

AUDI AG
Kommunikation Produkt
D-85045 Ingolstadt
Telefon (0841) 89-32100
Telefax (0841) 89-32817

November 2007

Audi Cross Cabriolet quattro

Offen für jedes Abenteuer	2
Design und Karosserie	3
Das Interieur	6
Das Infotainment	7
Der Antrieb	9
Das Fahrwerk	11
Audi drive select	14

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Los Angeles / Ingolstadt, 14. November 2007

Offen für jedes Abenteuer

Audi Cross Cabriolet quattro

Ein neues Fahrzeugsegment eröffnet Audi mit der Präsentation der Studie Audi Cross Cabriolet quattro während der Los Angeles Motorshow (14. – 24. November 2007): Der 4,62 m lange zweitürige Viersitzer verbindet die Gene eines Audi-typischen, dynamischen Softtop-Cabriolets mit den Allrounder-Qualitäten eines vollwertigen SUV. Bullig-kraftvoll und zugleich elegant macht bereits die Linienführung keinen Hehl aus dem Potenzial des Fahrzeugs. Der 240 PS starke Dreiliter-TDI mit ultra low emission Technologie verbindet sportliche Fahrdynamik und Abgaswerte im Bereich der EU-6-Grenzwerte. Der permanente Allradantrieb quattro und das High-Tech-Fahrwerk mit elektrischer Niveauregulierung ermöglichen Fahrspaß auf jedem Terrain, in jedem Kurvenradius.

Eine neue Dimension in Sachen Offenheit bietet das Audi Cross Cabriolet im Feld der SUV: Sein Stoffverdeck lässt sich in rekordverdächtigen 17 Sekunden komplett hinter den Rücksitzen versenken; keine B-Säule, kein Überrollbügel versperren dann den Blick in Richtung Himmel. Eine neue Dimension in Sachen Raumgefühl hingegen eröffnet sich Cabrio-Freunden: Denn als SUV stellt das Cross Cabriolet seinen Insassen ein Maximum an Kopf- und Beinfreiheit sowie Schulterbreite zur Verfügung, ergänzt um die gattungsspezifisch hohe und bequeme Sitzposition. So lässt sich das Open-Air-Vergnügen etwa beim Cruisen auf der Strandpromenade von allen vier Insassen ungetrübt genießen.

Mit dem längs eingebauten Sechszylinder-TDI verfügt das Audi Cross Cabriolet quattro über den neuesten Selbstzünder der Marke: In dieser Evolutionsstufe erzielt der 3.0 TDI mit 240 PS und 500 Newtonmeter Drehmoment ein Maximum an Effizienz – der Durchschnittsverbrauch liegt bei lediglich 7,3 l Diesel / 100 km. Zusätzlich ist das Aggregat mit der derzeit aufwändigsten Anlage zur Reduktion der Emissionen ausgestattet, die für einen Serienmotor entwickelt wurde: mit dem ultra low emission system.

So bleibt das Fahrzeug nicht nur unter allen aktuellen Abgasstandards weltweit. Es hält vielmehr bereits jetzt die voraussichtlichen Grenzen der erst 2014 einsetzenden EU-6-Norm ein – und dies auch mit permanentem Allradantrieb quattro und tiptronic-Getriebe.

Design und Karosserie

Spektakulär – auf diesen einfachen Nenner lässt sich die Wirkung des in „copper sunset“ lackierten Audi Cross Cabriolet quattro bringen, ganz gleich, ob offen oder mit geschlossenem Verdeck. Denn ohne Kompromisse einzugehen, verbindet die Studie klassische Audi Cabriolet-Attribute wie das elegante Stoffverdeck und die Aluminium-Oberfläche der A-Säulen mit der unverstellten Dynamik eines Sportwagens und der maskulinen Präsenz eines echten SUV.

