein hochvernetztes Auto. Das volldigitale MMI-Bediensystem bietet ein Benutzererlebnis wie ein modernes Smartphone und setzt die Digitalisierung des Cockpits konsequent fort. Das Angebot bei der Connectivity und den Fahrerassistenzsystemen befindet sich auf dem neuesten Stand der Technik.



Berühren und sprechen: das neue Bedienkonzept

Vor zwei Jahren hat Audi im Flaggschiff A8 sein neues, volldigitales Bedienkonzept vorgestellt – jetzt hält es Einzug in den Audi A4. Die MMI touch-Technologie transportiert den Qualitätsanspruch von Audi ins digitale Zeitalter. Ein großes TFT-Display mit akustischer Rückmeldung ersetzt den Dreh-Drück-Steller auf der Mitteltunnelkonsole. Es ist zentral auf der Instrumententafel montiert und leicht zum Fahrer hingeneigt. Das Display dient zur Steuerung des Infotainments und einiger Komfortfunktionen sowie zur Texteingabe per Handschrift oder virtueller Tastatur.

Das MMI touch-Display weist eine Diagonale von 10,1 Zoll und eine Auflösung von 1.540 x 720 Pixel auf. Clevere Detaillösungen machen die Bedienung einfach und intuitiv verständlich. Viele Features und Icons sind mit Longtouch-Funktionen hinterlegt, Wisch-, Scroll- und Multifingergesten werden ebenfalls unterstützt. Die Texteingabe erfasst neben ganzen Wörtern auch übereinander geschriebene Buchstaben.

Das Grafik-Design des MMI touch-Displays wirkt bewusst clean und reduziert, so dass sich die Informationen besonders schnell erfassen lassen. Die Menüstruktur ist schlank und intelligent aufgebaut. Die MMI-Suche basiert auf freier Texteingabe und führt rasch zu Ergebnissen – bei der Suche nach einem Restaurant etwa erscheint schon nach Eingabe weniger Buchstaben eine Trefferliste.

Statt mit dem Finger kann der Fahrer das MMI auch mit der Stimme als natürlich-sprachliche Steuerung bedienen, die viele Formulierungen aus der Alltagssprache versteht. Das Auto wird damit zum intelligenten Reisebegleiter. Mit dem optionalen MMI Navigation plus greift die Sprachsteuerung zusätzlich zu den onboard hinterlegten Daten auch auf das Wissen der Cloud zu. Der Benutzer kann viele Kommandos oder Fragen frei formulieren. Bei Bedarf stellt das System Rückfragen, erlaubt Korrekturen und Ergänzungen und bietet Auswahlmöglichkeiten. Im Dialog kann der Benutzer zwischen Menübereichen wechseln – zum Beispiel kann er einen Kontakt aus dem Telefonbuch anrufen und als Ziel übernehmen lassen.

Als Kombiinstrument stehen drei Varianten zur Wahl: zwei teilweise analoge Fahrerinformationssysteme und – in Verbindung mit dem MMI plus – das volldigitale Audi virtual cockpit plus. Es präsentiert sich mit der gleichen Grafikoberfläche wie der große Touchscreen und bietet auf 12,3 Zoll Diagonale eine Full HD-Auflösung von 1.920 x 720 Pixel. Der Fahrer kann zwischen drei Screens umschalten – der klassischen Ansicht, dem Sport-Modus und dem Dynamik-Modus.

Der A4 passt sich ganz den persönlichen Bedürfnissen seiner Fahrer an. Die Personalisierung erlaubt es auf bis zu 14 Nutzerprofilen von myAudi und einem Gastprofil, die bevorzugten Einstellungen zu speichern. Dabei bezieht sie bis zu 400 Parameter ein, von der Klimatisierung über häufig gewählte Navigationsziele bis zu favorisierten Medien. Das Auto erkennt den jeweiligen Benutzer beim Entriegeln anhand des Schlüssels und aktiviert dessen individuelles Profil selbsttätig. Gleichzeitig fragt es beim Entriegeln per Displayabfrage aber auch nach ob dieses Profil beibehalten werden soll, oder ein anderes - individuell gespeichertes - Profil gewählt werden soll. So kann ein und derselbe Schlüssel mit unterschiedlichen persönlichen Profilen benutzt werden.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Eine weitere Option ist der Audi connect Schlüssel. Er ermöglicht das Entriegeln, Verriegeln und den Motorstart über ein Android-Smartphone per Near Field Communication (NFC). Über die myAudi App kann der Besitzer des A4 fünf digitale Fahrzeugschlüssel an Kollegen, Freunde oder Familienmitglieder weitergeben. Eine NFC-fähige Karte ergänzt den Audi connect Schlüssel – eine praktische und sichere Lösung beispielsweise für den Parkservice.

Ein Head-up-Display, das wichtige Informationen auf die Windschutzscheibe projiziert, rundet das Bedienkonzept ab. Sein Bildfenster liegt im direkten Sichtbereich des Fahrers, das Bild erscheint optisch in 2,1 Meter Entfernung. Die Augen, an Fernsicht gewöhnt, müssen sich zum Ablesen nicht umstellen. Neu ist hier die detaillierte Kreuzungs-Karte für die Navigation.

Infotainment und Audi connect

Die optionale Navigation im Audi A4 ist noch vielseitiger und benutzerfreundlicher geworden. Die Karte ist in einer neuen Textur gehalten und integriert detaillierte 3D-Modelle von vielen Großstädten. Bei der Routenplanung macht die selbstlernende Navigation dem Fahrer Vorschläge auf Basis der gefahrenen Strecken, wobei sie Erfahrungen über Tageszeit und Verkehrsdichte einbezieht.

Die Routenberechnung läuft online auf Servern im Backend, die dafür Echtzeit-Daten aus der gesamten Verkehrslage einbeziehen. Falls unterwegs die Datenverbindung unterbrochen wird, wechselt die Navigation auf die Onboard-Zielführung, die im Hintergrund mitläuft. Ein kostenloses Update der Navigationsdatenbank bietet Audi vier Mal pro Jahr an.

Zum MMI plus gehören auch die Dienste von Audi connect und Audi connect plus, die ebenfalls in den ersten drei Jahren kostenfrei sind. Dies sind unter anderem das Online-Radio und das Hybrid-Radio, das selbsttätig zwischen UKW, DAB+ und Online-Sendern wechselt. Dank Audi connect nutzt der A4 auch die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte, beispielsweise bei den Car-to-X-Services Online-Verkehrszeicheninformationen und Gefahreninformationen. Der Dienst On-Street Parking erleichtert die Parkplatzsuche an öffentlichen Straßen. Neu hinzu kommen Ampelinformationen, die Audi erstmals in ausgewählten Städten in Deutschland anbietet: Das Auto empfängt über einen Server Informationen vom Ampel-Zentralrechner, so dass der Fahrer sein Tempo passend zur nächsten Grünphase wählen kann. Im Kombiinstrument erscheinen eine persönliche Geschwindigkeitsempfehlung sowie die verbleibende Zeit bis zur nächsten Grünphase, wenn der Fahrer bereits an einer roten Ampel wartet. Damit trägt das System zu einer vorausschauenden Fahrweise bei und begünstigt den Verkehrsfluss.

Ein eigenes Paket bilden die Dienste von Audi connect Notruf und Service, die bereits serienmäßig an Bord sind. Sie umfassen die Funktionen Notruf, Online Pannruf und Audi Servicetermin online. Zu diesem Paket gehören auch die komfortablen Remote-Dienste – sie erlauben es, bestimmte Funktionen über die myAudi App mit dem Smartphone zu steuern.

Über die App kann sich der Kunde in das digitale Ökosystem der Marke einklinken und Services wie die myAudi Navigation nutzen, die fließend vom Smartphone auf das Auto wechselt. Darüber hinaus ermöglicht die App das Musik-Streaming und überträgt den Smartphone-Kalender ins MMI.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Nicht nur die Software, auch das Hardware-Programm ist beim Audi A4 breit aufgestellt und attraktiv. Das Audi music interface mit USB- und Bluetooth-Verbindung ist Bestandteil des serienmäßigen MMI Radio. Das optionale Audi smartphone interface bringt Android Auto sowie Apple Car Play und damit die gewohnte Smartphone-Umgebung an Bord.

Die Audi phone box koppelt das Smartphone an die Autoantenne und kann es induktiv laden. Voice over LTE beschleunigt den Verbindungsaufbau und ermöglicht die gleichzeitige Nutzung von Highspeed-Datenübertragung und der hochauflösenden Online-Sprachtelefonie (HD Voice). Weitere Optionen sind ein Digitaltuner für das Radio und zwei USB C-Anschlüsse im Fond, über die sich externe Geräte auch laden lassen.

Im Audi A4 stehen zwei Soundsysteme zur Wahl: das Audi sound system und das Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang vorn. Von den 19 Lautsprechern des Top-Systems sitzen je zwei in den A-Säulen und in den vorderen Türen – sie liefern die räumliche Dimension der Höhe. Der 16-Kanal-Verstärker leistet 705 Watt.

Mehr Freiheit für den Kunden: functions on demand

Zu den vielen Neuerungen, mit denen der Audi A4 auf den Markt startet, gehört auch das wegweisende Angebot functions on demand. Mit ihm können Kunden drei Infotainment-Funktionen auch noch nach dem Fahrzeugkauf völlig flexibel und nach Bedarf über die myAudi App buchen. In Deutschland sind es das Bediensystem MMI Navigation plus, das Digitalradio DAB+ und das Audi smartphone interface.

Bei der Fahrzeugkonfiguration bleibt für die Kunden alles wie gewohnt. Funktionen, die nicht in der initialen Konfiguration gewählt wurden, können jedoch erstmals auch nach Fahrzeugauslieferung bei Bedarf gebucht werden. Dabei stehen verschiedene Laufzeiten zur Verfügung. Möchte der Kunde eine Ausstattung erst einmal kennenlernen, so hat er die Möglichkeit, zunächst eine einmonatige Testphase zu buchen. Bereits während dieser Phase besteht die Möglichkeit, die Buchung zu verlängern – erneut für die Dauer von einem Monat, alternativ für ein Jahr oder dauerhaft. Entscheidet er sich gegen eine Verlängerung, so läuft die Buchung automatisch und ohne aktive Kündigung am Ende der Laufzeit aus.

Funktionen werden immer für das jeweilige Auto, analog der initialen Fahrzeugkonfiguration, gebucht. Bei einem Weiterverkauf des Autos bleiben diese mit der verbleibenden Restlaufzeit aktiv – und für den nächsten Besitzer nutzbar. Die Tarife von functions on demand orientieren sich an der klassischen Preisliste und werden marktspezifisch festgelegt. Buchung und Bezahlung erfolgen über die myAudi App oder das myAudi Portal.

Sicherheit und Komfort: die Fahrerassistenzsysteme

Sicherheit, Komfort und Souveränität – Audi bietet im A4 und A4 Avant zahlreiche Fahrerassistenzsysteme an. Einige von ihnen, darunter Audi pre sense city und der Bremsassistent Folgekollision, gehören zur Serienausstattung. Die optionalen Systeme sind in die Pakete „Tour“, „Stadt“ und „Parken“ aufgeteilt.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Ein wichtiges System im Assistenzpaket „Tour“ ist der adaptive Geschwindigkeitsassistent inklusive Stop & Go-Funktion – er hält die Distanz zum Vorausfahrenden und regelt die Fahrzeuggeschwindigkeit auf Tempolimits sowie Kreuzungen, Kreisverkehre und Kurven. Bei Geschwindigkeiten bis 65 km/h unterstützt der integrierte Stauassistent den Fahrer zudem bei der Lenkarbeit. Seine ideale Ergänzung bildet der Audi active lane assist, der die Kameradaten nutzt, um das Auto oberhalb von 65 km/h in der Fahrspur zu führen. Falls der Fahrer dies wünscht, kann der Prädiktive Effizienzassistent dabei helfen, eine kraftstoffsparende Fahrweise fördern. Er wertet Car-to-X-Hinweise, Sensorinformationen, Navigationsdaten und Verkehrszeichen aus und unterstützt dabei, vorausschauend zu verzögern und zu beschleunigen. Unter anderem gibt er dafür Hinweise im Display aus, wenn der Fahrer vom Gas gehen sollte. Der Abbiegeassistent, der Ausweichassistent, der Fernlichtassistent, die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung und das Sicherheitssystem Audi pre sense front sind weitere Bausteine im Tour-Paket.

Im Assistenzpaket „Stadt“ geht es vor allem darum, nahe Objekte rund um das Fahrzeug zu detektieren. Die Spurwechselwarnung Audi side assist, der Querverkehrsassistent hinten und die Ausstiegswarnung im Paket „Stadt“ beispielsweise stützen sich auf die Signale der Mid Range-Radare im Heck. Die Einparkhilfe plus und die Rückfahrkamera komplettieren dieses Paket. Das Assistenzpaket Parken beinhaltet die Umgebungskameras und den Parkassistent, der mit Unterstützung des Fahrers das Auto selbsttätig in Längs- und Querparklücken steuert; aus Längsparklücken kann er zudem wieder hinaus lenken.

Antrieb und Fahrwerk

Vierzylinder-TDI, Sechszylinder-TDI und Vierzylinder-TFSI – zum Verkaufsstart in Europa bietet Audi die neuen A4 und A4 Avant mit Turbomotoren in acht Leistungsstufen an. Ihre Spanne reicht von 100 kW (136 PS) bis 180 kW (245 PS). Alle Aggregate erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-temp.

