

Crossover im Kompaktformat: das Showcar Audi allroad shooting brake

Sportlich, kompakt und vielseitig: Der Zweitürer ist ein Crossover und damit nicht auf asphaltierte Straßen angewiesen. Mit seiner hohen Funktionalität ist er bestens geeignet für die sportliche Freizeit. Sein ebenso starker wie effizienter Hybridantrieb macht eine neue Form des quattro-Antriebs möglich – den e-tron quattro.

„Das Showcar vereint Sexappeal, hocheffiziente e-tron-quattro-Technologie mit 300 kW bei nur 1,9 l/100 km Verbrauch und wegweisende Elektronikanwendungen“ sagt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Mitglied des Vorstands der AUDI AG, Technische Entwicklung „Damit geben wir einen sehr konkreten Ausblick in die nahe Zukunft“.

Mit dem Audi allroad shooting brake erweitert die Marke mit den Vier Ringen ihre Designsprache. Das kompakte zweitürige Showcar bringt optische Elemente aus dem TT* mit dem Audi-typischen allroad-Konzept und der Karosserieform eines Shooting Brake zusammen.

Skulptural: Das Exterieurdesign

Der Audi allroad shooting brake steht kraftvoll auf der Straße. Das Zusammenspiel der klar gezeichneten Linien mit den muskulös gespannten Flächen ergibt ein skulpturales, emotionales Design. Die Außenhaut wirkt wie aus einem vollen Volumen modelliert, vom Singleframe-Grill über die markante Tornadolinie bis hin zum knackigen Heck, in dem die Charakteristika von allroad und shooting brake zusammenfinden. Bei 2,51 Meter Radstand ist das Eisblau lackierte Showcar 4,20 Meter lang, 1,85 Meter breit und 1,41 Meter hoch.

Zum ersten Mal verbindet Audi mit dem Audi allroad shooting brake die Formensprache von allroad und e-tron. An der plastisch-markant gezeichneten Front dominiert wie bei jedem Audi der große, sechseckige Singleframe-Grill, er steht leicht nach hinten versetzt in der Karosserie. Typisch für ein e-tron-Modell trägt er einen Einsatz aus schmalen Lamellen, was an die Kühlrippen eines elektronischen Bauteils erinnert. Im unteren Teil des Singleframe liegt ein quattro-Schriftzug. Der flache zentrale Lufteinlass ist in den Unterfahrschutz, der aus Aluminium besteht, hineingefräst.

Die flachen Doppelscheinwerfer des Audi allroad shooting brake sind ein klassisches Zitat aus der Formensprache der Audi quattro-Modelle. Zugleich stehen sie für die Weiterentwicklung des quattro-Designs, die Audi bereits mit dem Showcar Sport quattro concept im September 2013 auf der IAA in Frankfurt am Main angedeutet hat. Spangen gliedern die Scheinwerfer in vier Segmente; die Matrix LED-Technologie mit ihren einzeln ansteuerbaren Leuchtdioden gewährt in jeder Situation exzellente Sicht ohne Blendung des Gegenverkehrs. Unter den Scheinwerfern strukturieren schmale Querlamellen die großen Lufteinlässe.

Auch in der Seitenansicht unterstreicht die charakteristische Linienführung des Showcars den Eindruck geballter Energie. Die Überhänge sind kurz; die Dachlinie spannt sich niedrig über den Fahrzeugkörper. Sie sinkt shooting brake-typisch früh wieder ab und läuft in markanten C-Säulen aus; in der linken Säule befindet sich der Ladeanschluss und in der rechten die Tankklappe.

Bei der Außenhaut des Audi allroad shooting brake handelt es sich um einen Materialmix aus Aluminium und kohlenstoffaserverstärktem Kunststoff (CFK). Die dunkelgrauen Schutzleisten sind typische allroad-Elemente und reduzieren das Volumen der Karosserie optisch; sie steigen dynamisch von vorn nach hinten an. Zusammen mit den kräftig herausgezogenen Radläufen unterstreichen sie den Offroad-Charakter.

Feine Details dokumentieren die Präzision, mit der das Showcar gezeichnet wurde. In den kantigen Schwelleraufsätzen finden sich Aluminium-Einleger. Die großen Leichtbauräder haben ein Felgenbett aus CFK. Ihr filigranes Design mit den sieben Armen lehnt sich an den Look der e-tron-Modelle an, der Zentralverschluss setzt dem sportlichen Charakter des kompakten Crossover ein weiteres Highlight auf.

