



























Los asientos delanteros en el Audi A4 tienen formas anatómicas. Los asientos deportivos y los asientos deportivos S con reposacabezas integrados, emblema S bordado y patrón de rombos, están disponibles como alternativa a los de serie. La calefacción de asientos se puede montar en cualquier variante. El ajuste eléctrico y la función de masaje queda en manos de tres cojines neumáticos. La ventilación, por su parte, eleva el confort a bordo.

Todos los volantes del catálogo cuentan con un diseño de tres brazos y están dotados de botones multifunción. Algunos tienen un diseño deportivo con la parte inferior achatada. La calefacción y las levas para el cambio automático completan la oferta de elementos disponibles para los volantes del A4.

En su variante berlina, el A4 ofrece una capacidad de maletero de 460 litros. En el Avant esta cifra se eleva hasta 495 litros (1.495 litros con los asientos plegados). En esta versión familiar, el plano de carga se sitúa a solo 63 centímetros del suelo e incluye una cubierta protectora de acero inoxidable. El portón del maletero con accionamiento eléctrico es de serie para el A4 Avant. La apertura mediante control gestual es otra opción disponible para las dos carrocerías.

En el A4 Avant, las barras del techo y la red divisoria de la carga forman parte de la dotación de serie. Entre las opciones figuran elementos como la alfombrilla que permite dividir la zona de carga, o el paquete de almacenamiento, que incluye redes, elementos tensores y un sistema de raíles para asegurar el equipaje. El gancho de remolque, que también es opcional, se despliega gracias a un mecanismo eléctrico pulsando un botón.

### **Nueva selección: colores y materiales**

La gama de colores interiores para las líneas de equipamiento básica y S line, ha crecido en opciones de tonalidades y combinaciones. En el nivel básico es posible dividir la consola central en dos zonas de colores diferenciados. El cliente puede elegir entre los tonos negro y gris granito para la parte superior, que es más oscura, y entre los tonos beige atlas, gris roca y negro para la sección inferior, que es más clara. Estos mismos colores están disponibles para la tapicería de asientos.

En el paquete deportivo S line predominan los tonos grises y negros. Los asientos deportivos están tapizados con una combinación de tela y cuero, además de llevar bordada la letra S. Todo ello es de serie, igual que el acabado en acero inoxidable para los pedales y el reposapié. Las inserciones en aluminio mate cepillado crean un interesante contraste con los elementos del paquete alto brillo. Por otro lado, las costuras de contraste ponen una nota distintiva en la tapicería de asientos, volante, reposabrazos central, reposabrazos de las puertas y alfombrillas. Los umbrales inferiores de las puertas integran emblemas S con retroiluminación.

Existe una amplia gama de materiales a elegir. La tapicería de tela deportiva se sitúa como el segundo escalón, justo por encima de la tapicería textil de serie. En el siguiente nivel figuran la combinación cuero/textil del paquete interior S line y el cuero doble (sintético/Nappa) del nivel básico. En lo más alto se sitúa el cuero Nappa fina, que cubre ciertos elementos con el paquete



interior S line. Muchos de los materiales que sirven para tapizar el interior son aderezados con costuras de contraste.

Las amplias superficies decorativas, en particular la banda tridimensional de la consola central, dan personalidad al interior. Audi permite elegir aquí entre dos acabados de pintura (diamante y gris plata) de serie. En opción, el cliente puede optar a los siguientes: aluminio gris elipse, plata, aluminio mate cepillado (de serie en S line), gris oak natural, marrón nuez y atlas carbón (opcional para el S). Más allá de esto, el catálogo de Audi Sport amplía la oferta de materiales con el negro piano y el textil de carbono, un tejido que presenta una técnica de fabricación especial.

En materia de iluminación interior, existen dos alternativas a la que se incorpora de serie. La primera es el paquete de iluminación ambiente con sus LED de color blanco; la segunda es el paquete de iluminación de contorno/ambiente, que presenta un juego de luces más completo. Se puede ajustar en varios perfiles y permite elegir entre 30 colores distintos. Esto varía en función del modo seleccionado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select. En los guarnecidos de las puertas y en la zona de las rodillas, unas estrechas guías de luz generan un marcado contorno de iluminación.

Todos los materiales que dan vida al interior se han seleccionado y tratado de forma especialmente cuidadosa. Por ejemplo, existen unas bandas cromadas de ajuste perfecto que enmarcan las salidas de ventilación, el panel de control del sistema de climatización y el selector del cambio automático en el túnel central. Los accesorios opcionales en negro brillo, que vienen de serie en el acabado S line, son nuevos en el Audi A4. Los rebajes para los tiradores de las puertas y las juntas entre piezas están especialmente bien trabajados.

## **Conectividad**

Seguro, confortable y muy centrado en la conectividad: así es el Audi A4. El sistema MMI totalmente digital ofrece una experiencia de usuario similar a la de un smartphone actual y contribuye a crear un ambiente de clara digitalización en el puesto de mandos. La oferta en términos de conectividad y sistemas de asistencia es muy elevada.

### **Tocar y hablar: manejo del sistema de infotainment**

Dos años atrás, Audi presentaba su nuevo concepto operacional totalmente digital en el A8. Este sistema llega ahora al A4. La tecnología [MMI touch](#) introduce los estándares de calidad en una nueva era digital. Una gran pantalla TFT con respuesta acústica sustituye al control con mando giratorio ubicado en la consola del túnel central. Este monitor va integrado en la parte central de la consola superior y adquiere una ligera inclinación hacia el conductor para facilitar su manejo. La pantalla se usa para controlar el infotainment y algunas funciones de confort, como la entrada de texto mediante reconocimiento de la escritura o con un teclado virtual.



El display del MMI touch mide 25,6 cm (10,1 pulgadas) en diagonal y tiene una resolución de 1.540 x 720 píxeles. Algunos detalles cuidadosamente pensados hacen que su manejo sea fácil e intuitivo. Ciertas funciones han sido configuradas para activarse con pulsaciones mantenidas; otras funcionan mediante 'scroll', deslizamientos y gestos con varios dedos. Con la entrada de texto, el sistema es capaz de reconocer letras escritas una encima de otra. El diseño gráfico de la pantalla del MMI tiene una apariencia deliberadamente simple y clara, para que la información pueda ser asimilada lo más rápidamente posible. La estructura del menú es igualmente sencilla e inteligente. La [búsqueda MMI](#) se basa en la entrada de texto libre y genera resultados con gran brevedad. Si, por ejemplo, el usuario está buscando un restaurante, apenas después de haber escrito unas pocas letras obtendrá una lista con los resultados.

En lugar de utilizar sus dedos, el conductor puede también hacer uso del MMI mediante órdenes vocales, gracias [al control por voz con reconocimiento de lenguaje natural](#), que es capaz de asimilar muchas de las expresiones cotidianas que se suelen emplear. Esto convierte al A4 en un inteligente compañero de ruta. Con el sistema MMI Navegación plus opcional, el control por voz se beneficia de la inteligencia de la nube como complemento a la información almacenada a bordo. Gracias a ello, el usuario puede formular un gran número de comandos y preguntas. El sistema, además, tiene capacidad para hacer preguntas, correcciones y sugerencias siempre que lo estime oportuno. Otra ventaja del sistema es que permite cambiar entre las distintas áreas del menú mediante el diálogo. Por ejemplo, el usuario puede llamar a un contacto de su agenda y, al mismo tiempo, hacer uso de la dirección asociada para utilizarla como un destino de navegación.

El Audi A4 ofrece tres tipos de instrumentación: dos parcialmente analógica y –junto al MMI plus– el Audi virtual cockpit plus. Este último, 100% digital, tiene la misma interfaz gráfica del monitor de la consola central y ofrece una resolución full HD de 1.920 x 720 píxeles en su pantalla de 31,2 cm (12,3 pulgadas). Con esta instrumentación, el conductor puede elegir entre tres modos de vista: clásico, sport y dynamic.

EL A4 se adapta completamente a los requerimientos del conductor. El alto nivel de personalización permite almacenar las preferencias en hasta 14 perfiles de myAudi, más uno reservado a invitados. Esto quiere decir que se pueden almacenar hasta 400 parámetros, que van desde el ajuste de la climatización, hasta las emisoras de radio, pasando por las rutas de navegación frecuentes. El coche reconoce al usuario en el momento que hace uso de su llave para desbloquear el cierre. Es entonces cuando activa de manera automática su perfil individual. Igualmente, el sistema pregunta mediante una frase en la pantalla tras abrir el coche si se desea mantener ese perfil o se prefiere cambiar a otro de los ya existentes. Por lo tanto, con una sola llave se abre un mundo de posibilidades.

Otra opción es la llave de confort [Audi connect key](#), que permite al conductor abrir/cerrar el coche y arrancar el motor mediante un smartphone Android vía NFC (near field communication). Con la app myAudi, el propietario del A4 puede proporcionar hasta cinco llaves digitales a quien desee, bien sean familiares, amigos o compañeros. Una tarjeta NFC suplementaria de Audi connect key permite llevar a cabo esta operación de manera segura. También es una solución



práctica para determinados momentos, como cuando el vehículo queda en manos de un aparcacoches.

El [head-up display](#), que proyecta información relevante en el parabrisas, completa el apartado del nuevo sistema de control. Todos los datos quedan reflejados en una superficie situada en el campo de visión del conductor, y se proyectan de tal manera que parecen estar a 2,1 metros. Una distancia perfecta para que los ojos no tengan que hacer ningún esfuerzo de lectura, ya que mantienen la mirada lejos, igual que durante la conducción. Los mapas detallados de intersecciones son novedad en el head-up display.

### **Infotainment y Audi connect**

El sistema de navegación opcional en el A4 es ahora más versátil y fácil de usar. Los mapas emplean una nueva textura e incluyen modelos detallados en 3D de las principales ciudades. En el momento de planificar la ruta, el sistema de autoaprendizaje plantea sugerencias al conductor teniendo en cuenta rutas anteriores y también otros datos como la densidad de tráfico actual.

La ruta se calcula online en servidores, usando información en tiempo real sobre el tráfico. Si la conexión se pierde durante la navegación, el sistema cambia automáticamente al guiado onboard, que se ejecuta todo el tiempo en paralelo. Audi ofrece cuatro actualizaciones anuales gratuitas de la base de datos de la navegación.

El MMI Navegación plus incorpora los servicios de [Audi connect](#) y Audi connect plus, que son gratuitos durante los tres primeros años. Aquí se incluyen la radio online y la radio híbrida, que cambia de forma automática entre FM, DAB+ y las emisoras online. Gracias a Audi connect, el A4 también se beneficia de la inteligencia de la flota de vehículos conectados de Audi que, mediante los servicios [Car-to-X](#), intercambia información sobre alertas y señalización de tráfico. El servicio de aparcamiento en la calle (on-street parking) facilita tarea de encontrar un hueco libre en espacios públicos.

La información de semáforos es una nueva función que Audi tiene disponible en determinadas ciudades de Alemania, y próximamente en otras ciudades europeas. Gracias a ella, el coche recibe información del centro de control de semáforos, de tal manera que el conductor puede adecuar su velocidad para alcanzar la siguiente luz verde. En la instrumentación figura una recomendación de velocidad a tal efecto y, en los casos en los que el vehículo se encuentra detenido en un semáforo en rojo, figura un temporizador con los segundos restantes hasta el cambio a verde. Esto permite conducir con anticipación y mejorar el flujo del tráfico.

Los servicios de emergencia de Audi connect, que están incluidos de serie, figuran en el paquete Audi Connect Safety and Service. Aquí se encuentran la llamada de emergencia, la asistencia online en carretera y las funciones de solicitud de mantenimiento. También están comprendidos en este pack los servicios remotos que permiten controlar determinadas funciones con un smartphone mediante la [app myAudi](#).



El cliente puede usar la app para acceder al ecosistema digital de la marca y a servicios como la navegación myAudi, que cambia de forma sencilla entre el teléfono y el coche cuando es necesario. La aplicación permite disfrutar de música en streaming y transfiere el calendario del teléfono al sistema MMI.

En el Audi A4, no solo el software es atractivo, sino que el hardware también lo es. El Audi music interface con USB y conexión Bluetooth forma parte del sistema MMI radio de serie. El [Audi smartphone](#) interface, también de serie, incorpora Android Auto y Apple Car Play, lo que permite integrar en el coche el contenido habitual del teléfono del usuario.

[Audi phone box](#) conecta el smartphone a la antena del coche y permite cargar la batería de forma inductiva. El estándar LTE (4G) ayuda a que la conexión sea más rápida y hace posible la transmisión de datos de alta velocidad y la telefonía online de alta resolución (HD) al mismo tiempo. Otras opciones en este campo son el sintonizador digital para la radio y dos puertos USB C en la parte trasera, que también pueden ser utilizados como dispositivos externos de carga.

