

Update voor de krachtige break: de nieuwe Audi RS 4 Avant

- Nog meer uitgesproken visueel onderscheidend dankzij nieuwe designtaal
- Krachtig en efficiënt: twin-turbo V6 met 331 kW (450 pk) en 600 Nm aan koppel
- MMI Touch: nieuw bedieningssysteem en RS-specifieke schermen

Audi Sport GmbH heeft heel wat details verfijnd van de RS 4 Avant, die in september 2017 nieuw op de markt kwam. Het nieuw ontworpen front en het sportieve interieur met het nieuwe MMI-bedieningssysteem benadrukken de atletische ambities van het succesmodel met zijn legendarische bloedlijn. Zijn koppellijke twin-turbo V6 met een vermogen van 331 kW (450 pk) laat een indrukwekkende 600 Nm aan koppel los op de krukas over een breed toerenbereik van 1.900 tot 5.000 o/m. De RS 4 Avant beleeft zijn Belgische debuut op de Zoute Grand Prix van 10 tot 13 oktober 2019. De verkoop begint in België in oktober 2019. De nieuwe RS 4 Avant staat vanaf december 2019 bij de dealers.

Gespierd: het koetswerkdesign

Het front van de nieuwe RS 4 Avant is volledig hertekend. De RS 4 Avant verschilt grondig van de A4 Avant. Zijn Singleframe is breder en vlakker in vergelijking met het basismodel. Net zoals zijn grote RS-broers RS 6 Avant (gemengd brandstofverbruik in l/100 km: 11,7-11,5; gemengde CO₂-uitstoot in g/km: 268-283) en RS 7 Sportback (gemengd brandstofverbruik in l/100 km: 11,6-11,4; gemengde CO₂-uitstoot in g/km: 265-261) pakt ook de RS 4 Avant uit met de driedimensionale zwartglanzende honingraatstructuur die zo typerend is voor de RS-modelreeks. Voor een zuivere look is de Singleframe zonder rand getekend. Het nieuwe eierdoosrooster met RS 4-embleem is rechtstreeks in de bumper ingezet, samen met de brede zijdelingse luchtinlaten en verticale flappen.

De vorm van de ledkoplampen van de RS 4 Avant is eveneens hertekend. De optionele ledmatrixkoplampen met donkere rand vervolledigen de gewijzigde uitstraling van de high-performance Avant en onderscheiden hem binnen de A4-familie. De wielkasten met uitgeklopte quattro-spatborden erboven zijn voor- en achteraan 30 millimeter breder in vergelijking met de Audi A4 Avant. Zwartglanzende designelementen direct naast de koplampen onderlijnen het breedte-effect van de nieuwe RS 4 Avant (gemengd brandstofverbruik in l/100 km: 9,2; gemengde CO₂-uitstoot in g/km: 211 - 210).

Volledig trekkracht: de transmissie

Met de 2.9 TFSI twin-turbo V6 bouwt Audi Sport GmbH verder op de legendarische 2.7-V6 van de eerste RS 4 Avant uit 1999. Destijds ontwikkelde de twin-turbo V6 een vermogen van 279 kW (380 pk). De nieuwe RS 4 Avant ontwikkelt vandaag 331 kW (450 pk), wat overeenkomt met een specifiek vermogen van 155,5 pk per liter. Daarmee kan de RS 4 Avant van 0 naar 100 km/u optrekken in slechts 4,1 seconden. De TFSI-motor weegt slechts 182 kilo, wat 31 kilo minder is dan

de V8-motor in zijn voorganger uit 2012. Dat komt het totaalgewicht en de gewichtsverdeling over de assen ten goede – twee vereisten voor indrukwekkende prestaties. De twin-turbo V6 stuurt een indrukwekkend koppel van 600 Nm naar de krukas over een breed toerenbereik van 1.900 tot 5.000 o/m. Het RS dynamic-pack verhoogt de elektronisch begrensde topsnelheid van 250 naar 280 km/u.

De twee turbo's van de 2.9 TFSI zijn elk aan één cilinderrij toegewezen en bouwen een druk van tot 1,5 bar op. Zoals in elke V6- en V8-motor van Audi zitten de turbo's binnen de 90 graden brede 'V' tussen de cilinderrijen en zit de uitlaatkant van de cilinderkoppen dus aan de binnenkant terwijl de inlaat aan de buitenkant van de motor zit. Deze lay-out maakt een compacte opbouw en korte gastrajecten met minimale doorstromingsverliezen mogelijk waardoor de 2.9 TFSI bijzonder spontaan op bewegingen van het gaspedaal reageert.

