
Hinterachse

Führen, mitlenken, federn – die Hinterachse nimmt in jedem Auto wichtige Aufgaben wahr. Audi setzt in seinem Modellprogramm vier unterschiedliche Grundkonstruktionen ein.

Der kompakte A1 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 3,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 - 99**) mit seinem Frontantrieb hat eine Verbundlenker-Hinterachse an Bord. Zwei Längslenker führen die Räder; ein Querträger verbindet sie miteinander. Die Verbundlenkerachse baut leicht und raumsparend.

Der A3, der Q3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,8 - 5,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 206 - 137**) und der TT nutzen eine aufwändige Vierlenker-Hinterachse. Der Längslenker nimmt die Antriebs- und Bremskräfte auf, die relativ weiche Auslegung seines Lagers erlaubt guten Abrollkomfort. Die drei Querlenker pro Rad – der Federlenker, der obere Querlenker und die Spurstange – hingegen sind steif an den Achsträger angebunden und leiten so die Seitenkräfte in die Karosserie ein. Alle Lenker sind aus hochfestem Stahl gefertigt.

Vom A4 an aufwärts nutzen die Limousinen, Avant, Cabriolets und Coupés eine spezielle Audi Konstruktion – die spurgesteuerte Trapezlenker-Hinterachse. Sie vereint eine kompakte Bauweise mit exzellenten Fahr- und Komforteigenschaften. Ein Achsträger aus hochfestem Stahl bildet ihr Rückgrat. Seine Anbindung an die Karosserie – bei den großen Modellen über hydraulische Lager – trägt stark zu den souveränen Handling- und Komforteigenschaften bei. Bei den Radlenkern bleiben die ungefederten Massen gering. Die beiden Trapezlenker sind aus warmausgehärtetem Aluminium gegossen, bei den oben liegenden Querlenkern und den Spurstangen handelt es sich um Aluminium-Schmiedeteile, und die Radträger entstehen im Aluminium-Kokillengussverfahren.

Der Q7 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7 - 7,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 249 - 189**) und der R8 gehen einen Sonderweg – ebenso wie bei der Vorderachse haben sie auch im Heck eine Doppelquerlenker-Aufhängung, großteils beziehungsweise ganz aus Aluminium gefertigt. Im Grundkonzept ähneln sich beide Achsen; die Ausführung ist beim großen SUV voluminös und robust, beim Hochleistungssportwagen hingegen besonders schlank. In beiden Fällen erlaubt jedoch das Layout mit den beiden Dreieckslenkern ein hochpräzises Handling.

** Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.



Stand: 2011