

Auf einem anderen Level: der Audi RS 4 Avant

Kompakt informiert	2
> Auf einem neuen Level: der Audi RS 4 Avant	2
Die Fakten	3
> Der Audi RS 4 Avant	3
Das Modell im Detail	5
> Muskulös: das Außendesign	5
> Voller Durchzug: der Antrieb	6
> Sportlich abgestimmt: das Fahrwerk	8
> Vernetztes Cockpit: das Interieur	10
> Vielseitig: die Ausstattung	11
> Legendär: die Historie	13
Verbrauchs- und Emissionswerte** der genannten Modelle	15

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Kompakt informiert

Auf einem neuen Level: der Audi RS 4 Avant

Ingolstadt, Oktober 2022 – Die Audi Sport GmbH bietet für die im Oktober 2019 vorgestellte Produktaufwertung des RS 4 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 201) neue Ausstattungsoptionen. Die RS-typisch sehr sportlich gestaltete Frontpartie und das sportliche Interieur mit dem Bediensystem MMI touch unterstreichen den athletischen Anspruch des Erfolgsmodells mit der legendären Ahnenreihe. Der durchzugsstarke V6-Biturbo mit 331 kW (450 PS) Leistung stemmt im breiten Drehzahlband von 1.900 bis 5.000 Umdrehungen satte 600 Nm auf die Kurbelwelle. Seit Sommer stehen erstmals die besonderen competition-Pakete mit Gewindefahrwerk, neuen Leichtmetallrädern sowie zahlreichen exklusiven Akzenten zur Wahl. Die Preise für den Hochleistungs-Avant beginnen bei 86.000 Euro.

Die Fakten

Der Audi RS 4 Avant

Exterieurdesign und Karosserie

- > Dynamisch, sportlich und progressiv: der RS 4 Avant* folgt der attraktiven RS-Designsprache
- > Breiterer, flacherer Singleframe in Schwarz glänzend mit dreidimensionaler Wabenstruktur
- > Front- und Heck-Stoßfänger sowie Schwellerleisten in RS-Designsprache
- > Matrix LED-Scheinwerfer in Serie, optional RS-spezifisch abgedunkelte Matrix LED-Scheinwerfer
- > Optikpakete Schwarz, Schwarz plus, Aluminium matt und Carbon/Schwarz glänzend, exklusiv für competition-Paket Carbon matt
- > Audi Ringe und RS-Badges auf Wunsch in Schwarz ausgeführt
- > Abgasanlage mit zwei großen ovalen Endrohren, RS-Sportabgasanlage mit schwarz glänzenden Endrohrblenden und RS-Sportabgasanlage plus mit schwarz matten Endrohrblenden
- > **Länge:** 4.782 Millimeter
- > **Breite:** 1.866 Millimeter
- > **Höhe:** 1.414 Millimeter
- > **Radstand:** 2.826 Millimeter

Innenraum und Bedienung

- > Interieur in Schwarz gehalten, RS-Designpaket in Rot oder Grau
- > RS-Sportsitze in Serie, auf Wunsch mit Bezügen aus Feinnappa oder Dinamica-Leder-Kombination
- > Bedienkonzept: freistehendes MMI touch-Display mit 10,1 Zoll Diagonale und akustischer Rückmeldung; Ansicht „RS-Monitor“ informiert über Temperaturstatus
- > Auf Wunsch Audi virtual cockpit plus und Head-up-Display mit RS-spezifischen Informationen wie zum Beispiel g-Meter, Schaltblitz, Öltemperatur, Reifendruck, Reifentemperatur

Motor und Kraftübertragung

- > 2.9 TFSI V6-Biturbo mit 331 kW (450 PS) Leistung bei Drehzahlen von 5.700 bis 6.700 1/min und 600 Nm Drehmoment im breiten Drehzahlband von 1.900 bis 5.000 1/min
- > Sportlich-direktes Ansprechverhalten durch Position der beiden Turbolader im Innen-V des Motors
- > 0-100 km/h in 3,9 bis 4,1 Sekunden (ausstattungsabhängig), mit competition-Paketen 290 km/h Höchstgeschwindigkeit
- > 8-stufige tiptronic, permanenter Allradantrieb quattro mit selbstsperrendem Mittendifferenzial: Kraftverteilung vorne zu hinten 40:60 beziehungsweise 70:30 oder 15:85
- > Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) mit drei Modi und radselektiver Momentensteuerung