Existen dos equipos de audio a elegir en el A4: el Audi sound system y [sistema de sonido Bang & Olufsen 3D Premium](#) delantero. De los 19 altavoces que integra este último, dos se sitúan en los pilares A y en las puertas delanteras, y su misión es reproducir la dimensión espacial de la altura. El amplificador de 16 canales tiene una potencia de 705 vatios.

### **Más libertad para el usuario: Functions on Demand**

Las funciones bajo demanda forman parte de las muchas innovaciones que acompañarán al Audi A4 en su lanzamiento. Permiten al cliente añadir dos opciones de infotainment de una manera flexible mediante la app myAudi, incluso después de haber adquirido el vehículo. En España se pueden elegir los servicios del MMI Navegación plus y la radio digital DAB+.

En términos de configuración del vehículo, esta es la gran novedad introducida: por primera vez es posible reservar funciones que no se habían seleccionado en el momento inicial y tras haber salido el coche del concesionario. El cliente, no obstante, dispone de una fase de pruebas (un mes, inicialmente) para decidir si le convence la nueva función adquirida. A partir de aquí, es posible ampliar ese periodo por un mes, un año o incluso de forma permanente. Si decide no seguir adelante, el contrato expira automáticamente sin tener que llevar a cabo ninguna acción.

Las funciones se seleccionan y reservan siempre para un coche en concreto, igual que durante la configuración inicial. Si el vehículo se vende, permanecen activas por el tiempo restante contratado para que las disfrute el nuevo dueño. Las tarifas para las funciones bajo demanda aparecen en las listas de precios junto al resto de elementos de equipamiento y son específicas para cada mercado. La selección y el pago se realizan mediante la app myAudi o el portal myAudi. La previsión es que en España se pueda empezar a utilizar este servicio durante otoño de 2019.





### **Seguridad y confort: los sistemas de asistencia a la conducción**

Seguridad, confort y confianza. Audi ofrece numerosos asistentes a la conducción en los A4 y A4 Avant. Algunos de ellos, como el Audi pre sense city o el asistente de frenada multicolisión, forman parte de la dotación de serie. Los sistemas opcionales se agrupan en tres paquetes: Tour, City y Park.

Un sistema importante dentro del paquete Tour es el control de cruce adaptativo con función stop & go. Este asistente mantiene la distancia con el coche que le precede y regula la velocidad en base a los límites de la vía, teniendo en cuenta también las intersecciones, curvas y rotondas. A velocidades de hasta 65 km/h, el asistente a la conducción en atascos (traffic jam assist) integrado ayuda al conductor con la dirección. Otro sistema, el [Audi active lane assist](#), que utiliza los datos recogidos por cámaras para mantener el coche dentro del carril por encima de 65 km/h, resulta un complemento ideal. Si el conductor lo desea, el [asistente predictivo de eficiencia](#) (predictive efficiency assist) puede ayudar a practicar una conducción más económica. Lo hace mediante el análisis de los mensajes Car-to-X, la información de los sensores, los datos de navegación y las señales de tráfico para, en función de todo ello, ayudar al conductor a acelerar o decelerar el coche con anticipación. En la pantalla se muestran las indicaciones a tal efecto. Otros asistentes incluidos en el paquete Tour son el [asistente de giro](#) (turn assist), el [asistente anticolidión](#) (collision avoidance assist), el [asistente de luces largas](#), el de [reconocimiento de señales mediante cámara](#) y el Audi pre sense front.

El paquete City se centra en detectar objetos alrededor del coche. Los asistentes de [cambio de carril](#) (Audi side assist), [alerta de salida](#) (exit warning) y la [alerta de tráfico cruzado](#) (rear cross traffic assist), por ejemplo, dependen de las señales registradas por el radar de medio alcance. El [asistente de aparcamiento Audi parking system plus](#) y la [cámara de visión trasera](#) completan este pack. El paquete Park destaca por las [cámaras de 360 grados](#) y el Audi [park assist](#), que es capaz de realizar maniobras de aparcamiento manejando la dirección de forma automática con apoyo del conductor. También permite al coche salir del espacio de aparcamiento moviendo la dirección, sin que el conductor deba actuar sobre ella.

### **Motores y suspensión**

TDI de cuatro cilindros, TDI de seis cilindros y TFSI de cuatro cilindros: el lanzamiento del A4 y el A4 Avant en España irá acompañado de siete motores pertenecientes a estas familias, con potencias comprendidas entre los 100 kW (136 CV) hasta los 180 kW (245 CV). Todos ellos cumplen con la normativa de emisiones Euro 6d-temp.

Cinco variantes se benefician de un sistema [Mild Hybrid \(MHEV\)](#) de 12 voltios, que reduce el consumo y aumenta el confort. Son las siguientes: A4 30 TDI, A4 35 TDI, A4 35 TFSI, A4 40 TFSI y A4 45 TFSI. En las otras variantes del A4, se implementará gradualmente después del lanzamiento. Este sistema de electrificación contribuye de manera importante a reducir los costes diarios, además de ayudar a alcanzar los objetivos de consumo de la flota de la marca.



### **La electrificación: el sistema Mild Hybrid (MHEV)**

En condiciones reales de uso, el sistema MHEV puede reducir el consumo hasta 0,3 litros cada 100 kilómetros, acorde a las mediciones de Audi. El elemento principal es el alternador BAS conectado al cigüeñal que, cuando el A4 se encuentra en fases de deceleración, es capaz de recuperar hasta 5 kW de potencia que sirven para alimentar una batería de ion-litio con 10 Ah de capacidad, ubicada en la parte trasera del coche.

Si el conductor levanta el pie del acelerador entre 55 y 160 km/h, el A4 puede avanzar por inercia con el motor apagado. Por otra parte, el rango de utilización del start-stop ha aumentado de forma considerable. Tan pronto como el conductor acelere de nuevo, el BAS arranca el motor de forma rápida y suave. A la hora de arrancar el motor desde parado, lo hace incluso con el freno pisado cuando la cámara detecta que el vehículo que le precede comienza a moverse.

### **Potentes y eficientes: los motores 2.0 TDI de 100 kW (136 CV) a 140 kW (190 CV)**

El TDI de cuatro cilindros y 1.968 cc de cilindrada está disponible en la gama A4 con tres niveles de potencia. El escalón de acceso corresponde al Audi A4 30 TDI, que entrega 100 kW (136 CV) y 320 Nm de par entre 1.500 y 2.750 Nm. La segunda versión rinde 120 kW (163 CV) y 380 Nm de par entre 1.500 y 2.750 rpm, y equipa al A4 35 TDI. Por último, el más potente entre los motores diésel de cuatro cilindros es la versión 40 TDI, que alcanza los 140 kW (190 CV) y entrega un par de 400 Nm entre 1.750 y 3.000 rpm.

