



Sechs-Appeal

Mit Markteinführung des neuen Audi A6 im März geht das ewig junge Duell zwischen Audi, BMW und Mercedes in der Business-Klasse in eine neue Runde. Die ersten Bilder und Fakten des neuen Herrn der Ringe sind vielversprechend.

Normalerweise werden neue Modelle immer etwas größer und schwerer als ihre Vorgänger. Doch Ausnahmen bestätigen die Regel. So auch der neue A6.

Mit 1,87 Metern ist er zwar um 1,9 Zentimeter breiter, mit 4.915 Millimetern aber um 1,2 Zentimeter kürzer als bisher. Auch in der Höhe sind vier Millimeter weniger zu verzeichnen. Mit dem um 69 Millimeter auf 2,91 Meter ange-

wachsenen Radstand und den stark verkürzten Karosserieüberhängen ergibt das ausgesprochen sportliche und knackige Proportionen.

Parallel dazu hat der A6 durch intelligenten Leichtbau – unter anderem bestehen Türen, Motorhaube und Kofferraumdeckel aus Aluminium – gegenüber seinem Vorgänger im Schnitt um stolze 80 Kilo abgespeckt.

Keine Trendwende ist dagegen beim Design auszumachen.

Der neue A6 bedient sich diverser Stilelemente des A8, A7, A5 sowie des A4 und ist deshalb trotz durchaus eigenständiger Gesamtlinie auf Anhieb als „Herr der Ringe“ auszumachen. Unterm Strich ein gleichermaßen athletischer wie eleganter Auftritt mit vielen Designleckerbissen wie der markanten Schulterlinie.

Das Platzangebot fällt durch den deutlich gewachsenen Radstand noch fülliger aus als bisher. Dies gilt speziell

für den Fond. Der Kofferraum fasst 530 Liter. Das sind etwas weniger als bisher (546 Liter), dafür fällt die Ladeöffnung jetzt deutlich größer aus. Gegen Aufpreis sind eine im Verhältnis 60:40 geteilte Fondlehne (261 Euro), eine Durchladeeinrichtung mit Skisack (168 Euro) sowie eine elektrisch öffnende und schließende Gepäckraumklappe (437 Euro) erhältlich.

Qualitativ und materialtechnisch Manufakturniveau hat das stark an den A7 angelehnte Interieur, das optisch wie funktionell gleichermaßen überzeugt. Zweizonen-Klimatautomatik, Mittelarmlehne, Start-Stopp-Taste für den Motor, elektromechanische Handbremse und MMI Radio samt versenkbarem 6,5-Zoll-Monitor sind stets Serie, die umlau-

Audi A6

Modell	2.8 FSI	2.8 FSI quattro	3.0 TFSI quattro	2.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI quattro
Motor/Hubraum (cm ³)	V6/2.773	V6/2.773	V6/2.995	R4/1.968	V6/2.967	V6/2.967
Leistung (kW/PS/min)	150/204/5.250	150/204/5.250	220/3000/5.250	130/177/0.000	150/204/3.750	180/245/4.000
Drehmoment (Nm/min)	280/3.000	280/3.000	440/2.900	380/1.750	400/1.250	500/1.400
Antrieb	Front	Allrad	Allrad	Front	Front	Allrad
Getriebe	multitronic	7-Gang-S-tronic	7-Gang-S-tronic	6-Gang-Hand	multitronic	7-Gang-S-tronic
L x B x H (mm)	4.915 x 1.874 x 1.455					
0–100 km/h (s)	7,7	8,1	5,5	8,7	7,2	6,1
Spitze (km/h)	240	240	250	228	240	250
Normverbr. (l/100 km)	7,4 S	8,0 S	8,2 S	4,9 D	5,2 D	6,0 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	172	187	190	129	137	158
Preis (netto/Euro)	ab 35.336	ab 37.647	ab 43.361	ab 32.353	ab 38.109	ab 43.025



Neu: der „Efficiency“-Modus beim serienmäßigen Fahrdynamiksystem Audi drive select



Der Kofferraum ist mit 530 Litern etwas kleiner als bisher. Variabilität kostet extra.



Vorn fühlt man sich in jeder Beziehung bestens aufgehoben. Klasse: der Sitzkomfort



Der um fast sieben Zentimeter längere Radstand macht sich vor allem im Fond positiv bemerkbar.

fende Dekoreinlage ist ein echter Eyecatcher. Der Reigen an optional lieferbaren Fahrerassistenzsystemen reicht vom Spurhalte- und Spurwechselassistenten über eine Abstandsregelung mit Stop & Go-Funktion bis zum Head-up-Display und Parkassistenten, der sowohl parallel als auch quer zur Fahrtrichtung einparken kann.

