



Der neue Audi A4 unterscheidet sich äußerlich kaum vom Vorgänger

AUTO

## FORTSCHRITT STATT VORSPRUNG

Neuer Grill, leise Spiegel, Elektronik als dritte Gewalt an Bord: Optisch ist der neue Audi A4 fast der Alte. Und im Innern?

**N**eue Automodelle haben es schwer. Sie sollen besser, schöner und erfolgreicher sein als ihre Vorfahren. Für den neuen A4 ist das eine echte Herausforderung, denn zählt man den ursprünglichen Audi 80 dazu, so beerbt der Neue acht Baureihen und zwölf Millionen Vorgänger. Der A4, gebaut am Stammsitz in Ingolstadt, ist die Visitenkarte der Marke. Da liegt die Messlatte besonders hoch. Deshalb haben die Audi-Ingenieure ihre neue Limousine und den hierzu-lande besonders beliebten Kombi Avant wieder mit Neuheiten vollgestopft. Allerdings steckt vieles davon unterm Blech – und bleibt so vor den Augen der Kunden verborgen.

Sicher ist es aller Ehren wert, dass der Avant bis zu 120 Kilo leichter geworden ist – aber welcher Käufer wiegt sein Auto? Auch der cW-Wert der Aerodynamik schrumpfte, um vier Hundertstel – doch wer kann das nachmessen? Und die Fünflenker-Aufhängungen an Vorder- und Hinterachse sorgen zwar für Komfort und Sportlichkeit, sind aber nur zu sehen, wenn man sich unters Auto legt. Wer tut das

schon? Die meisten Kunden schauen vor allem, ob das Auto ästhetisch gefällt. Deshalb sind die Designer dabei lieber vorsichtig vorgegangen. Wimperntusche statt Schönheits-OP: zwei neue Ecken im Audi-Grill, die man von den Modellen TT und A6 kennt. Statt der bisherigen Blechkante eine neue Fuge, die von den Scheinwerfern bis zu den Rückleuchten verläuft. Und Außenspiegel, die nun auf den Türen statt in den Fensterecken montiert sind. Auch diese Neuerung übersieht man leicht, was ungerecht ist, denn die Spiegel sind Wunderwerke der Aeroakustik. Beim Vorgänger störten Geräusche, weil der Fahrtwind am Spiegel verwirbelte. Nach zweieinhalb Jahren Entwicklung sind nun die Gehäuse so optimiert, dass Ruhe herrscht. Auch die Aerodynamik wurde damit besser – um einige Tausendstel.

Deutlich mehr als Tausendstel hat der Kofferraum zugelegt: 505 statt 490 Liter Volumen – beachtlich bei fast identischen Abmessungen. Außerdem genießt man hinten größere Beinfreiheit. Und wer die Rücksitze umlegt, kann sogar 1510 und damit 80 Liter Gepäck mehr als zuvor durch

die Heckklappe laden. Die öffnet sich elektrisch, sobald man einen Fußtritt unter der Stoßstange andeutet – sehr bequem.

Eine neue Option ist das virtuelle Cockpit mit dem großen Display, auf dem der Fahrer selbst die Rundinstrumente oder die Navigationskarte einstellen kann. Das macht den Bildschirm über der Mittelkonsole fast überflüssig, doch dort werden immer noch Radio oder individuelle Lichtfarben für die Innenbeleuchtung angesteuert. Außerdem gibt es auf Wunsch: Display in der Windschutzscheibe, induktive Handyladestation, 3-D-Soundanlage sowie das neue Matrix-LED-Licht. Damit lässt der A4 sein Licht um Kurven leuchten, blendet bei Gegenverkehr ab oder stark reflektierende Verkehrszeichen aus.

Einen technischen Meilenstein hätte der neue A4 setzen können, wenn es ihn als Hybrid gegeben hätte. Doch so ist es nicht. 2015 nicht und auch 2016 nicht. Der innovative Vorsprung liegt weiterhin bei der Konkurrenz. Audi kontert im kommenden Jahr allein mit einem Gasmotorenmodell, dem Audi A4 Avant g-tron.

Und der hierzulande so geschätzte Zweiliter-TDI? Nein, im neuen A4 steckt glücklicherweise nicht der in Verruf geratene EA-189-TDI, sondern der neue EA 288 mit der Schadstoffklasse Euro 6. Um diese Norm zu erreichen, wird die Harnstofflösung Adblue eingespritzt, mit der die Stickoxide eliminiert werden. Der Adblue-Tank fasst zwölf Liter. Ein Liter der Flüssigkeit reicht für 1000 bis 1500 Kilometer, kostet an der Tankstelle etwa einen Euro und wird einfach nachgefüllt. Wie Wischwasser. Audi beteuert, dass der Diesel mit der Adblue-Technik die Abgasnormen in jedem Fall erfülle und auch die jüngste Kritik am CO<sub>2</sub>-Ausstoß das neue Modell nicht betreffe.

Der 190 PS starke Motor hat Kraft im Übermaß, doch die kann man nur erleben, wenn man seine Macht über das Gaspedal nicht an den neuen „prädiktiven Effizienzassistenten“ delegiert. Dessen Aufgabe ist es, dem Menschen das Spritsparen abzunehmen. Aus den Daten der Navigation weiß der Bordcomputer, wann Kurven oder Tempo-30-Zonen nahe sind, und reguliert Gas und Bremse im vorausseilenden Gehorsam. Zahlreiche Computerassistenten und Steuergeräte können: einparken, Querverkehr beobachten, im Stau weiterrollen, die Spur halten, vollbremsen und, und, und. Die digitalen Besserwisser wachsen sich an Bord zur dritten Gewalt aus. Der A4 lockt also nicht mit oberflächlicher Verschönerung, sondern mit vielen neuen inneren Werten. ✦