De zeer krachtige V6 maakt niet alleen indruk door zijn machtige prestaties maar ook door zijn grote efficiëntie. Op de nieuwe WLTP-rijcyclus verbruikt hij slechts 9,2 liter brandstof per 100 kilometer, wat overeenkomt met een CO₂-uitstoot van 211 g/km. Dat betekent een daling met 17 procent in vergelijking met zijn voorganger. Een beslissende factor daarbij is het nieuwe TFSI-verbrandingsproces van Audi, dat ook gekend staat als de B-cyclus. Deze cyclus is specifiek ontwikkeld voor deellast, wat de meest voorkomende situatie is bij normaal gebruik. Bij hogere belasting en omwentelingsnelheden sluit het tweetraps Audi valvelift-systeem (AVS) de inlaatkleppen later, waardoor de openingstijd toeneemt tot een krukhoek van 200 graden. Tegelijk vergroot de klepliftheogte van 6,0 naar 10 millimeter. Daardoor neemt de cilindervulling in dezelfde mate toe – de motor klimt krachtig in de toeren en ontwikkelt heel veel vermogen.

De kracht van de 2.9 TFSI stroomt via de sportieve achttraps-tiptronic naar de quattro-vierwielaandrijving. Bij normaal rijden stuurt het systeem meer vermogen naar de achteras. Het zuiver mechanische middendifferentieel versluis 60 procent van het koppel naar de achteras en 40 procent naar voren. Indien op één as ongewild slip ontstaat wordt het meeste vermogen automatisch en snel naar de andere as gestuurd – tot 70 procent naar voor of tot 85 procent naar achteren. Deze hoge sperwaarden maken een duidelijk gedefinieerde koppelverdeling mogelijk en een zeer precieze samenwerking met de controlesystemen van het ESC en de wielselectieve koppelcontrole.

Wielselectieve koppelcontrole is actief op alle soorten ondergrond. Bij een sportieve rijstijl remt het de wielen aan de binnenkant van de bocht heel lichtjes af via het Electronic Stabilization Control (ESC) waardoor het aandrijfkoppel op de wielen aan de buitenkant van de bocht met een hogere belasting toeneemt. Het verschil in aandrijfkracht stuurt de auto de bocht in, waardoor hij de stuurhoek heel precies kan volgen. Het resultaat is een precies, agiel en neutraal rijgedrag. Het optionele quattro-sportdifferentieel met RS-specifieke afstelling staat in voor een nog meer dynamische respons wanneer in bochten wordt geaccelereerd. Het verdeelt het koppel actief en gericht tussen de achterwielen zodat de trekkracht, de stabiliteit en de dynamiek erop vooruitgaan. Bij het afdraaien of optrekken in een bocht wordt het koppel vooral naar het achterwiel aan de buitenkant van de bocht gestuurd – de auto wordt letterlijk de bocht ingeduwd en het minste spoor van onderstuur wordt in de kiem gesmoord. Bij overstuur stabiliseert het sportdifferentieel het voertuig door koppel naar het wiel aan de binnenkant van de bocht te sturen.

Sportieve afstelling: de ophanging

Het asconcept van de ophanging met vijf armen voor- en achteraan maakt een optimale absorptie van krachten in langs- en dwarsrichting mogelijk. Met de standaard RS sport-ophanging ligt de Audi RS 4 Avant (gemengd brandstofverbruik in l/100 km: 9,2; gemengde CO₂-uitstoot in g/km: 211 - 210) zeven millimeter lager dan de S4-basisversie met sportonderstel.

De RS-sportophanging plus met Dynamic Ride Control (DRC) maakt een nog levendiger rijgedrag mogelijk en is als optie verkrijgbaar. Deze geïntegreerde rol-, duik- en steigerstabilisatie bestaat uit een speciaal dempingsstelsel dat koetswerkbewegingen zonder vertraging tegenwerkt zonder tussenkomst van elektronica. Wanneer de auto in een bocht stuurt en erdoor rijdt, verandert de demperreactie waardoor de bewegingen rond de lengteas (rollen) en de dwarsas (duiken en steigeren) gevoelig worden verminderd. De schokdempers zijn telkens diagonaal verbonden met een centrale klep via twee gescheiden olieleidingen. De kleppen bieden het nodige compenserende volume via interne zuigers met net daarachter een met gas gevuld compartiment. Wanneer het voertuig een bocht instuurt en erdoor rijdt, wordt een oliestroom gecreëerd tussen diagonaal tegenover elkaar opgestelde schokdempers via de centrale klep, zodat extra dempingsvermogen ontstaat. Wanneer één kant wordt ingedrukt, worden de dempingskarakteristieken aan de andere kant gewijzigd zodat rol-, duik- en steigerneigingen bijna worden geëlimineerd. Als gevolg daarvan maakt dit zeer reactieve dempingsstelsel dat RS-modellen bijzonder precies rijden wanneer een bocht wordt genomen.