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

- > Optional Sportdifferenzial zur Verteilung der Antriebskräfte an der Hinterachse
- > RS 4 Avant: Verbrauch nach WLTP 8,8 Liter pro 100 km (Emissionen 201 Gramm CO₂ pro km)

Fahrwerk

- > RS-Sportfahrwerk in Serie, auf Wunsch Sportfahrwerk plus – Ausführung mit hydraulischer Dynamic Ride Control und dreistufig regelbarer Dämpfung oder RS-Sportfahrwerk pro (Gewindefahrwerk) mit manueller Verstellung
- > Progressivlenkung in Serie, Dynamiklenkung als weitere Option, im competition plus-Paket Dynamiklenkung mit fest fixierter Übersetzung 1:13,1
- > Fahrdynamiksystem Audi drive select mit zwei neuen individuell konfigurierbaren RS-Modi, Steuerung direkt über die Lenkradtaste „RS-MODE“
- > Räder im Format 19 oder 20 Zoll
- > Bremsscheiben aus Stahl mit dem Durchmesser 375 Millimeter vorne und 330 Millimeter hinten in Serie
- > Auf Wunsch Kohlefaser-Keramikkbremsen mit 6-Kolben-Festsätteln sowie gelochten Bremsscheiben an der Vorderachse mit dem Durchmesser 400 Millimeter, auf Wunsch rote, blaue oder anthrazitgraue Bremssättel

Vernetzung

- > Up to date: Modularer Infotainmentbaukasten der dritten Generation (MIB 3) bringt intuitives Bedienkonzept an Bord
- > Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit vielen Navigationsfunktionen
- > Audi connect mit zahlreichen maßgeschneiderten Onlinediensten
- > Mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme lieferbar, einzeln oder auch in Paketen

Das Modell im Detail

Muskulös: das Außendesign

Die Frontpartie des RS 4 Avant* steht für kompromisslose Sportlichkeit. Dabei differenziert sich der RS 4 Avant* deutlich gegenüber dem A4 und S4 Avant*. Der Singleframe ist breiter und flacher im Vergleich zum Grundmodell. Wie seine großen RS-Brüder RS 6 Avant* und RS 7 Sportback* erhält auch der RS 4 Avant* die RS-typische dreidimensionale Wabenstruktur in Schwarz glänzend. Der rahmenlose Singleframe sorgt für einen sportlichen, auf das Wesentliche reduzierten Look. Der Wabengrill mit RS 4-Emblem ist direkt in den Stoßfänger mit den großen seitlichen Lufteinlässen und den vertikalen Flaps eingesetzt.

Die optionalen Matrix LED-Scheinwerfer mit abgedunkelten Blenden vervollständigen das Gesicht des High-Performance-Avant und differenzieren ihn innerhalb der A4-Familie. 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, unterstreichen die Breitenwirkung des RS 4 Avant*.

Die Optikpakete Schwarz glänzend, Aluminium Matt und Carbon sowie Carbon matt (exklusiv für competition-Pakete und Stylepaket bronze Audi exclusive) setzen individuelle Akzente beim Einleger im Schweller, den Außenspiegelgehäusen sowie am Front- und Heckstoßfänger. Für die Optikpakete Schwarz glänzend und Carbon gibt es auf Wunsch die Audi Ringe und die RS-Schriftzüge an Front und Heck ebenfalls in Schwarz. Für mehr Understatement entfallen, sofern gewünscht, die RS-Badges komplett. Die Dachreling ist standardmäßig in Schwarz matt ausgeführt. Der RS-spezifische Dachkantenspoiler und der Diffusoreinsatz sowie die ovalen Chrom-Endrohre der RS-Abgasanlage bilden den markanten Abschluss. Die optionalen RS-Sportabgasanlagen mit schwarzen Endrohrblenden sorgen für ein besonders sportliches Klangerlebnis. Über das Fahrdynamiksystem Audi drive select entscheidet der/die Fahrer_in selbst, ob der Sound präsent oder dezent sein soll.

