
Vorstellung Audi A7 Sportback: Vorsprung durch Technik und Design

Von Hans-Robert Richarz

Die Kulisse ließ vermuten, als habe Audi soeben das Rad neu erfunden. Unter einem künstlichen Sternenzelt im vierten Stock des neuen Designzentrums der Marke, mit vielfältigen Strahlen aus einer unüberschaubaren Anzahl unterschiedlichster Lichtquellen und einer gut zehnminütigen Ouvertüre mit Trommelwirbeln und Fanfaren, während aus dem Off eine bedeutungsschwangere Männerstimme Grundsätzliches von sich gab („Ein neues Zeitalter bricht an“), zeigte sich zum ersten Mal der neue Audi A7 Sportback zahlreichen Journalisten, die aus aller Herren Länder eigens zu diesem Ereignis nach Bayern gekommen waren.

Vor drei Jahren hatte Audi auf der Motor Show in Los Angeles mit seiner Studie „Prologue“ Aufsehen erregt. Was damals als gestalterisches Vorspiel zukünftige Erwartungen schürte, setzten die Designer aus Ingolstadt nun in die Realität um und begründeten damit, wie es jetzt bei der Vorstellung immer wieder hieß, die neue Designsprache von Audi. „Das viertürige Coupé setzt mit seiner Progressivität Maßstäbe in der Oberklasse. Es verkörpert einen Gran Turismo neuen Zuschnitts – mit dynamischer Linienführung, konsequenter Digitalisierung, sportlichem Fahrerlebnis und variablem Raumkonzept“, fasste Audi-Chef Rupert Stadler seine Begeisterung in Worte.

Mit großen Flächen, scharfen Kanten und athletisch gespannten Linien soll der A7 aus jeder Perspektive Dynamik und Progressivität signalisieren. Seine Front ziert ein im Vergleich zum Audi A8 breiterer, tiefer platzierter Grill; schmale Scheinwerfer, die markanten Lufteinlässe sowie der flache Vorderwagen sollen seine Sportlichkeit betonen. Die Scheinwerfer sind in drei Versionen lieferbar, bei der mittleren und der höchsten Ausstattung symbolisieren sie das Thema Digitalisierung. Durch schmale Zwischenräume getrennt, stehen hier zwölf Leuchtsegmente nebeneinander, sie erwecken Assoziationen mit dem Prinzip der Ziffern Null und Eins. In der Topversion sind die HD-Matrix-LED-Scheinwerfer mit Audi-Laserlicht erhältlich.

Die lange Motorhaube, der lange Radstand und die kurzen Überhänge weisen auf athletische Gene hin, ausgeprägte Konturen betonen die Räder, deren Durchmesser bis 21 Zoll reichen. Die Silhouette wird durch die nach hinten straff abfallende Dachlinie bestimmt. Vier Zahlen stehen für den sportlichen Charakter des Coupés: Es misst 4,97 Meter in der Länge, 2,93 Meter im Radstand und 1,91 Meter in der Breite – ist aber nur 1,42 Meter hoch. Am Heck endet der lange Gepäckraumdeckel in einer geschwungenen Abrisskante und integriert einen Spoiler, der bei 120 km/h elektrisch ausfährt. Ein flaches Lichtband – gemeinsames Designmerkmal der Audi-Topmodelle – verbindet die Heckleuchten miteinander, deren Schlusslicht aus 13 vertikalen Segmenten besteht.

Der Innenraum vermittelt eine futuristische Atmosphäre. Die horizontale Linienführung und die schlanke Instrumententafel sorgen für ein luftiges Raumgefühl. Die Mittelkonsole ist zum Fahrer hin orientiert, ein Lichtpaket zeichnet die Konturen nach. Der A7 folgt nun in seiner Digitalisierungsstrategie dem A8. Sie ersetzt den Dreh-Drück-Steller sowie die konventionellen Tasten und Regler durch zwei große, hochauflösende Touch-Displays. Auf dem oberen steuert der Fahrer das Infotainment. Das untere, auf der asymmetrisch geschnittenen Konsole des Mittel隧nells gelegen und 8,6 Zoll groß, eröffnet den Zugriff auf die Klimatisierung, die Komfortfunktionen und die Texteingabe.

