



Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

Ekkehard Kleindienst

Telefon: +49 841 89-44369

E-Mail: ekkehard.kleindienst@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

Mai 2018

PRESSEINFORMATION

Der neue Audi A6

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum neuen Audi A6	
Die Fakten	8
Produkthighlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	10
Alles, was Sie über den neuen Audi A6 wissen müssen	
▶ DIGITALISIERUNG	10
Bediensystem	10
Vernetzung	12
▶ KOMFORT	14
Fahrerassistenzsysteme	14
Breitenelektrifizierung	16
Karosserie und Innenraum	17
Aerodynamik und Aeroakustik	19
▶ SPORTLICHKEIT	20
Fahrwerk	20
Antrieb	23
▶ DESIGN	25
Exterieurdesign	26
Lichtdesign	27
Interieurdesign	29
Farben und Materialien	30

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



Kompakt informiert

Upgrade in der Business-Klasse: die neue Audi A6 Limousine

Der neue Audi A6 zeigt sich so vielseitig wie nie zuvor – mit konsequenter Digitalisierung, gesteigertem Komfort, mehr Sportlichkeit und einem technisch-elegantem Design. Das volldigitale MMI touch response-System ermöglicht intuitive Bedienung und noch mehr Personalisierung. Die umfangreichen Connectivity- und Assistenzsysteme demonstrieren vernetzte automobile Intelligenz. Das Fahrwerk vereint sanftes Abrollen und souveräne Stabilität mit gesteigerter Sportlichkeit. Alle Antriebe nutzen ein effizientes Mild-Hybrid-System.

MMI touch response-Bediensystem – intuitiv und personalisierbar

Schneller Funktionszugriff und hohe Personalisierbarkeit – das Smartphone-ähnliche Anzeige- und Bediensystem macht die Bedienung im Audi A6 intuitiv. Es ist damit das modernste Bedienkonzept seiner Klasse. Zwei große Displays lösen die meisten Tasten, Regler und Steller des Vorgängermodells ab. Damit steht es beispielhaft für die konsequente Digitalisierung, die der neue A6 in die Business-Klasse bringt. Zudem erlaubt das volldigitale Bediensystem einen hohen Grad an Personalisierung: Im oberen Display lassen sich die Schaltflächen für alle Funktionen ähnlich wie Smartphone-Apps frei platzieren. Im unteren Display kann der Benutzer bis zu 27 individuelle Shortcuts für die wichtigsten Fahrzeugfunktionen und oft benötigte Favoriten wie Telefonnummern, Radiosender oder Navigationsziele anlegen.

Sobald der Finger durch leichten Druck auf das kraftsensitive Display eine Funktion auslöst, hört und spürt der Benutzer einen Klick als Bestätigung. Dieses akustische und haptische Feedback kann er in der von ihm gewünschten Intensität einstellen. Auf dem oberen Display, das bei Ausstattung mit MMI Navigation plus 10,1 Zoll Diagonale aufweist, managt der Fahrer das Infotainment. Das untere 8,6-Zoll-Display auf der Konsole des Mittel隧unnels dient zur Steuerung der Klimatisierung, der Komfort- und Fahrzeugfunktionen sowie zur Texteingabe, wobei das Handgelenk auf dem Wählhebel des Getriebes ruhen kann.

Zusammen mit der MMI Navigation plus kommt das Audi virtual cockpit an Bord, dessen hochauflösendes Display 12,3 Zoll misst. Die Bedienung läuft über die Multifunktionstasten am Lenkrad. Ergänzend gibt es ein Head-up-Display, das fahrerrelevante Informationen wie eine Kreuzungsdetaillkarte für die Navigation in das Sichtfeld des Fahrers auf die Windschutzscheibe projiziert.

Zudem bietet der A6 neben dem MMI touch response-Bediensystem das Online-Sprachdialogsystem an. Damit lassen sich verschiedenste Fahrzeugfunktionen wie die Steuerung der Klimaanlage durch natürliche Sprachkommandos realisieren. Der A6 ist so ein intelligenter Dialogpartner und Reisebegleiter.



MMI Navigation plus und Audi connect – mehr Komfort in der Business Class

Mit seinem umfangreichen Navigations-, Infotainment- und Connect-Angebot wird der A6 zur smarten Business-Limousine. Mit jedem Profil können bis zu sieben Fahrer rund 400 bevorzugte Einstellungen individuell speichern. Die natürlich-sprachliche Steuerung beantwortet die Bedienbefehle und Fragen auf Grundlage von onboard abgelegten Daten, in Verbindung mit der optionalen MMI Navigation plus zusätzlich mit dem Detailwissen aus der Cloud. Mit seinem umfangreichen Connectivity-Angebot ist der neue Audi A6 immer online. Die leistungsfähige MMI Navigation ist serienmäßig an Bord, optional bietet Audi die MMI Navigation plus – eine hoch-vernetzte Medienzentrale. Das Datenübertragungsmodul nutzt den neuen Standard LTE Advanced. Auch bei der Navigation bieten beide Systeme viele Neuerungen, darunter eine Selbstlernfunktion auf Basis der gefahrenen Strecken. Die Zielführung erfolgt online auf den Servern des Partners HERE. Pro Jahr gibt es vier kostenlose Karten-Updates. Auf Wunsch kommen sie over-the-air in den neuen A6.

Zu den Online-Services von Audi connect gehören die Car-to-X-Dienste „Verkehrszeichen-information“ und „Gefahreninformation“. Die myAudi App vernetzt das Smartphone des Besitzers mit den digitalen Ökosystemen der Vier Ringe. Der Audi connect- Schlüssel ermöglicht das Entriegeln, Verriegeln und den Motorstart über ein Android-Smartphone per Near Field Communication (NFC).

Noch attraktiver wird die MMI Navigation plus mit den optionalen Zusatzbausteinen, darunter stehen zwei Soundsysteme zur Wahl. Die Topversion, das Bang & Olufsen Advanced Sound System, bringt 3D-Klang mit seinen Höhen-Informationen auch in den Fond. Die Telefonie erreicht mit der Audi phone box ein neues Niveau – sowohl bei der Bedienung als auch bei der Klang- und Verbindungsqualität.

Fahrerassistenzsysteme für mehr Sicherheit und Komfort

Mit bis zu 39 Fahrerassistenzsystemen setzt der neue A6 Maßstäbe in der Oberklasse. Er ist somit die ideale Wahl für Vielfahrer, Flottenkunden und Pendler. Die Fahrerassistenzsysteme mit verfeinerten Regelmechanismen sorgen für gesteigerten Komfort und zusätzliche Fahrerentlastung. Dazu zählt etwa der Adaptive Fahrassistent, der neben der adaptive cruise control und dem prädiktiven Effizienzassistent auch den Engstellenassistenten umfasst und somit bei der Fahrzeuglängsführung in Baustellen unterstützt. Ebenso enthalten sind der Stauassistent und der Audi active lane assist, welche mit leichten Lenkeingriffen beim Halten der Fahrspur helfen. Für mehr Sicherheit sorgt der Notfallassistent, der im Notfall unter anderem das Auto zum Stillstand bringt und einen Notruf absetzt. Diese und andere Funktionen sind im Assistenzpaket „Tour“ gebündelt. Die verschiedenen Fahrerassistenzsysteme sind in den drei Paketen „Parken“, „Stadt“ und „Tour“ zusammengefasst. Das Assistenzpaket „Stadt“ enthält unter anderem den neuen Kreuzungsassistenten.



Hinter den umfangreichen Assistenzsystemen steht ein Hightech-Baustein von Audi: das zentrale Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS). Es errechnet aus der Fusion der Sensordaten permanent ein detailliertes Abbild der Umgebung. In der höchsten Ausbaustufe umfasst das Sensor-Set des A6 bis zu fünf Radarsensoren, fünf Kameras für sichtbares Licht und eine Infrarotkamera für den Nachtsichtassistenten, zwölf Ultraschallsensoren sowie einen Laserscanner – eine weitere Innovation der Marke mit den Vier Ringen.

Breitenelektrifizierung – alle Motoren elektrifiziert

Um Komfort und Effizienz weiter zu steigern, sind alle verfügbaren Motoren im neuen A6 mit einem Mild-Hybrid-System ausgestattet. Damit elektrifiziert Audi nach dem A8 und dem A7 eine dritte Baureihe komplett. Ein Riemen-Starter-Generator (RSG) kooperiert mit einer Lithium-Ionen-Batterie mit 10 Ah Kapazität. In Kombination mit den Sechszylinder-Motoren kommt ein 48-Volt-Mild-Hybrid-System zum Einsatz. Der A6 kann zwischen 55 und 160 km/h segeln und der Start-Stopp-Bereich kann schon bei 22 km/h beginnen. Beim Verzögern erzeugt der RSG bis zu 12 kW Rekuperationsleistung. Im realen Fahrbetrieb senkt die Mild-Hybrid-Technologie auf 48-Volt-Basis den Kraftstoffverbrauch um bis zu 0,7 Liter pro 100 Kilometer.

Karosserie und Abmessungen – mehr Beinfreiheit in der Business Class

Die Langstrecke ist die Domäne des neuen Audi A6. Mit einem großzügigen Raumangebot, vielen Komfortfeatures und einem niedrigen Geräuschniveau verwöhnt die Business-Limousine Fahrer und Passagiere gleichermaßen. Sein Innenraum ist noch großzügiger geschnitten als beim Vorgängermodell – der A6 übertrifft die Kernwettbewerber in wichtigen Kriterien wie etwa bei der Beinfreiheit im Fond.

Mit neuen Komfortfunktionen ist der A6 optimal gerüstet für lange Reisen. Die Sitze sind neu entwickelt. An der Spitze des Programms stehen die vielfach einstellbaren Individualkontursitze vorn, wahlweise mit Belüftung und Massagefunktion. Das optionale Air Quality Paket sorgt für dezenten Duft und verbessert die Luft mit einem Ionisator. Das optionale Panorama-Glasdach bringt viel Licht ins Innere. Im Gepäckraum, der 530 Liter Volumen bereithält, kommen zwei Golfbags quer unter, auf Wunsch öffnet und schließt sich die Heckklappe per Fußbewegung elektrisch.

Auch das niedrige Geräuschniveau macht den A6 zum idealen Langstreckenspezialisten. Maßgeblichen Anteil daran hat die Karosseriestruktur. In Stahl-Aluminium-Mischbauweise konzipiert, ist die Karosserie sehr steif. Sie legt die Basis für hohe Verwindungssteifigkeit, geringe Aufbaubewegungen und das sportlich-präzise Fahrverhalten. Mit einem c_w -Wert von 0,24 (bei einer später folgenden Motorisierung) gleitet der neue Audi A6 leicht durch den Wind. Dank seiner hochentwickelten Aeroakustik, unter anderem durch die Akustikverglasung, bleibt er im Innenraum sehr leise, auch bei hohem Tempo.



Fahrwerkstechnologie für mehr Wendigkeit und Agilität

Handlich in der Stadt, sportlich auf Landstraßen und souverän-komfortabel auf der Autobahn – der neue Audi A6 fährt sich noch dynamischer als sein Vorgängermodell. Grund dafür sind unterschiedliche Fahrwerkskomponenten – von der zentralen Steuerung aller Systeme über Regelstrategien, neu entwickelte Achsen bis hin zu neuen Features wie der optionalen Dynamik-Allradlenkung.

Die serienmäßige Progressivlenkung ist generell direkt übersetzt, mit zunehmendem Lenkeinschlag arbeitet sie noch sportlicher. Ihre elektromechanische Servounterstützung überträgt nützliche Informationen an den Fahrer, filtert unangenehme Stöße jedoch heraus. Dadurch entsteht eine unmittelbare Verbindung zwischen Lenkrad, Rädern und Straße. Auf Wunsch liefert Audi den neuen A6 mit der Dynamik-Allradlenkung aus. Damit fährt sich der A6, trotz fast fünf Meter Außenlänge, kompakter als ein Mittelklassemodell und so wendig wie kein anderes Modell im Segment. Die Kombination einer Überlagerungslenkung und einer Hinterachslenkung löst damit den klassischen Zielkonflikt im Fahrwerksbereich auf. Sie vereint direkte Lenkansprache mit souveräner Fahrstabilität. Je nach Geschwindigkeit variiert die Gesamtübersetzung zwischen 9,5:1 und 16,5:1.

In der Vorderachslenkung arbeitet ein Wellgetriebe, an der Hinterachse schlägt ein Spindeltrieb die Räder bis zu 5 Grad ein – einzigartig im Wettbewerb. Bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h lenken sie gegensinnig zu den Vorderrädern, womit sie den Wendekreis um bis zu einen Meter verkleinern. Bei hohen Geschwindigkeiten ab 60 km/h lenken die Räder gleichsinnig mit. Damit steigt die Fahrstabilität, sowohl beim Geradeauslauf als auch beim Spurwechsel. Hierdurch erhöht sich die Fahrsicherheit. Zugleich steigt auch der Komfort für die Passagiere, denn Lenkbewegungen bei Spurwechseln werden gerade im Fond deutlich weniger wahrgenommen.

Die weiterentwickelten Radaufhängungen des Audi A6 bestehen in weiten Bereichen aus leichtem Aluminium. Trotz der im Vergleich zum Vorgängermodell größeren Räder – bis zu 21 Zoll mit Reifen der Maße 255/35 – liegt der Abroll- und Geräuschkomfort auf Top-Niveau. An der Vorderachse arbeiten Bremsen mit Festsätteln aus Aluminium. Beim Fahrwerks-Setup stellt Audi vier Varianten zur Wahl und erweitert damit die Bandbreite zwischen Sportlichkeit und Komfort nochmals. Das Stahlfederfahrwerk ist Basis, außerdem gibt es das Fahrwerk mit Dämpferregelung als Allroundfahrwerk, das Sportfahrwerk ebenfalls mit Stahlfedern und die Luftfederung adaptive air suspension mit geregelter Dämpfung.

Die Elektronische Fahrwerkplattform EFP regelt neben den Dämpfern und der Luftfeder auch die Dynamik-Allradlenkung und das weiterentwickelte Sportdifferenzial, das die Antriebsmomente beispielsweise bei schneller Kurvenfahrt je nach Bedarf aktiv zwischen den Hinterrädern verteilt. Bei allen geregelten Fahrwerken kann der Fahrer das Setting im Fahrdynamiksystem Audi drive select selbst einstellen – in den Modi comfort, auto und dynamic. Die Dynamik-Allradlenkung beispielsweise variiert dabei in ihrer Lenkübersetzung und dem Grad der Rückmeldung.



Der Antrieb – kraftvoll und effizient

Zum Start auf den europäischen Märkten im Juli 2018 fährt der A6 mit drei V6-Motoren vor. Vierzylinder-Motoren als TFSI und TDI erweitern zu einem späteren Zeitpunkt das Angebot. Alle Aggregate zeichnen sich durch starke Kraftentfaltung, hohe Effizienz und kultivierte Arbeitsweise aus. Der V6-Benziner im Audi A6 55 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 6,7*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161 – 151*) ist ein 3.0 TFSI und leistet 250 kW (340 PS) und 500 Nm. Noch mehr Drehmoment, nämlich 620 Nm, bietet der 3.0 TDI im Audi A6 50 TDI in der Ausführung mit 210 kW (286 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,8 – 5,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 150 – 142*).

Alle Varianten des A6 sind serienmäßig mit Automatik-Getrieben ausgestattet. Während die V6-Dieselmotoren mit einer Achtstufen-tiptronic zusammenarbeiten, ist der 3.0 TFSI serienmäßig an eine Siebengang-S tronic gekoppelt. Alle Dreiliter-Motorisierungen leiten ihre Kräfte serienmäßig auf den Allradantrieb quattro. Im Zusammenspiel mit der tiptronic hat der A6 ein selbstsperrendes Mittendifferenzial. Mit der S tronic setzt er auf die ultra-Technologie, die den Hinterradantrieb immer dann blitzschnell zuschaltet, wenn er gebraucht wird. Für die V6-TDI stellt Audi zudem das Sportdifferenzial zur Wahl – es macht schnelle Kurvenfahrten noch dynamischer und stabiler, indem es die Kräfte aktiv zwischen den Hinterrädern verteilt.

Das Exterieurdesign – technisch und elegant

Ebenso wie der A8 und der A7 Sportback ist der neue A6 ein ausdrucksstarker Botschafter der neuen Audi-Designsprache. Mit spannungsvollen Flächen, scharfen Kanten und markanten Linien signalisiert die Business-Limousine ihren Charakter unmissverständlich. Sie steht für sportliche Eleganz, Hightech und Hochwertigkeit. Das Exterieur besticht durch ausgewogene Proportionen und kurze Überhänge, in den Abmessungen ist die achte Audi A6-Generation gegenüber ihrer Vorgängerbaureihe um wenige Millimeter gewachsen – um sieben Millimeter auf 4,94 Meter Länge, um zwölf Millimeter auf 1,89 Meter Breite und um zwei Millimeter auf 1,46 Meter Höhe.

An der Front strahlen der breite, tief platzierte Singleframe-Grill mit Chromschmuck, die flachen Scheinwerfer und die stark konturierten Lufteinlässe Eleganz und Sportlichkeit aus. In der Seitenansicht verweisen die kraftvoll gespannten Konturen über den Radhäusern auf die quattro-Gene von Audi. Die straffe Dachlinie läuft in stark geneigten C-Säulen aus. Eine Chromleiste akzentuiert das Heck und verbindet die Leuchten miteinander. Der Lackfächer stellt 14 Farben zur Wahl. Neben der Basis gibt es die Ausstattungslinien sport und design sowie das S line Exterieurpaket.



Das Lichtdesign – Technik sichtbar gemacht

Das Lichtdesign betont den technischen Charakter des A6. Audi liefert die Scheinwerfer in drei Ausführungen, bis zur HD Matrix LED-Technologie mit hochauflösendem, dynamisch ausleuchtendem Fernlicht. Fünf horizontale Linien bilden die Tagfahrlichtsignatur – über ihnen liegen die Abblendlicht-Module, die wie Pupillen wirken. Die Ausstattung mit den Top-Scheinwerfern und -Heckleuchten enthält auch das dynamische Blinklicht, beim Entriegeln und Schließen der Türen inszenieren die Leuchten pulsierende Coming- und Leaving-Home-Funktionen. Für den Innenraum steht das Kontur-Ambiente-Lichtpaket zur Wahl. Das Ambientelicht lässt die Schalttafel und die Mittelkonsole scheinbar schweben. Das Konturlicht zieht zusätzlich die Linien der Architektur nach und der Kunde hat für die Interieurbeleuchtung die Wahl aus 30 verschiedenen Farben.

Das Interieurdesign – futuristisch und clean

An der schlanken Instrumententafel des neuen A6 dominiert ein technisch-futuristisches Black Panel-Design, das auf beeindruckende Weise Form und Funktion vereint. Die Formensprache wirkt reduziert und sachlich, die horizontale Linienführung sorgt für ein luftiges Raumgefühl. Die Mittelkonsole und die beiden MMI touch response-Displays stehen leicht zum Fahrer hin geneigt. In ausgeschaltetem Zustand ist das obere Display nahezu unsichtbar in eine dunkle Dekorfläche integriert.

Farben und Materialien – Ausstattungsvielfalt für jeden Geschmack

Die Farben und Materialien, die Audi beim neuen A6 in großer Auswahl bereithält, verleihen dem Interieurdesign ganz unterschiedliche Charaktere – von elegant über modern bis sportlich. Dabei stehen fünf Interieur-Ausstattungsvarianten mit unterschiedlichen Farbkonzepten zur Auswahl: basis, sport, design, design selection und das S line Sportpaket mit 19-Zoll-Rädern und Sportfahrwerk. Alle Elemente, von der offenporigen Holzblende bis zu den Bezügen in Leder Valcona, dokumentieren die kompromisslos hohe Audi-Qualität. Für sämtliche Ausstattungsvarianten ist das S line Exterieurpaket optional erhältlich.



Die Fakten

Die neue Audi A6 Limousine

Bediensystem

- Neues Bedien- und Anzeigenkonzept [MMI touch response](#): zwei Touchscreens mit haptischer und akustischer Rückmeldung sowie intelligenter Schrifteingabe
- [Natürlich-sprachliche Steuerung](#) mit Onboard- und Online-Suche
- Auf Wunsch [Audi virtual cockpit](#) mit Full HD-Auflösung (1.920 x 720 Pixel) und Bedienung am Lenkrad, optional ist das Head-up-Display erhältlich
- [Personalisierung](#) von rund 400 Funktionen für sieben verschiedene Profile

Infotainment und Audi connect

- MMI Navigation Serie, auf Wunsch Topversion MMI Navigation plus mit 10,1-Zoll-Display
- Navigation mit Selbstlernfunktion anhand Fahrerpräferenzen; Online-Routenplanung bei [HERE](#), kostenlose Updates
- [Audi connect-Schlüssel](#) erlaubt Ent- bzw. Verriegeln sowie Motorstart via Smartphone
- Neue [Audi connect](#)-Dienste
- [Car-to-X](#)-Funktionen: „Verkehrszeicheninformation“ und „Gefahreninformation“
- Neue [myAudi App](#) zur nahtlosen Vernetzung von Smartphone und Auto
- Auf Wunsch [Bang & Olufsen Advanced Sound System](#) mit 3D-Klang auch für den Fond
- Weitere Optionen erhältlich wie [Audi phone box](#) für hochkomfortables Telefonieren

Fahrerassistenzsysteme

- Bis zu 39 Fahrerassistenzsysteme in drei Paketen, darunter neue Systeme wie [Kreuzungsassistent](#), [Effizienzassistent](#) und [Adaptiver Fahrassistent](#)
- Umfangreiches Sensor-Set mit Laserscanner, permanente Fusion aller Daten im [zentralen Fahrerassistenzsteuergerät \(zFAS\)](#)

Breitenelektrifizierung

- V6-Motoren mit 48-Volt-Hauptbordnetz
- Alle Motoren mit [Mild-Hybrid-Technologie \(MHEV\)](#), mild hybrid electric vehicle) per Riemen-Starter-Generator und zusätzlicher Lithium-Ionen-Batterie
- MHEV-Technologie ermöglicht Segeln mit deaktiviertem Verbrennungsmotor, hohe Rekuperationsleistung und erweiterten Start-Stopp-Betrieb, bis zu 0,7 Liter Kraftstoffersparnis pro 100 Kilometer im Kundenbetrieb
- Koppelung des MHEV-Systems mit Fahrzeugsensorik für mehr Effizienz und Komfort



Karosserie und Innenraum

- Geräumiger Innenraum, 21 mm länger als Vorgängermodell, 12 mm mehr Beinfreiheit im Fond
- Gepäckraum mit erhöhter Einladebreite und 530 Liter Volumen, Heckklappe auf Wunsch elektrisch mit sensorgesteuerter Aktivierung durch Fußgeste
- Karosserie in Stahl-Aluminium-Mischbauweise mit souveräner Steifigkeit
- Top-Performance bei Aeroakustik und Aerodynamik, c_w -Wert 0,24 bei kommender Modellvariante
- Neu entwickelte Sitze: optional Sportsitze, Super-Sportsitze oder Individual-Kontursitze
- Großes Panorama-Glasdach sowie [Air Quality Paket](#) mit Ionisator und Aromatisierung

Fahrwerk

- Erweiterte Spreizung der [Audi drive select](#)-Fahrmodi: hoher Komfort, souveräne Stabilität und mehr Sportlichkeit
- Direkt übersetzte [Progressivlenkung](#) mit neuem Dämpfungs-konzept ist Serie
- Auf Wunsch [Dynamik-Allradlenkung](#) mit variabler Übersetzung an der Vorderachse und gegen- beziehungsweise gleichsinnig einschlagenden Hinterrädern
- Optional Sportfahrwerk, [Fahrwerk mit Dämpferregelung](#) sowie Luftfederung adaptive air suspension mit geregelten Dämpfern
- [Elektronische Fahrwerkplattform](#) zur vernetzten Steuerung der regelbaren Komponenten, Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) mit unterschiedlichen Profilen

Antrieb

- Diesel- und Benzinmotoren, Leistung von 210 kW (286 PS) bis 250 kW (340 PS), 500 bis 620 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 5,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161 – 142*)
- Agile Kraftentfaltung, hohe Effizienz und souveräne Laufkultur
- V6-TDI mit [Achtstufen-tiptronic](#) und auf Wunsch mit Sportdifferenzial, 3.0 TFSI mit [Siebengang-S tronic](#), quattro-Antrieb für alle Sechszylinder Serie

Exterieur- und Lichtdesign

- Technisch-elegantes Design mit gestraffter Dachlinie und kurzen Überhängen
- Breiter, tief platzierter Singleframe-Grill, kräftig gezeichnete Lufteinlässe
- Seitenansicht mit markanten Konturen über den Rädern, plastisch durchgeformtes Heck
- Leichtes Wachstum gegenüber Vorgänger – Länge: +7 mm auf 4.939 mm, Radstand: + 12mm auf 2.924 mm, Breite: +12 mm auf 1.886 mm, Höhe: +2 mm auf 1.457 mm
- Auf Wunsch [HD Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit hochauflösendem Fernlicht, dynamische Lichtinszenierung in Scheinwerfern und Rückleuchten

Interieurdesign, Farben und Materialien

- Interieur mit cleanem Design, nahtlose Fusion von Architektur und Bedienkonzept
- Fast unsichtbar integriertes 10,1 Zoll-Display (Option), nur wenige Tasten und Regler
- Auf Wunsch Ambiente- und Ambiente-Konturbeleuchtung für den Innenraum
- Breite Auswahl an hochwertigen Materialien; neue Farben; design selection und S line Sportpaket als Top-Ausstattungen

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



[Das Auto im Detail](#)

Der neue Audi A6: das Multitalent in der Business Class

Vollvernetzt, komfortabel und sportlich zugleich: Der neue Audi A6 ist vielseitig wie nie zuvor. Die Bedienung mit dem volldigitalen MMI touch response-System ist richtungsweisend, die Connectivity- und Assistenzsysteme bieten auch auf Langstrecken viel Komfort. Sein Fahrwerk bringt souveränen Abrollkomfort mit gesteigerter Agilität zusammen, alle Motoren sind serienmäßig mit einem Mild-Hybrid-System ausgestattet.

DIGITALISIERUNG

Der neue Audi A6 setzt wie kein anderes Modell der Oberklasse auf Digitalisierung. Sein voll-digitales, intuitives MMI touch response-Bediensystem, das breite Angebot an Infotainment-Bausteinen und die Dienste von Audi connect steigern Komfort und Sicherheit für Fahrer und Passagiere und ermöglichen gleichzeitig ein hohes Maß an Individualisierung.

Bediensystem

In der Luxuslimousine A8 und im neuen A7 Sportback ist das [MMI touch response](#)-Bedienkonzept bereits im Einsatz, jetzt zieht es auch in den A6 ein: Zwei Touch-Displays mit haptischer und akustischer Rückmeldung, beide zum Fahrer hingeneigt, lösen den Dreh-Drück-Steller und die meisten Tasten und Regler des Vorgängermodells ab.

Das neue Konzept ist zukunftsweisend, es lässt sich intuitiv wie ein Smartphone bedienen, individuell personalisieren und überträgt den Qualitätsanspruch von Audi von der analogen in die digitale Welt. Das obere Display, zentral in der Instrumententafel platziert, dient zur Steuerung des Infotainments. Bei Ausstattung mit der MMI Navigation plus hat es 10,1 Zoll Diagonale. Das untere Display misst 8,6 Zoll und liegt auf der Mittelkonsole. Mit ihm managt der Fahrer die Klimatisierung, die Komfortfunktionen und die Texteingabe, wobei sein Handgelenk dabei komfortabel auf dem Wählhebel des Automatikgetriebes ruhen kann. Die [MMI-Suche](#) basiert auf freier Texteingabe. Wenn der Fahrer etwa ein Restaurant sucht, erscheint schon nach wenigen Buchstaben eine Trefferliste.

Auf beiden MMI touch response-Displays ist die grafische Benutzeroberfläche prägnant gestaltet, sodass der Kunde die Informationen schnell erfassen kann. Die Menüstruktur ist flach gehalten; auf dem oberen Display kann der Benutzer die Start-Screen-Icons, ähnlich wie Smartphone-Apps, nach seinen persönlichen Vorlieben anpassen. Dazu lassen sich die Bedienkacheln per „Drag and Drop“ an die gewünschte Stelle im Bildschirm verschieben und am linken Bildschirmrand verschiedene Favoritentasten anlegen.



Für weitere häufig genutzte Funktionen hat der Fahrer zusätzlich die Möglichkeit, im unteren Bildschirm Shortcuts anzulegen und verschiedene Fahrzeugfunktionen direkt abzurufen. Dazu zählen beispielsweise Radiosender, Kontakte aus dem Telefonbuch oder Apps.

Die Sprachbedienung, Serie im neuen Audi A6, ist als [natürlich-sprachliche Steuerung](#) konzipiert und erlaubt es dem Benutzer, fast völlig frei zu sprechen. Kommandos und Fragen beantwortet das System auf zwei Wegen: aus den onboard abgelegten Informationen über bevorzugte Ziele und Medien, und in Verbindung mit MMI Navigation plus zusätzlich mit dem Wissen aus der Cloud. Die Online-Informationen sind meist umfassender, die Onboard-Infos dafür schnell und sicher verfügbar – auch an Orten, wo es kein Mobilfunknetz gibt.

Zusammen mit der MMI Navigation plus kommt das [Audi virtual cockpit](#) an Bord des neuen Audi A6. Das volldigitale Kombiinstrument hat 12,3 Zoll Diagonale und eine Full HD-Auflösung von 1.920 x 720 Pixel. Der Fahrer bedient es über das Multifunktionslenkrad, dabei kann er zwischen der klassischen Ansicht und dem Infotainment-Modus wählen. Ergänzend gibt es ein [Head-up-Display](#), das wichtige Informationen, darunter auch ein Kreuzungs-Zoom, auf die Frontscheibe projiziert. Die Projektionen auf dem 22 x 8 Zentimeter großen Bildfenster scheinen mehr als zwei Meter entfernt vor der Scheibe zu schweben.

Im neuen A6 können bis zu sechs Fahrer und ein Gast ihre präferierten Einstellungen in individuellen Profilen speichern. Diese [Personalisierung](#) erstreckt sich auf rund 400 Parameter – von der Klimatisierung über Navigationsziele bis zu bevorzugten Medien. Das Auto erkennt den jeweiligen Benutzer anhand des Schlüsselsignals und aktiviert dessen individuelles Profil selbsttätig.



Vernetzung

Auch beim Infotainment fährt der neue Audi A6 an die Spitze seiner Klasse. Die MMI Navigation ist Serie, auf Wunsch gibt es das Topsystem MMI Navigation plus. Hinter beiden steht der [Modularen Infotainmentbaukasten](#) der jüngsten Generation, der [MIB 2+](#). Bei der MMI Navigation plus enthält er unter anderem ein Audi connect-Datenübertragungsmodul, das auf den schnellen Standard LTE Advanced ausgelegt ist.

In beiden Infotainmentsystemen bietet die Navigation viele Neuerungen. Die selbstlernende Navigation macht dem Fahrer Vorschläge auf Basis der gefahrenen Strecken, wobei sie Uhrzeit und Verkehrsbelastung mit einbezieht. Die Berechnung der Fahrtrouten läuft online auf den Servern von [HERE](#), die dafür Daten aus dem gesamten Verkehrsgeschehen einbeziehen. Falls unterwegs die Datenverbindung abreißt, wechselt die Navigation auf die im Hintergrund mitlaufende Onboard-Zielführung. Die Karte ist in einer neuen Textur gehalten. Pro Jahr gibt es vier kostenlose Karten-Updates. Auf Wunsch kommen sie over-the-air in den neuen A6.

Die Dienste von Audi connect Navigation & Infotainment laufen über die fest im Auto eingebaute [Audi connect SIM](#) und sind in den ersten drei Jahren nach Kauf des Neuwagens kostenfrei. Zu ihnen gehören der WLAN-Hotspot, der auch das 5-GHz-Band unterstützt, und die Verkehrsinformationen online. Mit den neuen [Car-to-X](#)-Diensten „Verkehrszeicheninformation“ und „Gefahreninformation“ wird der neue A6 noch stärker zum Bestandteil der Cloud. Die Inhalte der [Audi connect](#)-Dienste sind in den jeweiligen Funktionsmenüs hinterlegt.

Mit der MMI Navigation plus kommen weitere Services an Bord: die Navigation mit Google Earth, das Online Radio und das Hybrid-Radio, das selbsttätig zwischen UKW, DAB+ und Web-Sendern wechselt. Die Karte zeigt detaillierte 3D-Modelle von vielen Großstädten.

Ein eigenes Paket bilden die Dienste von [Audi connect Notruf und Service](#). Sie setzen sich aus zwei Bereichen zusammen: Notruf und Service (zehn Jahre kostenlos) sowie Remote-Dienste (drei Jahre kostenlos). Die Remote-Dienste ermöglichen es unter anderem, einen Statusreport des Autos auf das Smartphone zu holen oder die Zentralverriegelung und Standheizung aus der Ferne zu steuern.

Über die [myAudi App](#) können sich die Besitzer des neuen Audi A6 per Smartphone in die digitalen Ökosysteme der Marke einklinken; Dienste wie die myAudi Navigation oder der Terminkalender laufen mit nahtlosen Übergängen zum Auto. Der Audi connect Schlüssel, eine Top-Option im neuen A6, ermöglicht das Entriegeln, Verriegeln und den Motorstart über ein Android-Smartphone per Near Field Communication (NFC).



Der Dienst myAudi Navigation ist besonders hilfreich in fremden Städten. Er führt den Kunden beispielsweise vom Hotel zum Auto, wenn es einige Straßen entfernt steht. Im Auto wechselt die Zielführung vom Smartphone auf den Bordmonitor. Wenn der Kunde daraufhin wieder aussteigt, wechselt die Navigation zurück auf das Smartphone und begleitet den Kunden darüber bis zu seinem endgültigen Ziel.

Auch die [Audi phone box](#) ist auf das Smartphone des Besitzers zugeschnitten – sie koppelt es an die Autoantenne an und lädt es zugleich induktiv. Voice over LTE, eine weitere Funktion, ermöglicht einen schnellen Verbindungsaufbau sowie das gleichzeitige Nutzen von High-speed-Datenübertragung und der hochauflösenden Online-Sprachtelefonie (HD Voice).

Im A6 kann der Kunde aus vier Soundsystemen wählen. Zusammen mit der MMI Navigation plus kommt das Audi-Soundsystem an Bord. Alternativ gibt es das [Bang & Olufsen Sound System](#) mit 3D-Klang vorn und das [Bang & Olufsen Advanced Sound System mit 3D-Klang](#) vorn und im Fond. Das Toppystem, das eine Gesamtleistung von 1.820 Watt Leistung bietet, umfasst 19 Lautsprecher, je zwei in den A-Säulen und im Dachbogen liefern die räumliche Dimension der Höhe. Laufwerke für CDs und DVDs, Tuner für digitalen Rundfunk und TV (mit CI+-Modul), das [Audi smartphone interface](#) sowie die [Audi tablets](#) für den Fond runden das Programm ab.



KOMFORT

Der neue Audi A6 entlastet seinen Fahrer mit bis zu 39 Assistenzsystemen, damit setzt er in der Oberklasse Maßstäbe in puncto Komfort und Sicherheit. Alle Motorisierungen integrieren serienmäßig ein MHEV-System für mehr Effizienz. Die Business-Limousine offeriert ein großzügiges Raumangebot und neue Features für besonders angenehmes Reisen. Mit seinem niedrigen Geräuschniveau ist der A6 ein Experte für lange Strecken.

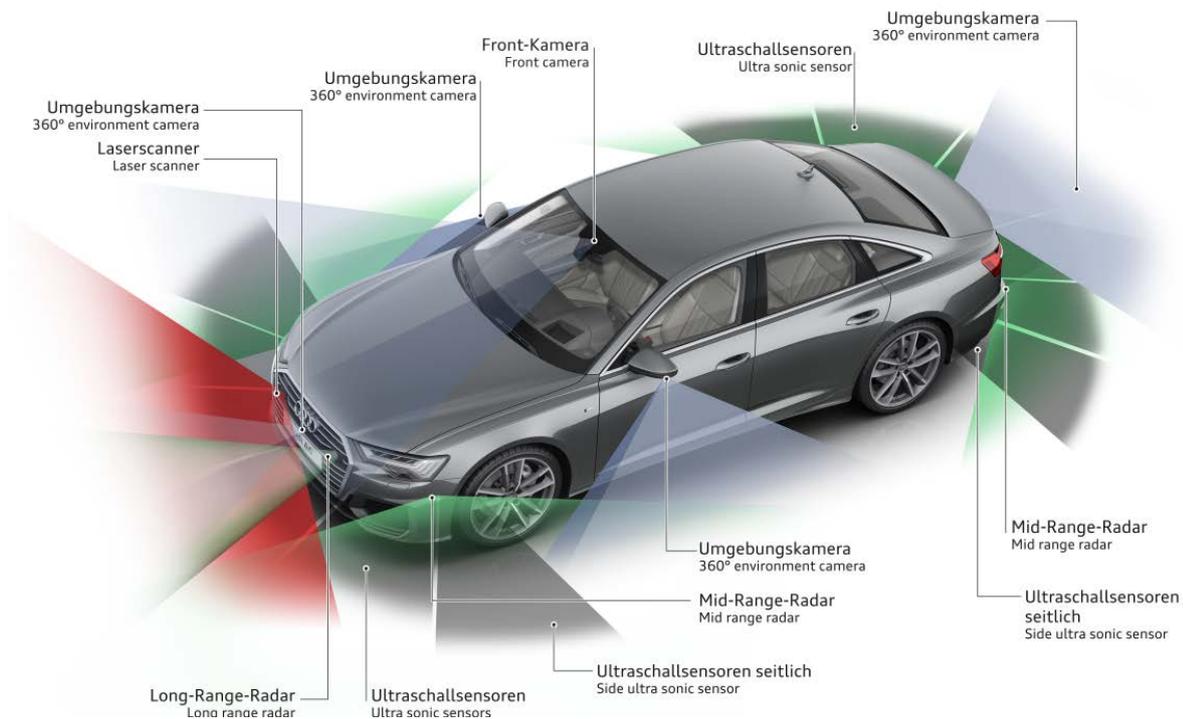
Die Fahrerassistenzsysteme

Die Assistenzsysteme machen das Fahren in Summe noch komfortabler, souveräner und sicherer. Sie sind in den Paketen „Tour“, „Stadt“ und „Parken“ zusammengefasst. Ein Highlight im Assistenzpaket „Tour“ ist der [Adaptive Fahrassistent](#). Er nutzt die [adaptive cruise control](#) und erweitert diese um eine Spurführungsfunktion im gesamten Geschwindigkeitsbereich und den [Stauassistent](#). Als Ergänzung bietet Audi den Engstellenassistent, der in Baustellen Lenkkorrekturen vornimmt, wenn sich das Auto zu sehr dem Fahrbahnrand nähert. Zusätzlich hält der Engstellenassistent automatisch Abstand zu Fahrzeugen, die in die eigene Fahrspur hineinragen, und setzt den Überholvorgang automatisch fort, wenn die Fahrspur wieder frei ist.

Eine ideale Erweiterung des Adaptiven Fahrassistent ist zudem der [Effizienzassistent](#) – er verzögert und beschleunigt das Auto vorausschauend, wofür er Car-to-X-Hinweise, Sensorinformationen und Navigationsdaten sowie Verkehrszeichen auswertet. Weitere Bausteine im Tour-Paket sind der [Abbiegeassistent](#), der [Ausweichassistent](#), der Fernlichtassistent, die kamerabasierte [Verkehrszeichenerkennung](#) und das Sicherheitssystem [Audi pre sense front](#).

[Audi pre sense basic](#) ist in allen Audi A6 Serie, im Assistenzpaket „Stadt“ kommt als weiteres Highlight der [Kreuzungsassistent](#) hinzu. Wenn die Mid Range-Radare an den Fahrzeugecken, die etwa 75 Meter weit messen, kritischen Querverkehr vor dem Auto erkennen, warnt das System den Fahrer; wenn nötig, leitet es einen Bremsvorgang ein. Der [Querverkehrassistent hinten](#), die [Ausstiegswarnung](#) und die [Spurwechselwarnung](#) stützen sich auf die Signale der hinteren Mid Range-Radare. Die Sicherheitssysteme [Audi pre sense rear](#) und [Audi pre sense front](#) sind ebenfalls Bestandteil des Assistenzpakets.

Hinter den neuen Assistenzsystemen im Audi A6 steht ein Portfolio an Sensoren, die sich in ihren jeweiligen Eigenschaften ergänzen und für maximale Systemsicherheit redundant ausgelegt sind. Die große Innovation darin ist der [Laserscanner](#).



Bei Vollausrattung umfasst das Set 24 Sensoren:

- ein Laserscanner an der Front,
- ein Long Range-Radar an der Front,
- vier Mid Range-Radare an den Ecken,
- eine Infrarotkamera an der Front,
- eine Frontkamera am oberen Rand der Windschutzscheibe,
- vier Umgebungskameras an Front, Heck und Außenspiegeln
- und zwölf Ultraschallsensoren an Front, Flanken und Heck.

Alle Sensordaten fließen im [zentralen Fahrerassistenzsteuergerät \(zFAS\)](#) zusammen – dem Zentralcomputer, der alle Sensordaten fusioniert. Es erstellt permanent ein differenziertes Abbild der Umgebung, dadurch reagieren die Assistenzsysteme noch genauer und früher als im Vorgängermodell. Auch die Navigation ist noch präziser.

Breitenelektrifizierung

Bei allen Motorisierungen im neuen Audi A6 ist die [Mild-Hybrid-Technologie \(MHEV\)](#) Standard. Damit elektrifiziert Audi nach dem A8 und dem A7 eine weitere Modellreihe komplett. Alle Modelle mit V6-Aggregaten haben ein 48-Volt-Hauptbordnetz. Ihr Herzstück ist ein mit der Kurbelwelle verbundener Riemen-Starter-Generator (RSG). Beim Verzögern kann dieser bis zu 12 kW Leistung zurückgewinnen und in eine separate Lithium-Ionen-Batterie mit 10 Ah Kapazität einspeisen, die im Hinterwagen untergebracht ist.

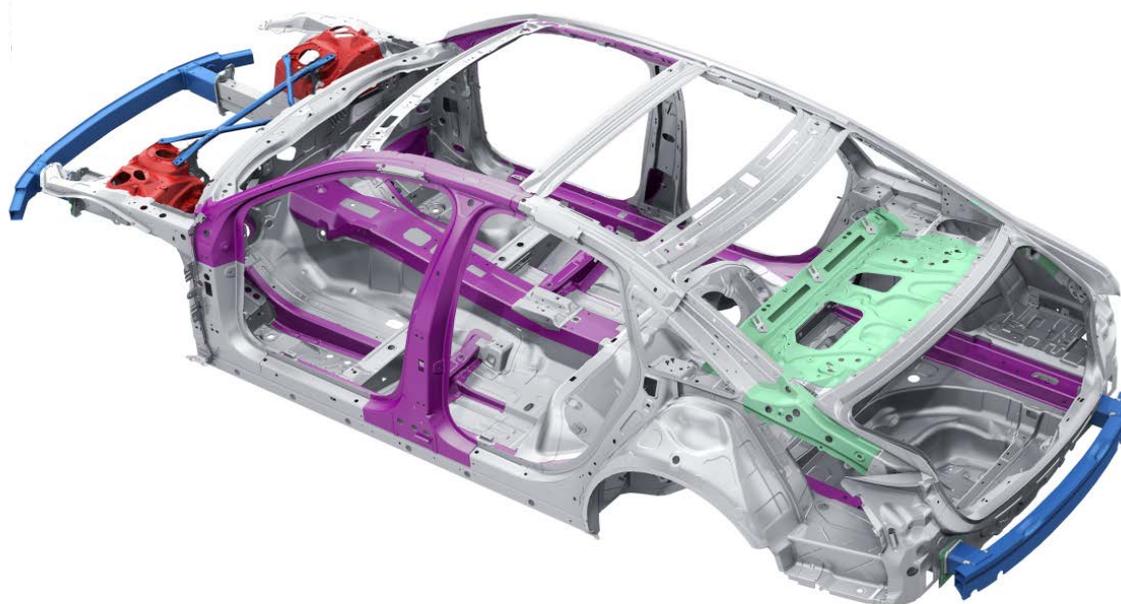
Wenn der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas geht, kann der neue Audi A6 mit deaktiviertem Motor segeln – bis zu 40 Sekunden lang. Beim Gasgeben startet der RSG den Motor schnell und sanft wieder. Das 48-Volt-System erlaubt es, den Funktionsbereich des Start-Stopp-Betriebs bis zu 22 km/h zu erweitern. Für noch mehr Komfort ist das Mild-Hybrid-System mit der Kamera-Sensorik vernetzt. So startet der Motor auch bei getretener Bremse aus dem Stand heraus, sobald die Frontkamera detektiert, dass sich das vorausfahrende Fahrzeug in Bewegung setzt. Im realen Fahrbetrieb kann die MHEV-Technologie nach Audi-Messungen den Kraftstoffverbrauch bis zu 0,7 Liter pro 100 Kilometer reduzieren.



Karosserie und Innenraum

Die Karosserie des neuen A6 besteht aus einem intelligenten Werkstoffmix aus Aluminium und Stahl. Das ultrahochfeste Rückgrat der Fahrgastzelle ist aus warmumgeformten Stahlbauteilen. In weiten Zonen der Rohkarosserie nutzt Audi zudem Blechplatten, bei denen die Wandstärken je nach Bedarf zwischen 0,75 und 2,05 Millimeter variieren. Sie vereinen geringes Gewicht mit hoher Festigkeit.

Zusätzlich kommen in der Rohkarosserie Aluminiumteile zum Einsatz, beispielsweise an der Hutablage und den Abstützungen der C-Säule. Bei den Türen, der Frontklappe, den vorderen Kotflügeln und der Heckklappe handelt es sich ebenfalls um Aluminiumblechteile. Der neue Audi A6 wiegt in der leichtesten Modellvariante, die später folgt, leer 1.645 Kilogramm (ohne Fahrer).



Die Karosserie zeigt sich in vielen Punkten weiterentwickelt: Das neu konzipierte Struktur-Frontend und die sogenannten Torsionsringe tragen stark zur hohen Karosseriesteifigkeit bei. Die Vorderachse ist steifer angebunden als im Vorgängermodell. Die optimierten Kräfteinleitungspunkte und die sorgfältige Abstimmung der Resonanzen verbessern das akustische Verhalten der Karosserie. In der Abgasanlage sind die Schalldämpfer auf eine spezielle Art miteinander verbunden, die tieffrequente Störgeräusche minimiert.



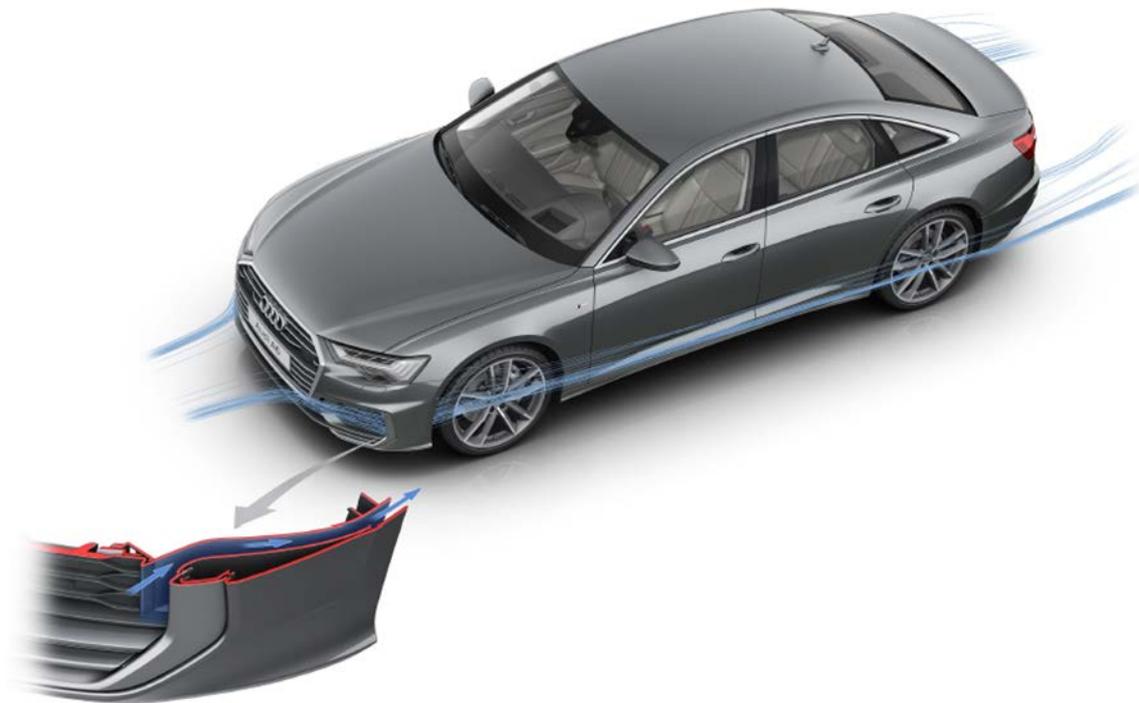
Der neue Audi A6 ist zwar gegenüber seinem Vorgängermodell nur um wenige Millimeter gewachsen, trotzdem bietet er ein deutlich mehr Platz: Der um zwölf Millimeter verlängerte Radstand resultiert in einem Plus von 21 Millimetern Innenraumlänge. In diesem Kriterium übertrifft die Limousine alle direkten Wettbewerber. Das Gleiche gilt für die Fondsitze hinsichtlich Beinraum und Kniefreiheit. Im Kofferraum, der 530 Liter Volumen bietet, bleiben zwischen den Radhäusern 1,05 Meter Durchladebreite. Optional öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch, in einer weiteren Ausbaustufe mit dem Komfortschlüssel auch per Fußgeste.

Die neu entwickelten Sitze unterstreichen den Charakter des A6 als souveräne Langstreckenlimousine – sie sind schlank gestaltet und leichter als beim Vorgängermodell. Sitzkissen und Lehne bieten durch ihren Aufbau hohen Komfort und guten Seitenhalt. Alternativ zu den vorderen Seriensitzen liefert Audi die Sportsitze (Serie beim A6 sport). An der Spitze des Programms stehen die neuen Komfortsitze und die Super-Sportsitze. Letztere sind als Option im S line Sportpaket erhältlich – sie bieten dem Fahrer dank hoher Wangen und einer integrierten Kopfstütze hervorragenden Seitenhalt. Der Komfortsitz, erhältlich ab den Ausstattungslinien sport und design, lassen sich besonders vielseitig einstellen. Lordosenstütze und Wangen werden pneumatisch bewegt. Auf Wunsch gibt es zudem eine Sitzheizung und Sitzbelüftung, jeweils in drei Stufen regelbar, sowie eine vielseitige Massagefunktion: Zehn in der Lehne integrierte Luftkammern verwöhnen dabei den Rücken in sieben verschiedenen Programmen und drei Intensitäten.

Im Fond des neuen A6 montiert Audi generell eine Dreier-Sitzanlage, optional umklappbar, mit Seitenairbags auf den äußeren Plätzen und beleuchteten Gurtschlössern. An Bord der Limousine sind viele große Ablagen, ergänzend gibt es ein Ablagenpaket. Bei den Multifunktionslenkrädern stehen vier Ausführungen zur Wahl – mit drei oder vier Speichen, rund oder abgeflacht, mit oder ohne Schaltwippen und beheizbarem Kranz.

Eine Zweizonen-Klimautomatik ist Serie, auf Wunsch erhält der neue A6 eine Vierzonen-Anlage. Ihr besonders leistungsfähiger Filter macht viele Allergene unschädlich, zudem eliminiert er einen Großteil der Gase und des Feinstaubes. Die ideale Ergänzung hierzu ist das [Air Quality Paket](#) – es umfasst einen Ionisator und eine Aromatisierung mit dezenten Düften, die sich in ihrer Intensität mehrstufig einstellen lässt.

Auf Wunsch verfügen die Scheibenwischer über Spritzdüsen, die in den Wischerarm integriert sind. Das Wasser tritt – stets im richtigen Wischwinkel – direkt vor dem Wischblatt aus. Die Benetzung bemisst sich nach der gefahrenen Geschwindigkeit, der Außentemperatur und dem Verschmutzungsgrad. Dadurch wird die Scheibe schnell, sparsam und zuverlässig sauber.



Aerodynamik und Aeroakustik

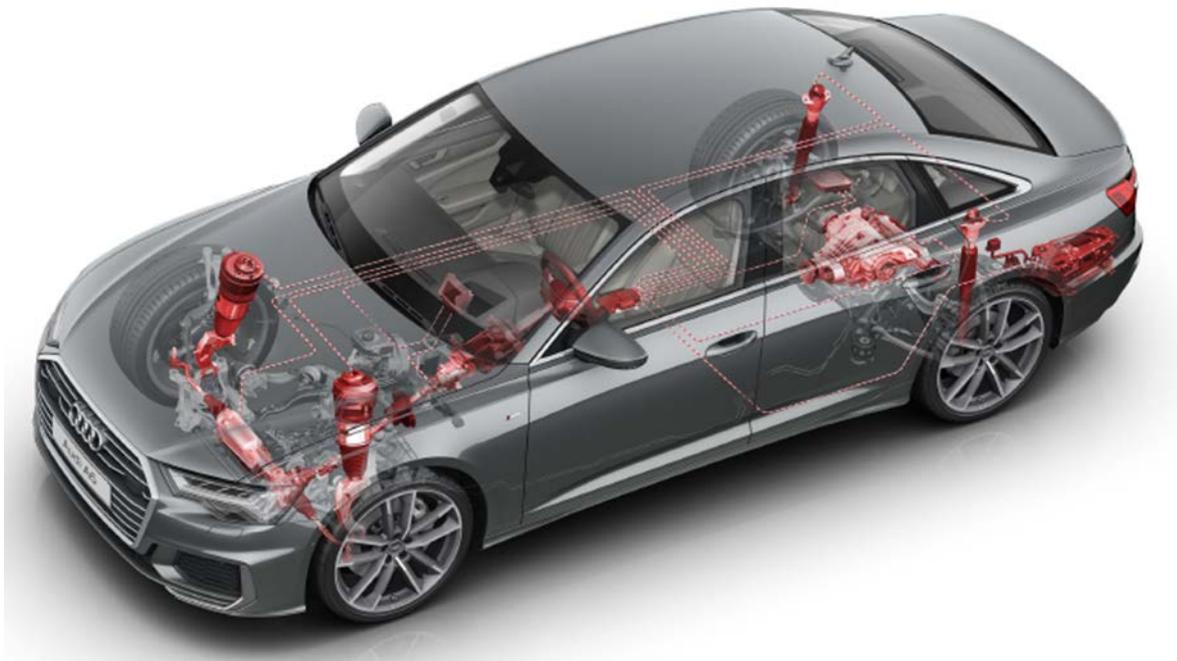
Der neue Audi A6 erzielt in der Basis einen c_w -Wert von 0,24 (bei einem Modell, das nach dem Marktstart folgt). Die äußeren Bereiche der Lufteinlässe weisen separate Öffnungen auf. Durch sie gelangt ein Teil des Fahrtwinds in die Radhäuser, wo er gezielt an den Rädern vorbeiströmt. Die Brüstungsspiegel setzen dem Fahrtwind wenig Widerstand entgegen, am Heck tragen die Kanten der Leuchten zum definierten Abriss der Strömung bei.

Am Unterboden decken Verkleidungen den Motorraum, die seitlichen Bereiche der Passagierzelle, die Hinterachslenker, den Kraftstofftank sowie den SCR-Tank ab. Anströmkörper und kleine Spoiler – unter anderem vor den Vorderrädern – führen gezielt die Strömung.

Auch bei der Aeroakustik erzielt die neue Limousine Top-Werte. Das Dichtkonzept für die Türen ist aufwändig. Darüber hinaus gibt es auf Wunsch eine Akustikverglasung, die aus drei Schichten (Glas / Akustikfolie / Glas) besteht. Ferner sind eine abgedunkelte Privacy-Verglasung für den Fond, eine beheizbare Frontscheibe sowie Fond-Rollos erhältlich. Das große Panorama-Glasdach bringt viel Licht und Luft in den Innenraum.

SPORTLICHKEIT

Ein umfangreiches Angebot an Fahrwerkstechnologien mit der Top-Innovation Dynamik-Allradlenkung macht den Audi A6 agiler und sportlicher als jemals zuvor – und steigert zugleich den Komfort. Kraftvolle und effiziente Motoren sorgen für souveräne Fahrleistungen.



Fahrwerk

Schon das Vorgängermodell gehörte zu den sportlichsten Autos in der Business Class. Die neue A6 Limousine fährt sich erlebbar noch agiler, zugleich ist der Komfort und die Fahrstabilität weiter verbessert. Serienmäßig fährt der neue Audi A6 mit der Progressivlenkung. Generell sportlich übersetzt, arbeitet sie mit zunehmendem Lenkeinschlag immer direkter. Ihre elektromechanische Servounterstützung überträgt nützliche Informationen an den Fahrer, filtert unangenehme Stöße jedoch heraus. Dadurch entsteht eine unmittelbare Verbindung zwischen Lenkrad, Rädern und Straße.



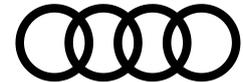
Die optionale [Dynamik-Allradlenkung](#) im Audi A6 ist einzigartig im Wettbewerb. Sie löst den Zielkonflikt zwischen spontaner Ansprache und hoher Fahrstabilität auf. Das System kombiniert die Dynamiklenkung an der Vorderachse, die ein stufenloses Wellgetriebe nutzt, mit einer separaten Hinterachslenkung per Spindeltrieb und Spurstangen. So können die Lenkwinkel an Vorder- und Hinterachse unabhängig voneinander eingestellt werden. Bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h werden die Hinterräder bis zu fünf Grad gegensinnig zu den Vorderrädern eingeschlagen. Dadurch verringert sich der Wendekreis um bis zu einen Meter auf 11,1 Meter, fast auf das Niveau des A3. Das macht die rund fünf Meter lange Limousine im Stadtverkehr, in engen Kehren und beim Parkieren deutlich agiler. Bei mittlerem und höherem Tempo lenken die Hinterräder bis zu zwei Grad gleichsinnig mit: Der neue Audi A6 liegt ruhig auf der Straße und absolviert auch abrupte Ausweichmanöver gelassen. In der Summe kann die Überlagerungslenkung an der Vorderachse die Übersetzung zwischen 9,5:1 und 16,5:1 variieren.

Vorder- und Hinterachse des neuen Audi A6 sind als Fünflenker-Konstruktionen aufgebaut, in weiten Bereichen aus Aluminium. Zwei Hilfsrahmen – der vordere starr, der hintere hydraulisch gelagert – verbinden die Lenker mit der Karosserie. Die vordere Spur ist 1.630 Millimeter breit, die hintere 1.617 Millimeter.

Die serienmäßige Abstimmung ist ausgewogen – sportlich und komfortabel zugleich. Drei Alternativen stehen zur Wahl. Das Sportfahrwerk legt die Karosserie um 20 Millimeter tiefer, es ist einzeln oder zusammen mit 19-Zoll-Rädern im S line Sportpaket erhältlich. Das [Fahrwerk mit Dämpferregelung](#), die zweite Option, ist trotz einer 10 Millimeter-Tieferlegung komfortabel abgestimmt. Sein Management ist energieeffizient: Höherer Strom fließt nur, wenn die Ventile geschlossen werden, um die Dämpfer straff zu schalten.

Bei der dritten Optionslösung handelt es sich um die besonders komfortable Luftfederung [adaptive air suspension](#), ebenfalls mit geregelter Dämpfung. Sie lässt sich in mehreren Modi einstellen und integriert einen Niveaueausgleich. In der Normalposition liegt der Aufbau 20 Millimeter tiefer als beim Serienfahrwerk, ab 120 km/h Geschwindigkeit sinkt er um weitere 10 Millimeter ab, was den Fahrzeugschwerpunkt absenkt und Aerodynamik und Stabilität weiter verbessert. Die Bälge der Luftfedern bestehen aus Naturkautschuk und sind mit Carbon Air (Aktivkohle) gefüllt, dadurch sprechen sie besonders feinfühlig an.

Die geregelten Dämpfer, die [adaptive air suspension](#), die [Dynamik-Allradlenkung](#) und das [Sportdifferenzial](#) unterliegen dem Management der [Elektronischen Fahrwerkplattform \(EFP\)](#), einer weiteren großen Innovation im neuen Audi A6. Als zentrales Fahrwerks-Steuergerät erfasst die EFP zahlreiche Informationen über die Bewegung des Autos und die Daten der beteiligten Systeme. Daraus errechnet sie im integralen Fahrdynamikregler die optimale Arbeitsweise dieser Komponenten und stimmt sie schnell und intensiv aufeinander ab.

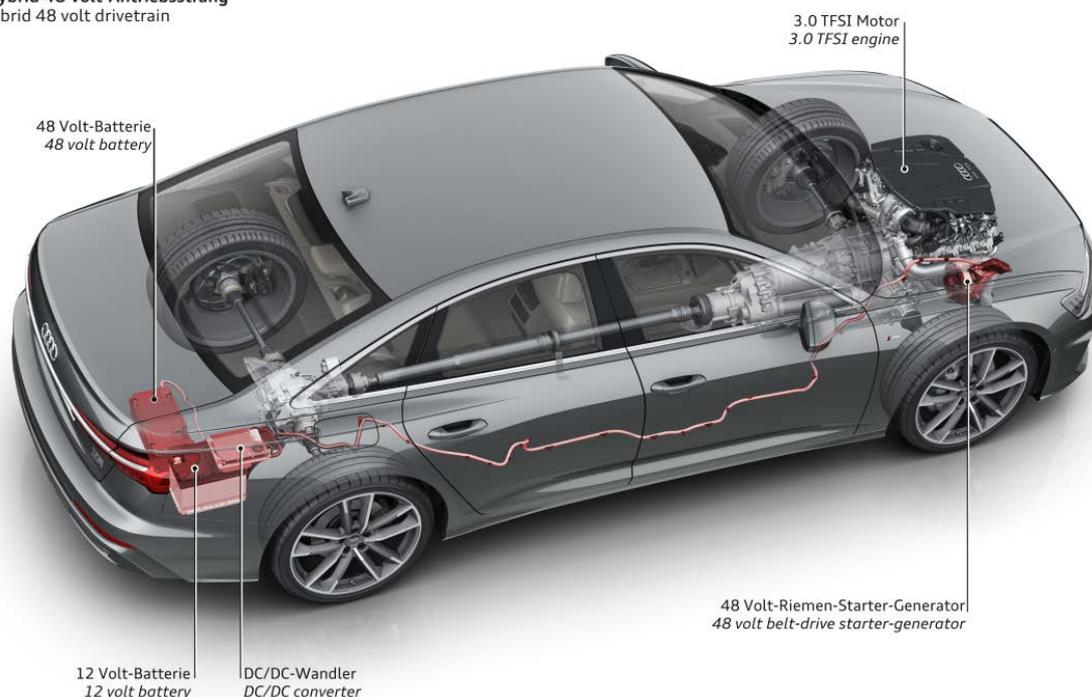


Ob Kurvenverhalten, Querdynamik oder Fahrkomfort – die Vorteile der hochvernetzten Steuerung sind überall zu spüren. Darüber hinaus kann der Fahrer bei allen geregelten Fahrwerken das Setting im Fahrdynamikschalter [Audi drive select](#) in den Modi comfort, auto und dynamic selbst wählen. Dabei erlebt er eine neue, weitere Spreizung zwischen Komfort und Sport als beim Vorgänger – selbst die [Dynamik-Allradlenkung](#) variiert hier ihre Übersetzung und den Grad der Rückmeldung leicht.

Das Räderprogramm beginnt mit den Aero-Rädern im Format 17 und 18 Zoll. Ab 19-Zoll-Format eliminieren sogenannte Torusabsorber – in die Reifen eingeklebte Schaumstofflagen – unerwünschte Dröhnfrequenzen. Die größten Räder haben das Format 8,5 J x 21, die Reifen kommen aus der Serie 255/35. Sollte ein Rad, beispielsweise nach einem Reifenwechsel, lose montiert sein, wird eine in die ESC integrierte Warnung aktiv – eine im Markt einzigartige Funktion.

Für hohe Verzögerungswerte sorgen Bremsen mit Festsätteln aus Aluminium, an der Vorderachse arbeiten je sechs Bremskolben. Die vorderen Scheiben haben beim 3.0 TFSI 375 Millimeter Durchmesser (hinten: 350 Millimeter) und kombinieren Grauguss-Reibringe mit Töpfen aus Aluminium. Die Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) regelt noch feiner als im Vorgängermodell.

Mild-Hybrid 48 Volt-Antriebsstrang
Mild hybrid 48 volt drivetrain
05/18



Antrieb

Zur Markteinführung des neuen Audi A6 in Europa im Juli umfasst die Motorenpalette drei Turbo-aufgeladene Aggregate – einen Benziner und zwei Dieselmotorisierungen. Alle Motoren sind ganz oder teilweise neu entwickelt und zeichnen sich durch souveräne Kraftentfaltung, kultivierten Lauf und hohe Effizienz aus. Weitere Vierzylindermotoren, sowohl als Benziner wie auch als Diesel, ergänzen im Jahresverlauf das Angebot.

Im Audi A6 55 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 6,7*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161 – 151*) leistet der 3.0 TFSI 250 kW (340 PS) und liefert im breiten Band von 1.370 bis 4.500 Umdrehungen pro Minute 500 Nm Drehmoment. Er beschleunigt die Business-Limousine in 5,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei 250 km/h wird der Vortrieb elektronisch begrenzt.

Der neue Dreiliter-V6-Benziner mit seinem Aluminium-Kurbelgehäuse wiegt nur 172 Kilogramm. Seine Abgasseite liegt im 90 Grad-Innen-V, die kurzen Gaslaufwege und der Twin-scroll-Lader garantieren spontanes Ansprechverhalten. Das sogenannte [B-Zyklus-Brennverfahren](#), eine Audi-Entwicklung, sorgt für besondere Effizienz. Zu seiner Unterstützung schaltet das [Audi valvelift system](#) (AVS) die Einlassventile je nach Last und Drehzahl in zwei Stufen um. Ein weiterer Effizienzbaustein ist das Thermomanagement mit seinen getrennten Kühlkreisläufen für Kurbelgehäuse und Zylinderkopf. Der Abgaskrümmen ist in den Zylinderkopf integriert, wodurch er die rasche Erwärmung des Motors nach dem Kaltstart unterstützt.



Der Audi A6 55 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 6,7*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161 – 151*) ist mit einer Siebengang S tronic ausgestattet und nutzt den quattro mit ultra-Technologie. Er bietet maximale Effizienz und lässt bei Traktion und Fahrdynamik keinen Unterschied zu permanenten Systemen erkennen. Solange die Limousine mit moderater Gangart unterwegs ist und kein Risiko für Reifenschlupf besteht, nutzt das System den kraftstoffsparenden Frontantrieb. Wenn der Allradantrieb benötigt wird, schaltet ihn eine Kupplung sofort zu, in vielen Fällen und bestimmten Situationen sogar prädiktiv. Auch der quattro mit ultra-Technologie arbeitet mit der radselektiven Momentensteuerung zusammen.

Der 3.0 TDI im Audi A6 50 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,8 – 5,5*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 150 – 142*) leistet 210 kW (286 PS) und gibt 620 Nm Drehmoment ab, letztere zwischen 2.250 und 3.000 Umdrehungen pro Minute. Damit ist der Standardsprint in 5,5 Sekunden erledigt und die Spitze von 250 km/h reine Formsache. Der Verbrauch beschränkt sich auf 5,5 Liter pro 100 Kilometer, ein CO₂-Äquivalent von 142 Gramm pro Kilometer.

Der 3.0 TDI besticht durch viele Hightech-Lösungen. Sein leistungsfähiges Thermomanagement umfasst getrennte Kühlwasserkreisläufe für das Kurbelgehäuse und die Zylinderköpfe, in den Köpfen sind die Wassermäntel zweiteilig ausgeführt. Eingegossene Kanäle kühlen die Kolben mit Öl. Ihre Ringe und die Bolzen sind auf minimale Reibung ausgelegt, die Ölpumpe arbeitet vollvariabel. Auch dank des Kurbelgehäuses aus leichtem Vermikulargraphitguss wiegt der starke Selbstzünder lediglich 190 Kilogramm.

Audi A6	55 TFSI (3.0 TFSI)	50 TDI (3.0 TDI)
Hubraum in cm³	2.995	2.967
max. Leistung in kW (PS) bei /min	250 (340) von 5.000 – 6.400	210 (286) von 3.500 – 4.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	500 von 1.370 – 4.500	620 von 2.250 – 3.000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250	250
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	5,1	5,5
Verbrauch kombiniert in l/100 km	6,7 – 7,1*	5,5 – 5,8*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	151 – 161*	142 – 150*
Antrieb	quattro	quattro

*Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Zur Kraftübertragung dient bei den V6-TDI eine Achtstufen-tiptronic, die hochkomfortabel und schnell schaltet. Beim Segeln und Ausrollen öffnet eine Kupplung im Zentralgetriebe und unterbricht den Kraftschluss. Eine elektrische Ölpumpe ermöglicht es der tiptronic, den Gang einzulegen, der nach der Rollphase benötigt wird. Ein drehzahladaptiver Torsionsdämpfer mit einem Fliehkraftpendel kompensiert unerwünschte Schwingungen des Motors weitgehend, damit erlaubt er das Fahren mit Drehzahlen im Bereich von 1.000 Umdrehungen pro Minute. Der 3.0 TFSI ist serienmäßig an eine Siebengang S tronic gekoppelt. Auch sie verfügt über ein Fliehkraftpendel. Zwei elektrische Ölpumpen und ein Druckspeicher stellen die Schaltarbeit während der Segel- und Standphasen sicher.

Je nach Getriebe montiert Audi den serienmäßigen quattro-Antrieb in unterschiedlichen Varianten. Im Zusammenspiel mit der Achtstufen-tiptronic ist er rein mechanisch ausgeführt. Sein selbstsperrendes Mittendifferenzial verteilt die Momente im Regelfall im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Wenn der Grip an einer Achse nachlässt, kann es bis zu 70 Prozent nach vorne und maximal 85 Prozent nach hinten schicken. Alle Siebengang-S tronic-Getriebe nutzen den effizienten Allradantrieb quattro mit ultra-Technologie, der die Hinterachse bei Bedarf reaktionsschnell zuschaltet.

Bei sportlicher Fahrweise rundet die radselektive Momentensteuerung des Sportdifferenzials das Handling ab, indem sie die kurveninneren Räder ganz leicht anbremst, bevor sie durchrutschen und damit die Seitenführung verlieren können.

Eine weitere Ergänzung für den permanenten Allradantrieb quattro in den V6-Dieselmotoren ist das optionale Sportdifferenzial an der Hinterachse – bei dynamischer Kurvenfahrt leitet es das Gros der Momente an das kurvenäußere Rad, das mehr Traktion hat.

DESIGN

Das Exterieur des neuen A6 repräsentiert die neue Designsprache, die Audi beim A8 zuerst gezeigt hat. Während der A8 für Prestige und der A7 für Progressivität in der neuen Oberklasse-Designsprache von Audi steht, strahlt der neue A6 technische Eleganz aus. Die Signatur der HD Matrix-LED-Scheinwerfer visualisiert das hohe Technologie-Niveau der Limousine. Auch im Innenraum untermauert der neue A6 den Markenclaim „Vorsprung durch Technik“. Der A6 bietet mit dem Black Panel-Design an der Instrumententafel, das einen fließenden Übergang zwischen Display und Blende schafft. Das ist das aktuell modernste Interieur in seiner Klasse. Die zahlreichen Ausstattungsvarianten ermöglichen die Prägung vielfältiger Charaktere, von elegant bis sportlich.



Exterieurdesign

Der neue Audi A6 ist 4.939 Millimeter lang, 1.886 Millimeter breit und nur 1.457 Millimeter hoch. Das Exterieur besticht durch ausgewogene Proportionen, optisch kürzere Überhänge, athletisch gespannte Flächen, scharfe Kanten und markante Linien.

Der Singleframe-Grill der Limousine ist breiter und sitzt tiefer als beim Vorgängermodell. Er vermittelt einen ersten Eindruck der Technologie-Kompetenz: Große, seitliche Lufteinlässe mit funktionalen air curtains betonen den sportlichen Charakter der Limousine, ausgeprägte Konturen schließen sie nach unten ab.

Auch aus der Seitenperspektive wirkt das Design des A6 straffer als bisher. Über den oberen Bereich des Blechkörpers spannt sich eine Kontur, die als Kante in der Motorhaube startet und am Heck als Abrisskante endet. Das prägende Thema auf den Flanken ist die quattro-Skulptur, dargestellt durch markante Muskeln über den Radhäusern – eine Reminiszenz an die „Blister“ des Audi-Ur-quattro. Etwas tiefer verläuft die bogenförmige Schulterlinie über die Türen. In deren unterem Bereich betonen ausgeprägte Sideblades die dynamische Seitenansicht.

Ein charakteristischer Kuppelbogen prägt den Dachbogen des neuen Audi A6. Die C-Säule steht deutlich flacher, die gesamte Fensterlinie ist deutlich dynamischer als bisher. Der gesamte Mittelwagen sitzt zentral zwischen den Achsen. Am Heck betont eine Chromleiste die Breitenwirkung des A6 und verbindet die beiden Heckleuchten miteinander. Die keilförmigen Rückleuchten, die außen in vertikalen Segmenten enden, tragen ebenfalls zum Eindruck von Breite bei. Sie sind Teil der Heckskulptur und weisen mit ihrem aerodynamischen Feinschliff auf den Hightech-Charakter der Limousine hin.



Der Lackfächer des neuen Audi A6 enthält die Außenfarben Brillantschwarz, Daytonagrau, Firmamentblau, Florettsilber, Gletscherweiß, Ibisweiß, Karatbeige, Mythossschwarz, Navarrablau, Sevillearot, Sohobraun, Taifunrau und Tangorot. Wenn gewünscht, kann der Kunde zusätzlich Individuallackierungen bestellen.

In Summe stehen fünf verschiedene Ausstattungsvarianten für maximale Individualisierbarkeit zur Wahl: Alternativ zur Basis bietet Audi die Designlinien sport, design, design selection und S line Sportpaket.

Lichtdesign

Bei den Scheinwerfern können die Kunden des neuen Audi A6 zwischen drei Varianten wählen. Sie sind allesamt in [LED-Technologie](#) aufgebaut. Als erste Option gibt es den Matrix LED-Scheinwerfer mit adaptivem Fernlicht, das aus sieben verschiedenen Modulen besteht. In Verlängerung des zweiten Stegs im Singleframe sind sie horizontal geteilt, der dominierende obere Bereich birgt das Blinklicht, das Tagfahrlicht und die pupillenartigen Abblendlichtmodule. Die Tagfahrlichtsignatur unterstreicht den technischen Charakter des A6; aus fünf räumlich gestaffelten Lichtleitern und Backlight-LEDs aufgebaut, leuchtet sie besonders homogen.

An der Spitze stehen die [HD Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit dem mehrzeiligen Fernlicht, das aus insgesamt 32 einzelnen Leuchtsegmenten besteht. Zusätzlich verfügt es über ein dynamisch steuerbares Abblendlicht. Die Lichtsteuerung ermöglicht einen vollvariablen Wechsel zwischen Abblend- und Fernlicht. In der unteren Zone des Scheinwerfers, die optisch eher zurücktritt, sind das Abbieglicht und das zweizeilige Matrix-Fernlicht untergebracht. In jeder Einheit leuchten 32 LEDs die Straße dynamisch und präzise aus, wobei sie andere Verkehrsteilnehmer im Lichtkegel ausblenden. Zudem übernehmen sie die Funktion des Kurvenlichts.

Die Rückleuchten sind in zwei Versionen erhältlich. In der Top-Variante (ab Matrix LED-Scheinwerfer) besitzt das Schlusslicht digitalen Charakter: Jeweils neun vertikale, dreidimensionale Lichtstege strahlen es ab. Beim Verzögern füllt das Bremslicht die Abstände zwischen ihnen auf. Das Blinklicht, hier dynamisch ausgeführt, liegt an der oberen Kante der Leuchten. Beim Entriegeln der Türen und beim Schließen nach Fahrtende laufen bei HD Matrix LED-Scheinwerfern in den Heckleuchten und den Scheinwerfern kurzzeitig dynamische Lichtinszenierungen ab.



Für die Innenraumbeleuchtung gibt es zwei unterschiedliche Beleuchtungskonzepte: das Ambiente-Lichtpaket und das Ambiente-Kontur-Lichtpaket. Bei letzterem lässt das weiche Ambientelicht die Instrumententafel, die Türen und die Mittelkonsole im Dunkeln scheinbar schweben. Das Konturlicht zieht die großen Linien nach, auch das quattro-Badge auf dem Handschuhfachdeckel ist hinterleuchtet. Der Kunde kann bei der Top-Ausstattung aus bis zu 30 verschiedenen Beleuchtungsfarben wählen. Das Beleuchtungskonzept steigert Komfort und Wohlbefinden von Fahrer und Passagieren, speziell auf langer Strecke bei Dunkelheit und daher besonders wichtig für Vielfahrer und Pendler. Illuminierte Einstiegsleisten (Serie bei S line Sportpaket, S line Exterieur-Paket und der design selection) runden das Programm ab.



Interieurdesign

Der neue Audi A6 bietet das modernste Interieurdesign seiner Klasse und unterstreicht die führende Rolle von Audi in dieser Disziplin. Mit dem MMI touch response-Bediensystem im Black Panel-Design verschmelzen Interieur-Architektur und Bedienoberfläche. Die Instrumententafel wirkt mit ihrer strikt horizontalen Orientierung und ihrem gestuften Aufbau leicht und schlank. Fahrer und Beifahrer erleben einen großzügigen Raum, in dem die Architektur nahtlos mit der Benutzeroberfläche fusioniert. Das obere MMI touch response-Display ist fast unsichtbar in die Black Panel-Architektur integriert – einer geometrisch eigenständigen Skulptur, die ein Rahmen mit Aluminiumoptik einfasst.

Die Konsole des Mittel tunnels orientiert sich zum Fahrer hin und ist ebenfalls in Black Panel-Optik gehalten. Sie trägt das untere Display für die Klima-Funktionen, darunter liegt eine Tastenleiste für Funktionen wie etwa Audi drive select und die Warnblinkanlage. Auch die Türen sind ausgeprägt dreidimensional gestaltet: Eine langgezogene Dekorblende, die die ganze Zone wie eine Schwinge wirken lässt, teilt sie in der Mitte und integriert die Schalterleiste für die Sitz-Memory-Funktion.



Farben und Materialien

Audi stellt für den neuen A6 ein breites Angebot an Farben und Materialien zur Wahl, das die Atmosphäre von modernem, zeitlosem Luxus auf jeweils ganz eigene Art akzentuiert. Fünf Ausstattungslinien sind verfügbar: Basis, sport, design, design selection (mit 19-Zoll-Rädern und Kontur-/Ambientelichtpaket) und das S line Sportpaket (mit 19-Zoll-Rädern und Sportfahrwerk). Dazu gibt es im Interieur unterschiedliche Farbkonzepte – die dunklen betonen die Sportlichkeit, die hellen die Weite des Innenraums, der in drei Farbzonen aufgeteilt ist.

Bei den Edelholz-Dekoreinlagen – Eschemaser, Birkenmaser und Nussbaumwurzel – steht das offenporige, naturnahe Finish in harmonischem Kontrast zum Lounge-Charakter des Innenraums. Die Dekorblenden sind den Ausstattungslinien zugeordnet, neben Holz gibt es Aluminium in zwei unterschiedlichen Ausführungen.

Auch bei den Sitzbezügen ist das Angebot breit gefächert. Die Individual-Kontursitze sind in der Top-Lederqualität Valcona bezogen, auf Wunsch mit Biese und feiner Perforation. Die S-Sportsitze sind ebenfalls mit Leder Valcona oder einer Kombination aus Leder und Alcantara bezogen; eine Rautensteppung und eine S-Prägung zieren die oberen Enden der Rücksitzlehnen. Die Auswahl der Materialien erfolgt mit höchster Sorgfalt, ihr Einsatz auf Manufaktur-Niveau. Damit unterstreicht Audi seine führende Position bei der Interieurgestaltung und -verarbeitung.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen (www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.