Voller Durchzug: der Antrieb

Die Audi Sport GmbH knüpft mit dem 2.9 TFSI V6-Biturbo an den legendären 2,7 Liter-V6 des ersten RS 4 Avant aus dem Jahr 1999 an. Seinerzeit leistete der V6-Biturbo 279 kW (380 PS). Im neuen RS 4 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 201) sind es heute 331 kW (450 PS) – eine Leistung von 155,5 PS pro Liter. Damit braucht der RS 4 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 201) nur zwischen 3,9 respektive 4,1 Sekunden (ausstattungsabhängig) von 0 auf 100 km/h. Das TFSI-Aggregat bringt lediglich 182 Kilogramm auf die Waage, 31 Kilogramm weniger als der V8-Motor im Vorgängermodell von 2012. Davon profitieren das Gesamtgewicht und die Achslastverteilung – zwei Voraussetzungen für die beeindruckenden Fahrleistungen. Der V6-Biturbo stemmt im breiten Drehzahlband von 1.900 bis 5.000 Umdrehungen pro Minute satte 600 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Mit dem RS-Dynamikpaket steigt die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 auf 280 km/h, in Verbindung mit den optionalen competition-Paketen auf 290 km/h.

Die beiden Turbolader des 2.9 TFSI sind jeweils einer Zylinderbank zugeordnet und bauen bis zu 1,5 bar Ladedruck auf. Wie bei allen V6- und V8-Motoren von Audi sind die Lader im 90-Grad-Innen-V der Zylinderbänke montiert, dementsprechend liegt die Abgasseite der Zylinderköpfe innen und die Ansaugseite außen. Dieses Layout ermöglicht eine kompakte Bauweise und kurze Gaslaufwege mit minimalen Strömungsverlusten – der 2.9 TFSI reagiert dadurch besonders spontan auf die Bewegungen des rechten Pedals.

Der Hochleistungs-V6 besticht nicht nur mit starker Performance, sondern auch mit hoher Effizienz. Im neuen WLTP-Fahrzyklus begnügt er sich mit 8,8 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, was 201 Gramm CO₂ pro Kilometer entspricht. Das bedeutet eine Verbrauchseinsparung um 17 Prozent gegenüber dem Vorgängermodell. Ein entscheidender Faktor dafür ist das neue TFSI-Brennverfahren von Audi mit der Bezeichnung B-Zyklus. Es ist speziell für den Teillastbereich, die weit überwiegende Betriebsart, konzipiert. Bei höherer Last und Drehzahl schließt das zweistufig schaltende Audi valvelift system (AVS) die Einlassventile später – die Öffnungsdauer verlängert sich auf 200 Grad Kurbelwinkel. Zugleich wächst der Ventilhub von 6 auf 10 Millimeter. Die Zylinderfüllung nimmt dadurch entsprechend zu – der Motor dreht kraftvoll hoch und liefert opulente Leistung.

Über die sportlich abgestimmte 8-stufige tiptronic gelangt die Kraft des 2.9 TFSI auf den permanenten Allradantrieb quattro. Im regulären Fahrbetrieb besitzt das System ein heckbetontes Setup. Sein rein mechanisches Mittendifferenzial schickt 60 Prozent der Momente zur hinteren Achse und 40 Prozent nach vorne. Wenn an einer Achse unerwünscht Schlupf auftritt, strömt der Großteil der Kräfte automatisch und blitzschnell an die andere Achse – bis zu 70 Prozent nach vorne, bis zu 85 Prozent nach hinten. Die hohen Sperrwerte erlauben eine klar definierte Verteilung der Momente und ein hochpräzises Zusammenspiel mit den Regelsystemen der ESC und der radselektiven Momentensteuerung.