4,62 m Länge und 1,91 m Breite, dazu ein Radstand von 2,81 m: Das Audi Cross Cabriolet besitzt die Dimensionen eines Fahrzeugs des B-Segments. Der längs eingebaute Motor und die Basisarchitektur von Fahrwerk und Antrieb entstammen dem Modulfundus der aktuellen Baureihen Audi A4 und Audi A5. Den signifikantesten Unterschied zu diesen Verwandten markiert die für einen SUV charakteristische Höhe von 1,63 m in geschlossenem Zustand.

Hohe passive Sicherheit

Steifigkeit und passive Sicherheit befinden sich auf dem hohen Niveau eines typischen Audi Cabriolets. Verstärkungen an der A-Säule, dem hinteren Sitzquerträger und im Schweller-Bereich sind dafür ebenso verantwortlich wie ein einfacher Kniff, der sich in der hoch bauenden Karosserie eines SUV anbietet. Das Cross Cabriolet verfügt über einen doppelten Unterboden, der aus dem offenen Profil einer Cabrio-Karosserie ein geschlossenes macht und damit für einen signifikanten Anstieg der Steifigkeit sorgt. Diese Maßnahme ist ebenso effizient wie ökonomisch, denn die klassischen Einzelmaßnahmen in zahlreichen Karosseriekomponenten fallen klar material- und damit gewichtsintensiver aus.

Die A-Säule und der obere Abschluss der relativ flach stehenden Windschutzscheibe sind zugunsten des Überrollschutzes massiv verstärkt. Hinter den Rücksitzen befinden sich, versenkt und normalerweise unsichtbar, zwei Überrollbügel, die von starken Federn vorgespannt sind. Im Falle eines drohenden Überschlags löst die Sensorik die Federblockade, so dass die Bügel in Millisekunden hochschnellen und zusammen mit den A-Säulen den Insassen einen wirkungsvollen Schutzbereich bieten.

Dominantes Element in der Frontansicht ist der Singleframe-Kühlergrill, dessen Längsstreben aus poliertem Aluminium die vertikale Ausrichtung betonen – ein deutliches Signal für den sportlichen Charakter der Studie. Hinter der Klarglas-Abdeckung der Frontscheinwerfer wird neueste Lichttechnik sichtbar: Auch das Cross Cabriolet quattro verfügt über LED-Vollscheinwerfer, die zusätzlich mit dem charakteristischen Tagfahrlichtband und elektronisch gesteuertem, schwenkbarem Kurvenlicht aufwarten. Mit reaktionsschnellen LED-Leuchteinheiten arbeiten auch Blinker und Bremslicht sowie die Heckleuchten. Blinker sind, zusätzlich zu den vorderen und hinteren Leuchteinheiten, auch in den Seitenspiegeln integriert.

Typisch für das aktuelle Audi-Design: Schulter- und Dynamik-Linie gliedern in der Seitenansicht das Volumen des Fahrzeugkörpers in einer klar definierten sportlichen Architektur. Ebenso charakteristisch ist das Verhältnis von großer Blechfläche und flachem Fensterband unter der geschwungenen Dachlinie des Softtop – das Attribut eines Sportwagens.

In den betont ausgeformten Radhäusern setzen große 21-Zoll-Räder mit Reifen des Formats 265/35 R21 klare optische Signale und tragen zusätzlich zu Fahrspaß und Fahrsicherheit bei.

Das Stoffverdeck, das sich in nur 17 Sekunden auf Tastendruck vollautomatisch in Z-Faltung hinter die Rücksitze senkt, ist ein typisches Merkmal aller offenen Audi-Fahrzeuge. Ein Stilmittel, das auch in geschlossenem Zustand das Cabriolet als solches sichtbar macht und das gegenüber einem komplexen Stahlklappdach einen deutlich geringeren Platzbedarf im Fond und weniger Zusatzgewicht bedeutet.

