
Audi RS 4 Avant geht sparsamer in die Modellpflege

Audi hat den im September 2017 neu vorgestellten RS 4 Avant nachgeschärft. Die neu gestaltete Frontpartie und das Interieur mit dem neuen Bediensystem MMI Touch sollen Käufer überzeugen. Der V6-Biturbo-Benziner mit 450 PS Leistung stellt zwischen 1900 und 5000 Umdrehungen in der Minute 600 Newtonmeter Drehmoment bereit. In Deutschland und weiteren europäischen Ländern ist Verkaufsstart im Oktober 2019. Ab Dezember 2019 steht der neue RS 4 Avant beim Händler. Die Preise beginnen bei 81 400 Euro.

Die Frontpartie des neuen RS 4 Avant wurde neu gestaltet. Der mittig angeordnete Grill ist breiter und flacher im Vergleich zum Grundmodell. Wie seine großen RS-Brüder erhält auch der RS 4 Avant eine dreidimensionale Wabenstruktur in Schwarz glänzend. Der neue Wabengrill mit RS 4-Emblem ist direkt in den Stoßfänger mit den großen seitlichen Lufteinlässen und den vertikalen Flaps eingesetzt. Optional können Matrix-LED-Scheinwerfer mitbestellt werden.

Die Radhäuser mit den darüber liegenden Quattro-Blistern sind im Vergleich zum Audi A4 Avant vorne und hinten um jeweils 30 Millimeter je Seite breiter. Schwarz glänzende Designelemente, die direkt neben den Scheinwerfern sitzen, sollen die Breitenwirkung des neuen RS 4 Avant unterstützen. Käufer können zwischen den Optikpaketen Schwarz glänzend, Aluminium Matt und Carbon sowie acht Lackfarben wählen - darunter auch der neue Uni-Farbton Turboblau und der neue Metallic-Ton Tangorot. Im Programm gibt es zudem zahlreiche weitere Individuallackierungen wie zum Beispiel Nogaroblau Perleffekt.

Audi Sport knüpft mit dem 2,9-Liter-TFSI-V6-Biturbo an den 2,7-Liter-V6 des ersten RS 4 Avant aus dem Jahr 1999 an. Der RS 4 Avant beschleunigt in 4,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Der Motor hat 31 Kilogramm gegenüber dem V8-Motor des Vorgängers abgespeckt. Die beiden Turbolader sind jeweils einer Zylinderbank zugeordnet und bauen bis zu 1,5 bar Ladedruck auf. Mit dem RS-Dynamikpaket wird die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 auf 280 km/h angehoben. Ein Durchschnittsverbrauch von 9,2 Litern bedeuten einen um 17 Prozent verringerten Verbrauch.

Der Hochleistungsmotor wird mit einer Acht-Stufen-Automatik (Tiptronic) gekoppelt. Der permanente Allradantrieb ist heckbetont abgestimmt, 60 Prozent der Kraft landen im Normalbetrieb auf der Hinterachse. Tritt Schlupf auf, kann die Kraft bis zu 70 Prozent nach vorn und bis zu 85 Prozent nach hinten verteilt werden. Die radselektive Momentensteuerung ist auf Untergründen aller Art aktiv. Bei sportlicher Fahrweise bremst sie über die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC die kurveninneren Räder minimal ab und erhöht somit das Antriebsmoment auf die kurvenäußeren Räder mit der höheren Radlast. Für ein noch dynamischeres Ansprechverhalten beim Einlenken und Beschleunigen aus Kurven sorgt ein optionales Quattro-Sportdifferenzial mit RS-spezifischer Abstimmung.

Für ein noch agileres Fahrverhalten steht neben der serienmäßigen Tieferlegung um sieben Millimeter gegenüber dem S4 auf Wunsch das RS-Sportfahrwerk Plus mit Dynamic Ride Control (DRC) zur Wahl. Dieser integrierte Wank- und Nickausgleich besteht aus einem speziellen Dämpfersystem, das ohne Einsatz von Elektronik den Bewegungen des Fahrzeugaufbaus ohne Zeitverzögerung entgegenwirkt. Mithilfe des Audi Drive Select kann der Fahrer die Dämpferkennung in drei Stufen beeinflussen und damit das Fahrerlebnis individualisieren. Als Alternative zur serienmäßigen elektromechanischen Servolenkung steht außerdem eine RS-spezifische Dynamiklenkung zur Wahl. Die

Dynamiklenkung variiert ihre Übersetzung um bis zu 100 Prozent.

