

AUDI AG
Kommunikation Produkt und Technologie
85045 Ingolstadt, Deutschland
Telefon: + 49 (0)841 89-32100
Telefax: + 49 (0)841 89-32817

Oktober 2014

Audi News

Audi TT Sportback concept	2
Audi TT Roadster und Audi TTS Roadster	8
Audi A6 und Audi A6 Avant	19
Audi A7 Sportback	23

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

Die Sportlichkeit des Audi TT* neu konzipiert: Das Showcar Audi TT Sportback concept

Ein schneller Sportwagen mit vier Sitzen und fünf Türen – Audi präsentiert auf dem Pariser Automobilsalon den TT Sportback concept. Das Exterieur des Showcars zitiert die Formensprache des klassischen TT und entwickelt aus ihr eine neue, gestreckte Skulptur. Der Antrieb ist ein Hochleistungsaggregat, der 2.0 TFSI mit 294 kW (400 PS).

„Mit dem TT hat Audi eine der automobilen Designikonen der letzten 20 Jahre geschaffen“, sagt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Audi-Vorstand für Technische Entwicklung. „In den Jahren danach haben wir unsere sportlich-eleganten Fünftürer Audi A5 Sportback* und Audi A7 Sportback* konzipiert. In unserem Showcar Audi TT Sportback concept bringen wir jetzt beide Konzepte zu einem neuen Mitglied einer möglichen TT-Familie zusammen.“

Der Audi TT Sportback concept fasziniert mit der Power von 294 kW (400 PS); sie strömen über eine Siebengang S tronic auf den permanenten Allradantrieb quattro. Der Sprint von 0 auf 100 km/h ist in 3,9 Sekunden erledigt. Das aufwendige Fahrwerk und der tiefe Schwerpunkt sorgen für dynamisches Handling; die Karosserie integriert zahlreiche leichte Aluminium-Komponenten. In den Scheinwerfern ergänzt je ein Laser-Spot das LED-Fernlicht – diese Innovation von Audi bringt dem Fahrer bei Dunkelheit ein großes Sicherheits-Plus.

Im elegant gezeichneten Interieur des Showcars dominiert das Audi virtual cockpit – der 12,3-Zoll-Bildschirm ersetzt die herkömmlichen Instrumente und den MMI-Monitor. Seine Grafiken sind von Top-Qualität, der Fahrer kann zwischen mehreren Anzeigeebenen wählen. Im MMI-Terminal trägt der Dreh-/Drück-Steller ein Touchpad; es dient zur Eingabe von Zeichen und Gesten wie beim Smartphone. Die Bedienung der Klimatisierung ist in die Luftausströmer verlegt.

Das Exterieurdesign

Der fünftürige Audi TT Sportback concept ist 4,47 Meter lang, 1,89 Meter breit und 1,38 Meter hoch, sein Radstand misst 2,63 Meter. In der Länge übertrifft er den neuen Serien-TT um 29 Zentimeter, im Radstand um zwölf Zentimeter und in der Breite um sechs Zentimeter, in der Höhe bleibt er um drei Zentimeter unter dessen Maß.

Die Marsrot lackierte Karosserie ist ein Statement kraftvoller Eleganz: Hochpräzise gestaltete Linien fassen athletisch gewölbte Flächen ein; auf einem kraftvollen Körper sitzt ein flaches Glashaus. Das Design nutzt die Formensprache des Audi TT, entwickelt jedoch eine neue, sportlich-gestreckte Skulptur von hoher Spannung.

An der Front des neuen Audi TT Sportback concept unterstreicht die ausgeprägt horizontale Linienführung den Eindruck sportlicher Breite. Der Singleframe-Grill, der auf seiner unteren Kante einen quattro-Schriftzug trägt, ist flacher und breiter gezeichnet als beim zweitürigen Coupé, sein Wabengitter-Einsatz glänzt in dunkler Aluminiumoptik.

Die seitlichen Begrenzungen des Singleframe werden in der Motorhaube als Sicken weitergeführt; sie verleihen der Haube eine sportliche Kontur. Das Design ist – typisch Audi – in sich schlüssig. Alle Linien und Flächen des Showcars nehmen logischen Bezug aufeinander.

Mit den großen, markanten Lufteinlässen bietet die Front des Audi TT Sportback concept ein weiteres charakteristisches Merkmal. Von ausgeprägten Kanten eingefasst, wirken die Lufteinlässe wie eigene Körper; Wabengitter-Einsätze füllen ihr Inneres. Ein dritter, flacher Einlass unterhalb des Singleframes verbindet sie miteinander. Das Blade, das ihn strukturiert, schärft den Look des Showcars und dient zugleich der Aerodynamik.

Ein typisches TT-Designmerkmal sind auch die neu gezeichneten Scheinwerfer mit den Trennstegen, die eine einzigartige Tagfahrlicht-Signatur zeigen. Der Fernlicht-Spot entsteht im Audi TT Sportback concept per Laser-Technologie – in jedem Scheinwerfer erzeugt ein Modul aus vier starken Dioden einen Lichtkegel, der mehrere 100 Meter weit leuchtet. Der Laser-Spot, der ab 60 km/h aktiv wird, ergänzt das LED-Fernlicht. Für den Fahrer bedeutet das ein großes Plus an Sicht und Sicherheit; eine Kamera erkennt andere Verkehrsteilnehmer und blendet sie aus.

Das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige, das auch in den LED-Rückleuchten im Einsatz ist, rundet das Beleuchtungskonzept ab. Es ist aus einer Reihe von Einzeldioden zusammengesetzt, die von innen nach außen nacheinander aufleuchten und somit die vom Fahrer angesteuerte Richtung anzeigen.

Beim Blick auf die Flanke wird der enge Bezug des viersitzigen Showcars zum Serien-TT besonders augenfällig. Der Audi TT Sportback concept steht stark auf der Straße, seine Überhänge sind kurz. Die breiten, je drei Zentimeter herausgezogenen Halbkreise der Radläufe wirken wie aufgesetzte Körper. Der vordere von ihnen schneidet die Kante der Motorhaube, die als scharfe Tornadolinie über die Türen zum Heck läuft.

Auch die Leiste des Seitenschwellers, der die Radläufe miteinander verbindet, wirkt sportlich und breit. Die Außenspiegel mit ihren kantigen Gehäusen sitzen im klassischen Sportwagen-Stil auf den Türbrüstungen. Auf dem rechten Seitenteil findet sich der kreisrunde Tankdeckel, eine weitere klassische TT-Ikone.

Die starken Schultern des kräftigen Karosseriekörpers tragen ein niedriges, nach hinten gestrecktes Glashaus – es folgt der Sportback-Linie, wie Audi sie in den Baureihen A5 und A7 realisiert hat. Die flach stehende C-Säule läuft in elegantem Fluss in die Schulter ein; das Heck wirkt kompakt und schlank. Die stark abgerundeten Ecken der Heckscheibe bilden eine Hommage an den Ur-TT.

Auch die Heckansicht des Audi TT Sportback concept ist schnörkellos und skulptural, fünf horizontale Linien betonen ihre Breite. Die einteiligen Rückleuchten – ebenfalls mit den vom R18 inspirierten vertikalen Trennstegen – bilden eigenständige Körper. Die Griffkante des Gepäckraumdeckels – eine kräftig konturierte Leiste – verbindet sie miteinander. Im Schattenbereich der Abrisskante liegt die Fläche, die das Kennzeichen trägt. Die beiden großen, elliptischen Endrohre der Abgasanlage sind in den Diffusor eingebettet, eine Leiste stellt den Bezug zwischen beiden her.

Der Innenraum

Der Fahrer und die Passagiere des Audi TT Sportback concept steigen durch Türen mit rahmenlosen Fensterscheiben zu. Der Innenraum umgibt sie passgenau wie ein sportlicher Anzug. Im Innenraum trifft die kompromisslose Sportlichkeit des Audi TT auf die Funktionalität einer fünftürigen Limousine. Dies wird durch schlanke Applikationen in Armaturenbrett und Türen sowie durch eine lange Mittelkonsole unterstrichen. Diese zieht sich durch den gesamten Innenraum. Handgearbeitete Nähte verlaufen an Mittelkonsole und Brüstung von vorne bis in den Gepäckraum und verleihen dem Interieur sportliche Eleganz. Auch im Dachhimmel verläuft eine elegante Kontur; sie betont die Länge des Innenraums. Die Supersportsitze mit den integrierten Kopfstützen sind stark konturiert und vielseitig verstellbar.

Im Fond finden zwei Personen Platz, ebenfalls auf Einzel-Sitzen mit integrierten Kopfstützen, zwischen ihnen liegen funktionale Ablagefächer und eine komfortable Armlehne. Die Lehnen lassen sich klappen, so dass der Gepäckraum unter der Heckklappe auch große Gegenstände fasst.

Bei der sehnig gespannten Linienführung im Interieur des Showcars orientierten sich die Audi-Designer eng am Serien-TT. Die Instrumententafel erinnert von oben gesehen an die Tragfläche eines Flugzeugs, die fünf runden Luftausströmer ähneln den Triebwerken. In ihren Achsen liegen die Regler für Sitzheizung, Umluft, Temperatur, Verteilung und Stärke des Luftstroms. Der Entfall der klassischen Klima-Bedieneinheit und des MMI-Monitors machte es möglich, die Instrumententafel in einer schlanken und leichten Architektur zu zeichnen, die sich voll auf den Fahrer fokussiert.

Das Audi virtual cockpit, das digitale Kombiinstrument, ersetzt die herkömmlichen physischen Anzeigen und den zentralen MMI-Monitor. Der Fahrer kann das 12,3 Zoll große Display, das Grafiken in höchster Qualität anzeigt, auf mehreren Ebenen umschalten. Die Bedienung läuft über das Multifunktionslenkrad oder über das MMI-Terminal. Das Touchpad auf dem runden Dreh-/Drück-Steller dient zur Eingabe von Zeichen und verarbeitet auch Mehrfingergesten – der Fahrer kann in der Karte zoomen, wie er es vom Smartphone kennt.

Passend zum Charakter sportlicher Eleganz prägen hochwertige Materialien das Interieur des Audi TT Sportback concept. Die Instrumententafel und der obere Bereich der Türverkleidungen sind in dunklem Granitgrau gehalten. An den Türarmauflagen, der Mittelkonsole und den Sitzen kommt ein neues, weiches Leder im Farbton Pergamentbeige zum Einsatz – es ist besonders naturnah verarbeitet und besitzt einen seidigen Schimmer. Der Türspiegel ist mit Alcantara Pergamentbeige bezogen. An den Sitzen sind die Bezüge rautenförmig gesteppt. Die Seitenwangen der Sitze tragen spezielle Akzentstreifen in dunkelgrauem Leder, die durch eine spezielle Nahttechnik mit rotem Faden fixiert sind.

In der Instrumententafel und in den Türverkleidungen liegen Dekorflächen in dunkler Aluminiumoptik. Weitere Akzente in dieser Optik setzen die Spangen an den Flanken der Sitze und die Zierringe der Luftausströmer. Schwarze Fußmatten aus gummiertem Material, das auch den Gepäckraumboden kleidet, runden das Konzept der Farben und Materialien ab.

Der Antrieb

Der 2.0 TFSI-Motor im Audi TT Sportback concept fasziniert mit seinen Leistungsdaten: Bei 6.400 Umdrehungen pro Minute gibt er 294 kW (400 PS) ab, seine spezifische Leistung beträgt 147 kW (200 PS) pro Liter Hubraum. Von 2.400 bis 6.000 Umdrehungen pro Minute stemmt der Vierzylinder 450 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle, schon bei 1.900 Touren stehen mehr als 300 Nm bereit. Im Kraftstoffverbrauch beschränkt sich der Hochleistungsmotor auf durchschnittlich 7,0 Liter pro 100 Kilometer. Das ist ein CO₂-Äquivalent von 162 Gramm pro Kilometer.

Als Mitglied der EA 888-Motorenfamilie von Audi hat der Turbo-aufgeladene Direkteinspritzer ein umfangreiches Paket Highend-Technologien an Bord. Die Nockenwellenverstellung an der Ein- und Auslassseite sowie das Audi valvelift system, das den Hub der Auslassventile in zwei Stufen variiert, sorgen für gute Füllung der Brennräume. In der Teillast ergänzt eine Saugrohreinspritzung die FSI-Direkteinspritzung. Der in den Zylinderkopf eingebettete Abgaskrümmter ist ein wichtiger Bestandteil des Thermomanagements; ein leistungsfähiges Drehschiebermodul für das Kühlwasser übernimmt sein Management.

Um die hohe Leistung zu erzeugen, erhielt der 2.0 TFSI tiefgreifende Modifikationen, darunter spezielle Aluminiumkolben mit integriertem Kühlkanal und eine Kurbelwelle aus höchstfestem Schmiedestahl. Das Kurbelgehäuse besteht aus einer neuen, hochfesten Gusslegierung, der Zylinderkopf wurde auf den erhöhten Gasdurchsatz ausgelegt. Der ebenfalls neu entwickelte Abgasturbolader baut bis zu 1,8 bar relativen Ladedruck auf; sein so genanntes Mixed-Flow-Turbinenrad zeichnet sich durch besonders schnellen Hochlauf aus.

Beim Fahren fasziniert der Vierzylinder mit seiner extremen Dynamik. Der aufgeladene Direkteinspritzer beschleunigt den Audi TT Sportback concept in 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h; er hängt eng am Gas und dreht bis zur Abregelgrenze bei 7.200 Umdrehungen pro Minute. Mit steigender Last und Drehzahl wird sein ohnehin sportlicher Sound noch klangvoller.

Die Kräfte des Motors strömen auf eine kompakte Siebengang S tronic im Dreiwellen-Layout, die den direkten Gangwechsel in wenigen Hundertstelsekunden erledigt. Der Fahrer kann das Doppelkupplungsgetriebe in zwei automatischen Programmen arbeiten lassen oder mit Wippen am Lenkrad selbst steuern.

Über den permanenten Allradantrieb quattro gelangen die Kräfte auf den Asphalt. Aus Gründen der Gewichtsverteilung sitzt die hydraulisch betätigte und elektronisch geregelte Lamellenkupplung an der Hinterachse. Der quattro Antrieb verteilt die Antriebsmomente aktiv geregelt innerhalb von Millisekunden zwischen den Achsen und trägt so zum dynamischen Fahrverhalten bei.

Das Fahrwerk

Die technologische Kompetenz, die hinter dem Audi TT Sportback concept steckt, spiegelt sich auch im Fahrwerk wider. Die vordere Aufhängung folgt der McPherson-Bauweise; Aluminium-Komponenten reduzieren das Gewicht der ungefederten Fahrwerksmassen. Die Vierlenker-Hinterachse kann die Längs- und Querkräfte voneinander getrennt verarbeiten.

Die großen Räder messen 21 Zoll Durchmesser, das Reifenformat ist 255/30. Die vier Bremsscheiben im 18-Zoll-Format sind im gewichtsparenden Wave-Design ausgeführt.

Mit der Elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC erhält das Handling seinen letzten Schliff. Im Kurven-Grenzbereich wird eine Unterfunktion der ESC aktiv – die radselektive Momentensteuerung leitet das Antriebsmoment durch minimale Bremsengriffe an den entlasteten kurveninneren Rädern auf die kurvenäußeren Räder. Für den Fahrer bedeutet dies ein weiteres Plus an Neutralität, Stabilität und Traktion.

Die Karosserie

Im Leichtbaukonzept des Audi TT Sportback concept spielt die Karosserie auf Basis des Modularen Querbaukasten (MQB) eine tragende Rolle. Der Vorderwagen ist komplett aus Stahl gefertigt. Der Boden der Fahrgastzelle umfasst hochfeste Komponenten aus formgehärtetem Stahl, die aufgrund ihrer extremen Festigkeit mit geringen Wandstärken auskommen und entsprechend leicht sind. Der Aufbau der Zelle, die Außenhaut sowie die Türen und Klappen bestehen aus Aluminium in den drei klassischen Audi-Halbzeugen Gussknoten, Strangpressprofile und Bleche.

Mit diesem Mischbaukonzept bildet die Karosserie die jüngste Evolutionsstufe des Audi Space Frame (ASF) ab. Ihre Hybridbauweise verleiht dem Showcar einen tiefen Schwerpunkt – ideal zum sportlichen Fahren.

Der neue Audi TT Roadster und der Audi TTS Roadster

Purismus in seiner schönsten Form: Audi präsentiert den neuen TT Roadster* und den TTS Roadster* auf dem Pariser Automobilsalon. Der kompakte Zweisitzer setzt bei Design, Antrieb und Fahrwerk neue Maßstäbe. Ein besonderes Highlight bei der dritten TT-Generation ist das Audi virtual cockpit. Das digitale Kombiinstrument rückt erstmals alle Informationen in das Blickfeld des Fahrers – ein Konzept, das für Aufsehen sorgt: So ist der Audi TT für sein neues Anzeigen- und Bediensystem bereits mit dem Car Connectivity Award sowie bei den Automotive Interiors Expo Awards als Interieur-Innovation des Jahres ausgezeichnet worden.

„Die Idee, einen kompakten Roadster nach klaren geometrischen Regeln zu entwerfen, bildete im Herbst 1994 die Ursprungsidee für den Audi TT“, sagt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Vorstand für Technische Entwicklung der AUDI AG: „Schon in seiner ersten Generation war er ein Sportwagen für die Sinne – eine Fahrmaschine mit authentischem Design. Beim neuen TT Roadster haben wir dieses Konzept konsequent weiterentwickelt und die Technik im Auto mit Innovationen wie dem Audi virtual cockpit noch besser erlebbar gemacht.“

Charaktervolles Design trifft auf zeitlose Ästhetik – der TT Roadster und der TTS Roadster der dritten Generation führen eine große Tradition fort. Die Audi-Designer haben die Linienführung des Klassikers neu interpretiert und durch innovative Komponenten ergänzt.

Von Grund auf neu: das Bediensystem

Das Bediensystem im neuen Audi TT Roadster und TTS Roadster fokussiert sich voll auf den Fahrer. Beim neuen Multifunktionslenkrad stehen zwei Varianten zur Wahl. Das überarbeitete MMI-Terminal kommt dank der grundlegend neu entwickelten Bedienlogik mit sechs festen Tasten aus. Die natürlichsprachliche Steuerung erleichtert außerdem die Bedienung während der Fahrt.

Im Zusammenspiel mit der MMI Navigation plus ist das MMI touch, das Touchpad auf der Oberseite des Dreh-/Drück-Stellers, an Bord. Mit ihm kann der Fahrer durch Listen scrollen, in Karten zoomen und Zeichen eingeben. Die Menüstruktur orientiert sich an einem Smartphone, freie Textsuche inklusive. Alle wichtigen Funktionen sind mit wenigen Klicks erreichbar, über die seitlichen Tasten eröffnen sich intelligent verknüpfte Funktionen und Optionen.

Eine weitere Top-Innovation in der neuen TT-Generation ist das Audi virtual cockpit. Das digitale Kombiinstrument mit seinen vielseitigen, detaillierten Darstellungen löst die analogen Instrumente und den MMI Monitor ab. Das 12,3 Zoll große Display lässt sich auf zwei Ebenen umschalten. In der klassischen Ansicht dominieren Tacho und Drehzahlmesser, im „Infotainment“-Modus rücken Themen wie die Navigationskarte in den Vordergrund. Im TTS Roadster gibt es noch eine dritte, besonders sportliche Ansicht, die den Drehzahlmesser als wichtiges Rennsport-Instrument in den Mittelpunkt stellt.

Ein weiteres Highlight der neuen Modellgeneration ist die deutlich vereinfachte Sprachbedienung. Das System versteht nun auch Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch, so dass für jede Funktion hunderte von Kommandovariationen möglich sind. Im Menü Telefon kann beispielsweise ein Kontakt ganz einfach mit den Worten „Ich will mit Peter sprechen“ oder „Verbinde mich mit Peter“ angerufen werden. Darüber hinaus ist die natürlichsprachliche Steuerung auch in den Menüpunkten Navigation, Radio und Media integriert, sodass eine konsequente Sprachbedienung für den Kunden ermöglicht wird.

Spaß am offenen Fahren: das Konzept

Der neue TT Roadster verbindet das dynamische Fahrgefühl eines Sportwagens mit dem Fahrerlebnis eines offenen Zweisitzers. Die Grundlage dafür bilden Verstrebungen in Unterboden und Karosserie, die sowohl die Torsionssteifigkeit als auch den Schwingungskomfort deutlich verbessern.

Sportlich kompakt und flach steht der neue TT Roadster auf der Straße. Mit 4.177 Millimetern fällt der Zweisitzer 21 Millimeter kürzer aus als das Vorgängermodell. Der Radstand ist jedoch um 37 Millimeter auf 2.505 Millimeter gewachsen, entsprechend kurz sind die Überhänge. Mit einer Breite von 1.832 Millimetern ist der neue TT Roadster zehn Millimeter schmaler als sein Vorgänger, die Höhe beträgt 1.355 Millimeter (minus drei Millimeter). Bei geschlossenem Verdeck liegt der c_w -Wert bei lediglich 0,30 – Bestwert im Segment der kompakten Sportwagen. Dafür hat Audi das markante Design mit einer exzellenten Aerodynamik vereint.

Die Front des offenen Sportwagens vermittelt mit ihrer betont horizontalen Linienführung Kraft und Energie. Ähnlich wie beim Audi R8* ist der Singleframe-Grill breit und flach – im Stil des Hochleistungssportwagens sitzen die Vier Ringe auf der Haube. Die Lufteinlässe sind in der Basisvariante miteinander verbunden und von zwei vertikalen Lamellen gegliedert.