Met de hulp van Audi drive select kan de bestuurder de reacties van de schokdemping in drie trappen beïnvloeden en zo de rijervaring personaliseren. De nieuwe generatie schokdempers met geïntegreerde klep is compacter en lichter. Daarnaast kunnen de dempingskrachten zo breder worden gespreid tussen de comfortabele en de dynamische rijmodi en kan de ophanging meer precies worden aangepast op hoge dempingskrachten, die vooral ontstaan in bochten aan hoge snelheid. Het resultaat is dat de RS-sportophanging met Dynamic Ride Control (DRC) een opmerkelijk comfortabele rolbeweging biedt in de 'comfort'-instelling. In het 'dynamic'-programma geeft ze een uitzonderlijk strakke rijprecisie, zelfs wanneer bochten aan zeer hoge snelheden worden genomen.

Als alternatief voor de standaard elektromechanische stuurbeheersing is de RS-specifieke dynamische besturing verkrijgbaar. Deze dynamische besturing laat de stuurverbrenging met tot 100 procent variëren in functie van de rijnsnelheid, de stuurhoek en de gekozen rijmodus in het Audi drive select-rijgedragssysteem. Bij lage snelheden – in stadsverkeer en bij het manoeuvreren – werkt de dynamische besturing zeer direct; twee omwentelingen van het stuurwiel volstaan om van de ene uiterste wieluitslag naar het andere te gaan. Ook de ondersteuning door de stuurbeheersing is zeer groot waardoor parkeren kinderspel wordt. Op landwegen vermindert de directheid van de stuurrespons en de elektrische beheersing geleidelijk. Bij hoge snelheden op de snelweg gommen de indirecte stuurverbrenging en de lage mate van beheersing schokkerige stuurbewegingen uit en ondersteunen ze met een zelfverzekerde rechtuitstabiliteit. De dynamische besturing werkt nauw samen met de elektronische stabiliteitscontrole (ESC) voor een sportief rijgedrag en een grote rijveiligheid. Indien nodig kan ze licht tegensturen. Deze kleine correcties, die doorgaans onopgemerkt gebeuren voor de bestuurder, verminderen onder- en overstuur als gevolg van lastwissels in de overgrote meerderheid van de situaties. Bij remmen op een ondergrond met verschillende wrijvingscoëfficiënten helpt het systeem via stabiliserende stuurcorrecties.

De bestuurder kan een persoonlijke rijervaring tot stand brengen via het standaard Audi drive select-rijgedragssysteem. Er zijn vijf profielen beschikbaar: Comfort, Auto, Dynamic en de personaliseerbare, RS-specifieke RS1 en RS2. Het Audi drive select-rijgedragssysteem werkt in op de motor- en transmissiesturing, de stuurbeheersing, de ophanging, de dynamische besturing, het quattro-sportdifferentieel, de motorklank en de kenmerken van de automatische klimaatregeling. De personaliseerbare RS2-modus is er speciaal om snel de werking van het Electronic Stabilization Control (ESC) te beïnvloeden met een druk op een knop.

De nieuwe RS 4 Avant wordt af-fabriek geleverd met gesmede aluminium 19-duimvelgen met banden in de maat 265/35. Als optie zijn diverse ontwerpen van 20 duim verkrijgbaar, waaronder een nieuwe, volledig gefreesde vijfspaaksvelg die volledig in mat brons is gelakt. Die gebruikt 275/30-banden. Krachtige stalen RS-remmen met geperforeerde composietschijven staan in voor zelfverzekerde vertragingen. Ze hebben op de vooras een diameter van 375 millimeter en op de achteras van 330 millimeter. De remklauwen met zes zuigers en RS-logo's zijn zwartgelakt of als optie rood. Eveneens als optie kunnen op de vooras extreem fadingbestendige keramische RS-remmen worden gemonteerd. De klauwen zijn dan verkrijgbaar in rood, grijs en blauw. Hun geperforeerde schijven hebben een diameter van 400 millimeter.