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. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto in die Kurve ein und folgt dem Lenkwinkel exakt. Das Resultat: ein präzises, agiles und neutrales Fahrverhalten. Für ein noch dynamischeres Ansprechverhalten beim Einlenken und Beschleunigen aus Kurven sorgt das optionale quattro mit Sportdifferenzial mit RS-spezifischer Abstimmung. Es verteilt die Momente aktiv und gezielt zwischen den Hinterrädern und verbessert so Traktion, Stabilität und Dynamik. Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve wird das Moment überwiegend zum kurvenäußeren Hinterrad gelenkt – das Auto wird förmlich in die Kurve hineingedrückt und jeder Ansatz von Untersteuern eliminiert. Im Fall von Übersteuern stabilisiert das Sportdifferenzial das Fahrzeug, indem es das Moment zum kurveninneren Rad leitet.

Sportlich abgestimmt: das Fahrwerk

Das Achsprinzip des Fahrwerks mit Fünflenker-Aufhängungen vorne und hinten ermöglicht die optimale Aufnahme von Längs- und Querkräften. Das serienmäßige RS-Sportfahrwerk legt den Audi RS 4 Avant* 7 Millimeter tiefer als das S4-Basismodell mit Sportfahrwerk.

Für ein noch agileres Fahrverhalten steht auf Wunsch das RS-Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC). Dieser integrierte Wank- und Nickausgleich besteht aus einem speziellen Dämpfersystem, das ohne Einsatz von Elektronik den Bewegungen des Fahrzeugaufbaus ohne Zeitverzögerung entgegenwirkt. Beim Einlenken und Durchfahren einer Kurve wird die Dämpferkennung so verändert, dass die Bewegungen des Fahrzeugs um die Längsachse (Wanken) und um die Querachse (Nicken) deutlich reduziert werden. Die Dämpfer sind jeweils diagonal über zwei separate Ölleitungen mit je einem Zentralventil verbunden. Die Ventile stellen durch innen liegende Kolben mit dem dahinterliegenden Gasraum das benötigte Ausgleichsvolumen zur Verfügung. Beim Anlenken und Durchfahren einer Kurve wird zwischen den kreuzweise gegenüberliegenden Dämpfern über das Zentralventil eine Ölströmung und somit eine zusätzliche Dämpfungskraft erzeugt. Die Dämpferkennlinie wird bei einseitiger Einfederung also dahingehend verändert, dass Wank- und Nickbewegungen nahezu eliminiert werden. Auf diese Weise sorgt dieses reaktionsschnelle Dämpfersystem dafür, dass die RS-Modelle besonders präzise durch Kurven fahren.

Mithilfe des Audi drive select können die Fahrer_innen die Dämpferkennung in drei Stufen beeinflussen und damit das Fahrerlebnis individualisieren. Die aktuelle Dämpfer-Generation mit integriertem Schaltventil ist kompakt und leicht. Zudem ermöglicht sie eine noch größere Spreizung der Dämpferkräfte zwischen den Modi comfort und dynamic sowie eine präzisere Fahrwerksabstimmung bei hohen Dämpferkräften, die insbesondere bei dynamischer Kurvenfahrt auftreten.

Das Ergebnis: In der Stellung comfort sorgt das RS-Sportfahrwerk mit Dynamic Ride Control (DRC) für ein betont komfortables Abrollen. Im Programm dynamic liefert es eine außerordentlich straffe Fahrpräzision auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten.