In Sachen Geräusch- und Wärmeisolation hat das mehrlagige Stoffverdeck des Audi A4 Cabriolet längst bewiesen, dass es im Alltagsbetrieb keinen Vergleich mit einem festen Verdeck zu scheuen braucht.

Unterfahrschutz und Trittbretter aus Metall sind klassische Attribute eines Geländewagens. Beim Audi Cross Cabriolet quattro sind sie modern interpretiert. Die Trittbretter sind in die Schweller integriert und setzen sich nahtlos in den Einstiegsbereich fort. Der Unterfahrschutz erstreckt sich über die gesamte Fahrzeugbreite. Im Vorderen sind die LED-Nebelscheinwerfer integriert und im Hinteren befinden sich links und rechts jeweils zwei Endrohre der Auspuffanlage.

In typischer Cabriolet-Manier öffnen zwei großflächige Türen den Weg ins Fahrzeuginnere. Dank der fehlenden B-Säule und der Easy-Entry-Funktion der Vordersitze gelingt auch der Einstieg in den Fond mühelos.

Eine perfekte Synthese aus Cabriolet-Design und SUV-Funktionalität stellt die Belademöglichkeit des Fahrzeughecks dar. Im geschlossenen Zustand mündet die kurze Stufe des Gepäckraumdeckels bündig in die Coupé-Linie des Stoffverdecks. Jedoch öffnet sich die Klappe, von Gasfedern unterstützt, weit nach oben und gibt eine ungeahnt große Ladeöffnung frei: Gleichzeitig mit dem Gepäckraumdeckel schwingt auch die gläserne, im Stoffverdeck drehbar gelagerte Heckscheibe automatisch mit nach oben. Resultat ist eine Ladeöffnung, die der eines konventionellen SUV mit gattungstypisch großer Heckklappe entspricht. Die Einladebreite beträgt 1,16 m, die Durchladebreite 1,05 m.

So eröffnet das Audi Cross Cabriolet quattro seinem Fahrer das Beste beider Welten – Freiheit und Eleganz eines Cabrios und zusätzlich das Raumangebot sowie die Vielseitigkeit eines SUV.

Das Interieur

Hochwertigkeit und ergonomisch perfekte Lösungen bietet der Innenraum des Audi Cross Cabriolet quattro in allen Bereichen, bei allen Materialien. Glatte und weiche Oberflächen sowie die sanfte, natürliche Farbstimmung tragen zum Wohlgefühl der Insassen bei. Diesem dienen auch beheizbare bzw. gekühlte Cupholder für alle Passagiere, die sich vorne in der Mittelkonsole und hinten in den Seitenwänden befinden.

Fahrer und Fahrgäste finden Platz auf vier geräumigen Einzelsitzen. Das gesamte Sitzmobiliar ist mit „White Stone“ Leder bezogen. Seitenhalt und exzellenter Langstreckenkomfort finden sich auf allen Plätzen. Luftdüsen an den Kopfstützen kompensieren Verwirbelungen des Fahrtwindes im Nackenbereich.

Einzigartig im Cabriolet-Bereich ist dabei das Raumangebot speziell in der zweiten Reihe: Wohl nirgendwo sonst gibt es mehr Bein-, Schulter- und Kopffreiheit, selbst bei geschlossenem Dach.

Die Mittelkonsole ist weit nach hinten durchgezogen und dient den Fahrgästen im Fond auch als Ablagebox mit aufklappbarem Deckel.

Typisch für einen Audi ist der Cockpit-Bereich auch in der Studie Cross Cabriolet quattro deutlich dem Fahrer zugeneigt. Hier finden sich die Bedienelemente, während der Beifahrerbereich betont aufgeräumt und architektonisch klar erscheint. Schalttafel und Türen sind wiederum durch fließende Linienführung miteinander verbunden, das Cockpit selbst ist bündig und organisch integriert.

Neben den Rundinstrumenten unter der kuppelförmigen Abdeckung hinter dem Volant und dazwischen integrierten zentralen LCD-Farbdisplay informiert auch der schwenkbare Flachbildschirm des MMI, der im oberen Bereich der Mittelkonsole und damit optimal im Sichtbereich zu finden ist.