El 2.0 TDI permite una conducción ágil y buenas prestaciones en todas las versiones disponibles. El A4 30 TDI logra que la berlina alcance los 100 km/h desde parado en 9,5 segundos y una velocidad punta de 214 km/h. En el A4 35 TDI, esos valores son de 8,2 segundos y 228 km/h, mientras que en el A4 40 TDI las cifras mejoran hasta los 7,7 segundos y 241 km/h.

El 2.0 TDI integra una serie de sofisticadas soluciones técnicas, entre las que se encuentran los circuitos de refrigeración separados, dos ejes de equilibrado, un sensor de presión en los cilindros y un nivel reducido de fricciones internas. Los motores, con potencias comprendidas entre 100 kW (136 CV) y 120 kW (163 CV), representan un paso adelante en la evolución tecnológica. El cárter está realizado en aluminio en lugar de hierro fundido y pesa 20 kilogramos menos. La gestión térmica ha sido mejorada y el sistema de inyección common rail funciona a una presión de 2.200 bar. Los pistones están hechos de acero forjado y el cigüeñal es ahora 2,8 kilogramos más ligero. Los motores TDI de cuatro cilindros se ofrecen exclusivamente con una transmisión de doble embrague que gestiona las transiciones entre marchas de una manera suave y muy eficiente.

### **De 110 a 180 kW: los motores 2.0 TFSI de gasolina**

El bloque 2.0 TFSI, que tiene una cilindrada de 1.984 cc, se puede elegir en tres variantes en el Audi A4. La primera da vida al A4 35 TFSI y entrega unas cifras de potencia y par de 110 kW (150 CV) y 270 Nm, este último disponible entre 1.350 y 3.900 rpm. En el A4 40 TFSI, las cifras se elevan hasta los 140 kW (190 CV) y 320 Nm de par entre 1.450 y 4.200 rpm. Y en el más



potente, el A4 45 TFSI, estos valores son de 180 kW (245 CV) y 370 Nm de par, disponible entre 1.600 y 4.300 rpm.

El Audi A4 35 TFSI acelera de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 225 km/h; el Audi A4 40 TFSI cubre el 0 a 100 km/h en 7,3 segundos y llega hasta los 241 km/h; y el A4 45 TFSI firma unos registros de 5,8 segundos y 250 km/h.

La versión de gasolina de 2 litros hace gala de un gran refinamiento técnico. En las variantes de 110 y 140 kW (150 y 190 CV) se incluye un colector de admisión adicional, que complementa al sistema de inyección directa FSI y ayuda a reducir las emisiones de partículas. El sistema Audi valvelift (AVS) ajusta el alzado de la válvula de escape en dos etapas para optimizar el intercambio de gases. Un módulo compacto de válvula rotativa para la gestión térmica y el colector de escape integrado en la culata contribuyen a aumentar la eficiencia. El filtro de partículas de gasolina garantiza una reducción significativa de las emisiones.

Las variantes TFSI de 110 y 140 kW (150 y 190 CV) utilizan una tecnología adicional que las hace particularmente eficientes. El proceso de combustión de ciclo B con una carrera de compresión más corta y una de explosión más larga, ha sido especialmente diseñado para dar lo mejor de sí en carga parcial, de largo el modo más utilizado.

Con un estilo de conducción moderado, permite alcanzar la eficiencia propia de un motor de baja cilindrada, mientras que en conducción deportiva se beneficia del dinamismo y las prestaciones que caracterizan a los motores de gran cilindrada.

<b>Audi A4 30 TDI</b>	<b>Berlina</b>	<b>Avant</b>
<b>Cilindrada</b> cm <sup>3</sup>	1.968	1.968
<b>Potencia máxima</b> kW (CV) a rpm	100 (136) / 3.000 - 4.400	100 (136) / 3.000 - 4.400
<b>Par máximo</b> / Nm a rpm	320 / 1.500 - 2.750	320 / 1.500 - 2.750
<b>Velocidad máxima</b> km/h	214	211
<b>0 - 100 km/h</b> en s	9,5	9,8
<b>Consumo combinado WLTP</b> l/100 km	5,1- 5,6	5,2-5,7
<b>Emisiones combinadas CO<sub>2</sub></b> g/km	WLTP: 133- 146 NEDC: 103-112	WLTP: 137-150 NEDC: 104-113
<b>Sistema de tracción</b>	Tracción delantera	Tracción delantera
<b>Audi A4 35 TDI</b>	<b>Berlina</b>	<b>Avant</b>
<b>Cilindrada</b> cm <sup>3</sup>	1.968	1.968
<b>Potencia máxima</b> kW (CV) a rpm	120 (163) / 3.215 - 4.200	120 (163) / 3.215 - 4.200
<b>Par máximo</b> / Nm a rpm	380 / 1.500 - 2.750	380 / 1.500 - 2.750
<b>Velocidad máxima</b> km/h	228	223
<b>0 - 100 km/h</b> en s	8,2	8,5
<b>Consumo combinado WLTP</b> l/100 km	4,9-5,8	5,1-6
<b>Emisiones combinadas CO<sub>2</sub></b> g/km	WLTP: 129-151 NEDC: 100-109	WLTP: 134-156 NEDC: 101-110
<b>Sistema de tracción</b>	Tracción delantera	Tracción delantera