Auch in den Scheinwerfern sitzen zwei vertikale Leuchtelemente, sie strahlen das Tagfahrlicht ab. Optional liefert Audi die Scheinwerfer in LED-Technik oder kurz nach dem Marktstart in der neuen Matrix LED-Technologie – hier produzieren kleine, einzeln regelbare Leuchtdioden das Fernlicht. Das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige, eine weitere Innovation der Marke, läuft bei den Matrix LED-Scheinwerfern in die Richtung, die der Fahrer ansteuert.

Das flache und straffe Verdeck des neuen TT Roadster und des TTS Roadster ist auch optisch klar von der Karosserie abgesetzt und mit der für den TT Roadster typischen kurzen Seitenscheibengrafik definiert. In der Seitenansicht zitieren viele Details den Design-Klassiker der ersten Generation. Die Schultern wirken muskulös, die Schwellerkontur bildet eine starke Lichtkante. Die breiten Radläufe formen eigene geometrische Körper; der vordere durchbricht die Fuge der Motorhaube, die als Tornadolinie zum Heck zieht. Unter der klassisch runden Tankklappe auf der rechten Flanke muss der Fahrer keinen Deckel mehr abschrauben. Das direkte Betanken läuft wie im Motorsport ab.

Auch am Heck unterstreichen horizontale Linien die Breite des offenen Sportwagens. Die Stege in den serienmäßigen LED-Rückleuchten, die das Motiv der Frontscheinwerfer aufgreifen, sind permanent beleuchtet. Die dritte Bremsleuchte, als flacher Streifen an der Kante des Gepäckraumdeckels ausgeführt, verbindet die Lichtsilhouette am Heck. Ein Diffusor schließt die Endrohre der Abgasanlage ein. Ab einem Tempo von 120 km/h sorgt ein elektrisch aus dem Gepäckraumdeckel ausfahrender Spoiler für zusätzlichen Abtrieb auf der Hinterachse.

Leicht und leise: das Verdeck

Wie alle Audi Cabriolet-Modelle bringen auch der neue TT Roadster und der TTS Roadster ein elektrisch betätigtes Stoffverdeck mit. Dieses gibt es serienmäßig in Schwarz, Titangrau und Jive – es fügt sich perfekt in die Designlinie ein. Mit seinen Teilen aus Magnesium, Aluminium, Stahl und Kunststoff wiegt das Softtop gerade mal 39 Kilogramm, drei Kilogramm weniger als beim Vorgänger. Davon profitieren das Gesamtgewicht und der Schwerpunkt des offenen Zweisitzers.

Beim Öffnen faltet sich das Verdeck Z-förmig zu einem flachen Paket zusammen. In der Aluminiumwanne, in der es liegt, beeinträchtigt es den 280 Liter fassenden Gepäckraum nicht. Der elektrische Antrieb mit den beiden E-Motoren erledigt das Öffnen und Schließen in zehn Sekunden, auch in Fahrt bis etwa 50 km/h. Dank aufwendiger Spanntechnik sitzt das geschlossene Verdeck auch bei hohem Tempo absolut straff – es bietet ein homogenes Erscheinungsbild, das die Querspiegel verbirgt.

Das Akustikverdeck gehört beim Audi TT Roadster und Audi TTS Roadster bereits zur Serienausstattung und besticht durch sehr gute thermische Isolierung sowie ein niedriges Geräuschniveau vor allem im Frequenzbereich des Fahrtwinds. Die dicke Vlies-Schicht über dem schwarzen Innenhimmel bietet Komfort. Frequenzabhängig konnte der Geräuschpegel im Innenraum um bis zu 6 dB gegenüber dem Vorgängermodell gesenkt werden. Das Verdeck birgt unsichtbar die Antennen für den Radioempfang. Optional gibt es ein elektrisches Netz-Windschott und die S-Sportsitze samt Kopfraumheizung.

Intelligenter Mischbau: die Karosserie

Mit der Karosserie des TT Roadster und des TTS Roadster präsentiert Audi eine neue Evolutionsstufe des Audi Space Frame (ASF) auf der Basis des Modularen Querbaukastens (MQB). Ultrahochfeste Komponenten aus formgehärtetem Stahl verstärken den Vorderwagen und den Boden der Fahrgastzelle. In der Zelle sowie bei allen Außenhaut- und Anbauteilen ist Aluminium im Einsatz – in den klassischen Halbzeugen Gussknoten, Strangpressprofil und Blech.

Mit dem 2.0 TFSI und Handschaltung wiegt der TT Roadster leer (ohne Fahrer) nur 1.320 Kilogramm. Zudem konnten die Audi-Ingenieure die Crashesicherheit durch das intelligente Mischbaukonzept im TT Roadster weiter verbessern.

Verglichen mit dem Coupé präsentiert sich die Karosserie des Roadster in wichtigen Bereichen modifiziert. Die aus Aluminium gefertigten A-Säulen bergen in ihrem Inneren jeweils eine zweite Säule aus Stahl und in ihr je ein massives Stahlrohr. Eine stählerne Innenverrippung verleiht den Aluminiumschwelleren hohe Festigkeit. V-förmige Stahlstreben versteifen die Zonen unter dem Motor- und dem Gepäckraum und binden die Achsträger an.

Im TT Roadster und im TTS Roadster trennt eine massive, aus zwei Kastenprofilen bestehende Wand den Innenraum vom Gepäckraum; sie ersetzt den Bodenquerträger des Coupés. Ihr oberer Bereich beherbergt die stählernen Überrollbügel, die – ein weiteres klassisches Designthema – elegant gerundet sind. Montageplatten verschließen die Öffnungen in der Rückwand, in die serienmäßig eine Durchlade eingelassen ist.

Stark und effizient: die Motoren

Der neue TT Roadster geht mit zwei aufgeladenen Vierzylindermotoren ins Rennen, einem TDI und einem TFSI; im TTS Roadster sorgt ein leistungsstarker TFSI für zügigen Antrieb. Mit Leistungen zwischen 135 kW (184 PS) und 228 kW (310 PS) überbieten sie ihre Vorgängeraggregate deutlich, im Verbrauch jedoch bleiben sie klar unter deren Werten.

Durch den Modularen Querbaukasten sind alle Motoren in der gleichen Lage montiert – ihre Einbaulage bringt große Vorteile beim Packaging mit sich. Ein Start-Stop-System ist Serie, im Zusammenspiel mit dem optionalen Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie beim TTS Roadster) macht der einstellbare Motorsound den Klang noch sonorer.

Mit 135 kW (184 PS) und 380 Nm Drehmoment ist schon der 2.0 TDI ultra ein sportlicher Motor. Der Zweiliter-Diesel erfüllt wie alle Aggregate in der neuen TT Familie die Euro-6-Norm. Auf 100 Kilometer kommt er im Mittel mit 4,3 Liter Kraftstoff aus – das entspricht einer CO₂-Emission von 114 Gramm pro Kilometer und ein neuer Bestwert im Segment.

Der 2.0 TFSI leistet im TT Roadster 169 kW (230 PS) und 370 Nm Drehmoment, im TTS Roadster gibt er satte 228 kW (310 PS) und 380 Nm ab. Das Topmodell stößt schon in den Hochleistungsbereich vor – es sprintet in 4,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf elektronisch begrenzte 250 km/h Topspeed. Die schaltbaren Klappen in der Abgasanlage unterstreichen den sportlichen Sound.