Höchst aufgeräumt zeigt sich auch das MMI-Terminal auf der Mittelkonsole. Mit dem zentralen Bedienknopf und den sechs Hardkeys lassen sich die Funktionen von Fahrzeug und Infotainment auf einfachste Weise steuern.

Zusätzlich zum MMI-Terminal verfügt das Cross Cabriolet quattro über ein berührungsempfindliches Sensorfeld (touch pad) vor dem MMI-Bedienelement. Mit diesem lassen sich, wie an einem Laptop, etwa die Bildausschnitte der Kartendarstellung verschieben. Das touch pad ist auch in der Lage, mit dem Finger aufgemalte Buchstaben zu erkennen und als Befehl zu verarbeiten.

Das Infotainment

Google Earth, der interaktive, dreidimensionale Weltatlas hat längst auf allen Computern seinen festen Platz. Nun hält diese Software auch im Automobil Einzug. Audi verknüpft erstmals überhaupt die Qualitäten des Internet-basierten Google Earth mit dem bordeigenen Navigationssystem und eröffnet damit zahllose neue Möglichkeiten der Information und der nutzerfreundlichen Grafik.

Hochauflösende Darstellung und photorealistiche 3-D-Karten liefern eine neue Dimension der intuitiv erfassbaren, detailreichen Visualisierung aus der Vogelperspektive. Dabei lassen sich selbstverständlich der Bildwinkel und der Bildausschnitt jederzeit dem Wunsch des Fahrers anpassen. Durch die Anbindung an das Internet ist es künftig zudem möglich, auch Verkehrs- und Wetterinformation oder auch Daten über die Luftqualität einzurechnen und in der Routenplanung zu berücksichtigen.

Mit der Suchfunktion von Google Earth hat der Fahrer auch die Möglichkeit, am Zielort Adressen oder selbst Dienstleister zu ermitteln und direkt anzusteuern – etwa Restaurants, Parkhäuser oder einen Audi-Partner.

Um ein Navigationsziel einzugeben, ist die manuelle Adresseingabe nicht mehr erforderlich. Der Fahrer kann auch auf ein Bild der Google Earth-Bedienoberfläche klicken, um dieses so identifizierte Ziel dann ansteuern zu lassen.

Bang & Olufsen Soundsystem und Internetradio

Die absolute Spitze in technischer und akustischer Hinsicht stellt das Soundsystem von Bang & Olufsen dar. Aus der Luxuslimousine A8 abgeleitet, ist es auch im Audi Cross Cabriolet quattro ein Genuss für die Ohren. Funkelnde Brillanz, detailgetreue Auflösung, exakte Bühnenabbildung und ein breites, fein differenziertes Frequenzspektrum – das Produkt der dänischen Klangspezialisten erfüllt alle Ansprüche in höchster Präzision und Qualität.

Das Herzstück des Soundsystems ist ein Verstärker mit souveränen 505 Watt Leistung. Er verarbeitet die Signale digital nach einem firmeneigenen Surround-Algorithmus, der auf allen Sitzplätzen den vollen Klanggenuss ermöglicht. Unter den zahlreichen Einstellmöglichkeiten finden sich vier Klangschwerpunkte. Das System analysiert den Schallpegel im Innenraum des Cabriolets über ein Mikrofon und passt die Ausgabe seiner Signale frequenzselektiv an ihn an.

Qualitäten, die bei digitalen Tonquellen besonders zum Tragen kommen: Das Audi Cross Cabriolet quattro verfügt über ein innovatives Internet-Radiosystem. Dieses erlaubt Zugriff auf zahllose Radiostationen, die über das world wide web senden.