<b>Audi A4 40 TDI quattro</b>	<b>Berlina</b>	<b>Avant</b>
<b>Cilindrada</b> cm <sup>3</sup>	1.968	1.968
<b>Potencia máxima</b> kW (CV) a rpm	140 (190) / 3.800 - 4.200	140 (190) / 3.800 - 4.200
<b>Par máximo</b> / Nm a rpm	400 / 1.750 - 3.000	400 / 1.750 - 3.000
<b>Velocidad máxima</b> km/h	241	231
<b>0 - 100 km/h</b> en s	7,7	7,9
<b>Consumo combinado WLTP</b> l/100 km	5,7-6,4	5,8-6,6
<b>Emisiones combinadas CO<sub>2</sub></b> g/km	WLTP: 149-168 NEDC: 131-139	WLTP: 153-172 NEDC: 131-140
<b>Sistema de tracción</b>	Tracción quattro	Tracción quattro
<b>Audi A4 35 TFSI</b>	<b>Berlina</b>	<b>Avant</b>
<b>Cilindrada</b> cm <sup>3</sup>	1.984	1.984
<b>Potencia máxima</b> kW (CV) a rpm	110 (150) / 3.900-6.000	110 (150) / 3.900 - 6.000
<b>Par máximo</b> / Nm a rpm	270 / 1.350 - 3.900	270 / 1.350 - 3.900
<b>Velocidad máxima</b> km/h	225	220
<b>0 - 100 km/h</b> en s	8,9	9,2
<b>Consumo combinado WLTP</b> l/100 km	6,5-7,4	6,7-7,7
<b>Emisiones combinadas CO<sub>2</sub></b> g/km	WLTP: 148-169 NEDC: 129-143	WLTP: 152-174 NEDC: 130-139
<b>Sistema de tracción</b>	Tracción delantera	Tracción delantera
<b>Audi A4 40 TFSI</b>	<b>Berlina</b>	<b>Avant</b>
<b>Cilindrada</b> cm <sup>3</sup>	1.984	1.984
<b>Potencia máxima</b> kW (CV) a rpm	140 (190) / 4.200-6.000	140 (190) / 4.200-6.000
<b>Par máximo</b> / Nm a rpm	320 / 1.450 - 4.200	320 / 1.450 - 4.200
<b>Velocidad máxima</b> km/h	241	238
<b>0 - 100 km/h</b> en s	7,3	7,5
<b>Consumo combinado WLTP</b> l/100 km	6,5-7,4	6,7-7,7
<b>Emisiones combinadas CO<sub>2</sub></b> g/km	WLTP: 148-169 NEDC: 132-137	WLTP: 152-174 NEDC: 134-138
<b>Sistema de tracción</b>	Tracción delantera	Tracción delantera
<b>Audi A4 45 TFSI</b>	<b>Berlina</b>	<b>Avant</b>
<b>Cilindrada</b> cm <sup>3</sup>	1.984	1.984
<b>Potencia máxima</b> kW (CV) a rpm	180 (245) / 5.000-6.500	180 (245) / 5.000 - 6.500
<b>Par máximo</b> / Nm a rpm	370 / 1.600 - 4.300	370 / 1.600 - 4.300
<b>Velocidad máxima</b> km/h	250	250
<b>0 - 100 km/h</b> en s	5,8	6,0
<b>Consumo combinado WLTP</b> l/100 km	7,3-8,8	7,5-8,3
<b>Emisiones combinadas CO<sub>2</sub></b> g/km	WLTP: 165-182 NEDC: 146-155	WLTP: 169-187 NEDC: 149-157
<b>Sistema de tracción</b>	Tracción quattro	Tracción quattro

\* Las cifras dependen de las llantas y neumáticos utilizados



### **A medida: la transmisión de la fuerza**

Caja de cambios manual, [S tronic](#) o [tiptronic](#), tracción delantera o [tracción quattro](#): Audi ha implementado una tecnología de transmisión para cada variante de motor en el A4. La versión de acceso entre las de motor de gasolina está equipada con una caja de cambios manual de seis velocidades, y estará disponible poco después del lanzamiento al mercado del resto de la gama. La transmisión de la fuerza en todas las demás variantes de motor corre a cargo de una caja de cambios automática. Seis de esas variantes usan la caja de siete velocidades S tronic; la de ocho velocidades tiptronic está reservada para el S4 TDI.

Ambas cajas de cambio automáticas son especialmente vanguardistas. Sus marchas inferiores tienen relaciones cortas y deportivas, mientras que las superiores con relaciones largas reducen el régimen del motor y el consumo. Las cajas de cambio S tronic y tiptronic están integradas dentro de la gestión térmica del motor. El conductor puede elegir entre los modos D, S y E, o bien cambiar de marcha manualmente mediante la palanca o las levas en el volante. Sus órdenes se transmiten mediante una conexión eléctrica.

La caja de siete velocidades S tronic destaca por su alto rendimiento. Sus dos embragues multidisco están dispuestos axialmente, uno junto a otro, lo que reduce el par resistente. Un volante motor de doble masa con un dispositivo centrífugo permite un funcionamiento regular a un régimen muy bajo. La caja de cambios de doble embrague está diseñada para mejorar la eficiencia con el sistema MHEV, para permitir el avance por inercia y para extender el margen en el que se puede activar la función start-stop (parada y arranque automáticos del motor). En los A4 35 TFSI, A4 40 TFSI, A4 30 TDI y A4 35 TDI, la caja de cambios de siete velocidades S tronic transmite la fuerza a las ruedas delanteras.

En el A4 45 TFSI, la [tracción quattro con tecnología ultra](#) es de serie. Con un estilo de conducción tranquilo, el sistema se comporta como un modelo de tracción delantera, mostrándose más eficiente. Si se requiere la tracción total, un embrague la activa instantáneamente, en ciertas situaciones incluso de forma predictiva. Optimizada para la eficiencia, la tracción quattro con tecnología ultra no muestra diferencias perceptibles con los sistemas permanentes en términos de tracción y dinámica de marcha.

Ambos sistemas de propulsión quattro actúan coordinadamente con el [control selectivo de par](#), una función de software del sistema electrónico de estabilización (Electronic Stabilization Control ESC). Si se practica una conducción deportiva, interviene en la trayectoria al frenar ligeramente las ruedas interiores de la curva. El sistema también complementa a las variantes de tracción delantera, aunque en ese caso solo actúa en las ruedas anteriores.

### **Deportividad equilibrada: la suspensión**

El equilibrio de la suspensión, con un punto de encuentro entre deportividad y confort, es uno de los principales valores del Audi A4. En todas las versiones de motor hay una combinación de grandes cualidades, desde unas reacciones ágiles hasta un gran confort de suspensión, que lo acercan al nivel de los modelos de segmentos superiores.



Se utiliza una suspensión de cinco brazos en los ejes delantero y trasero, para controlar individualmente las fuerzas longitudinales y transversales. Estas articulaciones y los subchasis están hechos principalmente de aluminio. Las vías de la berlina y del Avant miden 1.572 mm en el eje delantero y 1.555 mm en el trasero.

Para las variantes con motor desde 110 kW (150 CV), Audi proporciona la [dirección dinámica](#). Consiste en un engranaje interpuesto que puede variar la relación de la dirección hasta en un 100%, en función de la velocidad del coche y del modo seleccionado en el sistema dinámico de conducción Audi drive select. Si fuera preciso, puede incrementar la estabilidad y la seguridad activa aún más mediante intervenciones extremadamente rápidas en la dirección.

