

Pressepräsentation Audi A6: Chiptuning

Von Peter Schwerdtmann

Produktaufwertung - hinter diesem Begriff steckt nie eine Revolution. Das ist auch bei der Auffrischung des Audi A6, dieses Bestsellers der Premium-Mittelklasse, für die zweite Hälfte seines Produktzyklus nicht anders: wenn schon dramatische Änderungen, dann unter dem Blech. So prägen den neuen A6 als Limousine und als Variant nicht Äußerlichkeiten, sondern innere Werte. Dabei sind sparsamere, stärkere Motoren Pflicht. Aber ein Premiummodell muss mehr bieten: das beste Licht, den schnellsten Chip und die intelligenteste Vernetzung zum Beispiel. Bei Audi will schließlich niemand, dass ihm der Slogan „Vorsprung durch Technik“ auf die Füße fällt.

Beginnen wir trotzdem mit der Optik. Sie ist rasch abgehandelt, denn der A6 bleibt trotz der geschickten Retuschen eben der A6. Der schärfer sechseckig gehaltene Grill, der deutlichere Seitenschweller, die flacheren und mehr in die Seite hineinreichenden LED-Rückleuchten, besonders aber die beiden rautenförmigen Auspuffendrohre verändern den Auftritt in Richtung breit und dynamisch. So wirkt er frischer, aber nicht anders. Auch der Innenraum hat sich seinen Ingolstädter Charme von sachlich elegantem Luxus und dem besonderen Hauch von Sportlichkeit und Hightech erhalten.

Bei den Motoren erfüllt Audi die Pflicht mit Leichtigkeit: drei direkt einspritzende Turbo-Benziner mit Leistungen zwischen 140 kW / 245 PS und 240 kW / 333 PS stehen zur Wahl, außerdem fünf Turbodiesel von 110 kW / 150 PS bis 240 kW / 326 PS, alles Euro-6-Motoren und im besten Fall um rund ein Fünftel sparsamer als der Vorgänger. Die effizientesten Motoren treten bei Audi als „Ultra“ an. Ein Beispiel ist der A6 1.8 TFSI Ultra mit 140 kW / 190 PS und dem neuen S-Tronic-Getriebe. Der braucht im Mittel 5,7 Liter auf 100 km, 0,3 Liter weniger als der normale 1,8 TFSI. Bei den Ultra-Dieseln schafft der 2.0 TDI (110 kW / 150 PS) die 100 km im Schnitt mit 4,2 Litern und bekommt als Effizienzklasse die A+ zugesprochen.

Dafür müssen sich die S-Modelle mit der Kategorie E begnügen, obwohl der Achtzylinder

mit vier Litern Hubraum und 333 kW / 450 PS im Schnitt mit bei dieser Leistung höchst akzeptablen 9,2 Litern (Limousine) bzw. 9,45 Litern (Avant) auskommt. Auch der RS 6 Avant mit 412 kW / 560 PS, einem Spurt in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h bleibt mit seinem Normverbrauch von 9,6 Litern noch unter der magischen Zehn-Liter-Grenze, wenn auch nur im NEFZ-Zyklus auf dem Rollenprüfstand.

Zum Licht: Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht sind in der komplette A6-Familie nun Serienstandard. LED- und Matrix-LED-Scheinwerfer mit dem dynamischen Blinklicht gibt es gegen Aufpreis, wobei das Matrix-Licht zwischen 960 Euro beim S6 und 2430 Euro beim Basis-A6 kostet und dafür den von Kamera und Computer gesteuerten Lichtstrahl bietet, der Vorfahrende und Entgegenkommende ausblendet. Laserlicht scheint aber für den A6 noch nicht erkennbar. Es bleibt vorerst dem R8 vorbehalten.

Eine höhere Frequenz als das LED-Licht schafft der Tegra-30-Prozessor vom Graphik-Chip-Experten Nvidia mit acht Milliarden Rechenoperationen pro Sekunde. Seine vier Rechenkerne und der 64 Gigabyte-Flashspeicher sind das Herz des Infotainmentsystems und stellen damit die Spitze dessen dar, was der Konzern in puncto Vernetzung im Baukasten zu bieten hat. Und das ist beeindruckend, sowohl beim Zugang zu Daten und Dienstleistungen, als auch bei der Bedienung über MMI und den Speichermöglichkeiten (allein 10 GB für Musik). Die Steuerung erfolgt über den Dreh-Drück-Steller (MMI-System), Spracheingabe oder das kleine Touchpad für das Schreiben von Schriftzeichen und Zahlen mit der Fingerspitze. Audi Connect sorgt für die schnelle Datenverbindung, wo möglich nach dem LTE-Standard. Zumindest für den Beifahrer wird der A6 damit zum schnellen WLAN-Hotspot.

Die MMI-Navigation kooperiert nicht nur beim Matrix-Licht mit anderen Systemen. Der Fahrzeugrechner weiß dank der Navigation außerdem, was an Strecke vor dem Auto liegt und stellt die Getriebeautomatik und die Adaptive Cruise Control (ACC) mit Stop&Go ebenfalls darauf ein. Auf kurvenreichen Landstraßen kann das auch für komfortableres Reisen sorgen, indem die Geschwindigkeit – je nach gewähltem Fahrprogramm – passend zurückgenommen wird.

Die ACC Stoß&Go kann in der Ausbaustufe „Audi pre sense front“ nicht nur das Auto auf einen Frontalaufprall vorbereiten (Gurt straffen, Schiebedach und Fenster schließen), es leitet jetzt auch selbsttätig eine Vollbremsung ein, wenn der Fahrer auf die Warnung nicht reagiert. Der Spurwechselassistent „Audi side assist“ hilft beim Spurwechsel, in dem er den Verkehr neben und hinter dem eigenen Fahrzeug mit zwei Radarsensoren beobachtet. Mit einer Kamera hat der „Audi active lane assist“ die Fahrbahnlinien im

Blick und hält das Fahrzeug mit einem Eingriff in die Lenkung in der Spur, wenn es ohne Blinken die Spur zu verlassen droht.

Der Nachtsichtassistent erkennt Menschen und größere Tiere in bis zu 100 Metern Entfernung, leuchtet sie an, wenn das Matrix-Licht an Bord ist, und hebt sie durch gelbe Markierungen auf dem Display hervor. Wird es eng, wird die Bremse vorbefüllt und im Display sowie auf dem Head-up-Display erscheinen Warnungen in Rot.

An die Möglichkeit, das Auto autonom einparken zu lassen, haben wir uns gewöhnt. Audi bietet hier nun auch die Warnung vor dem Querverkehr beim Ausparken.

Alle Mitglieder der A6-Familie von der Limousine 1.8 TFSI mit Frontantrieb und Handschaltung für den Einstiegspreis von 38 400 Euro über den A6 Allroad bis zum S6 4.0 TFSI Quattro Avant für den Basispreis von 77 900 Euro haben sich am oberen Rand des in dieser Klasse Möglichen angesiedelt. Der Wettbewerb bleibt hart; Vorsprung will erarbeitet sein. (ampnet/Sm)

Daten Audi A6 3.0 TFSI Quattro Avant

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,94 x 1,87 x 1,45

Radstand (m): 2,91

Motor: V6-Benziner, 2995 ccm, Kompressor, Direkteinspritzung

Leistung: 245 kW / 333 PS U/min

Max. Drehmoment: 440 Nm von 2900 bis 5300 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,6 Liter

CO2-Emissionen: 177 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: C

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Preis: 56 700 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A6 Avant.



Audi A6 Avant.



Audi A6 Avant.



Audi A6 Avant.



Audi A6.



Audi A6.



Audi S6 Avant Quattro.



Audi S6 Avant Quattro.



Audi S6 Avant Quattro.



Audi S6 Quattro.



Audi S6 Quattro.



Audi S6 S-Line.



Audi S6 S-Line.



Audi RS 6.



Audi RS 6.



Audi RS 6.



Audi RS 6.



Audi RS 6.



Audi A6 Avant Ultra.



Audi A6 Avant Ultra.