Geconnecteerde cockpit: het interieur

De Audi RS 4 Avant (gemengd brandstofverbruik in l/100 km: 9,2; gemengde CO₂-uitstoot in g/km: 211 - 210) heeft een zwart interieur. Ledlichten boorden de contouren van de deuren en de middenconsole af – in tot 30 verschillende kleurcombinaties met het optionele sfeerverlichtingspack. De horizontale opbouw van het dashboard creëert een gevoel van ruimtelijkheid. De bestuurder en voorste passagier worden verwelkomd door verlichte deurdorpels met RS 4-logo. Als optie voegt het RS designpack wat kleur toe aan het interieur, met het RS-logo op de middenconsole, de armsteunen, de veiligheidsgordels en de vloermatten. Het stuurwiel, de versnellingspook en de kniesteunen zijn allemaal bekleed met alcantara met rode contrastnaden. Naast dit rood biedt het uitgebreide RS designpack nu ook accenten in grijs. Als een nieuw accent voor het RS designpack in rood zijn ook de stoelbeugels in de rugleuning verkrijgbaar in een aangepaste kleur.

Het 10,1 duim grote MMI-aanraakscherm vormt het controlecentrum van het nieuwe bedieningssysteem. Het is in het midden van het dashboard geplaatst en lichtjes naar de bestuurder gericht. Het aanraakgevoelige scherm toont in hoge resolutie een grafische animatie van een RS 4 Avant om de bestuurder te verwelkomen. Het MMI-aanraakscherm geeft akoestische feedback en neemt de functies over van de vroegere draai-drukknop op de middenconsole. De bestuurder kan de RS monitor gebruiken om een overzicht op te vragen van de temperaturen van de onderdelen van de aandrijflijn, naast de maximale g-krachten en informatie over de bandendruk en -temperatuur. In de Audi virtual cockpit geven speciale RS-schermen informatie over de bandendruk, het koppel, de vermogensontplooiing, de motorolietemperatuur, rondetijden, acceleratiemetingen en g-krachten. Het schakellampje vraagt de bestuurder om op te schakelen wanneer de toerenbegrenzer wordt bereikt. Het optionele head-up display geeft eveneens RS-specifieke informatie, zoals het schakellampje.

De bestuurder kan de twee RS1- en RS2-rijmodi van het Audi drive select rechtstreeks activeren via een nieuwe "RS MODE"-knop op het multifunctionele lederen RS-sportstuurwiel met afgeplatte onderkant. Die opent automatisch de RS-specifieke schermen in de Audi virtual cockpit. De nieuwe aluminium schakelhendels zijn gevoelig breder dan voordien. Naast het stuurwiel en de verlichte deurdorpels dragen ook de RS-sportstoelen met optioneel honingraatpatroon en het schakelrooster het RS-embleem.

Veelzijdig: de uitrusting

De Audi RS 4 Avant (gemengd brandstofverbruik in l/100 km: 9,2; gemengde CO₂-uitstoot in g/km: 211 - 210) biedt even veel dagelijkse bruikbaarheid als het basismodel A4 Avant. De bagageruimte heeft een inhoud van 495 liter, die wordt uitgebreid tot 1.495 liter met neergeklapte achterbank en beladen tot het dak. De kofferklep en het bagagescherm zijn standaard elektrisch bediend. Sensorbediening voor het openen en sluiten van de kofferklep is verkrijgbaar als optie, net zoals een trekhaak die elektrisch kan worden ontgrendeld met een druk op een knop.



Klanten van de RS 4 Avant hebben de keuze tussen acht koetswerkkleuren, waaronder de nieuwe basiskleur Turbo Blue en de nieuwe metaalkleur Tango Red. Het Audi exclusive-programma biedt nog veel meer gepersonaliseerde lakafwerkingen, zoals Nogaro Blue-parelmoer. Deze kleur kenmerkte reeds in 1994 de RS 2 Avant als de legendarische voorvader van alle RS-modellen.

De Audi groep stelt wereldwijd ruim 90.000 personen tewerk, waaronder meer dan 2.500 in België. In 2018 verkocht het merk met de vier ringen wereldwijd ca. 1,812 miljoen nieuwe wagens, waarvan er 28.710 ingeschreven werden op de Belgische markt. In ons land bereikte Audi in 2018 een marktaandeel van 5,2%. Audi focust op de ontwikkeling van nieuwe producten en duurzame technologieën voor de mobiliteit van de toekomst. Van 2019 tot eind 2023 plant de onderneming een totale investering van ongeveer 14 miljard euro in elektrische mobiliteit, digitalisering en autonoom rijden.