Auch am Heck betont ein Aluminium-Unterfahrschutz die Breite; seine ange-deuteten Rillen variieren das e-tron-Motiv. Horizontale, logisch aufeinander bezogene Linien begrenzen klare Flächen und gespannte Volumina, das Design der Rückleuchten greift das Motiv der Scheinwerfer auf. Ein Diffusor schließt die beiden großen Endrohre der Abgasanlage ein. Der offene Dachkantenspoiler setzt einen weiteren Akzent. Die dritte Bremsleuchte, als flacher Lichtleiter ausgeführt, fügt sich elegant in das Heck-Design ein.

Joy of use: Interieur und Bedienung

Mit seiner Vielseitigkeit und Funktionalität ist der Audi allroad shooting brake besonders für junge, sportlich aktive Menschen geeignet.

Der Innenraum bietet vier Personen Platz. Vorne bieten schlanke Sportsitze mit stark konturierten Wangen und integrierten Kopfstützen dem Fahrer und dem Beifahrer besten Halt, gepolsterte Pads stützen ihre Unterschenkel bei schneller Kurvenfahrt ab. Eine Easy-Entry-Funktion erleichtert den Einstieg in den Fond. Wenn man die Lehne der Hintersitzgarnitur umklappt, entsteht ein Gepäckraum mit ebener Ladefläche, in dem auch größere Sportgeräte Platz finden.

Klar und straff gezeichnet, ist das Interieur des Showcars in anthrazit und felsgrau gehalten. Die Materialien beweisen die sichere Hand der Audi-Designer – das gilt für den Dachhimmel aus Alcantara ebenso wie für die unterschiedlichen Lederqualitäten und für die Bedien- und Dekorelemente aus hellem und dunklem Aluminium, die sich beispielsweise an den Luftdüsen oder den Speichen des Multifunktionslenkrads finden.

Auch in seinem Design vertritt der Innenraum des Audi allroad shooting brake die Audi-Philosophie von Leichtbau, sportlicher Eleganz und einfacher Bedienung. Die Instrumententafel erinnert von oben gesehen an die Tragfläche eines Flugzeugs, die runden Luftdüsen wecken Assoziationen an die Triebwerke. In ihnen befindet sich die Bedienung der Klimaanlage. In ihren Achsen liegen die Regler für Sitzheizung, Temperatur, Ausrichtung und Stärke des Luftstroms; bei Annäherung der Hand fahren sie selbsttätig aus. Das Licht wird über eine Taste eingeschaltet und die Tür über eine Griffplatte geöffnet.

Die Mittelkonsole verschiebt sich analog zum Fahrweg des Sitzes, sodass die Bedienelemente in optimaler Reichweite zum Fahrer liegen. Zudem ist eine individuelle Feinjustierung möglich. Dadurch liegen die Bedienelemente – der elektronische Wählhebel der e-Shift (shift-by-wire) und das Terminal des Bediensystems MMI – stets ideal zur Hand und erlauben eine optimale Einstellung auf Größe und Vorlieben des Fahrers.

Mit dem neu gezeichneten MMI-Terminal und dem sportlich gestalteten Multifunktionslenkrad kann der Fahrer fast alle Funktionen des Audi allroad shooting brake intuitiv steuern. Die Bedienung vermittelt einen neuartigen „joy of use“ – die Menüstruktur orientiert sich an einem Smartphone, eine Freitextsuche eingeschlossen. Alle wichtigen Funktionen lassen sich leicht erreichen, Multitouch-Gesten auf dem Touchpad des MMI-Terminals erlauben rasches Scrollen und Zoomen in Listen und Karten.

Das Cockpit ist stark auf den Fahrer fokussiert. Lenkrad und digitales Kombiinstrument liegen im direkten Sichtfeld auf einer Achse. Das TFT-Display mit dem 12,3 Zoll großem Bildschirm präsentiert alle wichtigen Informationen in 3D-Grafiken von höchster Qualität und hält dabei unterschiedliche Modi bereit. In der klassischen Ansicht stehen das Powermeter für den Plug-in-Hybridantrieb und der Tacho im Vordergrund, im Infotainment-Modus dominieren Themen wie die große Navigationskarte, und im Sportmodus wird der Drehzahlmesser besonders hervorgehoben.

Ein weiteres Zukunfts-Feature im Showcar ist die Audi phone box, die das Fahrer-Handy an die Bordelektronik anbindet und bei Bedarf per Induktion lädt.

Drei Motoren: Der Plug-in-Hybridantrieb

300 kW (408 PS) Systemleistung und ein Systemdrehmoment von 650 Nm – der Plug-in-Hybridantrieb liefert imposante Eckdaten. Das Showcar, das ohne Fahrer etwa 1.600 Kilogramm wiegt, katapultiert sich aus dem Stand in 4,6 Sekunden auf Landstraßentempo, erst bei 250 km/h endet sein Vortrieb im Begrenzer. Auf 100 Kilometern verbraucht der kompakte Crossover nach der entsprechenden ECE-Norm lediglich 1,9 Liter Kraftstoff (45 g CO₂ pro km). Seine Gesamtreichweite beträgt bis zu 820 Kilometer.

