

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

April 2007

Audi Cross Coupé quattro

Kurzfassung	2
Langfassung	4
Das Design	4
Das Interieur	6
Der Antrieb	8
Das Fahrwerk	10
Audi drive select	12

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

Kurzfassung

Der kompakte Performance-SUV Audi Cross Coupé quattro

Auf der Automobilmesse Shanghai (20. - 28. April 2007) stellt Audi eine Studie vor, die ein neues Segment im Feld der Crossover-Fahrzeuge definiert. Das Audi Cross Coupé quattro verbindet Design und Dynamik eines kompakten Premium-Sportwagens mit Raumangebot und Vielseitigkeit eines viersitzigen Sport Utility Vehicle (SUV). Innovative technische Lösungen zeigen in Audi-typischer Manier neue Wege für Effizienz, Fahrspaß und Komfort. Das Audi Cross Coupé quattro: Ein Automobil, das optisch klare Signale für seine Fähigkeiten setzt, und dessen Technik diesen Anspruch einlöst – auf allen Straßen, unter allen Bedingungen.

Das Design der Liquid-silber lackierten Studie nimmt mit der Audi-typischen Silhouette klaren Bezug zu den sportlichen Modellen der Marke mit den Vier Ringen. Proportionen und die großen 20-Zoll-Räder deuten klar auf das Offroad-Potenzial des Cross Coupé quattro. Ein neues Element ist das Stoff-Faltdach, das nach der Öffnung ein Maximum an Kopffreiheit und Frischluftzufuhr bietet. Öffnen und Schließen lässt sich das Verdeck elektrisch.

Ein komplett neu entwickelter, quer eingebauter Reihenvierzylinder-TDI mit Common Rail-Einspritzung und Piezo-Injektoren sorgt dank 204 PS und 400 Newtonmeter Drehmoment für sportliche Fahrleistungen und überrascht zugleich mit einem hohen Maß an Effizienz. Nur 5,9 Liter Diesel / 100 km benötigt der hochmoderne 2.0 TDI im Durchschnitt. Der Dieselpartikelfilter und das Bluetec-System sorgen wirkungsvoll für die Reduktion von Ruß und Stickoxiden. Bereits heute erreicht das Audi Cross Coupé quattro die Grenzwerte künftiger Emissionsnormen.

Selbstverständlich für einen Audi mit Offroad-Potenzial ist der permanente Allradantrieb quattro. Die situationsgerechte Kraftverteilung erfolgt über die Haldex-Kupplung. Millisekundenschnelle Schaltvorgänge erledigt das sportliche Doppelkupplungsgetriebe Audi S tronic.

Das Fahrwerk mit McPherson-Vorderachse und Vierlenker-Hinterachse ist für ein sportlich-agiles Handling mit gleichzeitig hoher Stabilität ausgelegt und sorgt für ausgeprägte Kurvenfreudigkeit. Als zusätzliche Qualität überzeugt das Fahrwerk zudem auf Straßen aller Art und auch im Gelände mit einem Fahrkomfort, der dem Anspruch selbst an höhere Fahrzeugklassen gerecht wird. Keramikbrems-scheiben versprechen eine exzellente, fadingfreie Verzögerung. 20-Zoll-Räder verschaffen dem Cross Coupé quattro standesgemäße Bodenfreiheit.

Zahlreiche elektronische Systeme unterstützen den Fahrer. Mit Audi drive select ist es möglich, drei höchst individuelle Konfigurationen für Motor, Schaltcharakteristik, Lenkung und die adaptiven Stoßdämpfer vorzuwählen. Resultat: Ein Automobil, das sich auf drei völlig unterschiedliche Weisen genießen lässt.

Neben dem drive select-Standardmodus dynamic und der Einstellung sport verfügt das Audi Cross Coupé auch über das Fahrprogramm efficiency. Hier werden Motorkennfeld und Schaltpunkte zugunsten einer besonders ökonomischen Fahrweise modifiziert; zusätzlich schaltet das System hier auch besonders energieaufwändige Komponenten wie den Kompressor der Klimaanlage ab.

Ein weiteres Novum ist die Bedienung des MMI über ein berührungsempfindliches Feld (touch pad). Der Monitor des Systems verfügt erstmals über die Dual View Technologie: Das System kann für Fahrer und Beifahrer unterschiedliche Bilder ausgeben, die nur aus jeweils einer Richtung erkennbar sind. So kann etwa der Fahrer Daten des Bordcomputers lesen, während der Beifahrer einer TV-Sendung folgt, deren Ton er über Kopfhörer empfängt.

Einen neuen Infotainment-Standard in der Klasse setzt das Soundsystem mit den markanten ausfahrbaren Hochtönern. Die Ambiente-Beleuchtung mit zahlreichen indirekten Lichtquellen verwandelt den Innenraum auch nachts in ein stilvolles Ambiente.

Langfassung

Der kompakte Performance-SUV Audi Cross Coupé quattro

Auf der Automobilmesse Shanghai (20. - 28. April 2007) stellt Audi eine Studie vor, die ein neues Segment im Feld der Crossover-Fahrzeuge definiert. Das Audi Cross Coupé quattro verbindet Design und Dynamik eines kompakten Sportwagens mit Raumangebot und Vielseitigkeit eines viersitzigen Sport Utility Vehicle (SUV). Innovative technische Lösungen zeigen in Audi-typischer Manier neue Wege für Effizienz, Fahrspaß und Komfort. Das Audi Cross Coupé quattro: Ein Fahrzeug, das optisch klare Signale für seine Fähigkeiten setzt, und dessen Technik diesen Anspruch einlöst – auf allen Straßen, unter allen Bedingungen.

Das Design

Das Design der viertürigen Studie präsentiert sich als eine weitere Evolutionsstufe der aktuellen Audi-Formsprache. Der markante Singleframe-Kühlergrill und die Proportionen mit großer seitlicher Blechfläche und schlankem Fensterband sowie das kraftvolle Heck kennzeichnen den SUV als Verwandten des Audi Q7. Auch der robust gestaltete, farblich abgesetzte Schwellerbereich und die starke Einprägung der darüber verlaufenden Dynamic Line betonen den Offroad-Charakter.

Die stark segmentierte Seitenfläche der Liquid-silber lackierten Studie mit sanft ansteigender Schulterlinie und der betont horizontal gestaltete Heckbereich nehmen Elemente auf, die schon beim Coupé A5 wesentliche Elemente seiner Eigenständigkeit ausmachen. Sanft geschwungen und von schlanken A- und C-Säulen getragen, erinnert die Dachpartie – Audi-typisch – an eine Coupé-Silhouette. Coupé-typisch sind ebenfalls die rahmenlosen Türen mit voll versenkbaren Scheiben. Auch die kurzen Überhänge tragen zur dynamischen Gesamtproportion bei.

Wie schon bei der Studie Audi Shooting Brake, setzt das Trapez des großflächigen Singleframe-Grills mit den vertikalen Lamellen ein in der Front betont selbstbewusstes Statement. Ein besonderer Blickfang ist die Gestaltung der dreidimensionalen Hauptscheinwerfer in LED-Technik. Die Reflektorschalen bündeln das Licht zu einem leuchtkräftigen und gleichmäßigen Fahrlicht, das dank seiner weißen Lichtfarbe die Augen des Fahrers auch bei langen Nachtfahrten kaum ermüdet. Selbstverständlich verfügt auch das als horizontales Leuchtband gestaltete Tagfahrlicht über LED, die zusätzlich zu ihren Design-Qualitäten einen besonders niedrigen Energieverbrauch bedeuten.

Erstmals gibt es im Audi Cross Coupé quattro die Kombination von LED-Fahrlicht und –Abbiegelicht. Dabei sind Linse, Reflektor und Umlenkschaukel in einer Komponente integriert. Auch für das Fernlicht kommt die LED-Technologie zum Einsatz.

Stark ausgeformt zeigen sich aus der Heckperspektive die Schulterflächen, die Seitenpartie und D-Säulen voneinander trennen und zugleich den dynamischen Charakter des Cross Coupé quattro unterstreichen. Die umgreifende Heckklappe verbindet Seite und Heck, auch die Leuchten reichen weit in die Seitenflächen wie in die Klappe hinein. Das Scharnier der Klappe ist in die Dachreling integriert; die Heckklappe selbst gibt eine breite, gut beladbare Öffnung ins Gepäckabteil frei. Hier findet sich jenes multifunktionale Schienensystem zur Gepäckarretierung, das sich bereits seit dem Debüt im A6 Avant bewährt hat. Das Volumen des Gepäckraums beträgt bei Beladung bis zur Fensterkante 450 Liter.

Auch die betont tief in den Fahrzeugkörper eingelassenen Rückleuchten der Studie sind von innovativem Design geprägt. Die transparenten roten Abdeckungen in liegender U-Form geben den Blick auch hier frei auf LED-Technik. Filigrane Stege segmentieren die Fläche der Leuchten und signalisieren höchste Präzision. Als schmale, horizontale Bänder sind auch hier die Blinkleuchten gestaltet. Auch nachts bleibt das Cross Coupé stets unverwechselbar.

Die Karosserie des Audi Cross Coupé quattro nutzt optimal die kompakte Verkehrsfläche eines A-Klasse-Fahrzeugs. Mit einer Länge von 4,38 m und einer Breite von 1,82 m sowie dem Radstand von 2,60 m übertrifft er etwa den A3 Sportback nur unwesentlich. Mit diesem verbindet die Studie auch die nicht zuletzt dank des quer eingebauten Motors exzellente Raumökonomie. Dazu kommt die SUV-typische Höhe von 1,60 (18 Zentimeter mehr als beim Sportback) – sie beschert den Insassen eine aufrechte, bequeme Sitzposition.

Das Interieur

Hochwertigkeit und so elegante wie ergonomisch perfekte Lösungen bietet der Innenraum des Audi Cross Coupé quattro in allen Bereichen. Der helle Grundfarbton Off White bestimmt das Qualitätsgefühl und sorgt auch für einen Eindruck von lichter Weite. Zusätzlich tragen deutliche Kontraste der unterschiedlichen Materialien für optische und haptische Überraschungen bei. So sind zwar alle Lederflächen im Farbton sattelbraun ausgeführt, glänzende und matte Oberflächen der unterschiedlichen Lederarten erzeugen dabei jedoch eine reizvolle Spannung.

Fahrer und Fahrgäste finden Platz auf vorderen Einzelsitzen und auf der hinteren Bank mit zwei ausgeformten Sitzen. Das gesamte Sitzmobiliar ist mit sattelbraunem Leder bezogen. Seitenhalt und exzellenter Langstreckenkomfort finden sich auf allen vier Plätzen.

Typisch für einen Audi der Gegenwart ist der Cockpit-Bereich deutlich dem Fahrer zugeneigt. Hier finden sich die Bedienelemente, während der Beifahrerbereich betont aufgeräumt und architektonisch klar erscheint. Schalttafel und Türen sind wiederum durch fließende Linienführung miteinander verbunden, das Cockpit selbst ist bündig und organisch integriert.

Neben den Rundinstrumenten unter der kuppelförmigen Abdeckung hinter dem Volant informiert auch das versenkbare Display des MMI, das im oberen Bereich der Mittelkonsole und damit optimal im Sichtbereich zu finden ist.

Ein neues Element ist die perforierte Applikationsleiste im Schalttafelbereich, die Mittelkonsole und Beifahrerbereich verbindet. Ihre gelochte Oberfläche verbindet Form und Funktion, denn durch die mehr als 4.600 Bohrungen sorgt die Klimaanlage für eine indirekte und zugfreie Belüftung.

Höchst aufgeräumt zeigt sich auch das MMI-Terminal auf der Mittelkonsole. Mit dem zentralen Bedienelement und den sechs Hardkeys lassen sich die Funktionen von Fahrzeug und Infotainment auf einfachste Weise steuern.

Die Informationsausgabe erfolgt über den ausfahrbaren MMI-Monitor im oberen Bereich der Mittelkonsole. Darüber hinaus lassen sich ausgewählte Informationen – etwa über eingehende SMS und Telefonate – mittels einer Laserprojektion direkt in der Windschutzscheibe visualisieren. Eine weitere Möglichkeit dieser Technologie: Elektronisch autorisierte Vignetten oder Parkerlaubnisplaketten lassen sich spiegelverkehrt, somit von außen lesbar, in die Randbereiche der Scheibe projizieren und selbst noch nach dem Abstellen des Fahrzeugs sichtbar erhalten.

Zusätzlich zum MMI-Terminal verfügt das Cross Coupé quattro über ein berührungsempfindliches Sensorfeld (touch pad) vor dem MMI-Bedienelement. Mit diesem lassen sich, wie an einem Laptop, etwa die Bildausschnitte der Kartendarstellung verschieben. Das touch pad ist auch in der Lage, mit dem Finger aufgemalte Schriftzeichen zu erkennen und als Befehl zu verarbeiten – selbst chinesische Schriftzeichen.

Auch für die Klimaanlage gibt es ein neues Bedienelement – das touch wheel. Mit der Fingerspitze angetippt, lassen sich die Drehbewegungen traditioneller Dreh-/Drücksteller nachfahren und alle Funktionen wie Temperaturregelung und Gebläsestärke intuitiv steuern. Über eine elektronische Fahrer-/Beifahrererkennung „weiß“ das System, welcher Bereich der 2-Zonen-Klimatisierung angepasst werden muss. So ist auch der Verzicht auf ein doppeltes, redundantes Bedienfeld möglich.

Einen besonderen optischen Akzent für das Audi Cross Coupé quattro setzt – von drinnen wie von draußen erlebbar – das großflächige Stoff-Faltdach.

Elektrisch zu öffnen und zu schließen, gibt es von der A-Säule bis fast zur Heckklappe auf nahezu der gesamten Dachbreite den Blick zum Himmel frei und ermöglicht auch ein nahezu Cabriolet-adäquates Frischlufterlebnis.

Der Antrieb

Für den Antrieb des Cross Coupé quattro sorgt ein komplett neu entwickelter 2,0 Liter großer TDI-Selbstzünder, der erste Vertreter einer neuen Vierzylinder-TDI-Generation im Volkswagen-/Audi-Konzern. Dieses 150 kW (204 PS) starke Aggregat verbindet eine ausgesprochen sportliche Charakteristik – maximales Drehmoment: 400 Newtonmeter zwischen 2.000 und 3.500 1/min – hohe Laufkultur und ein beeindruckendes Maß an Ökonomie und Effizienz: Nur 5,9 Liter Diesel benötigt der kompakte Kraftsportler je 100 km Fahrstrecke.

Die Gemischaufbereitung übernimmt ein Common Rail-System der jüngsten Generation, das auch in den V6-TDI von Audi zum Einsatz kommen wird. Es verfügt über eine Hochdruckpumpe und je eine gemeinsame Verteilerleiste („Rail“) für die vier Zylinder. Der Einspritzdruck beträgt nun maximal 2.000 bar.