Der Fahrer kann sein persönliches Fahrerlebnis über das serienmäßige Fahrdynamiksystem individuell gestalten. Fünf Profile stehen zur Wahl: Comfort, Auto, Dynamic und die individuell konfigurierbaren RS-spezifischen Modi RS1 und RS2. Das Fahrdynamiksystem Audi drive select nimmt unter anderem Einfluss auf das Motor- und Getriebemanagement, die Lenkunterstützung, das Fahrwerk, die Dynamiklenkung, das Quattro-Sportdifferential, den Motorsound sowie die Charakteristik der Klimaautomatik. Der selbst konfigurierbare Modus RS2 ist eigens dafür da, die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC schnell mittels Tastendruck zu beeinflussen.

Ab Werk fährt der neue RS 4 Avant auf 19-Zoll-Aluminium-Schmiederädern mit Reifen der Größe 265/35. Auf Wunsch stehen verschiedene 20-Zoll-Designs zur Wahl, darunter ein neues vollflächig in Bronze matt lackiertes Vollfräsrads im Fünfarm-Design. Für ein souveränes Verzögerungsverhalten sorgen starke RS-Stahlbremsen mit gelochten Verbund-Scheiben. Ihr Durchmesser beträgt an der Vorderachse 375 Millimeter, an der Hinterachse 330 Millimeter. Die Sechskolben-Bremssättel mit RS-Emblem sind schwarz lackiert, optional rot. An der Vorderachse arbeiten auf Wunsch besonders standfeste RS-Keramikkbremsen. Die Sättel werden wahlweise in rot, grau, oder blau ausgeführt.

Der Innenraum im Audi RS 4 Avant ist in Schwarz gehalten. LED-Lichtleiter können ihn in bis zu 30 verschiedenen Farben beleuchten. Hinzu kommen beleuchtete Einstiegsleisten mit RS-4-Schriftzügen, sowie RS-Schriftzüge an der Mittelkonsole sowie an Armauflagen, Gurten und den Fußmatten. Lenkrad, Wählhebel und Kniepads sind in Alcantara mit roter Kontrastnaht ausgeführt.

Das 10,1 Zoll große MMI-Touch-Display ist die Zentrale des neuen Bediensystems. Mit akustischer Rückmeldung übernimmt das MMI-Touch-Display die Funktionen des bisherigen Dreh-/Drück-Stellers auf der Mittelkonsolenkonsole. Mithilfe der Anzeige „RS-Monitor“ erhält der Fahrer einen Überblick über den Temperaturstatus der Antriebskomponenten, die maximalen g-Beschleunigungswerte sowie Informationen über Reifendruck und -temperatur. Im Audi Virtual Cockpit informieren spezielle RS-Anzeigen über Reifendruck, Drehmoment, Leistung, Motoröltemperatur, Rundenzeitmessungen, Beschleunigungsmessungen und g-Kräfte. Die Schaltblitz-Darstellung fordert den Fahrer beim Erreichen der Drehzahlgrenze zum Hochschalten auf. Audi Connect und Audi Connect Plus halten Online-Services bereit, auch Car-to-X-Dienste, die sich die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte zunutze machen.

Der RS 4 Avant bietet die gleiche Alltagstauglichkeit wie das A4 Avant-Basismodell. Der Gepäckraum ist 495 Liter groß, bei umgeklappter Rücksitzlehne und dachhoher Beladung wächst er auf 1495 Liter. Die Gepäckraumklappe und die Laderaumabdeckung haben serienmäßig einen elektrischen Antrieb. Als Option ist eine Sensorsteuerung zum Öffnen und Schließen der Gepäckraumklappe erhältlich, ebenfalls auf Wunsch gibt es eine Anhängervorrichtung, die auf Tastendruck elektrisch entriegelt. Mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme sind in den zwei Paketen „Tour“ und „Stadt“ zusammengefasst. Darunter der adaptive Fahrassistent inklusive Stop-&-Go-Funktion für eine automatische Distanzregelung, ein Kreuzungsassistent, ein Spurwechselwarner oder ein Bordsteinwarner. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



BMW X5 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



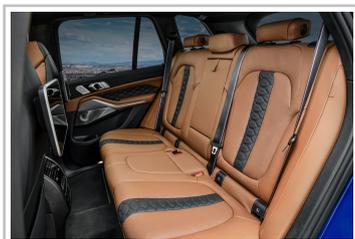
BMW X5 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW