

AUDI AG
Kommunikation Produkt und Technik
85045 Ingolstadt
Telefon +49 (0)841 89-32100
Telefax +49 (0)841 89-32817

Audi of America Inc.
Communications
3800 Hamlin Road, 4DOI
Auburn Hills, Michigan 48326
Telefon +1 248 754-5377

Januar 2006

Audi News Detroit 2006

Audi Roadjet Concept	2
Audi S6	18
Audi S8	29

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

Kurzfassung

Audi Roadjet Concept

Debüt in Detroit: Audi enthüllt auf der North American International Automobile Show die Studie Roadjet Concept. Ein Fahrzeug, das die aktuellste Evolution der Audi-Formensprache mit einem völlig neuen Raumkonzept verbindet. Auch die Antriebstechnik geht neue Wege: Beim 300 PS starken 3.2 FSI-Motor erschließen innovative Lösungen eine bislang unerreichte Synthese von Leistung, Drehfreude und Effizienz. Zudem verfügt der Audi Roadjet in Verbindung mit einem längs eingebauten Motor erstmalig über das sportliche 7-Gang-Direktschaltgetriebe. Zugleich dient die Studie als Technologieträger für die Demonstration innovativer Elektronik-Systeme, die bereits in wenigen Jahren Einzug in die Serien halten werden.

Die Linienführung der viertürigen Limousine mit Fließheck ist eine neue und eigenständige Interpretation des Audi-Designs. Charakteristisch erscheint die dynamisch gepfeilte Front mit dem typischen Singleframe-Grill und den beiden großen Lufteinlässen unterhalb der Stoßfänger. Audi-typisch sind die hohen seitlichen Schultern, die dem Fahrzeug eine Präsenz von Kraft und Sicherheit verleihen. Zudem verfügt der Audi Roadjet Concept über große Glasflächen, die im Innenraum den Eindruck von Licht und Weiträumigkeit noch verstärken.

Die Dynamic-Line oberhalb des Schwellers und die Schulterlinie modellieren eine klar horizontal, sich zur Straße orientierende Gesamtproportion. Eine Wirkung, die sich auch in der Heckansicht zeigt: Breite Radhäuser, das Trapez der Heckklappe und der Diffusor unterhalb des Stoßfängers unterstreichen den sportlichen Charakter des Audi Roadjet Concept.

Mit einer Länge von 4,70 m und einer Breite von 1,85 m orientiert sich der Audi Roadjet Concept an den Standard-Abmessungen des B-Segments. Die Höhe von 1,55 m sowie der Radstand von 2,85 m bedeuten jedoch für die Insassen ein klares Plus an Raumkomfort: Sowohl die höhere Sitzposition mit viel Beinfreiheit als auch das hohe Maß an Schulter- und Kopfraum auf allen vier Einzelsitzen sind ein neuer Klassenmaßstab.

Für den standesgemäßen Vortrieb des Audi Roadjet Concept sorgt eine Evolutionsstufe des aktuellen 3,2-Liter-Sechszylinders mit Benzin-Direkteinspritzung FSI. Dank eines starren Saugrohrs und der innovativen Ventilsteuerung Audi valvelift system mobilisiert der Motor 300 PS bei 7.000 1/min und ein Drehmoment von 330 Nm bei 4.500 1/min. Begeisternd sind dabei nicht nur die absoluten Werte, sondern auch Durchzugsvermögen und Biss des Aggregats sowie die bis zur Nenndrehzahl linear ansteigende Leistungsabgabe.

Erstmals zeigt Audi im Roadjet Concept das sportliche 7-Gang-Direktschaltgetriebe in Verbindung mit einem längs eingebauten Motor und permanentem Allradantrieb quattro. Eng verwandt mit dem in A3 und TT gefeierten DSG, verbindet es die Vorteile eines Schaltgetriebes mit den Qualitäten einer modernen Automatik - ein überlegenes Antriebskonzept.

Bewährte Qualitäten zugunsten von Fahrdynamik und Komfort steuert das Dynamik-Fahrwerk mit Vierlenker-Vorderachse und spurgesteuerter Trapezlenker-Hinterachse mit. Erstmals zum Einsatz kommen regelbare Stoßdämpfer und die neue Zahnstangenlenkung mit variabler Übersetzung, Audi dynamic steering.

Eine besondere Innovation für den Fahrspaß ist Audi drive select: Mit diesem System lassen sich per Tastendruck mehrere komplett eigenständige Fahrzeugcharakteristika vorwählen. Drei Modi – „comfort“, „dynamic“ und „sport“ verändern die Einstellung von Lenkung, Dämpfung, Getriebe und zusätzlich die Motorcharakteristik. Damit eröffnet Audi drive select den Zugriff auf höchst unterschiedliche Fahrerlebnisse, die sich ganz nach Wunsch in nur einem Fahrzeug realisieren lassen.

Vor allem die Sicherheit, jedoch auch Ökonomie und Komfort, profitieren vom neuen System der Car-to-Car-Kommunikation, die Audi im Roadjet Concept erstmals vorstellt. Diese Hersteller-übergreifende Informationselektronik basiert auf dem Datenaustausch zwischen Fahrzeugen im Verkehr und umgebender Infrastruktur über das WLAN-Netz.

Eine Technologie, die neue Horizonte eröffnet: So lassen sich Daten über den Verkehrsfluss zugunsten von vorausschauender, stauvermeidender Fahrweise verwerten oder sogar Unfälle vermeiden. Und die Anbindung an stationäre Netze wird bereits in wenigen Jahren möglich machen, beispielsweise einen freien Parkplatz nicht nur von unterwegs zu erfassen, sondern sogar zu reservieren.

Langfassung

Audi Roadjet Concept

Debüt in Detroit: Audi enthüllt auf der North American International Automobile Show die Studie Roadjet Concept. Ein Fahrzeug, das die aktuellste Evolution der Audi-Formensprache mit einem völlig neuen Raumkonzept verbindet. Auch die Antriebstechnik geht neue Wege: Beim 300 PS starken 3.2 FSI-Motor erschließen innovative Lösungen eine bislang unerreichte Synthese von Leistung, Drehfreude und Effizienz. Zudem verfügt der Audi Roadjet Concept in Verbindung mit einem längs eingebauten Motor erstmalig über das sportliche 7-Gang-Direktschaltgetriebe.

Zugleich dient die Studie als Technologieträger für die Demonstration innovativer Elektronik-Systeme, die bereits in wenigen Jahren Einzug in die Serien halten werden.

Eine neue Dimension in Sachen Sicherheit und Service bedeutet die Einführung eines neuen Hersteller-übergreifenden Standards in Sachen Car-to-Car-Kommunikation. Über Informationen, die Fahrzeuge im Verkehr direkt miteinander austauschen, lassen sich wichtige Parameter wie Sicherheit, Verkehrsfluss – und damit natürlich auch die Verbrauchsökonomie oder auch Emissionen positiv beeinflussen. Zusätzlich eröffnet ein Car-to-Car-Kommunikationsstandard zahlreiche neue Möglichkeiten in Sachen Service und Komfort.

Eine besondere Innovation für den Fahrspaß ist Audi drive select: Mit diesem System lassen sich per Tastendruck mehrere komplett eigenständige Fahrzeugcharakteristika vorwählen.

Drei Modi – „comfort“, „dynamic“ und „sport“ verändern die Einstellung von Lenkung, Dämpfung, Schaltung und zusätzlich das Motorkennfeld. Damit eröffnet Audi drive select den Zugriff auf höchst unterschiedliche Fahrerlebnisse, die sich ganz nach Wunsch in nur einem Fahrzeug realisieren lassen.

Das Design

Das Exterieur

Die Linienführung der viertürigen Limousine mit Fließheck ist eine neue und eigenständige Interpretation des Audi-Designs. Mit einer Länge von 4,70 m und einer Breite von 1,85 m orientiert sich der Audi Roadjet Concept an den Standard-Abmessungen des B-Segments. Die Höhe von 1,55 m sowie der Radstand von 2,85 m bedeuten jedoch ein klares Plus an Raumkomfort und zugleich eine neue Grundproportion.

Eine ganz eigene Sportlichkeit bezieht der Fahrzeugkörper des Roadjet Concept aus den betont kurzen Überhängen vorne und hinten.

Die Frontpartie: Charakteristisch erscheint die dynamische Pfeilung mit dem Audi-typischen, darin integrierten Singleframe-Grill und großen Lufteinlässen unterhalb der Stoßfänger. Vertikale Lamellen im Singleframe tragen das betont dreidimensionale Markenemblem. Konkave Flächen um die stark ausgeformten Radhäuser verleihen der Front zusätzliche Breite. Unter den Klarglasabdeckungen der Frontscheinwerfer wie auch in den Heckleuchten sorgen LED-Leuchteinheiten für einen unverwechselbaren Auftritt bei Tag und Nacht.

Audi-typisch sind die hohen seitlichen Schultern, die dem Fahrzeug eine Präsenz von Kraft und Sicherheit verleihen. Zudem verfügt der Audi Roadjet Concept über große Glasflächen, die im Innenraum den Eindruck von Licht und Weiträumigkeit noch verstärken.

Schlanke Dachsäulen und die Neigung der Heckscheibe verbinden sich mit der coupéhaften Dachlinie zu einer dynamischen Ausformung der Silhouette.

Ein Dachkantenspoiler oberhalb des großflächigen Heckfensters sorgt für Abtrieb und verlängert gleichzeitig den Dachbogen optisch noch weiter.

Die Dynamic-Line oberhalb des Schwellers und die Schulterlinie modellieren eine klar horizontal, sich zur Straße orientierende Gesamtproportion. Ein bei Audi neues Element ist der von Radhaus zu Radhaus sich spannende Bogen der Brüstungslinie. Zusammen mit der Schulterlinie sorgt er für ein spannungsreiches Wechselspiel von konvexen und konkaven Flächen.

Bündig in die Türflächen integriert sind die Griffe; sie fahren bei Berührung aus und ermöglichen so das bequeme Öffnen der Türen.

Betonte Dynamik prägt auch die Heckansicht: Breite Radhäuser, das Trapez der Heckklappe und der Diffusor unterhalb des Stoßfängers betonen den sportlichen Charakter des Audi Roadjet Concept. Die gestuften, weit in die Seite gezogenen Heckleuchten unterstreichen die Verwandtschaft zum aktuellen Audi-Design in der Serie: zu den Avant-Modellen und auch zum Sportback. Auch die Heckklappe unterhalb der Fensterfläche greift weit in die Seitenpartie hinein und bildet damit eine visuelle Verbindung von Heck- und Seitenpartie. Ein neues Element: Die breiten Doppel-Endrohre der Abgasanlage sind in den markanten Diffusor integriert.

Das Interieur

Modernität und Funktionalität, dynamische Eleganz und lichte Weite: Dieser Eindruck bestimmt schon auf den ersten Blick das Interieur des Audi Roadjet Concept. Warme, gedeckte Erdtöne und – im Kontrast dazu – helles Grau mit präzisen Metallapplikationen schaffen eine Atmosphäre zwischen eleganter Funktionalität und emotionaler Ausstrahlung. Dazu trägt auch die Kombination von rein funktionalen Materialien wie Neopren im Bodenbereich und edlem Leder bei.

In diesem Fahrzeug zeigt sich eine neuartige Interpretation der Architektur des Audi-Innenraumes. Charakteristisch ist dabei das spannungsvolle Zusammenspiel von Proportion und Dynamik.

In weitem Bogen und horizontal zweigeteilt, umfasst die Schalttafel Fahrer- und Beifahrerplatz. Organisch darin integriert, zudem übersichtlich gegliedert und funktional zeigen sich die Bedien- und Informationselemente im Armaturenräger und an der Mittelkonsole.

Vier beinahe filigran wirkende einzelne Sitzschalen mit integrierten Kopfstützen gliedern den Innenraum in vier separate Zonen. Zwischen den Fondsitzen befindet sich ein Schienensystem, in dem wahlweise eine Staubox mit Mittelarmlehne, eine Espressomaschine oder auch eine Babyschale entgegen der Fahrtrichtung eingesetzt werden kann.

Die Fondsitze selbst sind auf diagonal verlaufenden Schienen verschiebbar und ermöglichen so in vorderer auseinander gefahrener Stellung bei Bedarf den Einsatz eines mittigen Kindersitzes schräg hinter den Fondsitzen. Dieser Kinder-Mittensitz ist auf dem beweglichen Ladeboden in Schienen geführt. Er kann umgelegt und leicht von hinten entnommen werden.

Eine zusätzliche Erweiterung des Gepäckraums ist möglich, wenn die Fondsitzlehnen nach vorn geklappt werden. Der bewegliche Laderaumboden schwenkt elektrisch betätigt automatisch nach hinten über den Stoßfänger heraus und erleichtert somit das Beladen des Fahrzeugs erheblich. Im in den Ladeboden integrierten Schienensystem befinden sich Verzurrpunkte, in denen der Kindersitz oder Transportgüter verankert und dann auf dem Ladeboden elektrisch nach vorne verschoben werden können.

Die Komfortschaltung der Fernbedienung ermöglicht es, den Ladeboden beim Öffnen der Heckklappe aus zu fahren.

Der Ladeboden kann in zwei Positionen im Fahrzeug eingestellt werden. Im Tiefniveau wird das maximale Laderaumvolumen erreicht, im Normalniveau ergibt sich eine ebene Ladefläche.

Sowohl die bequeme, relativ aufrechte Sitzposition mit viel Beinfreiheit als auch das hohe Maß an Schulter- und Kopfraum auf allen vier Einzelsitzen setzen neue Maßstäbe.

Höchster Komfort ist im Audi Roadjet Concept jedoch nicht nur Resultat der großzügigen Platzverhältnisse. Die Komfortklimaautomatik mit neu entwickelter Ausströmertechnik bietet zugfreie und individuell regelbare Klimatisierung auf allen Plätzen.

Für Konzertsaal-Qualitäten sorgt ein eigens für den Roadjet Concept entwickeltes Soundsystem von Bang & Olufsen. Wie schon im A8 bieten 14 Lautsprecher – darunter auch die ausfahrbaren Hochtöner auf der Schalttafel – und mehr als 1.000 Watt Verstärkerleistung ein Klangerlebnis, das im Automobil ohne Beispiel ist. Beifahrer und Fondpassagiere können, auf Wunsch, auch über Bluetooth-Kopfhörer Musik hören.

Über das Audiosystem wird auch eine neue Funktion unterstützt, die die Unterhaltung der Insassen selbst bei höheren Geschwindigkeiten ohne besonderen stimmlichen Nachdruck möglich macht. Digital Voice Support (DVS), so der Name dieser Technologie, nimmt die Stimme der Insassen über Mikrophone auf und leitet sie an Verstärker und Lautsprecher weiter. Dabei erfolgt die Wiedergabe so angesteuert, dass sowohl die räumliche Position des jeweiligen Sprechers als auch der Fahrzeuggeräuschpegel berücksichtigt werden.

Eine neue Konfiguration weist das Multi Media Interface MMI im Audi Roadjet Concept auf. Neben dem zentralen 10-Zoll-Display im Kombiinstrument haben hier auch Beifahrer und Fondpassagiere eigene Anzeigen und Bedieneinheiten – im Fond durch ein 7-Zoll-Display in der Rücklehne der Vordersitze. Eine völlig neue Technologie: Der Beifahrer erhält seine Informationen mittels eines Rückprojektions-Displays auf der Schalttafel, über das sich auch während der Fahrt das TV-Bild betrachten lässt. Um den Fahrer nicht zu stören, fährt automatisch eine Sichtschutzfolie für dieses Display aus der Schalttafel aus.

Dabei ist auch der Funktionsumfang auf den jeweiligen Bedarf zugeschnitten. Funktionen, die unmittelbar der Fahrzeugbedienung zugeordnet sind – wie das Car-Setup-Menü – lassen sich ausschließlich vom Fahrer bedienen. Hingegen können die Passagiere sowohl das Infotainment-System als auch die Navigation steuern, um etwa den Fahrer mit Routenvorschlägen zu unterstützen.

Über eine traditionelle Sonnenblende verfügt der Roadjet Concept nicht: Denn hier übernimmt im oberen Bereich der Windschutzscheibe die so genannte Vari-Light-Technik diese Funktion: Elektrisch lässt sich der Transparenzgrad des Glases – und damit der Lichtdämmung – variieren, so dass sich der Fahrer auf diese Weise vor unerwünschter Blendwirkung schützen kann.

Ein weiteres Komfortdetail gibt es in der Mittelarmlehne im Fond. Hier ist im Exponat von Detroit eine Espressomaschine integriert, die Wassertank, Tassenhalter für vier Tassen und Zubehör transportsicher integriert. Auf diese Weise lässt sich, etwa während einer Pause oder auch im Stau, stets frischer Espresso genießen – nicht nur für Gourmets eine echte Alternative zu lauen Thermoskannen-Getränken.

Der Antrieb

Typisch für eine Audi-Studie wird auch der Roadjet Concept von einem Aggregat angetrieben, das mit seiner innovativen Technologie den Weg zu zukünftiger Serientechnologie weist. Dies gilt sowohl für die 300 PS starke Evolutionsstufe des 3.2 FSI-Sechszylinders als auch für das sportliche Direktschaltgetriebe in Verbindung mit dem permanenten Allradantrieb quattro.

Der 3.2 FSI V6 mit Audi valvelift system

Der 3.2 V6-FSI – er kommt als Grundmotor mit 255 PS in Audi A8, A6 und A4 zum Einsatz – weist alle Kennzeichen eines hoch modernen Ottomotors auf: FSI-Benzin-Direkteinspritzung mit bedarfsgeregelter Kraftstoffversorgung, Vierventil-Technik und hoch wirksame Abgasreinigung.

FSI-Motoren erzielen mehr Leistung und Dynamik als konventionelle Aggregate mit Saugrohreinspritzung - und dies bei ausgeprägter Ökonomie im Umgang mit dem Kraftstoff. Mit der hier erreichten Effizienzsteigerung erschließt Audi dem Wirkungsgrad serienmäßiger Ottomotoren eine neue Dimension und demonstriert ein weiteres Mal den für die Marke sprichwörtlichen Vorsprung durch Technik.

Im wohl weltweit extremsten Härtetest bewies die FSI-Benzin-Direkteinspritzung ihr besonderes Potenzial: Ein Motor mit FSI-Direkteinspritzung trieb den viermaligen Le Mans-Sieger Audi R8 an.

In der Evolutionsstufe, die den Roadjet Concept antreibt, kommen zwei Technologien zum Einsatz, die den spezifischen Vorteil der FSI-Technologie gleich doppeltverstarken. Denn mit einem starren Saugrohr samt integriertem Unterdruckspeicher – im Gegensatz zum Schaltsaugrohr des Serienaggregats – lässt sich der 3.2 FSI konsequent als Sportmotor auslegen.

Zugleich verfügt der Sechszylinder über eine neuartige Ventilsteuerung, das Audi valvelift system. Als zweistufige Nockenhub-Einstellung kann es, je nach Last und Drehzahl, den Ventilffnungsgrad dem Bedarf anpassen.

Das bedeutet in der Praxis ein Aggregat, das sich im fließenden Verkehr und nur mäßigem Einsatz des Gasfues als ausgesprochen sanft reagierender Komfortmotor mit beeindruckenden Durchzugsreserven gibt und das dabei mit vorbildlich niedrigem Kraftstoffkonsum glänzt.

Wählt der Fahrer jedoch eine verschärfte Gangart, dann entpuppt sich der 3.2 als hoch talentierter Leistungssportler. Er reagiert bissig auf kleinste Bewegungen des Gasfues und dreht leichtfüßig bis an den Begrenzer, der erst bei 7.500 1/min den Vorwärtsdrang zugelt. Verblüffend dabei ist, dass der Leistungszuwachs bis nahezu in diesen Bereich nie nachlässt.

Seine Höchstleistung von 220 kW (300 PS) erreicht dieser V6 bei 7.000 1/min; das maximale Drehmoment von 330 Newtonmetern steht bei 4.500 1/min zur Verfügung. In 6,4 Sekunden beschleunigt der Roadjet Concept 3.2 FSI auf Tempo 100, seine Höchstgeschwindigkeit beträgt abgeregelt 250 km/h.

Nicht minder verblüffend ist der Durchschnittsverbrauch dieser Evolutionsstufe: Nur 10,4 Liter Super plus benötigt der Roadjet Concept je 100 Kilometer Fahrstrecke – damit unterbietet er, trotz höheren Gewichts und größerer Stirnfläche, sein Serienpendant im 45 PS schwächeren A4 3.2 quattro um einige Zehntel Liter!

Ohne Frage beweist die Kombination von FSI und Audi valvelift system, welches Potenzial zugunsten von Fahrspaß und Effizienz zugleich die Audi-Benzinmotoren der Zukunft noch mobilisieren werden. Eine Zukunft, die nicht einmal mehr fern ist: Denn die zu Grunde liegende Technologie ist bereits so ausgereift, dass sie in wenigen Monaten Einzug in die Serie halten kann.

Das sportliche 7-Gang-Direktschaltgetriebe

Erstmals im Audi Roadjet Concept setzt Audi ein Direktschaltgetriebe mit Doppelpkupplung in Verbindung mit einem längs eingebauten Motor ein. Es verbindet die Vorteile eines 7-Gang-Schaltgetriebes mit den Qualitäten einer modernen Automatik - ein überlegenes Antriebskonzept: Der Fahrer profitiert von enormer Agilität und Fahrspaß mit gleichermaßen harmonischer und dynamischer Beschleunigung ohne Unterbrechung der Zugkraft.

Hinzu kommen hohe Wirtschaftlichkeit durch niedrige Verbrauchswerte und die komfortable Bedienung.

Basis für die Neuentwicklung ist ein Dreiwellen-7-Gang-Schaltgetriebe mit hoher Variabilität bei der Übersetzungswahl. Durch die Verwendung einer Doppel-Lamellenkupplung mit ausgeklügelter elektro-hydraulischer Regelung können zwei Gänge gleichzeitig eingelegt sein.

Wie arbeitet das Direktschaltgetriebe? Im dynamischen Fahrbetrieb ist ein Gang eingekuppelt. Bei Annäherung an den nächsten Schaltvorgang wird bereits der dazu passende Gang bei offener Kupplung vorgewählt. Beim Schalten öffnet die Kupplung des aktivierten Ganges, gleichzeitig schließt die andere Kupplung mit einer gewissen Überschneidung. Resultat: Der Gangwechsel findet unter Last statt und der Kraftfluss ist somit permanent vorhanden.

Die in das Getriebe integrierte Steuerung sorgt mit optimalen Schaltstrategien für blitzschnelle und zugleich komfortable, nahezu ruckfreie Schaltungen. Dabei kann der Fahrer mit dem Schalthebel in der manuellen Gasse oder in Rennsportmanier über die serienmäßigen Schaltwippen hinter dem Lenkrad jederzeit aktiv Einfluss auf Gangwahl und Schaltzeitpunkt nehmen.

Der permanente Allradantrieb quattro

Typisch für alle leistungsstarken Audi-Fahrzeuge ist das Angebot des permanenten Allradantriebs quattro. Ein Angebot, dessen Debüt vor 26 Jahren die Automobilwelt revolutionierte und das inzwischen – nicht nur bei Audi – längst in praktisch allen Fahrzeugklassen Einzug gehalten hat. Nahezu jeder dritte verkaufte Audi ist aktuell ein quattro; insgesamt wurden bis Ende 2005 rund 2,5 Millionen Audi mit permanentem Allradantrieb quattro gebaut.

quattro sorgt für ausgezeichnete Traktion und Seitenführung und minimiert den Einfluss der Antriebskraft auf das Eigenlenkverhalten. Dies ist die Voraussetzung für enorme Kurvengeschwindigkeiten und ein hohes Maß an Fahrstabilität.

Im neuen Audi Roadjet Concept – dessen Motor längs eingebaut ist – übernimmt ein Torsen-Differenzial automatisch die optimale Kraftverteilung auf alle vier Räder.

Hinter dem Kürzel Torsen stecken die englischen Begriffe „torque“ und „sensing“, was in der Kombination so viel bedeutet wie „das Drehmoment fühlen“. Das Torsen-Differenzial ist ein selbstsperrendes Schneckenradgetriebe.

Vorteil: Die Sperrwirkung setzt also nur unter Antriebseinfluss ein. Das Getriebe erlaubt jedoch Drehzahlunterschiede beim Bremsen und bei Kurvenfahrt. Normalerweise beträgt die Kraftverteilung 40 : 60 (Vorder-/Hinterachse), dies sorgt für ein besonders fahrdynamisches Eigenlenkverhalten. Unter Schlupf geht im Extremfall bis zu 80 Prozent der Antriebsleistung auf eine Achse.

Das Fahrwerk

Das Audi-Dynamikfahrwerk des Roadjet Concept setzt auf sportlich bewährte Technologie: auf die weiter entwickelte, Audi-typische Vierlenker-Vorderachse und die aus Audi A8 wie auch A6 bekannte spurgesteuerte Trapezlenker-Hinterachse. Eindrucksvoll sind die 20 Zoll-Räder, bereift im Format 245/45 R20.

So ist ein Fahrverhalten möglich, das in punkto Dynamik keinen Vergleich zu scheuen braucht und das in Sachen leichter Beherrschbarkeit auch auf unebenem Terrain Maßstäbe setzt. Dazu trägt auch die serienmäßige geschwindigkeitsabhängige servotronic bei, die das präzise Handling des Roadjet Concept um noch feinfühlere Lenkpräzision ergänzt.

Erstmals an Bord eines Audi: die Überlagerungslenkung Audi dynamic steering verändert die Lenkübersetzung in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit. Sie bietet bei hohem Autobahntempo mit einer indirekteren Übersetzung eine größere Ruhe und einen gegen leichte Bewegungen resistenten Geradeauslauf. Ist der Roadjet Concept hingegen sportlich auf kurvenreichen Strecken unterwegs, dann stellt eine direktere Übersetzung zugunsten hoher Lenkpräzision und schnellerer Reaktionsmöglichkeiten das Optimum dar.

Ein Novum sind auch die elektronisch einstellbaren Dämpfer, mit denen sich zwischen komfortabel-weich und sportlich-straft verschiedene Charakteristika wählen lassen.

Die elektronischen Systeme

Als Technologieträger zeigt die Studie Audi Roadjet Concept nicht nur beim Antrieb den sprichwörtlichen Vorsprung durch Technik. Sie hat vielmehr eine Reihe weiterer Systeme an Bord, die in wenigen Jahren Einzug in die Serie halten werden und die Neuland für Fahrspaß, Fahrsicherheit und Komfort erschließen.

Audi drive select

Nur eine Minderheit der Automobileigner leistet sich den Luxus, gleich drei Automobile in der Garage zu haben, die den jeweils wechselnden Ansprüchen an Komfort, Agilität und Fahrdynamik Rechnung tragen. Beim Audi Roadjet Concept genügt für diese Wünsche ein einziges Automobil. Denn mit Audi drive select ist es möglich, drei höchst individuelle Konfigurationen für Motor, Schaltcharakteristik, Lenkung und Stoßdämpfer vorzuwählen. Resultat: Ein Automobil, das sich auf drei völlig unterschiedliche Weisen genießen lässt.

Als Basiseinstellung dient der „dynamic“-Modus; er wird zu Beginn jeder Fahrt automatisch aktiviert und entspricht in seiner Gesamtheit den Erwartungen, die Audi-Fahrer an das markentypisch sowohl dynamische als auch komfortable Fahrgefühl ihres Automobils haben. Über das Mitteldisplay im Kombi-Instrument wird der Fahrer informiert, welcher Modus jeweils aktiv ist.

Wählt der Fahrer mittels Tastendruck am Bedienelement im Lenkrad den Modus „comfort“, so werden die Stoßdämpfer spürbar weicher eingestellt, um Unebenheiten noch besser auszufiltern. Die Servotronic erfordert beim Lenken geringere Kräfte, und dynamic steering stellt ein indirekteres Übersetzungsspektrum ein. Motor und Getriebe sprechen sanft auf Befehle des Gaspedals an. Diese Einstellung eignet sich perfekt zum entspannten Fahren auf langen Etappen, die – wie auf Autobahnen – vor allem geradeaus führen.

Der Modus „sport“ hingegen verleiht dem Audi Roadjet Concept ein betont sportliches Fahrgefühl. Die Stoßdämpfer sind nun straff eingestellt, die Lenkung ist direkt ausgelegt. Der Motor nimmt spontaner Gas an und das Getriebe verlegt seine Schaltpunkte in höhere Drehzahlregionen: die ideale Voraussetzung für aktive Fahrfreude auf kurvenreichen Pisten.

Über die drei Grundkonfigurationen hinaus bietet Audi drive select zusätzlich die Möglichkeit, auch einzelne Parameter in den drei Stufen dynamic, sport oder comfort zu variieren. So lässt sich durchaus eine sportliche Stoßdämpferauslegung mit einer komfortabel-leichtgängigen Lenkung kombinieren.

Car-to-Car-Kommunikation

Nicht nur der Fahrfreude, sondern auch der Sicherheit und der Verkehrslenkung haben sich die Elektronik-Entwickler beim Audi Roadjet Concept angenommen. Er zeigt einen Prototypen einer künftigen Generation von Informations-verarbeitenden Systemen, die speziell in Ländern mit hohem Verkehrsaufkommen eine neue Epoche für die Vernetzung des Straßenverkehrs bedeuten.

Das Stichwort heißt Car-to-Car-Kommunikation und meint den direkten Austausch von Informationen im fließenden Verkehr. Im Gegensatz zu Telematik-Systemen der jüngeren Vergangenheit wird kein zentraler Dienstleister mehr benötigt werden, um die Informationen rasch und effektiv zu bündeln und zu verarbeiten.

Möglich macht diesen Einsatz im mobilen Bereich erst der Fortschritt in Sachen Rechnerleistung und Softwareentwicklung: Selbst bei geringstem Platz- und Energiebedarf können künftige Systeme eine Vielzahl unterschiedlicher Daten zu sinnvollen und leicht aufzunehmenden Informationen für den Fahrer verarbeiten, die zudem auch ein Höchstmaß an Sicherheit bieten.

Natürlich lässt sich das Car-to-Car-Netzwerk in der Realität des Straßenverkehrs erst mit einem gewissen zeitlichen Vorlauf aktivieren. Jedoch ist diese Hürde durchaus zu meistern: Denn längst haben sich praktisch alle Fahrzeughersteller in Europa und parallel dazu auch in den USA und in Japan entschlossen, einen gemeinsamen Standard für Hard- und Software zu entwickeln.

Auch sind bereits bei den Behörden grenzüberschreitend einheitliche Funkfrequenzen beantragt, die eine sichere Funktion auch bei Reisen ins Ausland gewährleisten.

Werden dann alle Neufahrzeuge eines Marktes ab Werk neu mit dieser Technologie ausgerüstet, so wird zumindest in Ballungsräumen bereits wenige Monate später ein funktionsfähiges Netz automobiler Sender zur Verfügung stehen.

In der Praxis lassen sich dann zahlreiche neue Bereiche erschließen. Nur drei Beispiele sollen illustrieren, welche Möglichkeiten Car-to-Car-Kommunikation bietet:

Beispiel 1 – Sicherheit. Ein Fahrzeug hat sich auf glatter Fahrbahn in einer nur schwer einsehbaren Kurve quer gestellt, hängt halb im Graben und kann sich aus eigener Kraft nicht aus der Gefahr befreien. Zugleich nähern sich, ohne Sichtkontakt zu dem Hindernis, andere Fahrzeuge zügig an.

Mit der neuen Kommunikationstechnologie wird das Unfallfahrzeug einen Warnimpuls aus senden, der – dank der Vernetzung mit der bordeigenen Navigation – auch auf den Ort der Gefahr hinweist. In den sich nähernden Fahrzeugen wird gleichzeitig, mit Verweis auf den Unfallort, am Navigationsbildschirm ein entsprechender Warnhinweis ausgegeben – das Risiko eines Unfalls lässt sich deutlich reduzieren.

Beispiel 2 – Verkehrsfluss. Auf einer mehrspurigen Ausfallstraße bewegen sich Fahrzeugkolonnen zwischen Verkehrsampeln. Immer wieder beschleunigen die Automobile, um dann beim Umschalten der Ampel auf rot, wieder abbremsen zu müssen. Eine Fahrweise, die nicht nur den einzelnen Autofahrer ermüdet, sondern die langfristig und auf den Gesamtverkehr bezogen, tausende Liter Kraftstoff pro Kilometer Strecke kostet und die zudem in Ballungsräumen zu deutlich erhöhten Emissionen führt.

Mit Car-to-Car-Technologie können sich die Automobile nicht nur untereinander vernetzen, sondern auch Informationen von stationären Sendern – etwa von der Ampelsteuerung erhalten.

So lassen sich die jeweiligen Ampelintervalle mitteilen und geben den Fahrern die Möglichkeit, vorausschauend mit dem Gasfuß umzugehen. Gleiches gilt auch für drohende Staus: Mit entsprechenden Daten voraus fahrender Automobile können die Systeme den Fahrern Geschwindigkeitshinweise geben, die den Verkehrsfluss spürbar entzerren.

Beispiel 3 - Service. Auf dem Weg durch ein Stadtzentrum hat der Fahrer als Ziel für seine Navigation das Einkaufszentrum vor Ort eingegeben. Ein Ziel, in dessen Umgebung chronischer Parkplatzmangel herrscht. Jedoch kann die neue Technologie auch hier abhelfen: Mit Hilfe der Zielkoordinaten vernetzt sich das mobile System mit der Parkplatzerfassung im Zielgebiet. Wird von stationären Anlagen, etwa in einem Parkhaus, ein günstig gelegener freier Platz signalisiert, so kann ihn die Navigation automatisch berücksichtigen und gleichzeitig die Reservierung im Parkhaus veranlassen. Der Fahrer wird auf dem kürzesten und bequemsten Weg ans Ziel geführt und muss, anders als noch in der Gegenwart, keine endlosen Suchrunden um sein Ziel absolvieren.

Beispiele, die sich noch beliebig variieren und die das Potenzial der neuen Technologie zugunsten von mehr Sicherheit, Flexibilität und Effizienz im stets dichter werdenden Straßenverkehr erahnen lassen.

Kultivierte Kraft in der sportlichen Oberklasse Audi S6 / S6 Avant

Souveräne Kraftentfaltung vereint mit höchstem Komfort und elegantem Understatement im Auftritt: So präsentiert sich der neue Audi S6 / S6 Avant. Er ist das sportliche Topmodell der Oberklassen-Familie Audi A6 Limousine und A6 Avant, die 2004 furios in den Markt starteten und international zahllose Erfolge verbuchen konnten – beim Fachpublikum wie bei den Kunden.

Der S6 als jüngstes Produkt einer konsequenten Fortsetzung des Sportgedankens bei Audi wird ab Frühjahr 2006 verkauft werden. Zeitgleich erscheint mit dem S6 Avant die Kombi-Version, welche die beispielhafte Flexibilität und Variabilität eines Avant mit dem betont sportlichen Charakter des neuen Audi S6 vereint.

Um den hohen Ansprüchen an ein überragendes und dennoch stets beherrschbares Leistungsspektrum gerecht zu werden, wird der neue Audi S6 von einem komplett neu entwickelten Zehnzylinder-V-Motor angetrieben. Dieses Aggregat, das in nahezu identischer Form auch im neuen Audi S8 zum Einsatz kommt, schöpft aus dem Vollen: Es mobilisiert bei einem Hubraum von 5,2 Litern eine Leistung von 420 PS (309 kW) bei 6.800 1/min. Das maximale Drehmoment beträgt 540 Nm zwischen 3.000 und 4.000 1/min. Zwischen 2.500 und 5.500 1/min stehen über 500 Nm zur Verfügung. Damit garantiert der nur 220 Kilogramm schwere Motor überlegenes Durchzugsvermögen in jeder Fahrsituation.

Die Benzin-Direkteinspritzung FSI, unter härtesten Bedingungen erfolgreich erprobt im Le-Mans-Sieger und erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten, dem Audi R8, hat maßgeblichen Anteil an der souveränen Kraftentfaltung. So spurtet die Limousine bei Bedarf in 5,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h (S6 Avant: 5,3 sek.), die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt.

Sowohl die Kraftübertragung als auch die Lenkung und das Fahrwerk wurden dem enormen Leistungspotenzial des neuen Audi S6 angepasst. Die serienmäßige Automatik, eine sechsstufige tiptronic, arbeitet mit verkürzten Schaltzeiten, das Stahlfeder-Fahrwerk ist agiler und direkter ausgelegt, ebenso die servotronic Lenkung. Selbstverständlich sorgt der permanente Allradantrieb quattro der neuesten Generation mit einer Momentenverteilung von 40 zu 60 für optimalen Vortrieb unter allen Bedingungen. Mit diesem Konzept hebt sich der neue Audi S6 progressiv von allen Wettbewerbern ab.

Eine zentrale Vorgabe bei der Entwicklung des Audi S6 war, bei aller sportlichen Ausrichtung hohen Komfort in jeder Situation zu bieten. Insofern zeigt das Fahrzeug auch auf langen Fahrstrecken, dass Kraft in ihrer kultivierten Ausprägung und ein hoher Entspanntheitsfaktor für Fahrer und Insassen sich nicht ausschließen.

Der Innenraum wartet mit einem luxuriösen Ambiente auf. Hier finden sich zum Beispiel neue Sportsitze samt integrierten Kopfstützen, hochwertige Leder-/Alcantara-Bezüge auf allen fünf Plätzen und die Komfortklimaautomatik plus mit getrennter Temperaturverteilung für Fahrer und Beifahrer.

So kompromisslos und konsequent die Technik konzipiert wurde, so sehr prägen betontes Understatement und Eleganz das äußere Erscheinungsbild des Audi S6. Unter anderem 19-Zoll-Räder, dezent ausgestellte vordere Radhäuser, der markante Singleframe-Grill mit vertikalen Doppelstreben und ein harmonisch integrierter Heckspoiler kennzeichnen die S6 Limousine, beim Avant kommt ein modifizierter Dachkantenspoiler zum Einsatz.

Richtung weisendes Sicherheitselement und innovativer Design-Kunstgriff gleichermaßen sind die beiden aus jeweils fünf LEDs bestehenden Tagfahrlichtbänder, welche im vorderen Stoßfänger integriert sind und in aktivem Zustand einen signifikanten Wiedererkennungseffekt des S6 garantieren.

Der Motor

Neu entwickelter V10 mit FSI-Technik und breitem Drehmomentverlauf

Zehnzylinder-Otto-Motoren gelten seit Jahren als besonders sportliche Aggregate. In V-Charakteristik fallen sie kurz, kompakt und entsprechend leicht aus. Zudem sind für zehn Zylinder relativ wenige bewegliche Bauteile nötig, was darüber hinaus die Reibungsverluste reduziert. Nicht umsonst treibt den Supersportwagen Gallardo von Lamborghini – einer Audi-Tochter – ein viel gepriesener V10-Motor an. Der V10 im neuen Audi S6 ist eine komplette Neuentwicklung, die zuerst im Audi S8 vorgestellt wurde und in spezifischer Abstimmung jetzt im Spitzenmodell der Audi-Oberklasse zum Einsatz kommt.

Die zehn Zylinder sind in zwei Zylinderbänke aufgeteilt, die einen 90-Grad-Winkel zueinander bilden und jeweils zwei obenliegende Nockenwellen aufweisen (DOHC-Prinzip), der Mittenabstand der Zylinder beträgt jeweils 90 Millimeter – einer der Gründe für die überaus kompakte Bauweise des mit 220 Kilogramm zudem sehr leichten Vierventilers. Ein spezieller Zwischenrahmen versteift das aus Aluminium gegossene Kurbelwellengehäuse.

Die Bohrung beträgt 84,5, der Hub 92,8 Millimeter, was einen Hubraum von 5.204 ccm ergibt. Mit seinem Hubzapfenversatz von 18 Grad zündet der V10 in einem idealen Abstand von 72 Grad Kurbelwinkel. Eine zwischen den Zylinderbänken liegende Ausgleichswelle eliminiert die freien Massenmomente erster Ordnung und trägt gleichfalls zur hohen Laufkultur bei.

Alle vier Nockenwellen werden je nach Last und Drehzahl kontinuierlich um 42 Grad Kurbelwinkel verstellt, was die Füllung der Brennräume optimiert und damit die Leistung permanent verbessert. Die Nockenwellen werden von wartungsfreien Ketten angetrieben und steuern die insgesamt 40 Ventile über Rollenschlepphebel. Das Motor-Management übernehmen zwei separate Steuergeräte.

Der V10 im neuen Audi S6 nutzt die Benzin-Direkteinspritzung FSI. Sie ermöglicht ein hohes Verdichtungsverhältnis von bis zu 12,5 : 1 und somit eine hocheffiziente Verbrennung. Die Einspritzanlage injiziert den Kraftstoff exakt dosiert mit bis zu 100 bar Druck direkt in die Brennkammern.

In dem zweistufigen, aus Magnesium bestehenden Schaltsaugrohr sind elektronisch gesteuerte Tumble-Klappen integriert. Sie regen die angesaugte Luft zu einer Drallbewegung an.

Die innovative FSI-Technologie hat ihr Potenzial im Motorsport eindrucksvoll bewiesen – der mit ihr ausgerüstete Rennwagen R8 startete für Audi fünf Mal beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans und holte vier Siege.

Der starke Zehnzylinder ist jedoch nicht allein auf Leistung, sondern noch mehr auf optimale Durchzugskraft ausgelegt. Er bringt es bei 6.800 1/min auf 420 PS, liefert jedoch zwischen 3.000 und 4.000 1/min das maximale Drehmoment von 540 Nm. Über 500 Nm liegen zwischen 2.500 und 5.500 1/min an. Der Motor hängt spontan am Gas, läuft hochkultiviert und generiert unter Last eine sonore Soundkulisse, die zu diesem dynamischen Automobil passt.

Das Aggregat verleiht dem Audi S6 die Fahrleistungen eines hochkarätigen Gran Turismo. Die Audi S6 Limousine spurtet bei Bedarf in 5,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, der S6 Avant benötigt dazu eine Zehntelsekunde mehr. Bei 250 km/h wird der Vortrieb elektronisch abgeregelt.

Der Motor gibt sich durchschnittlich mit ca. 13,4 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer Fahrstrecke zufrieden.

Der S6 wiegt 1.910 Kilogramm (S6 Avant: 1.970 kg), inklusive des dynamischen und fahrsicheren permanenten Allradantriebs quattro. So muss jedes PS lediglich 4,55 Kilogramm (S6 Avant: 4,69 kg) bewegen – das Leistungsgewicht eines Sportwagens aus der ersten Liga.

Der Antrieb

Direkter für noch mehr Dynamik

Der gesamte Antriebsstrang wurde beim Audi S6 neu konzipiert. Serienmäßig überträgt der S6 die Motorenkraft über eine sechsstufige tiptronic, die sich über eine intelligente Adaptionsfähigkeit jeweils an den Fahrstil des Fahrers anpasst. Das Software-Programm für die elektronische Steuerung dieses Automatikgetriebes ist – im Vergleich zum Einsatz in anderen Audi-Modellen – auf dynamischere Gangwechsel hin optimiert; die Schaltzeiten sind spürbar verkürzt.

Über den Wählhebel kann der Fahrer den Sportmodus „S“ des Getriebes auswählen – hier wird bei noch höheren Drehzahlen hochgeschaltet. Zudem lassen sich die Gänge in beiden Modi manuell mit den lenkradfesten Schaltwippen in Aluminium-Optik wechseln. Der Wählhebel ist in Aluminium-Optik ausgeführt und – wie das Lenkrad – mit Glattleder bezogen.

Die servotronic Lenkung mit ihrer variablen Übersetzung ist direkter ausgelegt als im A6. Auch dadurch wird das Handling noch agiler.

Kraft und Kontrolle

Auch der neue S6 setzt, typisch für Audi, auf den permanenten Allradantrieb quattro. Das Ergebnis ist bekannt: überlegene Traktion unter allen Fahrbedingungen. Die Kompetenz von mehr als einem Vierteljahrhundert, die sich die Ingolstädter Marke mit den vier Ringen hier erarbeitet hat, führte zur Entwicklung einer neuen quattro-Generation mit asymmetrisch-dynamischer Momentenverteilung – ein weiterer klarer Beleg für die Audi-Maxime vom Vorsprung durch Technik.

Ein zentrales Mittendifferenzial, längs im Antriebsstrang eingebaut, leitet die Kräfte – stets der jeweiligen Situation angepasst – an Vorder- und Hinterachse. In der Basisauslegung fließen 40 Prozent nach vorn und 60 Prozent nach hinten. Diese leicht heckbetonte Momentenverteilung wurde gewählt, um den sportlich-dynamischen Charakter des Audi S6 zusätzlich zur Geltung zu bringen.

Wenn sich die Straßenverhältnisse ändern – zum Beispiel durch Nässe oder Glätte oder aufgrund eines anderen Fahrbahnbelags – reagiert das rein mechanische Differenzial ohne jede Verzögerung – es kann je nach momentaner Fahrsituation bis zu 85 Prozent der Kräfte auf die hintere oder maximal 65 Prozent auf die vordere Achse leiten. Wenn ein Rad einer Achse durchdreht (Schlupf), wird es zudem durch die elektronische Differenzialsperre EDS per Bremseneingriff synchronisiert.

Die Abschaltung des elektronischen Stabilisierungsprogramms (ESP) arbeitet zweistufig: Nach einmaligem Betätigen der ESP-Taste wird ausschließlich die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) deaktiviert, die Stabilisierungseingriffe des ESP bleiben weiterhin aktiv. Die Kombi-Anzeige zeigt kurzzeitig "ASR off", das ESP-Symbol leuchtet permanent. Dieser Modus bleibt im S6 so lange aktiv, bis durch erneutes Drücken der ESP-Taste die ASR wieder zugeschaltet wird. Ein automatisches Zuschalten der ASR oberhalb einer bestimmten Geschwindigkeit (wie beim A6 / A6 Avant) erfolgt beim S6 nicht. Wird die ESP-Taste länger als drei Sekunden betätigt, erfolgt die Abschaltung aller ESP-Funktionen. Einzig die Funktion der elektronischen Differenzialsperre EDS sowie das ABS bleiben weiterhin aktiv. Erneutes Drücken der ESP-Taste schaltet sämtliche ESP-Funktionen wieder zu. Das Ergebnis: Das gewünschte Maß an elektronischer Unterstützung ist damit bei Bedarf vom Fahrer selbst über die ESP-Taste wählbar. Ohne die Antriebsschlupfregelung ASR ist das Maß an Stabilität in bestimmten Grenzen vom Fahrer selbst über das Fahrpedal beeinflussbar. Dies ermöglicht bei Bedarf eine betont sportliche Fahrweise.

Das Antriebskonzept des neuen S6 sorgt immer dafür, dass die enormen Kräfte des V10-Motors auch tatsächlich effizient und mit so wenig Verlusten zum Vortrieb genutzt werden können, was bei einachsigen Antriebskonzepten eher selten der Fall ist. Das Resultat ist eine permanente hohe Leistungsentfaltung und -nutzung.

Das Fahrwerk

Straffer und spontaner

Das Dynamikfahrwerk des neuen Audi S6 setzt auf eine Technologie, die ihre sportlichen Qualitäten bereits unter anspruchsvollsten Bedingungen bewiesen hat: auf die weiter entwickelte, Audi-typische Vierlenker-Vorderachse und die aus dem A8 bekannte spurgesteuerte Trapezlenker-Hinterachse. Mit dieser verfügt der S6 über eine der komplexesten und effizientesten Hinterrad-Aufhängungen, die es derzeit gibt. Dieser technische Leckerbissen ist in punkto Kinematik bereits auf die sportliche, fahraktive Charakteristik des Audi A8 hin entwickelt worden. Maßnahmen, die Geradeauslauf, Lenkpräzision und Handlichkeit verbessern. Die gesamte Konstruktion ist so ausgelegt, dass im hoch angesiedelten Grenzbereich ein neutrales, moderat in Richtung Untersteuern tendierendes Fahrverhalten entsteht.

Die wesentlichen Komponenten des Fahrwerks sind in Aluminium-Leichtbauweise gefertigt – dies sorgt entscheidend für weniger ungefederte Massen. Der gezielte Einsatz von Stahlblech hingegen bedeutet eine optimale Steifigkeit überall dort, wo dies erforderlich ist. Mit der gezielten Auswahl der jeweiligen Werkstoffe und Herstellungsverfahren für jeden einzelnen Lenker gewährleisten die Audi-Ingenieure, dass das Fahrwerk eine optimale Synthese aus geringem Gewicht, hoher Steifigkeit und Sicherheit bietet.

Das Fahrwerk des S6 wurde seinem besonderen sportlichen Anspruch entsprechend straffer abgestimmt, selbst im Vergleich zum A6-Sportfahrwerk, und garantiert gleichzeitig hohen Langstrecken-Fahrkomfort. Da auch die Elastokinematik eine umfassende Anpassung erfuhr, ergibt sich für den Audi S6 eine jederzeit spürbare größere Agilität; gleichzeitig konnten Fahrstabilität und Traktion weiter optimiert werden.

Ab Werk rollt der neue Audi S6 auf 19-Zoll-Aluminium-Gussfelgen im 5-Arm-Flügel-Design. Die Breitreifen haben das Format 265/35 R19. Für souveräne und auch bei hoher Beanspruchung nicht nachlassende Verzögerung sorgt eine 18-Zoll-Bremsanlage.

Ihre vier Scheiben sind innenbelüftet und groß dimensioniert: Sie weisen an der Vorderachse 385 Millimeter Durchmesser auf, an der Hinterachse sind es 335 mm. Die Bremssättel sind schwarz lackiert, die vorderen tragen eine exklusive S6-Plakette.

Das Design

Souverän-athletischer Auftritt

Die Modelle der S-Reihe stehen bei Audi traditionell für konsequente Sportlichkeit. Das gilt ebenso für den neuen S6 – er schärft den Auftritt des A6 auch optisch auf dynamische Weise nach. Diese sind bekanntermaßen von vornherein bereits leicht und elegant gezeichnet – die ganz spezifische Ästhetik signalisiert ihre sportliche Ausnahmestellung in der Oberklasse.

Umso souverän-athletischer steht der S6 auf der Straße – indes ohne jegliche Aggressivität. Die auffälligsten Änderungen finden sich an der Front. Der markante Singleframe-Grill trägt das S6-Emblem, seine vertikalen Streben sind zur weiteren Differenzierung doppelt ausgelegt und in Aluminium-Optik gehalten. Unter dem Grill befindet sich ein Lufteinlass. Eine Spoilerlippe sorgt für zusätzlichen sportlichen Akzent in der Fahrzeugfront.

Im vorderen Stoßfänger sitzt eine weitere richtungweisende Innovation – in punkto Sicherheit ebenso wie stilistisch: die separaten LED-Tagfahrleuchten, die sich aus je fünf weißen Leuchtdioden zusammensetzen und nur minimale Energie beanspruchen. Wenn diese Leuchtenbänder eingeschaltet sind, ergibt sich ein ganz eigener Effekt: Der Wiedererkennungswert des neuen Audi S6 wird durch sie enorm verstärkt, außerdem lässt die tiefe Positionierung des Taglichts das Auto zusätzlich dynamisch flach erscheinen. Aufgrund dieser Konzeption wanderten die Nebellichter in den Hauptscheinwerfer, dessen Blende grau gefärbt ist. Xenon-plus-Scheinwerfer sind serienmäßig. Audi adaptive light mit dynamischem Kurvenlicht ist optional. Die Rücklicht-Einheiten enthalten serienmäßig LED-Bremsleuchten, der S6 Avant besitzt zusätzlich Schlussleuchten in LED-Technik.

Die Kotflügel sind vorne um jeweils 14 Millimeter verbreitert. Die Türaufsatzleisten wurden zur Darstellung des S-Charakters ebenfalls verbreitert; sie sind in der jeweiligen Wagenfarbe lackiert. Der augenfälligen Differenzierung dienen zudem Einstiegsleisten mit S6-Schriftzug an allen vier Türen, der dezent in den Kofferraumdeckel integrierte Heckspoiler – beim S6 Avant kommt ein Dachkantenspoiler zum Einsatz - Außenspiegel in Aluminium-Optik, das V10-Emblem vorne unter dem seitlichen Blinker und ein S6-Schriftzug am Heck. Dort sind auch ein farblich abgesetzter Diffusor im Stoßfänger und die vier elliptisch geformten Endrohre der Abgasanlage sichtbar, die ein sportlich-markantes Klangbild malt.

Das Interieur

Luxus und Detailfinesse

So wie die Linienführung der Karosserie spiegelt auch der Innenraum des neuen Audi S6 den Charakter dynamischer Eleganz und hoher Qualität wider – von der Fahrer-integrierenden Architektur des Cockpits bis hin zur Benutzerschnittstelle Audi MMI (Multi Media Interface), die mit ihrer schlüssigen, intuitiven Bedienung im Wettbewerb nach wie vor unerreicht ist.

Der S6 setzt im luxuriösen Interieur gezielt Akzente. So kommt eine neue Generation von Sportsitzen zum Einsatz. Sie weisen integrierte Kopfstützen und eine ausgeprägte Seitenführung auf und sind in Alcantara-Leder-Ausführung gehalten; Leder Seidennappa ist optional erhältlich. Die Vordersitze sind serienmäßig vielfach elektrisch verstellbar, inklusive einer Lendenwirbelstütze. An den drei materialseitig identisch ausgeführten Rücksitzen gibt es zur verbesserten Durchsicht nach hinten L-Shape-Kopfstützen.

Das dreispeichige Multifunktions-Sportlederlenkrad mit dem S-Schriftzug ist ein typisches Beispiel für den Manufaktur-haften Ansatz zur Detailfinesse, wie er von Audi so oft realisiert wird: Es ist mit Glattleder bezogen und trägt eine farbig abgesetzte Doppelnah mit einem besonderen Nahtbild.

Die lenkradfesten (also mitdrehenden) Schaltwippen sind in Aluminium-Optik gehalten. Auch der Wählhebel ist in Aluminium-Optik ausgeführt und ebenfalls mit Glattleder bezogen.

Als Material für die Applikationen kommt Carbon zum Einsatz. Der Werkstoff auf dem Instrumententräger stellt eine weitere Innovation im S6 dar: Es heißt „Flexmetallic“ und weist entsprechend eine Anthrazit-farbige metallische Oberflächencharakteristik auf. Anthrazit ist der Farbton, der auch bei den übrigen Teilen des Armaturenbretts vorherrscht. Die Mittelkonsole wiederum ist in schwarz gehalten.

Die Zeiger der Instrumente sind wie deren Ziffern in Weiß und in S-typischer Kursivschrift, die Zifferblätter in Dunkelgrau ausgeführt.

Das serienmäßige Fahrer-Informationssystem FIS wartet im neuen S6 mit einer zusätzlichen digitalen Geschwindigkeitsanzeige auf. Ebenfalls Serie ist das Audi MMI mit 7-Zoll-Monitor im Cockpit. Zur Begrüßung erscheint im Bildschirm eine S6-spezifische Anzeige. Im MMI sind zudem die erweiterte Radioanlage mit Doppeltuner und das DSP-Soundsystem mit zehn Lautsprechern und einem CD-Wechsler im Handschuhfach integriert. Das optionale Reifendruck-Kontrollsystem zeigt im S6 den Druck und die Temperatur jedes Reifens individuell an.

Auch beim Telefonieren im Auto ist Audi innovativ: Die neue optionale Telefonanlage verbindet alle Vorteile des Festeinbautelefon mit denen der Handy-Vorbereitung: Mittels Bluetooth-Schnittstelle wird das Handy mit dem Fahrzeug-internen GSM-Modul verbunden. Damit entfällt eine Verbindung via Adapter, das Handy kann während der Fahrt in der Tasche bleiben. Die Bedienung des Bluetooth-Autotelefon erfolgt ebenfalls über das MMI-System. Zudem ist optional ein Bedienhörer in der Mittelarmlehne lieferbar.

Die Sicherheit

Konsequent

Während die überlegene Motorkraft, der wegweisende permanente Allradantrieb quattro und das ESP maßgeblich mit zur hohen aktiven Sicherheit des neuen Audi S6 beitragen, wartet das sportliche Topmodell auch auf dem Feld der passiven Sicherheit mit einer lückenlosen Ausstattung auf. So ist ein Paket an Rückhaltesystemen an Bord, das perfekt auf die hochsteife Karosserie abgestimmt ist. Dazu gehören zwei Fullsize-Frontairbags, Seitenairbags vorne und großflächige, durchgehende Kopfairbags Audi sideguard. Seitenairbags hinten sind optional. Alle fünf Dreipunktgurte im Audi S6 operieren selbstverständlich mit Gurtkraftbegrenzern. Gurtstraffer gibt es serienmäßig für die Vordersitze.

Dynamik und Eleganz Audi S8

Schon sein Vorgänger war eine sportliche Luxuslimousine von ausgeprägt individuellem Charakter. Der neue Audi S8, der Mitte 2006 in den Markt startet, führt dieses Erbe fort und baut es weiter aus, um in seinem Segment die Maßstäbe neu zu setzen.

Sportlichkeit ist ein Wert, der sich in den Genen aller Audi-Modelle findet. Bei den S-Modellen aber ist sie Prinzip, kombiniert mit Komfort, Ästhetik, Eleganz und kompromissloser Qualität. Der Audi S8, aus der Faszination Technik heraus entwickelt, vereint all diese Eigenschaften zu einem hohen Maß an Leidenschaft und Überlegenheit.

Der Antrieb

Zum ersten Mal in seiner Geschichte bringt Audi einen Zehnzylindermotor auf die Straße. Der langhubig ausgelegte V10 nutzt das Know-how des Supersportwagens Lamborghini Gallardo, ist aber in wesentlichen Bereichen völlig neu entwickelt - eine seiner wichtigsten Innovationen ist die FSI-Benzindirekteinspritzung.

Der S8-Motor weist 5.204 cm³ Hubraum auf. Aus ihnen produziert er 450 PS Leistung bei 7.000 1/min und 540 Nm Drehmoment. 90 Prozent dieser Durchzugskraft stehen schon ab 2.300 1/min zur Verfügung. Damit realisiert die Audi-Luxuslimousine die Fahrleistungen eines hochkarätigen Sportwagens. Der Audi S8 sprintet in 5,1 Sekunden auf 100 km/h und erzielt, elektronisch abgeregelt, mühelos 250 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Das Zehnzylinder-Konzept eignet sich ideal für sportliche Performance, auch wegen seiner kompakten Bauweise. Die FSI-Technologie, bei der das Gemisch homogen verbrennt, erlaubt ein hohes Verdichtungsverhältnis. Audi greift hier auf ausgedehnte Erfahrungen aus dem Motorsport zurück.

Der Rennwagen R8, ein Pionier der Direkteinspritzung, hat beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans bei fünf Starts für die Marke vier Siege geholt - Beweis für die Effizienz und die Leistungsfähigkeit dieser Technologie.

Die Vorteile liegen auf der Hand:

- sehr spontanes Ansprechverhalten, kurze Reaktionszeit
- verkürzte Schaltzeitpunkte, schnelle Gangwechsel
- sportlicher, kerniger Sound bei Beschleunigung
- bulliger Drehmomentverlauf auch schon bei niedrigen Drehzahlen
- sportliches Fahrverhalten durch Drehzahlen bis 7.000 1/min
- perfekte Synthese aus sportlichem Fahrvergnügen und komfortabler Langstreckentauglichkeit

Als Getriebe des S8 dient eine sechsstufige tiptronic. Die Endübersetzung der Automatik ist kürzer als beim A8 gewählt, ihr Management auf dynamischere Gangwechsel optimiert. Typisch für Audi, bringt auch der neue S8 seine Kraft mit dem permanenten Allradantrieb quattro auf die Straße. In seiner neuen Generation mit asymmetrisch-dynamischer Momentenverteilung verleiht er dem dynamischen Charakter der Luxuslimousine noch mehr Agilität. Ein zentrales Mittendifferenzial verteilt die Kräfte im Verhältnis von 40 Prozent auf die Vorder- und 60 Prozent auf die Hinterachse - diese leicht heckbetonte Auslegung sorgt für ein besonders dynamisches Handling.

Das Fahrwerk

Wie der A8 setzt auch der S8 auf die Luftfederung adaptive air suspension samt adaptiver Stoßdämpferregelung und Aluminium-Fahrwerk. Jedoch ist das System hier betont sportlich abgestimmt - noch etwas straffer als beim vom A8 bereits bekannten optionalen Sportfahrwerk adaptive air suspension - sport, das die Karosserie je nach Modus bis zu 20 Millimeter tiefer legt. Die Lenkung präsentiert sich direkter ausgelegt und sorgt damit für Agilität und verbessertes Handling - spürbar vor allem bei kurvenreichen Straßen. Serienmäßig rollt der Audi S8 auf Aluminium-Gussrädern im S-Design der Dimension 9 J x 20 mit Breitreifen im Format 265/35.

Die vier Scheiben der 18-Zoll-Bremsanlage sind innenbelüftet und großzügig dimensioniert. Eine Besonderheit für den S8 sind die optionalen Keramikbremsen, die auch bereits für den A8 W12 erhältlich sind.

Gegenüber Stahlscheiben weisen Keramikbremsen entscheidende Vorteile auf. Sie sind unempfindlich gegen Hitzefading und erzielen bis zu 300.000 Kilometer Laufleistung - etwa viermal so viel wie Stahlscheiben. Zudem wird die Fahrdynamik durch das geringere Gewicht (ca. 5 kg bzw. 50 Prozent pro Scheibe gegenüber den herkömmlichen Bremsen) verbessert.

Die Karosserie

Die innovative Aluminium-Karosserie in der Bauweise Audi Space Frame (ASF) bildet das hochfeste Fundament für die souveräne Dynamik des Audi S8. Der geschlossene Space Frame verleiht der Karosserie überragende Eigenschaften. Die statische Torsionssteifigkeit, ein entscheidendes Maß für das fahrdynamische Potenzial, liegt um 60 Prozent höher als beim Vorgängermodell.

Dabei besitzt der neue S8 die leichteste Rohkarosserie im gesamten Luxussegment - im Vergleich zu einer Stahlkarosserie fällt ihr Gewicht um rund 50 Prozent niedriger aus. Dieser Vorteil schlägt doppelt zu Buche, zu Gunsten von Dynamik und Ökonomie.

Das Design

Schon nach außen hin gibt der S8 ein klares Leistungsversprechen ab. Das athletische Exterieur-Design übersetzt seine Dynamik in eine klare und elegante Formensprache und betont die Ausnahmestellung, die das sportliche Topmodell der Marke in der Luxusklasse einnimmt.

Am Bug des Audi S8 präsentiert sich der Singleframe-Grill, der den S8-Schriftzug trägt, in Platinumgrau mit vertikalen Streben in Chrom-Optik. Drei flache Luft-einlässe akzentuieren die Frontschürze, die großen Einlässe unter den Scheinwerfern tragen Waben-Gitter.

An den Flanken deuten Schriftzüge auf den Vorderkotflügeln, Türgriffe mit Aluminiumzierleisten und Spie gelgehäuse in Aluminium-Optik die Ausnahme-
stellung des S8 an. Der S8-Schriftzug am Heck, ein integrierter Heckspoiler, eine
sanfte Lichtkante in der Schürze und eine Auspuffanlage mit vier ovalen
Endrohren komplettieren die Modifikationen.

Die Türeinstiegsleisten tragen S8-Schriftzüge, die Dekorleisten bestehen aus
gebürstetem Aluminium und Carbon. Das Multifunktions-Sportlederlenkrad trägt
farbig abgesetzte Nähte und das S-Emblem, die Schaltwippen sind in Aluminium-
Optik gehalten. Aluminium-Optik glänzt auch am Wählhebelknopf, an der
elektromechanischen Parkbremse und rund um die Luftausströmer. Die Nadeln
der Instrumente sind in Weiß gehalten, ihre Skalen in Hellgrau, die Ziffern in
kursiver Schrift. Die Sportsitze mit Leder Valcona sind in Bi-Color-Optik
gehalten.

Die Ausstattung

Bereits der A8 hat eine luxuriöse Serienausstattung an Bord. Sie beinhaltet unter
anderem ein Multifunktions-Lederlenkrad, eine Komfortklimaautomatik, eine
Gepäckraumklappe mit Servoschließung, eine Geschwindigkeitsregelanlage,
elektrisch einstellbare vordere Sitze und eine elektromechanische Parkbremse.

Über diese Umfänge hinaus bringt der S8 auf dem deutschen Markt eine Reihe
weiterer Komfort-Features mit: das schlüssellose Fahrberechtigungssystem
advanced key inklusive Motorstartknopf, eine Doppelverglasung der Scheiben,
automatisch abblendbare und elektrisch anklappbare Außenspiegel, eine
Sitzheizung auch im Fond, ein DVD-Navigationssystem und ein Bose Surround
System mit CD-Wechsler, Leder Valcona und eine belebte Mittelkonsole und
Türaromauflagen.

Zum Serienumfang des S8 zählt auch die innovative Lichttechnik adaptive light
mit LED-Tagfahrlicht. Die Xenon-plus-Scheinwerfer sind hier mit Abbiege- und
dynamischem Kurvenlicht und darüber hinaus mit speziellen Tagfahrleuchten
gekoppelt. Aus je fünf weißen Leuchtdioden zusammengesetzt, benötigen sie nur
minimale Energie.

Als optionales Highlight für den S8 steht das Bang & Olufsen Advanced Soundsystem zur Wahl. Die volldigitale Anlage des dänischen High-End-Herstellers integriert 14 Lautsprecher, jeder von ihnen wird über eine eigene Endstufe angesteuert. Zwei Verstärker stellen mehr als 1.000 Watt Leistung bereit. Die vorderen Hochtöner, in der so genannten Acoustic Lense-Technologie aufgebaut, fungieren als Punktschallquellen.

Der Grundpreis beträgt in Deutschland 97.600 €