Der hohe Einspritzdruck sorgt für eine noch feinere Zerstäubung des Kraftstoffs und damit für eine bessere Gemischaufbereitung und effizientere Verbrennung. Mit den Piezo-Injektoren lässt sich die Zahl der Einspritzvorgänge pro Arbeitstakt fast nach Belieben variieren. Eine Strategie, die sowohl für einen weicheren Brennverlauf als auch für niedrige Rohemissionen sorgt – das heißt, beste Motorakustik bei gleichzeitig niedrigsten Gesamtemissionen. Der 2.0-TDI-Motor markiert in beiden Disziplinen zweifellos die aktuelle Benchmark der Klasse.

Auch sorgt noch weitere innovative Technik an Bord für die Reduktion der Gesamtemissionen. So ist das neue Aggregat nicht nur mit Dieselpartikelfilter kombiniert, sondern verfügt zudem über die Bluetec-Einspritzung zur wirkungsvollen Reduktion der Stickoxide.

Das Herz der Bluetec-Technologie ist ein eigener Katalysator, der dem Oxi-Kat und dem Partikelfilter nachgeschaltet ist.

Als zweite Systemkomponente dient ein Zusatztank, der eine wässrige Kohlendioxidlösung birgt. Die Lösung, die die Bezeichnung „AdBlue“ trägt, wird in geringen Dosen in die Abgasanlage eingespritzt. Im heißen Abgas zerfällt sie zu Ammoniak, das die Stickoxide in Stickstoff und Wasser aufspaltet. Die Wirksamkeit des Systems ist über die Lebenszeit des Fahrzeugs sicher gestellt.

Mit den extrem sauberen Bluetec-Dieseln führt Audi seine Tradition fort, in der Dieseltechnik stets an der Spitze des Fortschritts zu marschieren. 1989 hat die Marke mit den Vier Ringen die Technologie der Direkteinspritzung entwickelt – seitdem ist der Dieselmotor im Schnitt um rund 30 Prozent sparsamer geworden. Die europäische Abgasnorm Euro 4 hat die Partikelemissionen für Pkw seitdem um 93 Prozent reduziert; Audi hatte schon lange vor ihrem Inkrafttreten Modelle am Markt, die sie erfüllten, sogar ohne Partikelfilter.

So ausgestattet, erfüllt der Audi Cross Coupé quattro bereits jetzt die strengsten derzeit bekannten Regelwerke, die Euro 6 und die strengen US-Abgasgesetzgebungen.

Für die Kraftübertragung sorgt – selbstverständlich für einen Audi mit starkem Motor und Offroader-Qualitäten – der permanente Allradantrieb quattro. Die variable Kraftverteilung an Vorder- und Hinterräder übernimmt, wie auch beim Audi A3 quattro und beim Audi TT, eine elektronisch geregelte Viscokupplung.

Das sportliche Direktschaltgetriebe Audi S tronic erlaubt es dem Fahrer, die Gänge ohne Kupplungspedal in Sekundenbruchteilen und ohne Zugkraftunterbrechung zu wechseln; auf Wunsch absolviert das Getriebe die Schaltvorgänge auch vollautomatisch. Will der Fahrer die Gänge manuell wechseln, so kann er dies mithilfe lenkradfester Schaltwippen tun. Der neu gestaltete Wahlhebel mit integriertem Stellrad zur Gangstufenauswahl ist eine Weiterentwicklung des Shift-by-Wire-Systems.

Das Fahrwerk

Das zweite Fundament für exzellente Fahrdynamik liefert die ausgeklügelte Fahrwerkskonstruktion mit McPherson-Vorderachse und Vierlenker-Einzelradaufhängung hinten. Große 20-Zoll-Räder mit Reifen des Formats 245/45 R20 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.

Dem Leistungsvermögen der Motoren entspricht auch das Potenzial der Bremsanlage mit großen Scheibendurchmessern.

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 mit Audi magnetic ride eine innovative Technologie zum Einsatz, die bereits im Hochleistungs-Sportwagen Audi R8 und im TT überzeugte. 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, 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 niedriger Viskosität des magnetorheologischen Fluids – oder mit stärkerer Betonung des Fahrkomforts fahren will.

Eine exzellente Performance bei geringem Gewicht und höchster Laufleistung liefern die Keramikbremsen. Hier werden die Scheiben aus mit Kohlefaser verstärkter Keramik gefertigt – einem Werkstoff der sich in der Luft- und Raumfahrt vielfach bewährt hat.

Schon auf den ersten Blick zu erkennen sind die Keramikscheiben an der anthrazitgrauen Lackierung der speziellen Aluminiumsättel. Vorteile der Keramikbremse sind das gegenüber Stahlscheiben um immerhin etwa 20 Kilogramm reduzierte Gewicht, was Fahrdynamik und Komfort verbessert. Die hohe Abriebfestigkeit erlaubt Laufleistungen von bis zu 300.000 Kilometer. Wichtigste Stärke jedoch ist die Unempfindlichkeit gegen höchste Belastung.

Audi drive select

Nur eine Minderheit der Automobileigner leistet sich den Luxus, gleich drei Automobile in der Garage zu haben, die jeweils wechselnden Ansprüchen an Komfort, Agilität und Fahrdynamik Rechnung tragen. Beim Audi Cross Coupé quattro genügt für diese Wünsche ein einziges Automobil.

Denn mit Audi drive select ist es möglich, drei höchst individuelle Konfigurationen für Motor, Schaltcharakteristik, und magnetic ride-Stoßdämpfer vorzuwählen. Resultat: Ein Automobil, das sich auf völlig unterschiedliche Weise genießen lässt und zudem ein hohes Potenzial in Sachen Effizienz bietet.

Als Basiseinstellung ist der „dynamic“-Modus einprogrammiert; er wird nach jedem Motorneustart automatisch aktiviert und entspricht in seiner Gesamtheit den Erwartungen, die Audi-Fahrer an das markentypisch sowohl dynamische als auch komfortable Fahrgefühl ihres Automobils haben.

Der Modus „sport“ hingegen verleiht dem Cross Coupé ein betont sportliches Fahrgefühl. Die Stoßdämpfer sind nun straff eingestellt, der Motor nimmt spontaner Gas an, und das S tronic-Getriebe verlegt seine Schaltpunkte in höhere Drehzahlregionen: die ideale Voraussetzung für aktive Fahrfreude auf kurvenreichen Pisten.

Wählt der Fahrer hingegen mittels MMI den Modus „efficiency“, so sprechen Motor und S tronic sanft auf Befehle von Gaspedal und Schaltwippen an. Diese Einstellung eignet sich perfekt zum entspannten Fahren und eröffnet gleichzeitig ein hohes Potenzial zur wirksamen Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und damit auch der Emissionen. Im efficiency-Modus wird die Klimaanlage automatisch abgeschaltet und nur auf Wunsch des Fahrers wieder aktiviert. Eine neuartige Interpretation der Geschwindigkeitsregelanlage bewegt zusätzlich das Fahrzeug mit einem minimalen Verbrauch, so dass zum Beispiel bei leichten Autobahnsteigungen die gewählte Reise-Geschwindigkeit zu Gunsten eines geringeren Verbrauchs bis zu einer gewissen Untergrenze unterschritten werden kann.

Auch wird im efficiency-Modus durch die Nutzung von Streckendaten aus dem Navigationssystem und in Verbindung mit der adaptive cruise control die Geschwindigkeit bereits frühzeitig reduziert, um durch das Vermeiden starker Bremsmanöver bei Annäherung an eine Kurve oder an ein vorausfahrendes Fahrzeug eine möglichst ökonomische Fahrweise zu ermöglichen.

Auf diese Weise kann Audi drive select unter normalen Bedingungen, zusammen mit einer vorausschauenden Fahrweise, in der Praxis deutlich mehr als 20 Prozent Kraftstoffersparnis gegenüber dem dynamic-Modus möglich machen.