

Vorstellung Audi S4: Goldene Mitte

Von Jens Meiners

Inzwischen hat man es auch in Stuttgart und München begriffen: Die Lücke zwischen herkömmlichen Familienlimousinen und den kompromisslosen Hochleistungs-Modellen der hauseigenen Manufakturen bietet reichlich Platz für eigenständige Modelle. Bei Mercedes-AMG laufen sie unter den 43er-Nummern, bei BMW spricht man von M-Performance-Modellen. Vorbild für beide sind die seit nunmehr 25 Jahren gebauten S-Modelle von Audi - und das vielleicht populärste von ihnen ist der S4, der sich nahtlos zwischen den A4 und das derzeit in Entwicklung befindliche Spitzenmodell RS4 einreicht.

Jetzt hat Audi auf Basis des noch jungen A4 der Modellgeneration B9 einen neuen S4 vorgestellt, der - auch wenn man es auf den ersten Blick nicht vermutet - in praktisch jeder Hinsicht einen großen Schritt nach vorne bedeutet.

Zum Beispiel beim Motor: Unter der Haube feiert ein 260 kW/354 PS starker, komplett neuentwickelter 3,0-Liter-V6-Ottomotor seine Premiere, der mit dem gleichen Hubraum wie der Vorgängermotor aufwartet: Er wird nun von einem Twin-Scroll-Abgasturbolader zwangsbeatmet. Bislang kam ein Roots-Kompressor zum Einsatz. Der neue Motor soll konzernweit eingesetzt werden, unter anderem beim kommenden Porsche Panamera; er ist konstruktiv eng mit dem ebenfalls komplett neuen, von Porsche entwickelten 4,0-Liter-V8 verwandt.

Das neue Aggregat spricht zwar erstaunlich spontan auf Gaspedalbewegungen an; die nervöse Spontanität des Vorgängers ist allerdings verlorengegangen. Doch das nur leicht verzögerte Ansprechverhalten des Turboladers wird durch das von 440 auf 500 Nm gestiegene Drehmoment mehr als kompensiert: War es beim Vorgänger regelmäßig erforderlich, bei kräftigem Beschleunigen herunterzuschalten, so legt der von ZF zugelieferte Achtstufen-Automat ein deutlich "schaltfauleres" Verhalten an den Tag.

Wer mehr Aktion erleben möchte, kann manuell eingreifen - und zwar über lenkradfeste Schaltpaddel, die leider aus Kunststoff bestehen. Der Wandlerautomat schaltet nahezu

ebenso zackig wie das frühere Doppelkupplungs-Getriebe - und bietet zudem den Vorzug der charakteristischen Drehmomentüberhöhung beim Anfahren. Ein Handschaltgetriebe gibt es leider nicht mehr; schon beim Vorgänger war es zum Facelift entfallen.

Die Fahrwerte können sich jedenfalls sehen lassen: Der Spurt von 0 auf 100 km/h gelingt in 4,7 Sekunden, und bei 250 km/h wird abgeregelt - ein Wert, der sich theoretisch wohl deutlich überbieten ließe. Dem stehen hervorragende Verbrauchswerte gegenüber: Pro 100 Kilometer werden im Zyklus lediglich 7,3 Liter Kraftstoff in die Brennräume injiziert. Doch dieser Wert lässt sich leider nicht nur theoretisch, sondern auch in der Praxis locker überbieten. Dennoch zählt der S4 zu den effizientesten Hochleistungs-Limousinen auf dem Markt.

Die hohen Fahrleistungen werden leider nur teilweise in entsprechende Emotion umgesetzt: Der Vortrieb ist souverän, jedoch nicht brutal, und der Motorenklang wirkt eher generisch - egal ob der S4 nun im Komfort- bzw. Standardmodus bewegt wird oder ob die Auspuffklappen per dynamischen Modus geöffnet werden. Unter den S4-Modellen von Audi, so finden wir, hat bisher noch jedes mehr akustische Faszination verströmt als das jetzt vorgestellte Modell.

Dafür ist die Straßenlage hervorragend. Der permanente Quattro-Allradantrieb leitet per selektiver Momentensteuerung je nach Fahrsituation reichlich Kraft auf die Hinterräder. Das optional lieferbare Sportdifferential und die Dynamiklenkung erhöhen den Fahrspaß nochmals; der S4 lenkt präzise ein, die an ein Go-Kart erinnernde Agilität wirkt geradezu surreal. 18-Zoll-Räder sind Serie, auf Wunsch wird der S4 mit 19-Zoll-Rädern bestückt.

Der Komfort - und das macht die S-Modelle von Audi aus - kommt trotz der dynamischen Qualitäten nicht zu kurz. Der S4 federt angenehm trocken, der Aufbau ist nicht aus der Ruhe zu bringen; dazu passen die großzügigen Platzverhältnisse.

Natürlich kommt der S4 mit allen Assistenz- und Komfortsystemen des A4; für sportliche Akzente sorgt darüber hinaus eine spezifische Darstellung des optionalen TFT-Bildschirms, die einen mittig angeordneten Drehzahlmesser zeigt. Zu den S-spezifischen Design-Merkmalen gehören außerdem der Kühlergrill mit Doppelspangen, silberne Außenspiegel und die Auspuffanlage mit vier Endrohren.

Wie bisher offeriert Audi den S4 nicht nur als Limousine, sondern auch als Avant. Diese in Europa besonders beliebte Variante bietet nicht nur bis zu 1510 Liter variablen Gepäckraum, sondern sie gilt auch vielen Kunden als das schönere Modell. Bei Limousine und Avant gilt allerdings gleichermaßen: Die Proportionen und viele Details sind so

offensichtlich vom Vorgängermodell inspiriert, dass ungeschulte Betrachter den Unterschied kaum erkennen werden. Der Kontrast zum futuristischen, völlig neu interpretierten Cockpit könnte nicht schärfer sein.

Der neue S4 bewegt sich nicht mehr alleine im Segment, seine Funktion als Platzhirsch dürfte er jedoch behalten. Seine eher distinguierte und gezügelte Sportlichkeit ist Absicht: Dieses Auto soll sich auf Langstrecken bewähren und den Fahrer entlasten, während für permanent erhöhten Adrenalinpegel weiterhin die RS-Modelle zuständig sind. Und deshalb reagiert Audi auch gelassen auf die eingangs erwähnten Angebote der Konkurrenz: Eine Neupositionierung der S-Modelle, so heißt es in Ingolstadt, kommt nicht in Betracht.

Daten Audi S4 (in Klammern: S4 Avant)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 1,84 x 1,40 (4,75 x 1,84 x 1,41)

Radstand (m): 2,83

Motor: V6-Benziner, 2995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 260 kW / 354 PS bei 5400-6400 U/min

Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1370-4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,7 (4,9) Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,3 (7,5) Liter

CO₂-Emissionen: 166 (171) g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1630 kg / 570 (1675 / 590) kg

Kofferraumvolumen: 480 - 965 (505 - 1510) Liter

Max. Anhängelast: 2100 kg

Räder / Reifen: 8,0 J x 18 / 245/40 R 18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29 (0,31)

Preis: 59 300 (61 150) Euro

Bilder zum Artikel



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.



Audi S4.