Fünf Motorisierungen – der Audi A4 30 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,3 – 3,9*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 113 – 102*), der A4 35 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,2 – 3,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 110 – 100*), der A4 35 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 – 5,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 138 – 125*), der A4 40 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,1 – 5,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 138 – 132*) und der A4 45 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,9 – 6,5 *; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 157 – 146*) – haben ein Mild-Hybrid-System (MHEV) auf 12-Volt-Basis an Bord, das den Verbrauch senkt und den Komfort erhöht. Bei den anderen A4-Varianten folgt es schrittweise nach dem Marktstart. Diese Breiterelektrifizierung leistet einen wichtigen Beitrag dazu, die Betriebskosten im Alltag zu senken. Daneben unterstützt es das Erreichen Flottenziele für den Verbrauch.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Breitelektrifizierung: das MHEV-System

Im realen Betrieb kann das MHEV-System nach Audi-Messungen den Kraftstoffverbrauch bis zu 0,3 Liter pro 100 Kilometer reduzieren. Sein Hauptbaustein ist ein Riemen-Starter-Generator (RSG), der mit der Kurbelwelle verbunden ist. Wenn der Audi A4 durch Gaswegnehmen verzögert, kann der RSG bis zu 5 kW Leistung zurückgewinnen und in eine separate Lithium-Ionen-Batterie mit 10 Ah Kapazität einspeisen, die im Hinterwagen untergebracht ist.

Wenn der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas geht, kann der Audi A4 mit deaktiviertem Motor segeln. Der Start-Stopp-Bereich ist deutlich erweitert. Beim Gasgeben startet der RSG den Motor schnell und sanft wieder. Aus dem Stand heraus tut er dies auch bei getretener Bremse, sobald die Frontkamera erkennt, dass sich das vorausfahrende Fahrzeug in Bewegung setzt.

Kraftvoll und effizient: die Motoren der Audi A4-Modelle

Von 100 bis 140 kW: Der 2.0 TDI

Der Vierzylinder-TDI mit 1.968 cm³ Hubraum ist in drei Leistungsvarianten erhältlich. Der Einstieg liegt bei 100 kW (136 PS) und 320 Nm Drehmoment von 1.500 bis 2.750 Umdrehungen pro Minute. Dieser Motor treibt den Audi A4 30 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,3 – 3,9*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 113 – 102*) an. Die zweite Version, im A4 35 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,2 – 3,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 110 – 100*) zuhause, leistet 120 kW (163 PS) und stemmt von 1.500 bis 2.750 Touren 380 Nm. Der stärkste Vierzylinder-Diesel im A4, der Antrieb für den A4 40 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,3 – 4,9*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 140 – 131*), kommt auf 140 kW (190 PS). Sein Drehmoment beträgt zwischen 1.750 und 3.000 Touren 400 Nm.

In allen Versionen macht der 2.0 TDI kraftvolle Fahrleistungen möglich. Der A4 30 TDI beschleunigt die Limousine in 9,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 214 km/h Höchstgeschwindigkeit. Bei der A4 Limousine 35 TDI lauten diese Werte 8,2 Sekunden und 228 km/h, bei der A4 Limousine 40 TDI 7,7 Sekunden und 241 km/h. Die aus den WLTP-Daten korrelierten NEFZ-Werte für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen lauten für die A4 Limousine 30 TDI 4,3-3,9 Liter pro 100 Kilometer (112-102 Gramm CO₂ pro Kilometer), A4 Limousine 35 TDI 4,1-3,8 Liter pro 100 Kilometer (109-100 Gramm CO₂ pro Kilometer), A4 Limousine 40 TDI 5,3-4,9 Liter pro 100 Kilometer (140-131 Gramm CO₂ pro Kilometer)*.

Der 2.0 TDI wartet mit aufwändigen technischen Lösungen auf – mit getrennten Kühlwasserkreisläufen, zwei Ausgleichswellen im Kurbelgehäuse, einem Zylinderdrucksensor und einer stark verminderten inneren Reibung. Die Ausführungen mit 100 kW (136 PS) und 120 kW (163 PS) sind Mitglieder einer neuen Evolutionsstufe. Ihr Kurbelgehäuse besteht aus Aluminium statt aus Grauguss und wiegt dadurch 20 Kilogramm weniger. Das Thermomanagement ist überarbeitet, die Common-Rail-Einspritzanlage arbeitet mit 2.200 bar Systemdruck. Die Kolben sind aus geschmiedetem Stahl gefertigt, die Kurbelwelle ist 2,8 Kilogramm leichter geworden. Die Vierzylinder-TDI-Motoren werden ausschließlich mit einem komfortabel schaltenden und hocheffizienten Doppelkupplungsgetriebe angeboten.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Top-Diesel: der 3.0 TDI

An der Spitze der Diesel-Palette im Audi A4 steht der 3.0 TDI mit 2.967 cm³ Hubraum. Er bringt souveräne Kraft mit gepflegter Laufkultur und Effizienz zusammen. Der V6, der nur etwa 200 Kilogramm wiegt, vereint zahlreiche Hightech-Lösungen – ein hochkomplexes Thermomanagement, eine stark minimierte Reibung und einen Turbolader mit elektrisch verstellbarer Turbinengeometrie.

Der 3.0 TDI leistet 170 kW (231 PS) und gibt zwischen 1.750 und 3.250 Touren 500 Nm Drehmoment ab. Er bringt die Audi A4 Limousine 45 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,5 – 5,3*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 144 – 139*) in 6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und macht ihn maximal 250 km/h schnell. Nach dem Marktstart folgt eine noch stärkere Version des V6-TDI.

Von 110 bis 180 kW: die Benziner 2.0 TFSI

Der 2.0 TFSI, der aus 1.984 cm³ Hubraum schöpft, steht im Audi A4 in drei Varianten bereit. In der ersten, die den Audi A4 35 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 – 5,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 138 – 125*) antreibt, gibt der Vierzylinder 110 kW (150 PS) Leistung und 270 Nm Drehmoment ab, Letztere im Bereich von 1.350 bis 3.900 Umdrehungen pro Minute. Im Audi A4 40 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,1 – 5,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 138 – 132*) sind es 140 kW (190 PS) und 320 Nm (von 1.450 bis 4.200 Touren). Bei der Topversion Audi A4 45 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,9 – 6,5 *; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 157 – 146*) lauten die Werte 180 kW (245 PS) sowie 370 Nm, die von 1.600 bis 4.300 Umdrehungen pro Minute bereitstehen.

Die Audi A4 Limousine 35 TFSI beschleunigt in 8,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 225 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Eckdaten für die Audi A4 Limousine 40 TFSI lauten 0 – 100 km/h in 7,3 Sekunden und 241 km/h Höchstgeschwindigkeit. Der A4 Limousine 45 TFSI erledigt den Standardsprint in nur 5,8 Sekunden und erzielt 250 km/h Topspeed.

Der Zweiliter-Benzinmotor hält viele technische Feinessen bereit. Zu ihnen gehört bei den Ausführungen mit 110 kW (150 PS) und 140 kW (190 PS) eine zusätzliche Saugrohrspritzung, die die Direkteinspritzung FSI im Teillastbereich ergänzt und die Partikelemissionen senkt. Das Audi valvelift system (AVS) schaltet den Hub der Auslassventile in zwei Stufen um und optimiert damit den Gaswechsel. Ein kompaktes Drehschiebermodul für das Thermomanagement und der im Zylinderkopf integrierte Abgaskrümmen tragen zur Effizienz bei. Ein Ottopartikelfilter sorgt für eine weitere deutliche Reduzierung der Emissionen.

Die TFSI-Varianten mit 110 kW (150 PS) und 140 kW (190 PS) nutzen eine weitere Technologie, die sie besonders effizient macht: Das so genannte B-Zyklus-Brennverfahren mit verkürzter Kompressions- und langer Expansionsphase ist speziell für den Teillastbereich, die weit überwiegende Betriebsart, ausgelegt. Bei moderater Gangart erlebt der Fahrer mit ihm die Effizienz eines kleinvolumigen Aggregats, bei sportlicher Fahrweise profitiert er von der Dynamik und Leistungsfähigkeit eines großen Motors.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Audi A4 30 TDI	Limousine	Avant
Hubraum in cm ³	1.968	1.968
max. Leistung in kW (PS) bei /min	100 (136) von 3.000 - 4.400	100 (136) von 3.000 - 4.400
max. Drehmoment in Nm bei /min	320 von 1.500 - 2.750	320 von 1.500 - 2.750
Höchstgeschwindigkeit in km/h	214	211
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	9,5	9,8
Verbrauch kombiniert in l/100 km	4,3 - 3,9*	4,3 - 4,0*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	112 - 102*	113 - 104*
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb

Audi A4 35 TDI	Limousine	Avant
Hubraum in cm ³	1.968	1.968
max. Leistung in kW (PS) bei /min	120 (163) von 3.215 - 4.200	120 (163) von 3.215 - 4.200
max. Drehmoment in Nm bei /min	380 von 1.500 - 2.750	380 von 1.500 - 2.750
Höchstgeschwindigkeit in km/h	228	223
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	8,2	8,5
Verbrauch kombiniert in l/100 km	4,1 - 3,8*	4,2 - 3,9*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	109 - 100*	110 - 101*
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Audi A4 40 TDI	Limousine	Avant
Hubraum in cm ³	1.968	1.968
max. Leistung in kW (PS) bei /min	140 (190) von 3.800 – 4.200	140 (190) von 3.800 – 4.200
max. Drehmoment in Nm bei /min	400 von 1.750 – 3.000	400 von 1.750 – 3.000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	241	231
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	7,7	7,9
Verbrauch kombiniert in l/100 km	5,3 – 4,9*	5,3 – 5,0*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	139 – 131*	140 – 131*
Antrieb	Frontantrieb, quattro Option	Frontantrieb, quattro Option

Audi A4 45 TDI	Limousine	Avant
Hubraum in cm ³	2.967	2.967
max. Leistung in kW (PS) bei /min	170 (231) von 3.250 – 4.750	170 (231) von 3.250 – 4.750
max. Drehmoment in Nm bei /min	500 von 1.750 – 3.250	500 von 1.750 – 3.250
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250	249
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	6,0	6,1
Verbrauch kombiniert in l/100 km	5,6 – 5,3*	5,5 – 5,3*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	145 – 140*	144 – 139*
Antrieb	quattro-Antrieb	quattro-Antrieb

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Audi A4 35 TFSI	Limousine	Avant
Hubraum in cm ³	1.984	1.984
max. Leistung in kW (PS) bei /min	110 (150) von 3.900 – 6.000	110 (150) von 3.900 – 6.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	270 von 1.350 – 3.900	270 von 1.350 – 3.900
Höchstgeschwindigkeit in km/h	225	220
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	8,9	9,2
Verbrauch kombiniert in l/100 km	6,0 – 5,5*	6,0 – 5,6*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	136 – 125*	138 – 128*
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb

Audi A4 40 TFSI	Limousine	Avant
Hubraum in cm ³	1.984	1.984
max. Leistung in kW (PS) bei /min	140 (190) von 4.200 – 6.000	140 (190) von 4.200 – 6.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	320 von 1.450 – 4.200	320 von 1.450 – 4.200
Höchstgeschwindigkeit in km/h	241	238
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	7,3	7,5
Verbrauch kombiniert in l/100 km	6,0 – 5,8*	6,1 – 5,9*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	137 – 132*	138 – 134*
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Audi A4 45 TFSI	Limousine	Avant
Hubraum in cm ³	1.984	1.984
max. Leistung in kW (PS) bei /min	180 (245) von 5.000 – 6.500	180 (245) von 5.000 – 6.500
max. Drehmoment in Nm bei /min	370 von 1.600 – 4.300	370 von 1.600 – 4.300
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250	250
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	5,8	6,0
Verbrauch kombiniert in l/100 km	6,8 – 6,5*	6,9 – 6,6*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	155 – 146*	157 – 149*
Antrieb	quattro-Antrieb	quattro-Antrieb

*Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz

Maßgeschneidert: die Kraftübertragung

Schaltgetriebe, S tronic und tiptronic, Front- und quattro-Antrieb – für jede A4-Motorisierung hält Audi die maßgeschneiderte Kraftübertragungstechnologie bereit. Der Einstiegs-Benziner ist mit einer Fünfgang-Handschtung ausgestattet, der kurze Zeit nach Markteinführung im Angebot sein wird. Alle anderen Motorisierungen haben Automatikgetriebe als Kraftübertragung. Sechs von ihnen nutzen die Siebengang S tronic, die Achtstufen-tiptronic ist dem A4 45 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,6 – 5,3*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 145 – 139*) mit dem Dreiliter-Diesel vorbehalten.

Beide automatisch schaltenden Getriebe befinden sich auf dem jüngsten Stand der Technik. Ihre unteren Gänge sind sportlich-kurz, die oberen Gänge drehzahl- und verbrauchssenkend lang übersetzt. Die S tronic und die tiptronic sind in das Thermomanagement der Motoren eingebunden. Der Fahrer kann zwischen den Modi D, S und E wählen oder die Gänge manuell mit dem Wählhebel oder den Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Seine Kommandos gelangen rein elektrisch – by wire – an das Getriebe.

Die Siebengang-S tronic besticht durch ihren hohen Wirkungsgrad. Ihre beiden Lamellenkupplungen liegen axial hintereinander, was die Schleppmomente reduziert. Ein Fliehkraftpendel auf dem Zweimassenschwungrad ermöglicht sehr niedrige Betriebsdrehzahlen. Das Doppelkupplungsgetriebe ist für den effizienzsteigernden Betrieb mit dem MHEV-System ausgelegt – für das Segeln, den Freilauf und erweiterter Start-Stopp-Funktion.

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Bei den A4 35 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 – 5,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 138 – 125*), A4 40 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,1 – 5,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 138 – 132*), A4 30 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,3 – 3,9*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 113 – 102*) und A4 35 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,2 – 3,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 110 – 100*) leitet die Siebengang S tronic die Momente auf die Vorderräder.

Beim A4 45 TFSI ist der quattro-Antrieb mit ultra-Technologie Serie (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,9 – 6,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 157 – 146*). Solange das Auto mit moderater Gangart fährt, nutzt das System den effizienten Frontantrieb. Wenn der Allradantrieb benötigt wird, schaltet ihn eine Kupplung sofort zu, in bestimmten Situationen sogar prädiktiv. Der auf Effizienz optimierte quattro-Antrieb mit ultra-Technologie lässt bei Traktion und Fahrodynamik keinen Unterschied zu permanenten Systemen erkennen.

Bei der Achtstufen-tiptronic im A4 45 TDI handelt es sich um eine schnell und spontan schaltende Wandlerautomatik. Der Aufbau ihrer Radsätze und Schaltelelemente sorgt für geringe Schleppmomente und damit für einen hohen Wirkungsgrad. Durch einen drehzahladaptiven Tilger zur Schwingungsdämpfung lässt sich der V6-Diesel schon bei niedrigen Drehzahlen komfortabel betreiben. Die Achtstufen-tiptronic ist an den permanenten Allradantrieb quattro gekoppelt, der rein mechanisch arbeitet. Sein selbstsperrendes Mittendifferenzial, als Planetenradgetriebe konzipiert, schickt im normalen Fahrbetrieb 60 Prozent der Momente auf die Hinterachse und 40 Prozent nach vorne. Wenn nötig, gelangen bis zu 85 Prozent nach hinten oder bis zu 70 Prozent nach vorne.

Beide quattro-Triebstränge arbeiten mit der radselektiven Momentensteuerung, einer Softwarefunktion der Elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC), zusammen. Bei sportlicher Fahrweise rundet sie das Handling ab, indem sie die kurveninneren Räder ganz leicht anbremst und damit das Fahrzeug in die Kurve eindrehen lässt. Bei den Motorisierungen mit Frontantrieb ist das System ebenfalls an Bord, hier greift es nur auf die Vorderräder zu.

Harmonisch und ausgewogen: das Fahrwerk

Die Ausgewogenheit des Fahrwerks am Schnittpunkt zwischen Sportlichkeit und Komfort ist eine große Stärke des Audi A4. Alle Motorisierungen vereinen große Talente – vom dynamischen Handling bis zum komfortablen Abrollen, das schon dem Niveau der nächsthöheren Fahrzeugklasse nahekommt.

Die Vorder- und Hinterachsen der Mittelklasse-Modelle sind als Fünflenker-Konstruktionen aufgebaut, dadurch können sie die einwirkenden Längs- und Querkräfte voneinander getrennt verarbeiten. Die Lenker bestehen ebenso wie die Hilfsrahmen in weiten Bereichen aus Aluminium. Bei der Limousine wie beim Avant misst die vordere Spurweite 1.572 Millimeter, hinten sind es 1.555 Millimeter.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Für Motorisierungen ab 110 kW (150 PS) liefert Audi die Dynamiklenkung. Sie variiert ihre Übersetzung durch ein Überlagerungsgetriebe bis zu 100 Prozent, abhängig vom Tempo und dem im Fahrdynamiksystem Audi drive select gewählten Modus. Falls nötig, steigert sie mit blitzschnellen automatischen Lenkimpulsen die Stabilität und die Fahrsicherheit weiter.

Die Kunden des Audi A4 können beim Fahrwerk unter drei Alternativen zur Serienversion wählen. Das Sportfahrwerk legt die Karosserie um 23 Millimeter tiefer, es ist einzeln oder zusammen mit den 18-Zoll-Rädern im S line Sportpaket zu haben. Das Fahrwerk mit Dämpferregelung, die zweite Option, ist trotz einer 10 Millimeter-Tieferlegung besonders komfortabel abgestimmt. Es arbeitet energieeffizient: Höherer Strom fließt nur, wenn die Ventile elektrisch geschlossen werden, um die Dämpfer straff zu schalten. Alternative Nummer drei ist das Sportfahrwerk mit Dämpferregelung, ebenfalls mit 23 Millimeter Tieferlegung.

Das Management der optionalen geregelten CDC-Dämpfer (CDC = Continuous Damping Control) läuft über die Elektronische Fahrwerkplattform. Als zentrales Fahrwerks-Steuergerät konzipiert, erfasst sie zahlreiche Informationen über den Aufbau des Autos. Anhand dieser Informationen zur Fahrsituation kann sie die Dämpfer hochpräzise regeln und eine große Bandbreite zwischen dynamischem Handling und hohem Fahrkomfort realisieren.

Die beiden Fahrwerke mit Dämpferregelung sind – ebenso wie die Lenkung, die optionale Dynamiklenkung, die Automatikgetriebe, die Motorsteuerung und das Sportdifferenzial – in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden (Serie ab 140 kW/190 PS, darunter Option). Der Fahrer kann über das MMI-System entscheiden, in welchem Modus – comfort, auto, dynamic, efficiency und individual – diese Bausteine arbeiten sollen. Der Modus efficiency steht nur für Motoren über 300 Nm Drehmoment zur Verfügung, das Profil individual setzt das MMI plus voraus.

Viele Räder für Audi A4 und A4 Avant sind neu im Programm. Serienmäßig rollen beide Modelle auf dem deutschen Markt je nach Ausstattungslinie und Motorisierung auf Leichtmetallrädern in den Formaten 16 und 17 Zoll. Zur Linie S line Exterieur gehören bereits 18-Zoll-Räder. Audi und Audi Sport stellen Räder bis 19 Zoll Diagonale zur Wahl. Für die 18-Zöller gibt es serienmäßig Reifen, die besonders wenig Rollwiderstand aufweisen und damit die Effizienz weiter steigern.

Auch bei den Radbremsen ist das Angebot breit aufgefüllt. Bis zum A4 35 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,2 – 3,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 110 – 100*) und zum A4 40 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,1 – 5,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 138 – 132*) sind an der Vorderachse 16-Zoll-Schwimmsattelbremsen montiert. Die Top-Motorisierungen verzögern mit besonders leichten Aluminium-Festsattelbremsen im 17-Zoll-Format. Die innenbelüfteten Bremsscheiben an der Vorderachse weisen bis zu 338 Millimeter Durchmesser auf. Auf Wunsch liefert Audi die Sättel in roter Lackierung.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Der Audi S4 TDI

Audi bekennt sich zur TDI-Technologie: Zum ersten Mal nutzen die beiden S-Modelle in der A4-Familie einen V6-Dieselmotor – die Audi S4 Limousine TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 6,2*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 – 163*) und der S4 Avant TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 *; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 165*). Der 3.0 TDI leistet 255 kW (347 PS) und stemmt bis zu 700 Nm Drehmoment. Ein Mild-Hybrid-System auf Basis eines neuen 48-Volt-Hauptbordnetzes erhöht die Effizienz, der elektrisch angetriebener Verdichter (EAV) sorgt für starke Anfahrperformance. Diese Kombination von Leistung, Drehmoment, Effizienz und Spontanität ist einzigartig im Segment.

Der 3.0 TDI: mächtiges Drehmoment

Der 3.0 TDI, die stärkste Ausbaustufe der V6-Dieselsreihe von Audi, kombiniert mächtige Performance mit hoher Effizienz. Seine Leistung beträgt 255 kW (347 PS), das Drehmoment von 700 Nm steht zwischen 2.500 und 3.100 Umdrehungen pro Minute bereit. Der V6-Dieselmotor beschleunigt die Audi S4 Limousine TDI in 4,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, beim S4 Avant TDI sind es 4,9 Sekunden. Bei 250 km/h endet der Vortrieb im elektronischen Begrenzer.

Der Antrieb der S-TDI-Modelle integriert den EAV und die Mild-Hybrid-Technologie (MHEV). Beide Systeme sind in das serienmäßige 48-Volt-Hauptbordnetz eingebettet. Erstmals arbeitet im S4 TDI ein leistungsfähiger 48-Volt-Riemen-Starter Generator als Herzstück des Mild-Hybrid-Systems mit einer maximalen Rekuperationsleistung beim Bremsen von bis zu 8 kW. Ein DC/DC-Wandler transformiert diese Spannung für die Komponenten im 12-Volt-Netz. Als Energiezentrale dient eine zusätzliche, kompakte, luftgekühlte Lithium-Ionen-Batterie mit 0,5 kWh Kapazität unter dem Gepäckraumboden.

Der EAV: schnelle Unterstützung für den Turbolader

Der elektrisch angetriebene Verdichter ist in einem Bypass hinter dem Ladeluftkühler nah am Motor montiert. Wenn die Lastanforderung durch den Fahrer hoch, das Energieangebot im Abgas jedoch niedrig ist, schließt die Bypassklappe und leitet die Ansaugluft in den EAV, der die zweite Stufe der Verdichtung übernimmt. Eine kompakte E-Maschine beschleunigt sein Verdichterrad mit bis zu 7 kW Leistung in rund 300 Millisekunden auf 65.000 Umdrehungen pro Minute.

Dank der Unterstützung durch den EAV steht die Power des 3.0 TDI sofort bereit, wenn der Fahrer es wünscht. Der EAV eliminiert ein Turboloch schon im Ansatz und ermöglicht so reaktionsschnelles Ansprechverhalten in allen Fahrsituationen, ob beim Überholen oder beim Beschleunigen am Kurvenausgang. Bei gelassener Fahrweise sorgt die Technologie für starkes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, womit sie viele Rückschaltungen erspart. Beim schnellen Anfahren holen die beiden S-Modelle vom Start weg mehrere Meter Vorsprung auf entsprechende Vergleichsfahrzeuge ohne EAV heraus.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Die MHEV-Technologie: rekuperieren oder segeln

Das Mild-Hybrid-System der S-Modelle hat das Potenzial, den Kundenverbrauch bis zu 0,4 Liter pro 100 Kilometer zu senken. An der Stirnseite des 3.0 TDI sitzt ein wassergekühlter 48-Volt-Riemen-Starter-Generator (RSG), den ein besonders belastbarer Keilrippenriemen mit der Kurbelwelle verbindet. Der RSG bringt es beim Verzögern auf bis zu 8 kW Rekuperationsleistung. Er arbeitet eng mit dem TDI zusammen, der sich dadurch in vielen Situationen näher an seinem idealen Lastpunkt betreiben lässt. Das verbessert die Effizienz.

Wenn der Fahrer im Bereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas geht, kann das Auto bis zu 40 Sekunden lang mit komplett ausgeschaltetem Motor segeln – die Lithium-Ionen-Batterie erhält die Stromversorgung aufrecht. Das Antriebsmanagement entscheidet in jeder Situation neu, ob Segeln, Freilauf oder Rekuperieren effizienter ist. Dafür nutzt es die Informationen der Navigation und der Onboard-Sensoren. Die Energie, die der RSG gewinnt, fließt in den 48-Volt-Speicher oder direkt zu den elektrischen Verbrauchern.

Das Mild-Hybrid-System bringt nicht nur geringeren Verbrauch, sondern auch höheren Komfort. Der konventionelle Anlasser kommt nur noch beim ersten Start zum Einsatz, wenn kaltes Motoröl hohe Kräfte erfordert. Wenn der Fahrer nach einer Segelphase oder einem Stopp wieder Gas gibt, startet der RSG den TDI auf die Weise, wie Fahrerwunsch und Situation es erfordern – von hochkomfortabel bis sehr schnell. Der Start-Stopp-Bereich beginnt schon bei 22 km/h Geschwindigkeit. Aus dem Stand heraus springt der Motor auch bei getretener Bremse an, sobald der Vordermann anfährt.

Der Motor: drehmomentstark und effizient

Der 3.0 TDI ist ein Hightech-Aggregat. Seine Common-Rail-Anlage spritzt den Kraftstoff mit bis zu 2.500 bar Druck ein. Kurbelwelle, Kolben, Pleuel und Ölhaushalt sind auf die hohen Anforderungen ausgelegt, im Kurbel- und Nockenwellentrieb verringern aufwändige Maßnahmen die Reibung. Je nach Bedarf werden der Ölkühler, der EAV, der RSG und das Verdichtergehäuse des Turboladers in den Kühlmittelstrom integriert.

Der große Abgasturbolader baut bis zu 2,4 bar relativen Ladedruck auf. Seine variable Turbinengeometrie ist auf verlustarme Strömung optimiert. Die externe Niederdruck-Abgasrückführung entnimmt das Abgas erst nach dem Partikelfilter. Damit erlaubt sie den Antrieb des Laders mit dem vollen Massenstrom, was seinen Wirkungsgrad deutlich erhöht.



Audi S4 TDI	Limousine	Avant
Hubraum in cm ³	2.967	2.967
max. Leistung in kW (PS) bei /min	255 (347) / 3.850	255 (347) / 3.850
max. Drehmoment in Nm bei /min	700 von 2.500 – 3.100	700 von 2.500 – 3.100
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250	250
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	4,8	4,9
Verbrauch kombiniert in l/100 km	6,3 – 6,2*	6,3
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	164 – 163*	166 – 165*
Antrieb	quattro-Antrieb	quattro-Antrieb

*Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz

Auf den Märkten außerhalb Europas bietet Audi die S4 Limousine und den S4 Avant mit einem Benziner an, dem 3.0 TFSI. Der Turbo-aufgeladene Direkteinspritzer leistet 260 kW (354 PS) und stemmt von 1.370 bis 4.500 Umdrehungen pro Minute 500 Nm Drehmoment. Der V6-Motor bringt die S4 Limousine TFSI in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf den elektronisch begrenzten Topspeed von 250 km/h. Beim S4 Avant TFSI dauert der Standardsprint zwei Zehntelsekunden länger.

Die Achtstufen-tiptronic: blitzschnell und geschmeidig

Der 3.0 TDI arbeitet mit einer blitzschnell und hochkomfortabel schaltenden Achtstufen-tiptronic zusammen. Neue Detaillösungen verbessern ihre Kooperation mit dem MHEV-System. Eine Kupplung im Zentralgetriebe unterbricht den Kraftschluss, wenn das Auto rollt und der Motor im Leerlauf dreht oder deaktiviert ist. Beim Segeln erlaubt es eine elektrische, vom Verbrennungsmotor unabhängige Ölpumpe, den Gang einzulegen, der beim Wiederstart benötigt wird. An den so genannten Lamellenbremsen in den Zahnradsätzen trennen schmale Federn die Lamellen voneinander, dadurch verringern sie die Schleppmomente. Das Zweimassenschwungrad integriert einen drehzahladaptiven Tilger, der die Schwingungen des V6-Diesels, die bei sehr niedrigen Drehzahlen auftreten, zum größten Teil kompensiert.

Der permanente Allradantrieb quattro: selbstsperrendes Mittendifferenzial

Der permanente Allradantrieb quattro vermittelt den S-Modellen sportliche Dynamik, hohe Stabilität und festen Grip. Bei sportlicher Fahrweise perfektioniert die radselektive Momentensteuerung das Handling. Als Ergänzung zum quattro-Antrieb steht auf Wunsch das Sportdifferenzial bereit. Bei dynamischer Kurvenfahrt kann es die Momente je nach Bedarf zwischen den Hinterrädern verschieben.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Das Sportfahrwerk: Regelung im Millisekunden-Takt

Das Fahrwerk trägt stark zur Dynamik der S-Modelle bei. Das serienmäßige S-Sportfahrwerk legt die Karosserie im Vergleich mit den A-Modellen um 23 Millimeter tiefer. Die Dynamiklenkung ist optional zu haben. Auf Wunsch bietet Audi auch ein S-spezifisches Sportfahrwerk mit Dämpferregelung an. Sein Management läuft über die Elektronische Fahrwerkplattform (EFP), die auch das optionale Sportdifferenzial steuert. Beide Bausteine sind zudem in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Der Fahrer kann seine Arbeitsweise zwischen den Profilen comfort, auto, dynamic, efficiency und individual (nur mit dem MMI plus) umschalten.

18-Zoll-Räder mit Reifen der Dimension 245/40 sind bei den S TDI-Modellen Serie. Auf Wunsch gibt es 19-Zöller mit Reifen der Serie 255/35. Die Bremsen sind groß und stark – an der Vorderachse weisen die belüfteten Scheiben 375 Millimeter Durchmesser auf. Schwarz (optional rot) lackierte Sechskolben-Festsättel mit S-Schriftzügen nehmen sie in die Zange. Die Elektronische Stabilisierungskontrolle lässt sich teilweise oder ganz deaktivieren.

Das Design: sportlicher Ausdruck

Das neu gezeichnete Exterieur der S4 Limousine TDI und des S4 Avant TDI ist in die aktuelle Designsprache von Audi eingebettet – mit sportlichen Akzenten. Ein Schlitz unter der Motorhaube erinnert an die Marken-Ikone Audi Ur-quattro. Silberne Rahmen strukturieren die großen, mit Wabengittern gefüllten Lufteinlässe. Serienmäßig sind die S TDI-Modelle mit den LED-Scheinwerfern ausgestattet. In der Seitenansicht fallen die silbernen Außenspiegelgehäuse und die ebenfalls silbernen, stark konturierten Schwellerleisten ins Auge. Am Dach des S4 Avant TDI setzen die Reling in Aluminiumoptik und der lange Spoiler Akzente. Bei der Limousine ist der Spoiler in die Gepäckraumklappe integriert.

Am Heck sind LED-Leuchten mit dynamischem Blinklicht Standard. Der große Diffusor in Dark Chrome matt mit silberner Spange birgt einen Wabengitter-Einsatz. Rippen gliedern seine untere Zone, die die vier verchromten Abgas-Endrohre einschließt. S-Badges zieren die Außenhaut und die beleuchteten Einstiegsleisten. Im Lackfächer sind die Farben Daytona grau, Quantum grau und Turboblau für die S-Modelle (sowie die Linie S line Exterieur) reserviert.

Vom Dachhimmel bis zu den Bodenteppichen prägt cooles Schwarz das Interieur der S TDI-Modelle. Die Sportsitze mit S-Prägung sind Serie – auf Wunsch gibt es die S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und Rautensteppung. Die Bezüge sind optional mit Kontrastnähten und beim Klimasitz mit Biesen in Twinleder ausgestattet. Weitere Kombinationen sind Leder-/Alcantara- oder in Leder Feinnappa. Als Spitzenangebot hat Audi einen Supersportsitz, der in Leder Feinnappa erhältlich ist – an Farben stehen Schwarz, Rotorgrau und Magmarot für sie zur Wahl. Die Pedalkappen und die Fußstütze sind aus Edelstahl, die Dekoreinlagen aus matt gebürstetem Aluminium oder auf Wunsch aus Carbon Atlas gefertigt.



Das optionale Audi virtual cockpit plus präsentiert alle Anzeigen in einem spezifischen Look, beginnend mit dem Begrüßungs-Screen. Der Fahrer kann die Darstellung zwischen dem Sport-Modus und dem S-Modus, bei dem der Drehzahlmesser im Mittelpunkt steht, umschalten. Wenn er die tiptronic im manuellen Modus arbeiten lässt und die Gänge ausdreht, weist ihn ein Schaltblitz auf den bevorstehenden Gangwechsel hin. Für die Motoröltemperatur, den Ladedruck des Turboladers und die Rundenzeiten auf einer Rennstrecke existieren eigene Anzeigen.