Der 2.0 TFSI im Audi allroad shooting brake leistet 215 kW (292 PS) und mobilisiert 380 Nm Drehmoment. Der quer eingebaute Zweiliter-Vierzylinder mit dem großen Turbolader ist ein Highend-Aggregat: Im Teillastbereich verringert eine zusätzliche indirekte Einspritzung, die die Benzindirekteinspritzung ergänzt, den Verbrauch; der im Zylinderkopf gelegene Abgaskrümmter bildet die Basis für das hochleistungsfähige Thermomanagement.

Über eine Trennkupplung arbeitet der 2.0 TFSI mit einem kompakten, scheibenförmigen Elektromotor zusammen, der 40 kW und 270 Nm abgibt. Er ist in die Sechsgang e-S tronic integriert; das blitzschnell schaltende Doppelkupplungsgetriebe leitet die Momente auf die Vorderräder.

Separat von dieser Antriebseinheit ist an der Hinterachse eine zweite E-Maschine montiert; mit maximal 85 kW Leistung und 270 Nm Drehmoment übernimmt sie den Antrieb bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten. Darüber hinaus arbeitet sie mit den Motoren an der Vorderachse zusammen, wenn das Hybridmanagement entscheidet, dass Allradantrieb sinnvoll ist. In solchen Situationen, etwa auf rutschiger Straße oder im leichten Gelände, wird der Audi allroad shooting brake zum e-tron quattro.

Vor der Hinterachse liegt eine aus acht Modulen aufgebaute Lithium-Ionen-Batterie. Sie trägt zur ausgeglichenen Gewichtsverteilung bei und beeinträchtigt das Gepäckraumvolumen kaum. Der flüssigkeitsgekühlte Akku speichert 8,8 kWh Energie, genug für 50 Kilometer elektrische Reichweite. Zum stationären Laden dient eine Audi-Wallbox, die mit unterschiedlichen Spannungen und Steckdosen zurechtkommt und die Energiezufuhr komfortabel und intelligent regelt.

Das Drive Select Management hält drei Fahrmodi bereit. Der EV-Modus, über eine Taste am Multifunktionslenkrad anwählbar, priorisiert das elektrische Fahren. Hier ist die vordere Antriebseinheit inaktiv, die drehmomentstarke E-Maschine an der Hinterachse beschleunigt den Zweitürer zügig bis zu einer Geschwindigkeit von maximal 130 km/h.

Im Hybridmodus arbeiten die Antriebe hocheffizient und je nach Bedarf auf unterschiedliche Art und Weise zusammen. Die vordere E-Maschine fungiert in vielen Situationen als Generator – vom Motor angetrieben, lädt sie die Batterie nach und erweitert damit den Einsatzbereich des elektrischen Fahrens.

Im Sportmodus, den der Fahrer über das Fahrdynamiksystem Audi drive select anwählen kann, steht die volle Systemleistung zur Verfügung. Bei hoher Leistungsanforderung durch den Fahrer arbeitet die elektrische Hinterachse mit dem 2.0 TFSI zusammen – beide Aggregate sorgen für Vortrieb im Boost-Modus. Eine Freigabe des Fahrpedals bewirkt je nach Fahrsituation die Abkopplung aller Antriebseinheiten oder die Energierückgewinnung durch Rekuperation. Im ersten Fall segelt das Showcar mit abgeschaltetem Verbrennungsmotor emissionsfrei, in letzterem wird Bremsenergie in die Hochvoltbatterie zurückgespeist.

Mit den Funktionen „Hold“ und „Charge“ im Bediensystem MMI kann er den Ladezustand der Batterie zielgerichtet beeinflussen, um etwa elektrische Energie für die letzten Kilometer am Zielort zu sammeln.

Das Fahrwerk

Im Fahrwerk des Audi allroad shooting brake arbeiten eine elektromechanische Lenkung, eine McPherson-Vorderradaufhängung und eine Vierlenker-Hinterachse zusammen. Dank der großen Bodenfreiheit, des kompakten Radstands, der kurzen Überhänge und elektrischen quattro-Antriebs bewegt sich der sportliche Crossover im Gelände sehr talentiert. Auf der Straße liegt er sportlich-straft, das Fahrdynamiksystem Audi drive select bietet dem Fahrer unterschiedliche Modi an. Auf den 19 Zoll-Rädern sind Reifen im Format 255/40 aufgezogen.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi TT:

Das Fahrzeug wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG.

Vorläufige Werte: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 4,2

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 – 110