Los clientes del Audi A4 pueden elegir tres alternativas a la suspensión estándar. La suspensión deportiva baja la altura de la carrocería en 23 mm. Está disponible de forma individual o combinada con las llantas de 18 pulgadas del paquete deportivo S line. La suspensión con control de amortiguación, la segunda opción, tiene un ajuste especialmente confortable pese a una reducción de 10 mm en la altura de carrocería. Funciona de una forma particularmente eficiente: solo emplea una corriente eléctrica alta para cerrar las válvulas que hacen que los amortiguadores adapten un tarado más firme. La tercera alternativa es la suspensión deportiva con control de amortiguación, que también reduce la altura de la carrocería en 23 mm.

Los amortiguadores opcionales con regulación continua CDC (Continuous Damping Control) están controlados a través de la plataforma electrónica del chasis. Concebida como una unidad central para el control del chasis, registra una amplia información sobre el estado del coche. Mediante esta información sobre las condiciones de marcha, ajusta los amortiguadores con una gran precisión y logra un espectro muy amplio entre reacciones ágiles y alto confort de marcha.

Al igual que la dirección estándar, la dirección dinámica opcional, la caja de cambios automática, la gestión del motor y el diferencial sport, las dos suspensiones opcionales con control de la amortiguación están integradas en el Audi drive select, de serie en el nuevo A4. El conductor puede escoger cómo funcionan estos dispositivos con el sistema MMI, mediante los modos comfort, auto, dynamic, efficiency e individual. El modo efficiency está operativo solo en los motores con un par superior a 300 Nm; el modo individual requiere el sistema MMI plus.

Muchas de las llantas del Audi A4 y del A4 Avant son nuevas en la gama. En España ambos tienen de serie llantas de aleación de 17 pulgadas, mientras que con la línea S line ya se incorporan llantas de 18 pulgadas. Audi y Audi Sport ofrecen una gama de llantas de 19 pulgadas. De serie, las llantas de 17 y 18 pulgadas están dotadas con neumáticos de resistencia particularmente baja a la rodadura que, por tanto, suponen un incremento adicional de la economía de consumo.

También se utiliza una gran variedad de sistemas de frenos. Hasta el A4 35 TDI y el A4 40 TFSI, en el eje delantero se utiliza un equipo de 16 pulgadas con pinzas flotantes. Las versiones con



los motores más potentes de la gama disponen de un equipo particularmente ligero de 17 pulgadas, con pinzas fijas de aluminio. Los discos ventilados en el eje delantero miden hasta 338 mm de diámetro.

## **El Audi S4 TDI**

Audi está comprometido con la tecnología TDI y, por primera vez, las dos versiones S de la familia A4 (S4 y S4 Avant) están equipadas con un motor V6 diésel. Este 3.0 TDI genera 255 kW (347 CV) de potencia y hasta un máximo de 700 Nm de par. Un sistema Mild Hybrid basado en una red eléctrica principal de 48 V incrementa la eficiencia, mientras que el compresor eléctrico (electric powered compressor EPC) asegura unas prestaciones brillantes. Esta combinación de potencia, par, eficiencia y rapidez de respuesta es única en este segmento.

### **El 3.0 TDI: empuje poderoso**

El 3.0 TDI combina un empuje poderoso con una alta eficiencia. Su potencia máxima es 255 kW (347 CV) y genera 700 Nm de par entre 2.500 y 3.100 rpm. El V6 diésel acelera al Audi S4 TDI de 0 a 100 km/h en 4,8 s y, al S4 Avant TDI, en 4,9 s. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h.

La unidad de potencia de las versiones S TDI utiliza un compresor eléctrico EPC y tecnología Mild Hybrid (MHEV). Ambos sistemas están integrados en la red eléctrica de 48 V de serie. Por primera vez, un potente alternador/motor de arranque de 48 V movido por correa constituye el núcleo del sistema Mild Hybrid en el S4 TDI, con una recuperación máxima de potencia en frenada de hasta 8 kW. Un convertidor de corriente continua (CC/CC) transforma la tensión para la red de componentes que funcionan con 12 V. Bajo el maletero hay una compacta batería adicional de iones de litio, refrigerada por aire, que sirve como fuente de energía y tiene 0,5 kWh de capacidad.

### **El EPC: rápido respaldo al turbocompresor**

El compresor eléctrico está situado en un bypass después el intercooler y cerca del motor. Si la demanda de potencia es alta, pero hay poca energía disponible en el flujo de gases de escape, se cierra la válvula baipás y el aire de admisión se dirige hacia el EPC, que realiza una segunda fase de compresión. Con una potencia de hasta 7 kW, un motor eléctrico compacto acelera ese compresor hasta 65.000 rpm en aproximadamente 300 milisegundos.

Gracias al respaldo del EPC, la potencia del 3.0 TDI está disponible tan pronto como quiera el conductor. El EPC impide el más mínimo retraso de respuesta del turbo, lo que se traduce en una capacidad de empuje instantánea en todas las situaciones, como al adelantar o al acelerar a la salida de una curva. Durante una conducción relajada, esta tecnología asegura un par alto en el rango más bajo de régimen, lo que implica menores reducciones de marcha. Al arrancar desde parado, ambas versiones S ganan rápidamente varios metros a vehículos comparables sin EPC.



### **Tecnología MHEV: recuperar o avanzar por inercia**

El sistema Mild Hybrid en las versiones S tiene el potencial para reducir el consumo de combustible hasta en 0,4 l/100 km. En la parte frontal del 3.0 TDI hay un alternador/motor de arranque movido por correa (BAS), de 48 V y refrigerado por agua. Está conectado al cigüeñal por una correa Poly-V particularmente resistente. El BAS recupera hasta 8 kW de potencia en frenada. Trabaja estrechamente con el motor TDI, lo que hace posible que esté cerca de su punto ideal de funcionamiento en muchas situaciones y, por tanto, aumenta la eficiencia.

Cuando el conductor deja de pisar el acelerador a una velocidad de entre 55 y 160 km/h, el coche puede avanzar por inercia por un periodo de hasta 40 segundos con el motor completamente parado. La batería de iones de litio continúa suministrando electricidad. El control de la marcha decide en cada situación concreta qué es más eficiente: avanzar por inercia con el motor apagado, hacerlo con el motor en marcha -pero desconectado del cambio- o recuperar energía. Para decidirlo, utiliza la información del navegador más la de los sensores del coche. La energía que suministra el BAS se envía bien a la batería de 48 V o bien directamente a los dispositivos que consumen energía eléctrica.

El sistema Mild Hybrid no solamente reduce el consumo de combustible, también proporciona un mayor confort. El motor de arranque convencional solo se utiliza para poner en marcha el motor inicialmente, cuando se requiere una mayor fuerza porque el lubricante está frío. Cuando el conductor pisa el acelerador otra vez después de que el vehículo esté avanzando por inercia, el BAS vuelve a arrancar el TDI según sea necesario en cada situación: de forma muy suave o muy rápidamente.

La función de parada y arranque automáticos del motor (start-stop) puede activarse a una velocidad de 22 km/h. Después de pararse, el motor vuelve a arrancar tan pronto como el vehículo precedente comience a moverse, incluso si el conductor sigue pisando el freno.

### **El motor: par y eficiencia**

El 3.0 TDI es un motor de alta tecnología. Su sistema de inyección por conducto común (common rail) inyecta el combustible a una presión de hasta 2.500 bar. El cigüeñal, los pistones, las bielas y la gestión del aceite han sido diseñados para las altas exigencias y se han tomado medidas específicas para reducir la fricción en el cigüeñal y el mando del árbol de levas. El radiador de aceite, el EPC, el BAS y la carcasa del compresor en el turbocompresor se integran en el flujo de refrigerante si resulta necesario.

El gran turbocompresor genera hasta 2,4 bar de presión relativa. Su turbina variable está optimizada para un flujo con baja pérdida. El sistema externo de recirculación de los gases de escape a baja presión extrae los gases de escape después del filtro de partículas. Esto permite accionar el turbocompresor con todo el caudal de gas de escape, lo que aumenta significativamente su eficiencia.





<b>Audi S4 TDI</b>	<b>Berlina</b>	<b>Avant</b>
<b>Cilindrada</b> cm <sup>3</sup>	2.967	2.967
<b>Potencia máxima</b> kW (CV) a rpm	255 (347) / 3.850	255 (347) / 3.850
<b>Par máximo</b> Nm a rpm	700 / 2.500 – 3.100	700 / 2.500 – 3.100
<b>Velocidad máxima</b> km/h	250	250
<b>0 - 100 km/h</b> en s	4,8	6,0
<b>Consumo combinado WLTP</b> l/100 km	6,9.-7,1	7-7,4
<b>Emisiones combinadas CO<sub>2</sub></b> g/km	WLTP: 180-186 NEDC: 164	WLTP: 184-192 NEDC: 165-166
<b>Sistema de tracción</b>	Tracción quattro	Tracción quattro

\* Las cifras dependen de las llantas y neumáticos utilizados

Audi ofrece el S4 berlina y el S4 Avant con motor de gasolina, el 3.0 TFSI, en mercados fuera de Europa. El motor de inyección directa turboalimentado tiene una potencia de 260 kW (354 CV) y produce un par de 500 Nm entre 1.370 y 4.500 rpm. El motor V6 impulsa el S4 TFSI berlina de 0 a 100 km/h en 4,7 s y hasta una velocidad máxima de 250 km/h regulada electrónicamente. El sprint estándar dura dos décimas de segundo más en el S4 Avant TFSI.

#### **Tiptronic de ocho velocidades: extremadamente rápida y suave**

El motor 3.0 TDI funciona conjuntamente con una caja de cambios de ocho velocidades tiptronic que realiza transiciones de marcha confortables y altamente eficientes. Unas nuevas modificaciones específicas mejoran su coordinación con el sistema MHEV. Un embrague en la caja de cambios puede interrumpir el flujo de potencia cuando el automóvil está en marcha y el motor está al ralentí o apagado. Cuando avanza por inercia, una bomba eléctrica de aceite independiente del motor de combustión permite conectar la marcha necesaria en el momento de volver a arrancarlo. Unos muelles en los frenos multidisco de los juegos de engranajes separan los discos entre sí, lo que reduce el par resistente. El volante de inercia de doble masa incluye un amortiguador que se adapta al régimen del motor y atenúa en gran medida las vibraciones del diésel V6 que se producen a regímenes muy bajos.

#### **La tracción integral permanente quattro: diferencial central autoblocante**

La tracción integral permanente quattro confiere a los modelos S un dinamismo deportivo, una gran estabilidad y un agarre firme. Cuando se adopta un estilo de conducción deportivo, el control de par selectivo en las ruedas mejora la estabilidad. El diferencial sport está disponible opcionalmente como complemento a la tracción quattro. Puede variar la fuerza entre las ruedas traseras si requiere en una conducción dinámica por curvas.

#### **La suspensión deportiva: control en ciclos de milisegundos**

La suspensión contribuye en gran medida a la dinámica de los modelos S. La suspensión deportiva S estándar reduce la altura de la carrocería en 23 milímetros. Como opción se puede equipar la dirección dinámica y una suspensión deportiva S especial con amortiguación variable. Está controlada a través de la plataforma electrónica de chasis (ECP), que también gestiona el



diferencial electrónico. Ambos módulos también están integrados en el sistema de conducción dinámica Audi drive select. El conductor puede ajustar su respuesta seleccionando los perfiles comfort, auto, dynamic, efficiency e individual (solo con MMI Navegación plus).

Las llantas de 19 pulgadas con neumáticos 255/35 son de serie. Los frenos son grandes y potentes: los discos ventilados del eje delantero miden 375 mm de diámetro y se montan pinzas fijas de seis pistones de color negro (u opcionalmente de color rojo) con el logotipo S. El control electrónico de estabilización puede ser desactivado parcial o totalmente.

### **El diseño: expresión deportiva**

El exterior del S4 TDI berlina y del S4 Avant TDI presenta todas las características del lenguaje de diseño actual de Audi, pero con marcado acento deportivo. Una abertura debajo del capó recuerda al icono de la marca, el Audi quattro original. Unas estructuras plateadas enmarcan las grandes tomas de aire con rejillas en panel. Las versiones S TDI están equipadas de serie con faros LED. Visto de perfil, las carcasas de los retrovisores exteriores plateados y las molduras en el contorno de los faldones, también plateadas, resultan particularmente atractivas. En el techo del S4 Avant TDI, destacan las barras portaequipajes y el largo alerón. En la berlina, el alerón está integrado en la tapa del maletero.

En la parte trasera, las luces LED con intermitentes dinámicos forman parte del equipamiento de serie. El difusor grande en cromo oscuro mate con adornos plateados contiene una inserción con patrón de panel. Unas nervaduras subdividen su parte inferior, que enmarca las cuatro salidas de escape cromadas. Las insignias S adornan el exterior y los elementos iluminados del umbral de la puerta. Los acabados de pintura en gris Daytona, gris quantum y azul turbo están reservados para los modelos S (así como para el S line exterior).

Desde el recubrimiento interior del techo hasta las alfombrillas, el interior de las versiones S TDI tiene un acabado en color negro. Son de serie los asientos sport con el emblema S grabado, mientras que el reposacabezas integrado y el patrón de rombos son opcionales. La tapicería está opcionalmente adornada con costuras en contraste y, en el caso de los asientos climatizados, con ribetes dobles de piel. Otras combinaciones son cuero/Alcantara o cuero Nappa fina. Como opción superior, Audi ofrece unos asientos aún más deportivos, con tapicería de cuero Nappa fina y color negro, gris rotor o rojo magma. Las cubiertas de los pedales y del reposapié son de acero inoxidable con incrustaciones de aluminio cepillado mate u, opcionalmente, de carbono atlas.

El Audi virtual cockpit plus opcional presenta todas las pantallas con un diseño específico, comenzando por la de bienvenida. El conductor puede cambiar la pantalla seleccionando el modo sport y el modo S, en los que el cuentarrevoluciones ocupa la posición central. Si utiliza el cambio tiptronic en modo manual y retrasa el cambio de marchas, una indicación luminosa señala el momento de realizar el siguiente cambio de marcha. Hay indicadores para la temperatura del aceite del motor, la presión de sobrealimentación del turbocompresor y los tiempos de vuelta en un circuito.



Con una amplia gama de soluciones de conectividad y sistemas de asistencia, el Audi S4 TDI y el S4 Avant TDI hacen que la conducción sea aún más relajada y cómoda. Estas versiones estarán disponibles en España a lo largo del mes de julio, incorporando de serie los faros LED con intermitentes traseros dinámicos, así como Audi smartphone interface, Audi sound system, apoyabrazos central delantero de confort, MMI Navegación plus, Audi connect, Audi parking system plus, sistema de regulación de velocidad (tempomat), paquete de cuero ampliado, paquete portaobjetos, la suspensión deportiva S con un ajuste más firme de muelles y amortiguadores, las llantas de 19 pulgadas, los asientos delanteros deportivos con ajuste eléctrico, la tapicería en cuero/Alcantara con el emblema S y los paragolpes deportivos.

## El Audi A4 allroad quattro

Durante diez años, Audi ha ofrecido una variante allroad del Audi A4 Avant, que en su última versión sigue siendo el vehículo más versátil para la conducción tanto en carretera como fuera de ella. Gracias a su tracción integral quattro de serie y a la mayor distancia al suelo, el A4 allroad quattro combina un alto confort de marcha con buenas cualidades fuera del asfalto.

El Audi A4 Allroad se distingue del A4 Avant por una serie de detalles característicos. Son de serie los paragolpes delanteros y traseros específicos, los anchos embellecedores de los pasos de rueda y los faldones de color gris estructurado. Como opción, Audi puede suministrarlos en gris Manhattan o en el mismo color de la carrocería, estando disponibles también incrustaciones plateadas en los faldones. La protección de los bajos destaca con un acabado plateado, mientras que el difusor se presenta en negro mate. Un logotipo “allroad” decora el portón trasero y las barras de techo elevadas completan su aspecto robusto.

En el momento de su lanzamiento al mercado, el A4 allroad quattro estará disponible en versión 45 TFSI, 2.0 TFSI de 180 kW (245 CV) con una caja de cambios S tronic. Otras dos variantes diésel se añadirán más adelante. En todas las versiones del A4 allroad, el par motor se transfiere a las cuatro ruedas, pero de diferentes maneras. Mientras que el 45 TFSI utiliza el S tronic de siete velocidades y la tracción quattro con tecnología ultra, las dos variantes de motor que se lanzarán más adelante contarán con la tracción integral permanente quattro.

Audi A4 allroad quattro 45 TFSI	Berlina
Cilindrada cm <sup>3</sup>	1.984
Potencia máxima kW (CV) a rpm	180 (245) / 5.000 - 6.500
Par máximo Nm a rpm	370 / 1.600 - 4.300
Velocidad máxima km/h	247
0 - 100 km/h en s	6,1
Consumo combinado WLTP l/100 km	7,8-8,3
Emisiones combinadas CO <sub>2</sub> g/km	WLTP: 176-187 NEDC: 150-154
Sistema de tracción	Tracción quattro

\* Las cifras dependen de las llantas y neumáticos utilizados



La suspensión del Audi A4 allroad quattro presenta algunas características especiales. Comparado con el Audi A4 Avant, la carrocería en una posición ligeramente más elevada y las ruedas más grandes proporcionan conjuntamente un aumento de la distancia al suelo de 35 mm. La vía se ha ensanchado 6 mm en la parte delantera y 11 milímetros en la trasera. Como alternativa a la suspensión estándar, está disponible una suspensión con control de la amortiguación, que se gestiona mediante la plataforma electrónica de chasis (ECP).

En el Audi A4 allroad quattro, el sistema Audi drive select está equipado con funciones adicionales. El conductor puede elegir entre los perfiles comfort, auto, dynamic, efficiency, individual (solo con MMI plus) y offroad. Este último programa combina las funciones de control de tracción, control de estabilización, ABS y control de descenso de pendientes. Una pulsación del botón en el sistema operativo MMI es suficiente para añadir todos estos sistemas a la configuración para fuera de carretera. El equipamiento de serie del Audi A4 allroad quattro incluye llantas de 18 pulgadas; Audi y Audi Sport ofrecen variantes de hasta 19 pulgadas opcionalmente. Los discos de freno delanteros ventilados miden hasta 338 mm de diámetro.

Al igual que en el A4 Avant, el maletero tiene una capacidad de 495 l, que aumenta a 1.495 l con los asientos traseros abatidos, volumen medido hasta el techo. El accionamiento del portón trasero (con funcionamiento eléctrico) es parte del equipamiento estándar, como también lo son el Audi smartphone interface, el Audi parking system trasero, el sistema de regulación de velocidad (tempomat), el climatizador de confort de 3 zonas, el apoyabrazos central delantero de confort o el sistema de información a color. Bajo pedido, se pueden suministrar un control por sensores, un gancho de remolque escamoteable, una alfombrilla plegable y el kit de sujeción de la carga con sistema de raíles.

**Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en <https://www.audi-mediacyenter.com>**

El **Grupo Audi**, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 16 plantas distribuidas en doce países. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).

En 2018, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,812 millones de automóviles de la marca Audi, así como 5.750 deportivos de la marca Lamborghini y 53.004 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2018, con un volumen de ventas de 59.200 millones de euros, el Grupo Audi alcanzó un resultado operativo de 4.700 millones de euros, antes de partidas especiales. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 90.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.