Dabei wandelt sich Radio zum hoch personalisierten Medium. Mit einfachem Tastendruck kann der Nutzer etwa Musiktitel positiv oder negativ bewerten. Das System wird ihm dann künftig nur noch Titel und Musikstile anbieten, die seinen Vorlieben entsprechen. So kann das Internet-Radio jedem Hörer einen virtuellen, höchst persönlichen eigenen Sender zusammenstellen.

Daneben hält das Internet neben dem reinen Musikangebot noch zahlreiche zusätzliche Daten bereit – von der grafischen Wiedergabe des CD-Covers bis hin zu Informationen über den Titel und seine Interpreten.

Die Kommunikation der Insassen untereinander wird durch eine Gegensprechanlage unterstützt, die es speziell bei offener Fahrt überflüssig macht, die Stimme zu erheben. Vier Mikrofone nehmen die Stimmen der Sprecher auf und reproduzieren diese, dezent verstärkt, über das fahrzeugeigene Audio-System. Nebengeräusche werden dabei durch den Soundprozessor gezielt weggefiltert, so dass die Wiedergabe der Stimmen höchst naturgetreu ausfällt.

Der Antrieb

Der Dreiliter-Diesel mit Common Rail-Direkteinspritzung präsentiert sich in seiner aktuellsten Evolutionsstufe. Seine Leistung liegt bei 176 kW (240 PS), das maximale Drehmoment bei imponierenden 500 Nm. Der bärenstarke TDI, der 2.967 cm³ Hubraum aufbietet, macht das Cross Cabriolet quattro zu einem Sportwagen. Er beschleunigt in nur 7,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und erreicht 240 km/h – bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 7,3 l/100 km. 500 Newtonmeter Drehmoment sorgen für satten Durchzug bereits knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl.

Der 3.0 TDI ist fest mit dem quattro-Antrieb und einem automatischen Acht-Stufen-Getriebe gekoppelt. Will der Fahrer die Gänge manuell wechseln, so kann er dies mithilfe lenkradfester Schaltwippen tun. Der eigens gestaltete Wählhebel mit integriertem Stellrad zur Gangstufenauswahl ist eine Weiterentwicklung des Shift-by-Wire-Systems.

Der aktuelle 3.0 TDI zeichnet sich nicht nur aus durch geringen Verbrauch, sondern auch durch besonders sauberes Abgas. Die Reduzierung der Partikelemissionen besorgt ein Dieselpartikelfilter; er senkt das niedrige Rohemissionsniveau nochmals um mehr als 90% ab.

Der sauberste Diesel der Welt

Mit dem neuen 3.0 TDI mit ultra low emission system demonstriert Audi das Potenzial des TDI in einem weiteren Schritt. Er begeistert nicht nur durch die Dynamik von 176 kW (240 PS) und das überragende Drehmoment von 500 Nm, sondern auch durch niedrigen Verbrauch und extrem geringe Emissionen.

Das ultra low emission system hebt das Prinzip der Diesel-Direkteinspritzung mit Turboaufladung auf eine neue Stufe. Zu seiner Realisierung haben die Ingenieure von Audi ein Paket innovativer Maßnahmen miteinander kombiniert. Eine neue Common Rail-Anlage, bei der die Piezo-Injektoren mit 2.000 bar Einspritzdruck operieren, eine hocheffiziente Abgasrückführung und eine weiter optimierte Aufladung sorgen für einen deutlichen Rückgang der Rohemissionen.

Ein weiterer technischer Durchbruch ist das eigentliche Reinigungssystem im Abgasstrang, das die Emissionen an Stickoxiden (NO_x) um bis zu 90 Prozent senkt. Zu seinem Betrieb dient AdBlue – eine wässrige Kohlensäurediamidlösung, die in geringer Dosierung vor dem DeNO_x-Katalysator eingespritzt wird. Im heißen Abgas zerfällt die Lösung zu Ammoniak, das die Stickoxide in Stickstoff und Wasser aufspaltet.

Die biologisch abbaubare AdBlue-Lösung wird von der Werkstatt bei jedem Service routinemäßig nachgefüllt, ohne dass sich der Kunde darum kümmern muss. Aufgrund des sehr niedrigen Verbrauchs gewährleistet Audi die Reichweite zwischen zwei Serviceintervallen. Die Wirksamkeit des Systems ist über die Lebenszeit des Fahrzeugs sicher gestellt.

Dank niedrigster Emissionen kann Audi ab 2008 seine sauberen Diesel-Direkteinspritzer weltweit einsetzen, selbst in den US-Bundestaaten Kalifornien, Massachusetts, Maine, New York und Vermont mit ihren extrem strengen Emissionsgrenzwerten.

Von 2010 an will Audi die neue Technologie in weiteren Fahrzeug- und Leistungsklassen anbieten. Die Marke arbeitet mit einer konsequenten Strategie an der weiteren Senkung von Verbrauch und Emissionen: Bis zum Jahr 2012 wird Audi die CO₂-Emissionen seiner Modelle um rund 20 Prozent reduzieren – und dabei ihren sportlichen Charakter weiter schärfen.

Der quattro-Antrieb

Das Audi Cross Cabriolet überträgt die Leistung grundsätzlich über den permanenten Allradantrieb quattro auf die Straße. Er liefert auch hier jene überlegenen Fähigkeiten, die seit seinem Debüt im Jahr 1980 für die Marke Audi charakteristisch geworden sind – aus dem Plus an Fahrdynamik, Fahrsicherheit und Geradeauslauf resultiert der sprichwörtliche Vorsprung durch Technik. Dazu kommt die auch für den Geländeeinsatz geeignete und selbst auch unter schwierigen Bedingungen Traktion des quattro-Antriebs.

Das Herzstück des quattro-Antriebs ist das Mittendifferenzial. Es arbeitet rein mechanisch und damit verzögerungsfrei. Seine Sperrwirkung setzt nur unter Last ein, beim Bremsen und in Kurven lässt es Drehzahlunterschiede zu.

Im normalen Fahrbetrieb beträgt die Kraftverteilung auf die Vorderachse 40 Prozent und an die Hinterachse 60 Prozent und erlaubt dadurch sportliches, heckbetontes Handling. Bei Bedarf – etwa wenn die Räder einer Achse durchzudrehen beginnen – schickt das Differenzial den Großteil der Momente an die Achse, die die niedrigeren Drehzahlen, also die bessere Traktion aufweist.

Das Mittendifferenzial kann bis zu 65 Prozent der Kräfte nach vorne und bis zu 85 Prozent nach hinten leiten, dadurch kommt das Konzeptfahrzeug im Grenzbereich meist ohne Bremseingriffe des ESP aus.

Das Dynamikfahrwerk

Das Dynamikfahrwerk des Audi Cross Cabriolet quattro vereint Präzision und Dynamik mit hoher Stabilität. Die Aufhängungen, die Lenkung, die Räder und die Bremsen wurden auf höchste Performance hin entwickelt, zahlreiche Aluminium-Komponenten senken die ungefederten Massen.

Wie schon bei den neuen Modellen Audi A5 und A4, leistet auch hier die Fünflenker-Vorderachse einen großen Beitrag zu diesem dynamischen Charakter. Indem das Differenzial nach vorne und die Kupplung nach hinten rückten, verlagerte sich die Achse um 154 Millimeter zum Bug hin. Dies bedeutet eine optimale Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse, unterstützt von der in den Kofferraum verlegten Batterie.

Die Vorderachse setzt sich aus fünf Lenkern pro Rad zusammen – je ein Trag- und Führungslenker bilden die untere Ebene, zwei Führungslenker die obere. Der fünfte Lenker – die Spurstange – verbindet Lenkgetriebe und Schwenklager. Alle Achslenker sind als Aluminium-Schmiedeteile ausgeführt, das garantiert geringe ungefederte Massen und eine äußerst präzise Radführung.