Mit einem breiten Angebot an Connectivity-Lösungen und Assistenzsystemen machen die Audi S4 Limousine TDI und der S4 Avant TDI das Fahren noch entspannter und komfortabler. Die S-Modelle mit TDI-Antrieb sind seit Mai 2019 auf den europäischen Markt bestellbar. Hier sind bereits beliebte Optionsausstattungen aus der Audi A4 Limousine – beispielsweise im Vergleich zur A4 Limousine 45 TDI quattro tiptronic (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,5 – 5,3*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 144 – 139*) mit 170 kW (231 PS) – im Wert von rund 6.400 Euro serienmäßig mit an Bord. Dazu zählen unter anderem LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht im Heck, das S-Sportfahrwerk mit straffer abgestimmter Federung und Dämpfung, 18-Zoll-Räder, elektrisch einstellbare Sportsitze vorn mit Alcantara Leder, S-Prägung sowie sportlich konturierte Stoßfänger.

Der Audi A4 allroad quattro

Seit zehn Jahren baut Audi den Audi A4 Avant als allroad-Variante – auch in seiner jüngsten Version ist er der Top-Allrounder für alle Straßen und Wege. Dank seines serienmäßigen Allradantriebs quattro und der erhöhten Bodenfreiheit bringt der A4 allroad quattro hohen Fahrkomfort mit guten Offroad-Qualitäten zusammen.

Der Audi A4 allroad unterscheidet sich von dem A4 Avant durch charakteristische Details. Die Stoßfänger an Front und Heck, die breiten Radlaufblenden und die Seitenschweller tragen serienmäßig die Farbe Strukturgrau. Optional liefert Audi sie in Manhattangrau oder in Wagenfarbe, für die Schweller gibt es silberne Einleger. Der Unterfahrschutz glänzt in Silber, der Diffusoreinsatz in mattem Schwarz. Ein „allroad“-Schriftzug dekoriert die Heckklappe – die erhöhte Dachreling rundet den robusten Look ab.

Zum Marktstart gibt es den A4 allroad quattro als 45 TFSI, 2.0 TFSI mit 180 kW (245 PS) und einem S tronic Getriebe. (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8 – 6,6 *; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 155 – 150*). Später folgen noch zwei weitere Dieselmotorisierungen.

Bei sämtlichen allroad-Varianten gelangen die Motormomente auf alle vier Räder – jedoch auf unterschiedliche Weise. Während der 45 TFSI die Siebengang S tronic und den quattro-Antrieb mit ultra-Technologie nutzt, setzen die beiden später einsetzenden Motorisierungen auf den permanenten Allradantrieb quattro.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Audi A4 allroad quattro 45 TFSI	
Hubraum in cm ³	1.984
max. Leistung in kW (PS) bei /min	180 (245) von 5.000 – 6.500
max. Drehmoment in Nm bei /min	370 von 1.600 – 4.300
Höchstgeschwindigkeit in km/h	247
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	6,1
Verbrauch kombiniert in l/100 km	6,8 – 6,6*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	155 – 150*
Antrieb	quattro-Antrieb

Das Fahrwerk des Audi A4 allroad quattro weist einige spezielle Charakteristika auf. Die gegenüber dem Audi A4 Avant leicht erhöhte Trimmelage und die vergrößerten Räder gewähren zusammen 35 Millimeter mehr Bodenfreiheit. Vorn ist die Spur um sechs, hinten um elf Millimeter verbreitert. Alternativ zum Serienfahrwerk gibt es ein Fahrwerk mit Dämpferregelung, das von der Elektronischen Fahrwerkplattform EFP gemanagt wird.

Im Audi A4 allroad quattro präsentiert sich Audi drive select mit erweiterten Funktionen. Der Fahrer kann unter den Profilen comfort, auto, dynamic, efficiency, individual (nur mit dem MMI plus) und offroad wählen. In diesem letztgenannten Programm sind die Funktionen von Traktionskontrolle, Stabilisierungskontrolle, ABS und Bergabfahrkontrolle zusammengefasst. Ein Druck auf den Button im MMI-Bediensystem genügt, um alle Systeme auf Gelände-Bedingungen umzustellen. Zum Serienumfang des Audi A4 allroad quattro gehören Räder im Format 17 Zoll – Audi und Audi Sport offerieren optionale Varianten bis 19 Zoll. Die innen-belüfteten Bremsscheiben an der Vorderachse haben bis zu 338 Millimeter Durchmesser.

Wie beim A4 Avant hält der Gepäckraum 495 Liter Volumen bereit, bei umgeklappter Rücksitzlehne und dachhoher Beladung wächst er auf 1.495 Liter. Die elektrische Laderaumabdeckung und der elektrische Antrieb für die Gepäckraumklappe sind Serie. Eine Sensorsteuerung, eine schwenkbare Anhängerkupplung, eine faltbare Matte und das Schienen-Fixierset gibt es auf Wunsch.

Die weiteren Ausstattungen des A4 allroad quattro sowie die Farben und Materialien im Interieur sind identisch zum Angebot des Audi A4 Avant. Auch hier ist die Auswahl zwischen den Linien Basis, design selection und S line Interieurpaket möglich. Die Kunden können den A4 allroad quattro als 45 TFSI mit 180 kW (245 PS) seit Juni 2019 zu einem Preis ab 50.100 Euro bestellen.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*



Das Editionsmodell Audi A4 edition one

Den Audi A4 können die Kunden auch als Editionsmodell mit der Bezeichnung „edition one“ ab 53.300 Euro bestellen. Es steht als Limousine und Avant mit drei Motorisierungen zur Wahl – dem 2.0 TFSI mit 180 kW (245 PS), dem 2.0 TDI mit 140 kW (190 PS) und dem 3.0 TDI mit 170 kW (231 PS). Ein noch stärkerer V6-Diesel folgt etwas später.

Das Außendesign des Audi A4 edition one baut auf dem S line Exterieur auf, ergänzt um das Optikpaket schwarz. Es setzt an den Vier Ringen – die sich auch als Folie auf den Kotflügeln finden –, am Singleframe, an den Außenspiegelgehäusen, an den Seitenschwellern und am Frontblade Akzente. Das Dach der Limousine, ihr Heckspoiler und die Reling des Avant sind ebenfalls schwarz lackiert. Der Avant trägt einen großen Dachkantenspoiler in Wagenfarbe. Beim Einsteigen werden die Audi-Ringe per LED-Licht auf den Boden projiziert. Die LED-Scheinwerfer, das Sportfahrwerk und rote Bremssättel runden die Ausstattung ab. Als Außenfarben stehen Daytonagrau, Terragrau und Quantumgrau zur Wahl.

Beim Innenraum kann der Kunde zwischen der design selection und dem S line Interieurpaket wählen. Bei der design selection gibt es okapibraune Sportsitze in Twinleder mit Kontrastnaht und Biese dazu. Das S line Interieurpaket wird um schwarze Sportsitze mit Leder-/Alcantara-Bezügen und Kontrastnähten bereichert (S-Sportsitze auf Wunsch). In beiden Fällen bestehen die Dekoreinlagen aus Aluminium, entweder matt gebürstet oder dunkel. Für die quattro-Modelle stehen Blenden in Carbon Atlas zur Wahl.