Das Bedienkonzept des so genannten „MMI touch response“ mit haptischer und akustischer Rückmeldung lässt sich wie ein Smartphone bedienen: Wenn der Finger eine Funktion auslöst, hört und spürt der Benutzer einen Klick als Bestätigung. Es bietet mit seiner Menüstruktur schnellen Zugriff auf die verschiedenen Fahrzeugfunktionen und lässt sich durch konfigurierbare und verschiebbare Favoritentasten personalisieren. Die optionale Sprachsteuerung macht die Bedienung noch komfortabler. Mit der MMI Navigation plus verarbeitet das natürlich-sprachliche Dialogsystem die Fragen und Kommandos auf zwei Wegen – mit onboard abgelegten Informationen und parallel dazu zusätzlich mit dem detaillierten Wissen aus der Cloud.

Mit der AI-Taste aktiviert der Fahrer den Audi AI Remote Parkpilot und den Audi AI Remote Garagenpilot, die im Laufe des Jahres 2018 verfügbar sein werden. Sie steuern den Wagen selbsttätig in eine Parklücke oder Garage hinein und wieder heraus. Der Fahrer kann vorher aussteigen und die Funktion über die „My Audi“-App auf seinem Smartphone starten. Zum Überwachen des Vorgangs hält er dort den AI-Button permanent gedrückt. Daneben bietet Audi in seinem jüngsten Spross insgesamt 39 Fahrerassistenzsysteme. Sie sind in drei Pakete aufgeteilt: das Assistenzpaket Parken (Einführung schrittweise ab 2018), das Paket Stadt mit dem neuen Kreuzungsassistent und das Assistenzpaket Tour. Letzteres enthält unter anderem den Effizienzassistent, der eine verbrauchsschonende Fahrweise unterstützt, und den adaptiven Fahrassistent, der die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage durch unterstützende Lenkeingriffe zum Halten der Spur ergänzt.

Besonders stolz sind die Audi-Ingenieure auf die Dynamik-Allradlenkung. Sie vereint eine direkte, sportliche Lenkansprache mit Fahrstabilität und löst damit den Zielkonflikt zwischen Agilität und Komfort auf. Bei niedrigem Tempo lenken die Hinterräder gegensinnig zu den Vorderrädern, etwa beim Parken oder im innerstädtischen Fahrbetrieb. Dadurch verringert sich bei maximalem Lenkeinschlag der Wendekreis um 1,10 Meter. Ab 60 km/h lenkt die Hinterachse gleichsinnig, was der Fahrstabilität beim Geradeauslauf und beim Spurwechsel zugutekommt.

Alle Motoren im neuen A7 Sportback verfügen serienmäßig über ein neues Mild-Hybrid-System (MHEV) für mehr Komfort und Effizienz. Bei den V6-Aggregaten ist es mit einem 48-Volt-Hauptbordnetz umgesetzt. Ein Riemen-Starter-Generator (RSG) arbeitet hier mit einer Lithiumionen-Batterie zusammen und erreicht beim Verzögern eine Rekuperationsleistung von bis zu 12 kW. Das viertürige Coupé kann zwischen 55 km/h und 160 km/h mit deaktiviertem Motor im Schubbetrieb dahinrollen („segeln“) und danach über den RSG komfortabel neu starten.

Zum Marktstart ist der A7 Sportback zunächst als 3.0 V6 TFSI erhältlich. Der V6-Turbomotor leistet 250 kW / 340 PS. Damit sprintet das viertürige Coupé in 5,3 Sekunden von null auf 100 km/h, seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei (abgeregelten) 250 km/h. Der Audi A7 55 TFSI verbraucht im NEFZ in der Grundausstattung 6,8 Liter Kraftstoff, das entspricht einer CO₂-Emission von 154 Gramm. Der 3.0 TFSI ist an eine Sieben-Gang-S-Tronic gekoppelt. Sein Quattro-Antriebsstrang nutzt die Ultra-Technologie, die den Hinterradantrieb immer dann zuschaltet, wenn er gebraucht wird. Weitere Sechs-Zylinder- und Vierzylinder-Aggregate, sowohl als Benziner und Diesel, folgen kurz nach Produktionsstart.

Der neue Audi A7 Sportback fährt im Werk Neckarsulm vom Band und startet Ende Februar 2018 auf dem deutschen Markt. Sein Grundpreis als 55 TFSI Quattro S-Tronic wird 67 800 Euro betragen. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