Um sportliches Handling mit hohem Komfort zu vereinen, müssen die ungefederten Massen so gering wie möglich sein – dieses Prinzip verfolgte Audi bei allen Elementen der Hinterachse. Der oben liegende Querlenker und die Spurstangen sind Aluminium-Schmiedeteile. Mit ihren hohen Steifigkeiten sorgen sie dafür, dass sich Spur und Sturz nur wenig ändern, wenn dynamische Kräfte auf die Räder einwirken.

Die Federn stützen sich direkt auf die Radträger ab. Diese Lösung gab den Konstrukteuren die Freiheit, den Federungskomfort auf das Niveau der Oberklasse und die Fahrdynamik auf das Level einer Sportlimousine zu verbessern.

Stufenlos: Die Stoßdämpfer

Die so genannten CDC-Dämpfer (CDC = continuous damping control), wie Audi sie ähnlich bereits im Luxus-SUV Q7 mit Luftfederung einsetzt, sind hydraulische Gasdruckdämpfer nach dem Zwei-Rohr-Prinzip, die ein zusätzliches externes Ventil samt Verbindungsrohr besitzen. Ihre Arbeitsweise lässt sich kontinuierlich beeinflussen.

Ein elektromagnetisch angesteuertes Proportionalventil managt den Durchfluss der Hydraulikflüssigkeit zwischen dem inneren und dem äußeren Dämpferrohr. Ein kleiner Fließquerschnitt schafft eine harte, ein großer eine weiche Dämpfungscharakteristik.

Innerhalb des Modus, den der Fahrer über Audi drive select vorgibt, operiert das Steuergerät mit adaptiven Kennlinien. Es passt sich dem Stil des Fahrers und den Gegebenheiten der Straße an – auch aus dem Komfortmodus heraus schalten die Dämpfer, wenn gewünscht, blitzschnell auf eine straffe Arbeitsweise um, wobei sie jedoch nicht bis an die Grenzen des Möglichen gehen. Sie sind mit sportlichen Federn kombiniert, die zugleich auch im Gelände guten Komfort vermitteln.

Das Steuergerät stellt die optimale Dämpfungskraft für die jeweilige Fahrsituation ein – das können hohe Kräfte für die Abstützung der Karosserie bei zügiger Kurvenfahrt oder Bremsung, niedrige Kräfte bei harten Unebenheiten beim Offroad-Einsatz sein.

Elektrische Niveauregulierung

Als echter SUV weist das Audi Cross Cabriolet quattro ein hohes Maß an Offroad-Fähigkeiten auf. Dazu gehört auch die innovative elektrische Niveauregulierung, die die Bodenfreiheit auf Tastendruck insgesamt um 40 Millimeter variieren kann. Die Funktionsweise: Unter den Federtellern jedes Rades heben oder senken Elektromotoren die Karosserie. Neben dem geringen Zusatzgewicht dieses Systems beeindruckt auch seine Geschwindigkeit: Maximal vier Sekunden vergehen, bis das vorgewählte Höhenniveau erreicht ist.

Die Vorteile für den Fahrer liegen nicht nur bei der Geländefahrt auf unebenem Terrain auf der Hand. Auch zum bequemeren Ein- und Aussteigen lässt sich die Höhe der Karosserie gezielt einsetzen, ebenso – wie schon beim Q7 – ist das Heck zum besseren Beladen des Gepäckraums separat absenkbar.

Aus Gründen der Fahrsicherheit, Dynamik und Ökonomie senkt sich die Karosserie bei Geschwindigkeiten oberhalb 80 km/h automatisch auf das Tiefniveau und senkt damit sowohl den Schwerpunkt als auch den Luftwiderstand.

Bedient wird das System entweder über das MMI, einen Taster im Gepäckraum oder auch über den Fahrzeugschlüssel von außen.

Leistungsträger: Die Keramikbremsen

Zur wirkungsvollen Verzögerung auch unter härtesten Bedingungen verfügt das Audi Cross Cabriolet quattro über Keramikbremsen an allen vier Rädern. Diese ermöglichen gegenüber konventionellen Stahlscheiben nicht nur eine um das vierfache auf bis zu 300.000 Kilometer verlängerte Lebensdauer, sondern bieten höchste Fadingstabilität. Zusätzlich bedeutet das deutlich geringere Gewicht Vorteile für Komfort und Fahrdynamik durch reduzierte ungefederte Massen.

Kombiniert mit den 21-Zoll-Rädern, kommen an der Vorderachse 380 Millimeter große Keramikscheiben zum Einsatz. Der hintere Scheibendurchmesser beträgt 356 Millimeter. Die aufwändige Kühlkanalgeometrie der innenbelüfteten Bremscheibe sorgt für ein Optimum an Bremscheibenkühlung. An den vorderen Bremsen sorgen 6-Kolben-Monoblock-Aluminiumsättel, hinten Faustsattelbremsen für festen Zugriff auf die Scheibe.

Audi drive select

Wie auf Wunsch in der aktuellen Generation des Bestsellers Audi A4 erhältlich, verfügt auch das Audi Cross Cabriolet quattro über das Audi drive select. Damit ist es möglich, drei höchst individuelle Konfigurationen für Motor, Schaltcharakteristik, und adaptive Stoßdämpfer vorzuwählen. Resultat: Ein Automobil, das sich auf völlig unterschiedliche Weise genießen lässt und zudem ein hohes Potenzial in Sachen Effizienz bietet.

Als Basiseinstellung ist der „dynamic“- Modus einprogrammiert; er wird nach jedem Motorneustart automatisch aktiviert und entspricht in seiner Gesamtheit den Erwartungen, die Audi-Fahrer an das markentypisch sowohl dynamische als auch komfortable Fahrgefühl ihres Automobils haben.

Der Modus „sport“ hingegen verleiht dem Cross Cabriolet ein betont sportliches Fahrgefühl. Die Stoßdämpfer sind nun straff eingestellt, der Motor nimmt spontaner Gas an, und das tiptronic-Getriebe verlegt seine Schaltpunkte in höhere Drehzahlregionen: die ideale Voraussetzung für aktive Fahrfreude auf kurvenreichen Pisten.

Wählt der Fahrer hingegen mittels MMI den Modus „efficiency“, so sprechen Motor und S tronic sanft auf Befehle von Gaspedal und Schaltwippen an. Diese Einstellung eignet sich perfekt zum entspannten Fahren und eröffnet gleichzeitig ein hohes Potenzial zur wirksamen Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und damit auch der Emissionen.

Im efficiency-Modus wird die Klimaanlage automatisch abgeschaltet und nur auf Wunsch des Fahrers wieder aktiviert. Eine neuartige Interpretation der Geschwindigkeitsregelanlage bewegt zusätzlich das Fahrzeug mit einem minimalen Verbrauch, so dass zum Beispiel bei leichten Autobahnsteigungen die gewählte Reise-Geschwindigkeit zu Gunsten eines geringeren Verbrauchs bis zu einer gewissen Untergrenze unterschritten werden kann.

Auch wird im efficiency-Modus durch die Nutzung von Streckendaten aus dem Navigationssystem und in Verbindung mit der adaptive cruise control die Geschwindigkeit bereits frühzeitig reduziert, um durch das Vermeiden starker Bremsmanöver bei Annäherung an eine Kurve oder an ein vorausfahrendes Fahrzeug eine möglichst ökonomische Fahrweise zu ermöglichen.

Auf diese Weise kann Audi drive select unter normalen Bedingungen, zusammen mit einer vorausschauenden Fahrweise, in der Praxis deutlich mehr als 20 Prozent Kraftstoffersparnis gegenüber dem dynamic-Modus möglich machen.