Steigern lässt sich die Fahrdynamik noch mit dem RS-Sportfahrwerk pro. Dieses manuell verstellbare Gewindefahrwerk ist Teil des competition plus-Pakets und bietet trotz seiner kompromissloseren Charakteristik im Vergleich zum RS-Sportfahrwerk plus noch immer einen bestmöglichen Ausgleich zwischen Komfort und Sportlichkeit. Gegenüber dem herkömmlichen RS 4 Avant* erhalten die Kund_innen ihr Fahrzeug mit einer um 10 Millimeter tieferen Trimmelage, eine Tieferlegung um weitere 10 Millimeter ermöglicht maximal 20 Millimeter im Vergleich zur Serie. Für ein abermals gesteigertes Fahrerlebnis spendiert die Audi Sport GmbH eine höhere Federrate, dreifach verstellbare Dämpfer und steifere Stabilisatoren.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Als Alternative zur serienmäßigen elektromechanischen Servolenkung steht eine RS-spezifische Dynamiklenkung zur Wahl. Die Dynamiklenkung variiert ihre Übersetzung, abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit, vom Lenkwinkel und von dem im Fahrdynamiksystem Audi drive select gewählten Modus. In Kombination mit dem competition plus-Paket ist die Dynamiklenkung fixiert auf eine Übersetzung 1:13,1. Bei niedrigem Tempo – im Stadtverkehr und beim Rangieren – arbeitet die Dynamiklenkung sehr direkt, zwei Lenkradumdrehungen genügen von Anschlag zu Anschlag. Auch die Servounterstützung ist hoch. Damit werden Einparkvorgänge spielerisch leicht. Auf der Landstraße gehen die Direktheit und die elektrische Unterstützung sukzessive zurück. So glätten bei zügigem Autobahntempo eine indirekte Übersetzung und eine niedrige Servokraft unruhige Lenkbewegungen und unterstützen den souveränen Geradeauslauf. Auf den Feldern Sportlichkeit und Fahrsicherheit arbeitet die Dynamiklenkung eng mit der Elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC zusammen. Wenn nötig, lenkt sie leicht gegen – ihre kleinen, vom Fahrer meist unbemerkten Eingriffe reduzieren in den allermeisten Situationen das Untersteuern ebenso wie das Übersteuern durch Lastwechsel. Beim Bremsen auf Oberflächen mit unterschiedlichen Reibwerten hilft das System gezielt durch stabilisierende Lenkeingriffe.

Die Fahrer_innen können ihr persönliches Fahrerlebnis über das serienmäßige Fahrdynamiksystem Audi drive select 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 mit Sportdifferenzial, den Motorsound sowie die Charakteristik der Klimaautomatik.

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 vollflächig in Bronze matt lackiertes Vollfräsrاد im Fünfarm-Design. Ihre Reifen haben das Format 275/30. Neu ist das phantomschwarze glanzgedrehte competition-Rad in 20 Zoll.

Dieses Rad lässt sich angesichts seiner Zugehörigkeit zu den competition-Paketen mit dem Pirelli P Zero Corsa kombinieren. 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 6-Kolben-Bremssättel mit RS-Emblem sind schwarz lackiert, optional rot. An der Vorderachse arbeiten auf Wunsch besonders standfeste RS-Keramikbremsen. Die Sättel werden wahlweise in Rot, Grau oder Blau ausgeführt. Ihre gelochten Scheiben haben die Dimension 400 Millimeter.

Vernetztes Cockpit: das Interieur

Der Innenraum im Audi RS 4 Avant* ist in Schwarz gehalten. LED-Lichtleiter zeichnen die Konturen der Türen und der Mittelkonsole nach – mit dem optionalen Ambiente-Lichtpaket in bis zu 30 verschiedenen Farben. Die horizontale Ausrichtung der Instrumententafel schafft ein großzügiges Raumgefühl. Die beleuchteten Einstiegsleisten mit RS 4-Schriftzug empfangen die Insassen. Auf Wunsch bringt das RS-Designpaket an der Mittelkonsole sowie an Armauflagen, Gurten und den Fußmatten mit RS-Logo Farbe in den Innenraum. Lenkrad, Wählhebel und Kniepads sind in Alcantara mit roter Kontrastnaht ausgeführt. Das erweiterte RS-Designpaket bietet zusätzlich zu Rot nun auch Akzente in Grau. Für das RS-Designpaket Rot gibt es die Sitzseitenblenden in der Rückenlehne im passenden Farbton. Als Highlight wertet bei den competition-Paketen auf Wunsch eine Dinamica-Leder-Kombination mit teils rezyklierten Materialien den Innenraum auf.

Das 10,1 Zoll große MMI touch-Display ist die Zentrale des Bediensystems. Es ist dem der Fahrer_in im Mittelpunkt der Instrumententafel leicht zugeneigt. Der berührungsempfindliche Bildschirm zeigt zur Begrüßung einen RS 4 Avant* als hochaufgelöste Grafikanimation. Mit akustischer Rückmeldung übernimmt das MMI touch-Display die Funktionen des bisherigen Dreh-/Drück-Stellers auf der Mitteltunnelkonsole. Mithilfe der Anzeige „RS-Monitor“ erhalten die Insassen 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_die Fahrer_in beim Erreichen der Drehzahlgrenze zum Hochschalten auf. Das optionale Head-up-Display bietet ebenfalls einige RS-spezifische Informationen, wie beispielsweise die Schaltblitz-Darstellung.