Serienmäßig leitet der 2.0 TFSI seine Kräfte auf ein manuelles Sechsganggetriebe, optional auf die Sechsgang S tronic. Das Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge ohne spürbare Zugkraftunterbrechung blitzschnell, auf Wunsch lässt es sich mit Wippen am Lenkrad steuern. Im Modus efficiency von Audi drive select legt die S tronic den Freilauf ein, wenn der Fahrer vom Gas geht.

Neue Technik: der permanente Allradantrieb quattro

Von Grund auf neu entwickelt ist der permanente Allradantrieb quattro: Beim 2.0 TFSI-Motor im TT Roadster ist er auf Wunsch erhältlich, beim TTS Roadster Serie. Im regulären Fahrbetrieb verteilt seine elektrohydraulische Lamellenkupplung die Antriebsmomente je nach Fahrzustand, Fahrbahneigenschaften und Fahrertyp optimal zwischen Vorder- und Hinterachse.

Mit dem elektronischen Management der Kupplung finden Fahrspaß und Sicherheit auf einem neuen Niveau zusammen. Bei sportlicher Fahrweise gelangt die Kraft verstärkt auf die Hinterachse, sie drückt den neuen TT Roadster und den TTS Roadster förmlich in die Kurve hinein. Auf einer Fahrbahn mit niedrigem Reibwert sind kontrollierte, sichere Drifts möglich.

Der permanente Allradantrieb ist bei der dritten TT-Generation erstmals in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Mit ihm kann der Fahrer die Motorcharakteristik sowie die Arbeitsweise der Lenkunterstützung zwischen den Modi comfort, auto, dynamic, efficiency und individual umschalten. Darüber hinaus greift Audi drive select auf eine Reihe optionaler Technik-Bausteine zu, darunter die adaptive Dämpferregelung Audi magnetic ride (Serie beim TTS Roadster) und die Sechsgang S tronic.

In den Dämpferkolben zirkuliert ein synthetisches Kohlenwasserstofföl, das mikroskopisch kleine Magnetpartikel einschließt. In den vorderen Dämpfern beträgt sein Volumen je 154 Milliliter, in den hinteren je 185 Milliliter. Wenn an einer Spule Spannung angelegt wird, entsteht ein Magnetfeld, in dem sich die Ausrichtung der Partikel ändert: Sie legen sich quer zur Strömungsrichtung des Öls und hemmen so dessen Durchfluss durch die Kolbenkanäle.

Das Steuergerät analysiert permanent die Fahreigenschaften und den Zustand der Straße. Je nach Einstellung von Audi drive select rollen der neue Audi TT Roadster und der TTS Roadster relativ komfortabel, ausgewogen oder dezidiert straff ab. Im Modus dynamic kommt ihr volles dynamisches Potenzial zum Tragen: Die gezielte Abstützung der einzelnen Räder bei schneller Kurvenfahrt bindet den Roadster eng an die Straße an; sie unterdrückt Wankbewegungen weitgehend und macht die Lenkansprache noch spontaner. Beim Bremsen verringert Audi magnetic ride das Eintauchen der Karosserie.

Sportlich und stabil: das Fahrwerk

Bei der vorderen Radaufhängung des neuen Audi TT Roadster und des TTS Roadster kommt das McPherson-Prinzip zum Zug. Bauteile aus Aluminium senken das Gewicht der ungefederten Massen. Die Zahnstange der serienmäßigen Progressivlenkung ist so ausgelegt, dass die Übersetzung beim Einlenken zunehmend direkter wird. Die Hinterachse mit ihren vier stählernen Lenkern pro Rad kann die Längs- und Querkräfte separat verarbeiten.

Das aufwendige Fahrwerk und die straffe Abstimmung führen im Zusammenspiel mit der Progressivlenkung zu einem hochpräzisen, dynamischen Handling. Beim S line Sportpaket, beim TTS Roadster und bei Audi magnetic ride ist die Karosserie zehn Millimeter tiefer gelegt. Der TT Roadster 2.0 TFSI und der TT Roadster 2.0 TDI fahren auf Leichtbaurädern im Format 17 Zoll, die jeweils nur 8,7 Kilogramm wiegen, die Reifen haben die Dimension 225/50. Beim TTS Roadster lautet das Format 18 Zoll und die Reifengröße 245/40; die Optionspalette reicht bis zum Format 20 Zoll. Die neu entwickelten Reifen zeichnen sich durch verbesserte Reifenperformance bei signifikanter Rollwiderstandsoptimierung aus.

Hinter den großen Rädern sitzen Bremsen, die sich exakt dosieren lassen und ein straffes Pedalgefühl vermitteln. Je nach Motorisierung weisen die innenbelüfteten vorderen Scheiben 312 bis 338 Millimeter Durchmesser auf. Der TTS Roadster hat an der Vorderachse neu entwickelte, besonders leichte Aluminium-Festsattelbremsen. Die elektromechanische Parkbremse, eine weitere Neuerung, wirkt bei allen Motorisierungen auf die Hinterräder.

Die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC, die sich teilweise oder vollständig abschalten lässt, rundet die sportlichen Handling-Eigenschaften perfekt ab. Beim Durchfahren von Kurven wirkt eine radselektive Momentensteuerung, bei der nach Bedarf eine Verteilung des Antriebsmoments vom kurveninneren auf das kurvenäußere Vorderrad (beim Frontantrieb), beim quattro-Antrieb zusätzlich auf das Hinterrad stattfindet. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto ganz leicht und hilfreich für den Fahrer in die Kurve ein. Dadurch kann der Fahrer Kurven präziser und neutraler durchfahren und der TT Roadster erzielt ein großes Plus an Dynamik und Stabilität. Der Sportmodus unterstützt besonders sportliches Fahren, das Einlenken und Kontrolle im Drift erleichtert.

Neue Linie: das Innenraumdesign

Wie ein Maßanzug umgibt der zweisitzige Innenraum den Fahrer des neuen TT Roadster und des neuen TTS Roadster. Vor allem bei geschlossenem Stoffverdeck wirkt er intim und beschützend, aber nie beengend. Die Bordkante liegt hoch, die neu entwickelten Sportsitze mit den integrierten Kopfstützen sind tief montiert. Zusammen wiegen sie fünf Kilogramm weniger als die Sitze im Vorgängermodell. Optional gibt es die S-Sportsitze (Serie beim TTS Roadster) mit besonders kräftigen, pneumatisch einstellbaren Wangen.

Mit seiner leichten, beinahe schwebenden Linienführung führt das Interieur die Linie des Exterieurs fort. Im Zentrum steht das Konzept der Fahrerfokussierung. Alle Bedienelemente gruppieren sich um den Fahrer herum – ein Statement für sportliches, dynamisches Fahren. Die Türverkleidungen und die Konsole des Mitteltunnels tragen fließende, miteinander korrespondierende Formen.

In der Draufsicht ähnelt die schlanke Instrumententafel der Tragfläche eines Flugzeugs; die runden Luftdüsen, ein weiteres traditionelles TT-Thema, erinnern an Triebwerke. Sie bergen die Bedienung der Klimaanlage beziehungsweise der optionalen Komfortklimaautomatik. Die hochpräzise gefertigten Luftdüsen sind ein Beispiel für den hohen Anspruch, den Audi an die Funktion, das Design und die Verarbeitungsqualität des gesamten Interieurs stellt.

Hochwertig: Color and Trim

Beim neuen Audi TT steht im Vergleich zum Vorgänger eine deutlich klarere und buntere Farbpalette zur Auswahl. Der Lackfächer hält elf Außenfarben bereit, eine davon exklusiv für S line. In der Farbpalette sind sieben Farben neu für den TT, zwei davon komplett neu für die Audi-Palette – Nanograu und Tangorot. Für den TTS stehen zusätzlich die Kristalleffekt-Farbe Pantherschwarz und das ausdrucksstarke Sepangblau zur Wahl.

Auch im Innenraum gibt es eine neue Farbpalette. Sowohl für TT als auch TTS stehen jeweils drei Innenraumfarben zur Wahl. Neben schwarz gibt es die Farben felsgrau und palominobraun. Zum ersten Mal kann der Kunde bei der S line-Ausstattung auch eine zweite Farbe – rotorgrau – wählen, natürlich auch mit sportlichen Kontrastnähten. Beim TTS gibt es zusätzlich die sportive Lederfarbe expressrot im Angebot.

Die Ausstattung des neuen TTS beinhaltet erweiterte Interieurelemente, die individuell wählbare Farbakzente setzen – auf den Spangen der S-Sportsitze, den Flanken der Mittelkonsole und den Ringen der Luftdüsen. Für Liebhaber des Besonderen bietet Audi viele Möglichkeiten zur Individualisierung. Für die Sitze gibt es Bezüge in verschiedenen Stoff-, Alcantara- und Lederqualitäten, dazu kommen drei Lederpakete. Die S-Sportsitze tragen eine charakteristische Rautensteppung auf dem hochwertigen Feinnappa in der Mittelbahn.

Ein besonderes Highlight ist die design selection admiralblau, die durch abgestimmte Lederfarben, wechselnd kontrastierende Nähte, ein dunkles Aluminium, einen abgestimmten Lack und eine spezielle Gewebefußmatte überzeugt.

Für den TTS haben die Audi-Designer eine innovative technische Lasertextur für den Schalttafel Flügel entwickelt. Diese Textur hat eine wabenförmige, leicht erhabene Struktur, die dem TTS eine einzigartige sportliche Anmutung verleiht.

Komfortabel: Die Ausstattung

In Deutschland beginnt der Verkauf des neuen TT Roadster mit der Messe Paris im Oktober 2014, der TTS Roadster folgt dann Anfang 2015. Der Grundpreis für den 2.0 TFSI beträgt 37.900 Euro. Der großzügige Serienumfang, der unter anderem Xenon plus-Scheinwerfer, Klimaanlage und das MMI Radio umfasst, lässt sich mit zahlreichen sportlichen, praktischen und komfortablen Sonderausstattungen ergänzen.

Auch die optionalen Fahrerassistenzsysteme sind hochmodern. Der beim 2.0 TFSI und TTS serienmäßige Audi side assist sichert den Spurwechsel per Radar-Messung nach hinten ab, der Audi active lane assist hält den offenen Zweisitzer mit leichten Lenkeingriffen in der Spur. Der Parkassistent mit Umgebungsanzeige steuert das Auto selbsttätig in Parklücken und wieder heraus. Ein weiteres Options-System ist die Verkehrszeichenerkennung; die Pausenempfehlung ist Serie.

Das Infotainment-Programm ist im Baukastensystem konzipiert; an seiner Spitze steht die MMI Navigation plus mit dem MMI touch. Sie nutzt bereits den Modularen Infotainmentbaukasten der zweiten Generation mit dem Tegra 30-Grafikprozessor des Audi-Partners NVIDIA. Der Audi TT hat selbstverständlich den schnellen Übertragungsstandard LTE (Long Term Evolution) an Bord. Der ergänzende Baustein Audi connect bietet außerdem die bekannten, maßgeschneiderten Online-Dienste – von Google Earth und Google Street View bis hin zum Zugriff auf Twitter und Facebook. Neu ist außerdem das Online-Media-Streaming-Angebot. Hier ermöglicht die MMI connect App den Zugang zu Diensten wie Aupeo! und Napster.

Mit der Audi phone box lässt sich das Handy komfortabel ans Auto ankoppeln, das Gurtmikrofon sorgt für exzellente Sprachqualität beim Telefonieren selbst bei offenem Verdeck. Das optionale Bang & Olufsen Sound System bietet 680 Watt Leistung und zwölf Lautsprecher. Die speziell gestalteten Blenden sind an den Tieftönern mit eloxierten Aluminium aufgewertet, die das Logo der dänischen HiFi-Spezialisten tragen. Ein weißer LED-Lichtleiter macht das Soundsystem auch bei Nacht zu einem Highlight.

Frische Power für den Erfolgstyp – der neue Audi A6* und A6 Avant*

Der Erfolgstyp der Business Class wird noch besser – Audi hat die A6-Familie umfangreich überarbeitet. Neue Motorisierungen, Getriebe und Scheinwerfer sowie ein neues Infotainment-System machen Limousine und Avant noch effizienter, stärker, attraktiver und hochwertiger. Auch der vielseitige A6 allroad quattro* sowie die Sportmodelle S6, S6 Avant und RS 6 Avant warten mit zahlreichen Neuerungen auf.

Scharfe Linien, betonte Horizontalen, athletisch gespannte Flächen – das Design der A6-Modelle steht für Präzision und sportliche Eleganz. Bei der Modellpflege wurde es behutsam nachgeschärft: am Singleframe-Grill, an den Scheinwerfern, Lufteinlässen, Stoßfängern, Seitenschwellern, Heckleuchten und Endrohren. Auf Wunsch liefert Audi die Scheinwerfer mit LED-Technik oder Matrix LED-Technik, kombiniert mit dem dynamischen Blinklicht.

Dank ihres intelligenten Mischbaukonzepts ist die Karosserie in höchstem Maße steif und sicher. Zahlreiche Komponenten aus Aluminium und formgehärtetem Stahl bilden das Rückgrat eines konsequenten Leichtbaukonzepts. Der neue A6 1.8 TFSI bringt leer (ohne Fahrer) gerade mal 1.535 Kilogramm auf die Waage. Der Schwingungskomfort ist exzellent, der Geräuschpegel im Innenraum extrem niedrig.

Im geräumigen Innenraum setzt sich der sehnige Stil des Exterieurs fort. In allen Details dokumentiert er das kompromisslose Qualitätsniveau, das der Audi-Fahrer kennt. Elegante Farben und sorgsam ausgesuchte Materialien betonen die kultivierte Atmosphäre. Die neue Audi design selection in den Interieurfarben Flintgrau (A6-Modelle) und Arrasrot (S6) wendet sich an besonders anspruchsvolle Kunden.

Die Vordersitze bringen optional Belüftungs- und Massagefunktionen mit, die Bedienung ist einfach. Das Bediensystem MMI Radio und die Komfortklimaautomatik sind Serie. Beim Audi A6 Avant bietet der Gepäckraum 565 bis 1.680 Liter Volumen und viele praktische Features. Auf Wunsch machen eine automatische Heckklappe mit Sensorsteuerung und ein elektrisches Abdeckrollo das Beladen noch komfortabler.