Zum Marktstart im März schickt Audi den neuen A6 mit zwei Benzinern und drei TDI-Motoren an den Start, deren Verbrauch im Vergleich zum Vorgängermodell um bis zu 19 Prozent niedriger liegt. Beim Startquintett unabhängig von der Getriebeausführung stets an Bord: eine Start-Stopp-Automatik sowie ein Rekuperationssystem.

Vorläufiger Basisbenziner ist der 2,8-Liter-V6-FSI mit Multitronic, der 204 PS leistet und 7,4 Liter verbraucht, Top-Benziner bis auf Weiteres der 3.0 TFSI quattro mit 300 PS starkem Kompressor-V6, Siebengang-S-tronic und einem Verbrauch von 8,2 Litern.

Den Einstieg in die A6-Dieselswelt markiert der überarbeitete und von 170 PS auf

177 PS erstarkte 2.0 TDI. Sein maximales Drehmoment beträgt 380 Nm bei 1.750 Umdrehungen. In Kombination mit dem serienmäßigen Sechsgangschaltgetriebe (etwas später auch mit Multitronic gegen Aufpreis) ist der Fronttriebler für 228 km/h gut, die Beschleunigung von null auf 100 km/h gibt Audi mit 8,7 Sekunden an. Dabei soll sich der ef-



Das formschöne Interieur des neuen A6 ist weitgehend mit dem des A7 identisch. Materialauswahl und Verarbeitung sind premium.

fizienteste Motor im neuen A6 mit nur 4,9 Litern auf 100 Kilometern begnügen, was einem CO₂-Ausstoß von lediglich 129 g/km entspricht.

Darüber angesiedelt ist ein neu entwickelter 3,0-Liter-TDI (der „kleine“ 2.7 TDI wird nicht mehr angeboten) in zwei Leistungsstufen. In der ersten Variante leistet der V6-Diesel 204 PS und 400 Nm Drehmoment ab 1.250 Touren. Mit Frontantrieb und Multitronic (wenig später auch mit manuellem Schaltgetriebe) ausgestattet, beschleunigt er den A6 in 7,2 Sekunden auf 100 km/h

Modus für Motormanagement, Servolenkung, Automatikgetriebe und Klimaautomatik als fünfte „Betriebsstufe“ beim serienmäßigen Fahrdynamiksystem drive select.

Bei den Infotainment-Systemen ist das MMI Radio mit CD-Laufwerk Serie. Optional stehen das MMI Radio Plus, die MMI Navigation (2.000 Euro) und die MMI Navigation Plus mit MMI touch (2.941 Euro) bereit. Dank praktischem Touchpad lassen sich schnell und bequem mit dem Finger in Handschrift zum Beispiel Telefonnummern oder Buchstaben



Die markante Schulterlinie unterstützt den sehr dynamischen Auftritt. Die Laderaumkante wurde um vier Zentimeter niedriger.

und erreicht 240 km/h Spitze. Verbrauch: bescheidene 5,2 Liter (CO₂: 137 g/km).

In der ab Werk mit Allradantrieb und Siebengang-S-tronic vom Band rollenden Top-Version wartet der 3.0 TDI mit 245 PS und 500 Nm Drehmoment auf. Der Standardsprint ist in 6,1 Sekunden erledigt, bei 250 km/h endet der Vortrieb im Begrenzer. Verbrauch laut Audi: 6,0 Liter, was CO₂-Emissionen von 158 g/km entspricht.

Das Tankvolumen beträgt bei den Modellen mit Frontantrieb 65 Liter, bei den Quattrovarianten 75 Liter.

Fahrwerkstechnisch setzen die Ingolstädter serienmäßig auf eine Stahlfederung, optional (1.639 Euro) gibt es eine Luftfederung mit vier elektronisch geregelten Stoßdämpfern und Niveauregulierung.

Neu: der elektromechanische Antrieb für die Servolenkung und der „Efficiency“-

des Navigationsziels eingeben. Der Blick kann dabei auf der Straße bleiben, weil das System jede vorgenommene Eingabe akustisch bestätigt.

Die Preise für den neuen Audi A6 – in Form des 177 PS starken 2.0 TDI – beginnen bei 32.353 Euro. Das sind trotz verbesserter Ausstattung nur 672 Euro mehr, als für den 170 PS starken Vorgänger fällig wurden. Und: Trotz generell leichter Preiserhöhung präsentiert sich die gesamte A6-Palette im direkten Vergleich mit den Wettbewerbern nach wie vor sehr attraktiv eingepreist. Neu, aber aus Großkundensicht sehr erfreulich ist dagegen, dass Audi bereits zum Start zwei Businesspakete (siehe Kasten links) anbietet.

Man darf gespannt sein, wie sich der neue Audi A6 fährt. Die optischen und technischen „Zutaten“ und Finessen lassen jedoch einiges erwarten. MMD AF



Die Audi-„GK-Macher“: Armin Villing (links) und Ralf Wechselbaum

Erfolgsstory fortschreiben

Af: Wie würden Sie den neuen A6 in drei Worten charakterisieren?
Villing: Sportlich, progressiv, hochwertig.

Af: In welcher Beziehung ist der neue A6 besser als die Konkurrenz?
Wechselbaum: Im Design, bei Verarbeitung und Qualität setzt Audi anerkannt Maßstäbe, an denen sich die Wettbewerber messen lassen müssen. Aber auch bei Motor und Getriebe sowie den Fahreigenschaften liegt der neue Audi A6 ganz vorne. Bei den Fahrerassistenzsystemen oder dem Infotainment können unsere Kunden aus einer Vielzahl an „State of the Art“-Systemen auswählen. Welche Bedeutung die Effizienz für Audi hat, können Sie im Verbrauch und bei den Emissionen ablesen. Auch hier nimmt der neue Audi A6 einen Spitzenplatz im Wettbewerbsumfeld ein.

Af: Worauf sind Sie beim neuen A6 besonders stolz?
Villing: Auf das Gesamtpaket, das wir dem Kunden anbieten können, und die Umkehr der Gewichtspirale. Letzteres ist deutlich beim Fahren zu spüren. Der neue Audi A6 wird in einer Aluminium-Hybrid-Bauweise gefertigt und besteht zu 20 Prozent aus Aluminium. Damit wird er agiler, sicherer, komfortabler und effizienter. Deutlich verbesserte Fahrleistungen und gleichzeitig durchschnittlich 18 Prozent weniger Emissionen belegen das genauso eindrucksvoll wie das gesamte Fahrzeugleergewicht.

Af: Bislang war der 2.7 TDI die gefragteste Motorisierung. Wer wird diese Rolle beim neuen A6 übernehmen?
Wechselbaum: Wir gehen davon aus, dass auch zukünftig die „mittlere“ Leistungsvariante im A6 bei unseren Firmenkunden die am stärksten nachgefragte sein wird. Das ist beim neuen Audi A6 der 3.0 TDI multitronic mit 204 PS.

Af: Der 2.0 TDI ist derzeit noch nicht bestellbar. Ab wann steht der Vierzylinder zur Verfügung?
Villing: Der 2.0 TDI mit 177 PS wird bereits kurz nach der Markteinführung zur Verfügung stehen.

Af: Welche Bedeutung hat die 2012 auf den Markt kommende Hybrid-Version im Großkundenbereich?
Wechselbaum: Das werden die Kunden beantworten. Für uns ist entscheidend, dem Kunden mit einem A6 hybrid einen erfahrbaren Mehrwert und eine echte Alternative zu bieten. Die Nachfrage wird von den Rahmenbedingungen, der kundenindividuellen Fuhrparkpolicy und der Bewertung im Leasing abhängen.

Af: Im Gegensatz zu bisher gibt es für den neuen A6 von Beginn an zwei Businesspakete. Wie kam es zu diesem Kurswechsel?
Villing: Für diese Entscheidung sind im Wesentlichen zwei Aspekte verantwortlich: Einerseits ist im neuen Audi A6 keine Angebotsstruktur in Lines mehr abgebildet, andererseits tragen wir den vielfach geäußerten Wünschen unserer Kunden Rechnung.

Af: Herr Villing, wie würde Ihr A6-Dienstwagen ausschauen?
Villing: Ein 3.0 TFSI quattro in Havannaschwarz mit Komfortsitzen in Leder Milano in Samtbeige und natürlich klassisches Nußbaumwurzholz braun. Dazu die in der Oberklasse üblichen Sonderausstattungen, ein sehr edler Audi A6.

Af: Und Ihrer, Herr Wechselbaum?
Wechselbaum: Ich bleibe sportlich orientiert und würde einen 3.0 TDI quattro S tronic in Daytonagrau mit S line Sportpaket plus wählen. AF