Die Menüstruktur des Bediensystems orientiert sich mit straffen Hierarchien an den Erwartungen der Nutzer_innen und zielt auf eine leichte Bedienung. Viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch versteht zudem die natürlich-sprachliche Steuerung – und setzt sie rasch in Befehle um, die Navigation im RS 4 Avant* ist vielseitig und benutzerfreundlich. Audi connect und Audi connect plus halten zahlreiche Online-Services bereit, auch Car-to-X-Dienste, die sich die Schwarmintelligenz der Audi Flotte zunutze machen.

Die Fahrer_innen können über die „RS-MODE“-Taste am unten abgeflachten RS-Multifunktions-Sportlederlenkrad direkt die zwei Modi RS1 und RS2 im Audi drive select ansteuern. Dabei öffnen sich im Audi virtual cockpit automatisch die RS-spezifischen Anzeigen. Neben dem Lenkrad mit den großen Aluminium-Schaltwippen und den beleuchteten Einstiegsleisten tragen auch die RS-Sportsitze mit optionaler Wabensteppung und die Schaltkulisse das RS-Emblem.

Vielseitig: die Ausstattung

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 1.495 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.

Auf Wunsch unterstützt der RS 4* den Fahrer in vielen Situationen: mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme unterstreichen die Allroundeigenschaften des High-Performance-Avant. Die Optionen sind in den zwei Paketen „Tour“ und „Stadt“ zusammengefasst. Darunter der Adaptive Fahrassistent inklusive „Stop and Go“-Funktion für eine automatische Distanzregelung, der Kreuzungsassistent, die Spurwechselwarnung oder die Bordsteinwarnung.

Kund_innen des RS 4 Avant* können zwischen acht Lackfarben wählen. Im Programm von Audi exclusive gibt es zudem zahlreiche weitere Individuallackierungen wie zum Beispiel Nogaroblau Perleffekt. Dieser Farbton prägte bereits 1994 den RS 2 Avant als legendären Ur-Vater aller RS-Modelle.

Eine vollständige Auflistung der Paketinhalte der neuen competition-Pakete finden Sie in der Tabelle:

RS competition	
Technik	Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 290 km/h
	RS-Sportabgasanlage plus
Exterieur	Optikpaket Schwarz plus
	Optional RS-Exterieurumfänge in Carbon glänzend oder Carbon matt
	RS 4: Matrix LED-Scheinwerfer mit dynamischer Lichtinszenierung und dynamischem Blinklicht
	RS 5: Matrix LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht, dynamischer Lichtinszenierung und dynamischem Blinklicht
	Räder, 5-Y-Speichen, schwarz, 9J x 20, Reifen 275/30 R20
	Optional Sportreifen P-Zero Corsa von Pirelli, 275/30 R20
Interieur	Mikrofaser-Dinamica-Leder-Kombination mit Wabensteppung und RS-Stickung
	Bedienelemente in Alcantara schwarz mit Kontrastnähten in Crescendorot
	Sicherheitsgurte in Schwarz mit rotem Rand
	Einstiegs-LED mit Projektion RS competition

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

**RS competition plus (inkl.
Paketumfänge competition-Paket)**

Technik

quattro mit Sportdifferenzial

RS-Sportfahrwerk pro, verstellbar in Höhe, Zug- und
Druckstufe

Dynamiklenkung

Legendär: die Historie

Wie kein Zweiter steht der neue Audi RS 4 Avant* für die Verbindung von High-Performance und Alltagstauglichkeit. Seine Ahnenreihe beginnt bereits vor 25 Jahren im Jahr 1994 – mit dem legendären RS 2 Avant.

1994 – Audi RS 2 Avant: starker Trendsetter

Mit dem RS 2 Avant setzte Audi im Jahr 1994 einen starken Trend – mit dem weltweit ersten Hochleistungssportwagen mit fünf Sitzplätzen und großem Gepäckraum. Ebenfalls stilbildend waren das markante Außendesign und das feine Interieur mit Bicoloroptik und blauen Alcantara-Sitzbahnen. Der 5-Zylinder-Turbo holte aus 2,2 Liter Hubraum 232 kW (315 PS), er brachte den Audi RS 2 Avant in 5,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und weiter bis 262 km/h Topspeed. Die Porsche AG lieferte als Entwicklungs- und Fertigungspartner Teile wie Bremsen und Räder zu.

1999 – kompakter Hubraum und hohe Leistung in der ersten Generation

Beim ersten RS 4 Avant kam die kurz zuvor in das Unternehmen integrierte Cosworth Technology Ltd als Kooperationspartner ins Spiel. Gemeinsam mit der quattro GmbH machten die Engländer den 2,7 Liter großen V6-Biturbo mit 279 kW (380 PS) noch kraftvoller und durchzugsstärker. Einlass- und Auslasskanäle wurden entsprechend der Leistungssteigerung überarbeitet, die Luftführungen der Saug- und Druckseite im Querschnitt vergrößert sowie die Turbolader größer dimensioniert. Durch größere und druckverlustoptimierte Ladeluftkühler konnte der Wirkungsgrad nochmals deutlich verbessert werden. Damit war der RS 4 ohne Beeinträchtigung der Alltagstauglichkeit auf pure Sportlichkeit ausgelegt. Die Nachfrage war so hoch, dass Audi die Produktionszahlen gegenüber der ursprünglichen Planung verdoppelte.

2005 – Audi RS 4: Dynamik in drei Varianten

Der RS 4 der zweiten Generation erschien 2005. Er setzte zunächst als Limousine und Avant ein und war später auch als Cabriolet erhältlich. Als Antrieb diente der neu entwickelte V8-Hochdrehzahlmotor mit 4,2 Liter Hubraum. Der Direkteinspritzer leistete 309 kW (420 PS). Aus dem Motorsport abgeleitet setzte erstmals ein Hersteller auf die Kombination von Benzindirekteinspritzung und Hochdrehzahlkonzept. Drehzahlen bis 8.250 1/min sind damit möglich. Weitere Technik-Highlights waren der quattro Antrieb mit der damals neuen asymmetrisch-dynamischen Momentenverteilung im Verhältnis 40 Prozent vorne zu 60 Prozent hinten und die optionalen Kohlefaser-Keramik-Bremsen.

2012 – Audi RS 4 Avant: der dynamische Alleskönner

Auf dem Genfer Automobilsalon präsentierte die quattro GmbH im Februar 2012 die dritte Generation des RS 4*, der ausschließlich als Avant angeboten wurde. Das Modell war wie sein Vorgänger mit einem 4,2-Liter-V8-Hochdrehzahlmotor ausgerüstet, dessen Leistung allerdings auf 331 kW (450 PS) gesteigert war.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Kommunikation Produkt und Technologie

Eva Stania

Pressesprecherin Audi A6, Audi A7, Audi S6,
Audi S7, Audi RS 4, Audi RS 5, Audi RS 6,
Audi RS 7, Audi R8, Audi R8 Spyder,
Fahrwerk, Audi quattro

Telefon: +49 152 57767044

E-Mail: eva.stania@audi.de

www.audi-mediacycenter.com



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Ducati, Lamborghini und Bentley produzieren an 21 Standorten in 13 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2021 hat der Audi Konzern rund 1,681 Millionen Automobile der Marke Audi, 8.405 Sportwagen der Marke Lamborghini und 59.447 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2021 erzielte die AUDI AG bei einem Umsatz von €53,1 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €5,5 Mrd. Weltweit arbeiten mehr als 89.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 58.000 in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und wegweisenden Services setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle**

Audi A4 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,2-4,0;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 167-106

Audi S4

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5-6,3;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 170-167

Audi RS 4 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,8;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 201

Audi RS 6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,6-11,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 265-263

Audi RS 7 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,6-11,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 265-263

***Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.*

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.