Auch beim Infotainment fahren die neuen A6-Modelle ganz weit vorn im Wettbewerb – die Palette reicht bis zur MMI Navigation plus mit MMI touch. Das Top-Navigationssystem mit dem elektrisch ausfahrenden Achtzoll-Monitor nutzt jetzt eine neue Technik-Plattform, die den schnellen Tegra 30-Grafikchip von Audi-Partner NVIDIA nutzt. Der ergänzende Baustein Audi connect überträgt Daten über den schnellen LTE-Standard und bringt maßgeschneiderte Online-Services ins Auto, darunter neue Media-Streaming-Apps.

Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist ebenfalls höchst attraktiv, an der Spitze steht die adaptive cruise control mit Stop&Go-Funktion. Der Audi side assist, der den Spurwechsel durch Radarmessungen nach hinten absichert, und der Audi active lane assist, der versehentliche Kursabweichungen verhindert, arbeiten jetzt eng zusammen. Der Nachtsichtassistent hat einen erweiterten Funktionsumfang, das Sicherheitssystem Audi pre sense basic ist Serie. Wichtige Anzeigen können über das optionale Head-up-Display abgerufen werden.

Umfangreich überarbeitet: das Motorenangebot

Im neuen A6 und im A6 Avant umfasst das Motorenangebot drei TFSI-Aggregate von 140 kW (190 PS) bis 245 kW (333 PS) und fünf TDI; ihre Spanne reicht von 110 kW (150 PS) bis 240 kW (326 PS). Alle Motoren erfüllen die Limits der Abgasnorm Euro 6, ihre CO₂-Emission ist um bis zu 22 Prozent gesunken. Die effizientesten Benzin- und Dieselmotoren tragen bei Audi das „ultra“-Label – der 1.8 TFSI ultra in Kombination mit dem völlig neuen S tronic-Getriebe begnügt sich auf 100 Kilometer im Mittel mit 5,7 Liter Kraftstoff (133 Gramm CO₂ pro Kilometer); der 2.0 TDI ultra mit 110 kW (150 PS) erreicht ganz ohne Ausstattungsrestriktionen den besonders niedrigen Verbrauchswert von 4,2 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer (109 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Der Top-Benziner, 3.0 TFSI ist umfangreich überarbeitet. Den 3.0 TDI clean diesel, der in zwei Leistungsstufen mit 160 kW (218 PS) und 200 kW (272 PS) zur Wahl steht, haben die Motorenentwickler in weiten Bereichen ebenfalls neu konzipiert. Der 3.0 TDI clean diesel Biturbo leistet 235 kW (320 PS). In einer zusätzlichen Version mit 240 kW (326 PS), dank Zusatzboost kurzzeitig 255 kW (346 PS) stark, treibt er die Editionsmodelle A6 3.0 TDI competition und A6 Avant 3.0 TDI competition an – mit ihnen feiert Audi den 25. Geburtstag der TDI-Technologie.

Als Partner für den Hochleistungsdiesel fungiert eine Achtstufen-tiptronic, alle anderen Motorisierungen arbeiten mit einem neu konzipierten, besonders leichten und reibungsarmen Sechsgang-Schaltgetriebe oder einer Siebengang S tronic zusammen. Bei den Varianten mit Frontantrieb ist das Doppelkupplungsgetriebe von Grund auf neu entwickelt, es ersetzt die multitronic. Der permanente Allradantrieb quattro lässt sich bei den Motorisierungen ab 200 kW (272 PS) um das Sportdifferenzial ergänzen, das die Kräfte aktiv zwischen den Hinterrädern verteilt.

Auch das Fahrwerk mit den aufwendigen Radaufhängungen vereint souveränen Komfort mit sportlichem Handling. Das Fahrdynamiksystem Audi drive select ist Serie; auf Wunsch montiert Audi eins von zwei zur Auswahl stehenden Sportfahrwerken und die Luftfederung adaptive air suspension. Beim A6 Avant 2.0 TDI ultra mit 140 kW (190 PS) bestehen die Federn aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) – eine Innovation von Audi, die zirka 4,4 Kilogramm Gewicht einspart, den Verbrauch senkt und die Fahrpräzision und den Schwingungskomfort verbessert. Die Räder messen zwischen 17 und 20 Zoll Diagonale. Bei den Motorisierungen ab 160 kW (218 PS) sind neue Leichtbau-Bremsen an Bord, ab 235 kW (320 PS) Leistung gibt es optional die Dynamiklenkung.

Hochwertig und maskulin: der neue Audi A6 allroad quattro

Beim neuen Audi A6 allroad quattro, der auf dem A6 Avant basiert, ist die Karosserie höher gelegt, Edelstahl-Verkleidungen kapseln die Bug- und die Heckpartie nach unten ab. Das Design wirkt robust und maskulin, die Stege im Singleframe-Grill verlaufen vertikal. Angeboten werden vier V6 mit drei Liter Hubraum – der 3.0 TFSI und der 3.0 TDI in drei Stufen; die adaptive air suspension ist Serie.

Sportlichkeit hoch drei: die neuen S6, S6 Avant und RS 6 Avant

Der neue Audi S6 und der S6 Avant sind Sportwagen für den Alltag. Der 4.0 TFSI, ein V8 mit Biturbo-Aufladung, beschleunigt die Limousine mit 331 kW (450 PS) in 4,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h, beim S6 Avant dauert der Sprint auf Landstraßen-Geschwindigkeit 4,6 Sekunden. Der mittlere Verbrauch beträgt nur 9,2 Liter in der Limousine, beim Avant 9,4 Liter pro 100 Kilometer (214 Gramm beziehungsweise 219 Gramm CO₂ pro Kilometer). An dieser Effizienz hat das System cylinder on demand (COD), das im Teillastbetrieb nur vier der acht Zylinder aktiviert, großen Anteil.

Zur Serienausstattung des neuen Audi S6 und des S6 Avant gehören der permanente Allradantrieb quattro und die adaptive air suspension sport; sie legt die Karosserie um 20 Millimeter tiefer. Mattschwarz lackierte Sättel nehmen die vorderen Scheibenbremsen hinter den 19-Zoll-Rädern in die Zange.

Das dynamische Topmodell der neuen A6-Familie ist der Audi RS 6 Avant. Der Hochleistungssportler für Alltag und Freizeit beschleunigt in 3,9 Sekunden auf 100 km/h, auf Kundenwunsch erreicht er 305 km/h Höchstgeschwindigkeit. Sein 4.0 TFSI leistet 412 kW (560 PS), begnügt sich jedoch mit durchschnittlich 9,6 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (223 Gramm CO₂ pro Kilometer). Auch hier trägt das COD-System maßgeblich zur Effizienz bei.

Eine Achtstufen-tiptronic überträgt die Kräfte des Biturbo-V8. Der serienmäßige quattro-Antriebsstrang nutzt ein Mittendifferenzial mit höherem Sperrwert. Die RS-adaptive air suspension legt die Karosserie um 20 Millimeter tiefer; alternativ montiert Audi das straffe RS-Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC). Die großen Brems Scheiben sind im gewichtssparenden Wave-Design gehalten, die Räder weisen 20 Zoll Durchmesser auf. Auf Wunsch stehen auch 21 Zoll Räder zur Verfügung.

Die Auslieferung der neuen Audi A6-Familie beginnt im Herbst 2014. Der Grundpreis für die Limousine mit dem 1.8 TFSI wird in Deutschland 38.400 Euro betragen, der A6 Avant 1.8 TFSI startet mit 40.900 Euro und der A6 allroad quattro 3.0 TDI mit 56.650 Euro. Der Audi S6 steht mit 75.400 Euro, der Audi RS 6 Avant mit 108.900 Euro in der Liste.

Der neue Audi A7 Sportback

Audi hat den A7 Sportback* mit hohem Aufwand überarbeitet. Das große fünftürige Coupé ist noch kraftvoller und attraktiver geworden – dank neuer Motorisierungen, neuer Getriebe, neuer Scheinwerfer, Heckleuchten und neuer Infotainment-Systeme. Der neue A7 Sportback vereint die Emotionalität und Sportlichkeit eines Coupés mit dem Komfort einer Limousine und dem funktionalen Nutzen eines Avant.

Schon beim Debüt des A7 Sportback im Jahr 2010 hat Audi neue Linien im Automobildesign gezogen – für ästhetische Athletik und Eleganz im großen Stil. Die lange Motorhaube, die sportlich-fließende C-Säule und das steil abfallende Heck zeichnen ein dynamisches Gesamtbild. Bei der Überarbeitung hat der 4,97 Meter lange Fünftürer sportlich-markante Züge hinzu gewonnen.

Am stärksten fallen die Änderungen am Singleframe-Grill, den Stoßfängern, den Abgas-Endrohren sowie den Scheinwerfern auf. Die LED-Technologie ist jetzt Serie; auf Wunsch liefert Audi die Matrix LED-Scheinwerfer, sie leuchten die Straße optimal aus, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. In Kombination mit den Matrix LED-Scheinwerfern gibt es das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige auch an der Front, am Heck ist es serienmäßig verbaut.

Die Karosserie des neuen Audi A7 Sportback besteht in weiten Teilen aus Aluminium und Hightech-Stählen, sie ist außergewöhnlich leicht und auf maximalen Geräuschkomfort ausgelegt. Der Gepäckraum unter der langen, elektrisch angetriebenen Klappe fasst im Grundmaß 535 Liter; durch Umlegen der Fondlehnen kommt er auf 1.390 Liter.

Im Innenraum setzt sich die Sportlichkeit des Exterieurs fort. Prägendes Element ist die Horizontlinie, die den Fahrer und den Beifahrer umschließt. Die Instrumententafel wirkt leicht und elegant.

Die neuen Innenraummaterialien, darunter die Dekoreinlage Aluminium/Nussbaum Beaufort und das Leder Valcona, bestechen durch ihr Finish, die Farbpalette ist neu arrangiert und bietet schon bei den Sitzen die Wahlmöglichkeit zwischen fünf Farben.

Das Fahren im neuen Audi A7 Sportback ist souverän und entspannt. Die Vordersitze lassen sich optional mit Belüftungs- und Massagefunktionen ausstatten, vier Sitzvarianten stehen zur Wahl. Das Bediensystem MMI Radio ist Serie; auf Wunsch ergänzt um ein Head-up-Display, das alle wichtigen Informationen auf die Windschutzscheibe projiziert.

Kraft und Effizienz: zwei TFSI und drei TDI

Zum Start liefert Audi den neuen A7 Sportback mit fünf kraftvollen und hoch-effizienten Motoren aus, zwei Benzinern und drei Dieseln. Ihre Leistungsspanne reicht von 160 kW (218 PS) bis 245 kW (333 PS), die Abgaseinstufung lautet durchgängig Euro 6. Der 3.0 TDI clean diesel mit 200 kW (272 PS) ist in weiten Bereichen neu entwickelt. In der „ultra“-Version mit 160 kW (218 PS) und Frontantrieb verbraucht der Dreiliter-V6 im Mittel nur 4,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, das entspricht 122 Gramm CO₂ pro Kilometer. Das Top-Aggregat, der 4.0 TFSI kommt in zwei Modellen. Im Audi S7 Sportback leistet er 331 kW (450 PS) und im Audi RS 7 Sportback 412 kW (560 PS). In beiden nutzt er die innovative COD-Technologie (cylinder on demand).

Der 3.0 TDI Biturbo clean diesel, 235 kW (320 PS) stark, arbeitet mit einer Achtstufen-tiptronic zusammen, alle anderen Motorisierungen mit einer Siebengang S tronic. Bei den Varianten mit Frontantrieb präsentiert sich das Doppelkupplungsgetriebe völlig neu entwickelt, es ersetzt hier die multitronic. Der permanente Allradantrieb quattro lässt sich bei den Motorisierungen ab 200 kW (272 PS) um das Sportdifferenzial ergänzen, das die Kräfte aktiv zwischen den Hinterrädern verteilt.

Auch das Fahrwerk bringt sportliche Präzision mit hohem Komfort zusammen. Der neue Audi A7 Sportback fährt auf Rädern von 17 bis 21 Zoll Durchmesser, einige Motorisierungen sind mit neuen Leichtbau-Bremsen ausgestattet. Die Servolenkung hat einen hocheffizienten elektromechanischen Antrieb. Das Fahrdynamiksystem Audi drive select ist Serie.

Optional gibt es die Dynamiklenkung, zwei Sportfahrwerke und die adaptive air suspension; beim S7 Sportback ist die Luftfederung straffer abgestimmt.

Beim Infotainment führt der neue Audi A7 Sportback den Wettbewerb an. Das Top-System MMI Navigation plus mit MMI touch nutzt den Modulare Infotainmentbaukasten der neuesten Generation; sein Highlight ist ein leistungsfähiger Grafikprozessor vom Audi-Partner NVIDIA. Mit dem Touchpad kann der Fahrer in Listen und Karten scrollen und zoomen.

Die perfekte Ergänzung zur MMI Navigation plus bildet Audi connect, der das fünftürige Coupé über den schnellen Datenübertragungsstandard LTE mit dem Internet verbindet. Die Audi phone box bindet das Handy an die Auto-Antenne an, um den Empfang zu verbessern. An der Spitze der HiFi-Palette steht das Advanced Sound System von Bang & Olufsen.

Die Assistenzsysteme – darunter die adaptive cruise control mit Stop & Go-Funktion, der weiter verbesserte Nachtsichtassistent und das Sicherheitssystem Audi pre sense – sind ebenfalls auf dem neuesten Stand der Technik. Der Audi side assist und der Audi active lane assist arbeiten eng zusammen, um den Spurwechsel noch sicherer zu machen.

Der neue Audi A7 Sportback kommt im Spätsommer 2014 zu den Händlern. Sein Grundpreis in Deutschland wird 51.300 Euro betragen. Der Audi S7 Sportback ist ab 82.300 Euro, der Audi RS 7 Sportback ab 113.300 Euro erhältlich.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi TT Roadster:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5 – 4,3**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 174 – 114**

Audi TT Coupé:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 4,2**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 – 110**

Audi R8:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 14,9 – 12,4**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 349 – 289**

Audi A5 Sportback:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,7 – 4,2**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 179 – 109**

Audi A7 Sportback:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,5 – 4,7**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 221 – 122**

Audi A6:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,4 – 4,2**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 218 – 109**

Audi A6 Avant:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6 – 4,4**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 224 – 114**

Audi A6 allroad quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0 – 5,6**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 185 – 149**

**Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs variieren aufgrund der Räder- beziehungsweise Reifenwahl und hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst.