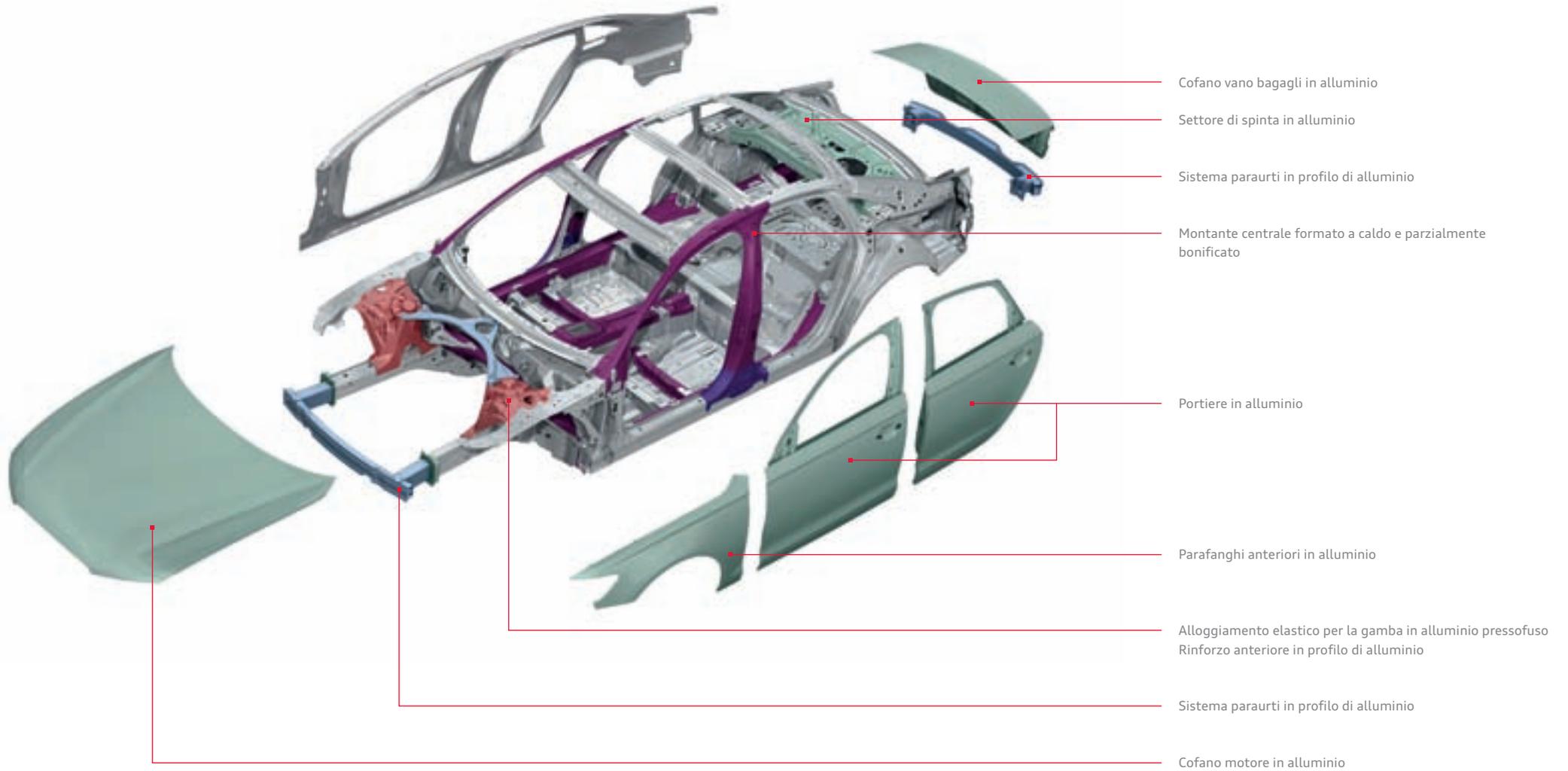




Il cambio a 7 marce a doppia frizione S tronic rende la guida estremamente divertente, riducendo le perdite inerziali ed innestando più presto i rapporti già a basso regime di giri. Aumenta così anche il rendimento della trasmissione.

Per abbattere i consumi, il sistema d'informazioni per il conducente è dotato di uno speciale programma di efficienza. Quando la vettura è ferma il sistema Start & Stop spegne automaticamente il motore, mentre l'innovativa gestione termica abbrevia la fase di riscaldamento alla partenza: tutti accorgimenti che vanno anche a vantaggio dell'ambiente. Perché la nuova Audi A6 Berlina è ben più di un nuovo tipo di costruzione leggera.

È un nuovo modo di viaggiare in automobile.



- Lamiera di alluminio
- Alluminio pressofuso
- Profilo di alluminio
- Acciaio rimodellato a caldo
- Acciaio formato a freddo

Perché costruiamo vetture leggere?

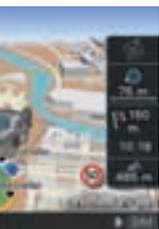
Per evitare... pesanti svantaggi.

La tecnologia all'avanguardia della nuova Audi A6 Berlina si intuisce già da lontano, e l'impressione si conferma se si scompone l'auto nei suoi particolari. Così appare infatti chiaramente l'avveniristica concezione leggera con cui è realizzata, resa possibile soltanto dall'esperienza ventennale che Audi ha accumulato con un paziente lavoro di ricerca nel suo Centro strutture leggere di Neckarsulm. Audi A6 Berlina, ad esempio, a differenza di tante altre vetture della sua categoria non è costruita soltanto in acciaio, ma presenta una struttura ibrida in alluminio: una tecnologia delle strutture leggere utilizzata finora solo nelle auto

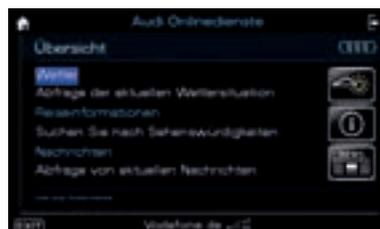
sportive, che consente di ridurre i consumi accrescendo al tempo stesso l'agilità e l'efficienza.

Grazie alla struttura ibrida in alluminio la massa di Audi A6 Berlina è stata ridotta in numerosi punti, a cominciare dal telaio: gli elementi in alluminio presenti in vari componenti dell'assetto – come bracci, sedi rotanti e supporti ruote – contribuiscono notevolmente a contenere il peso. Un altro ambito fondamentale per l'impiego dell'alluminio è la carrozzeria, dove il materiale è utilizzato sia nella struttura della scocca che in tutti i componenti applicati: le

portiere, il cofano motore, il cofano vano bagagli e i parafranghi sono tutti realizzati in questo metallo rigido e leggero. Inoltre per la costruzione della carrozzeria si adottano tecnologie che permettono di ottenere pareti di diversi spessori e materiali di caratteristiche differenti in un unico componente. Il materiale, quindi, viene impiegato esattamente nei punti in cui occorre senza aumentare il peso in altri settori. Il risultato è una Berlina nella quale la riduzione di massa si percepisce intensamente, sia grazie alla sua agilità sportiva che alla sua moderazione nei consumi e nelle emissioni di CO₂.



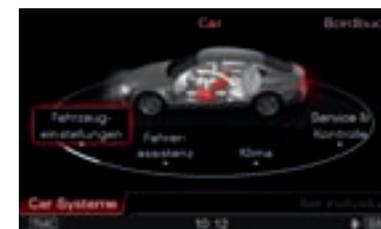
Menu: visualizzazione dei sette sottomenu disponibili, che in alternativa possono essere selezionati anche tramite hard key.



Informazione: visualizzazione di informazioni aggiornate sul traffico, accesso a servizi online, come ad esempio navigazione tramite immagini Google Earth e hotspot WLAN per accesso a Internet (solo con la predisposizione cellulare con sistema veicolare Bluetooth).



Telefono: l'interfaccia Bluetooth o la predisposizione cellulare con sistema veicolare Bluetooth (fornibile a richiesta) sono dotati di uno schermo di selezione contenente elenchi di chiamate, rubrica e pulsante di selezione.



Car: questa funzione consente di controllare direttamente sistemi di assistenza alla guida, regolazioni della vettura, climatizzatore, riscaldamento supplementare e service.



Seguite il vostro intuito.

Raggiungerete la meta a colpo sicuro.

Ci impegniamo per mantenere la nostra promessa «All'avanguardia della tecnica» in ogni aspetto di una Audi: ad esempio il perfezionamento del Multi Media Interface (MMI®) con schermo ripiegabile e incassabile. Il sistema MMI permette di gestire numerosi sistemi multimediali dell'auto, il navigatore ed ulteriori funzioni di comfort. Utilizzare il sistema MMI è sempre stato semplice, ma ora lo è ancora di più. Il numero di tasti ridotto rende più facile l'uso; i tasti di comando per radio e sistemi multimediali si trovano accanto

alla regolazione del volume, gli altri sei cosiddetti hard key, ad esempio per telefono o navigazione, sono collocati accanto alla manopola centrale a pressione/rotazione, consentendo una gestione intuitiva. Un'importante novità è il menu a rotazione sul display MMI, che offre maggiore chiarezza e permette di raggiungere la funzione desiderata più semplicemente.

La particolarità del sistema di navigazione MMI® plus è l'eccezionale MMI® touch. È situato a sinistra del pannello di comando centrale ed è facilmente

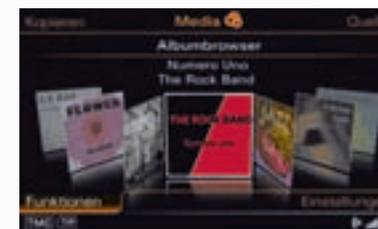
raggiungibile, specialmente in abbinamento alla nuova leva selettoria del cambio. MMI® touch consente tra l'altro di gestire in modo nuovo e intelligente la navigazione, «scrivendo» le lettere o i numeri con le dita sul pannello di comando sensibile al tocco. Il sistema emette conferma vocale dell'immissione di ogni carattere. Inoltre potete scorrere nel juke box gli album della vostra collezione musicale: basta farvi scivolare velocemente il dito.



MMI® touch: vi consente di «scrivere» con un dito. Il sistema riconosce lettere e numeri. Può essere utilizzato per la navigazione e per il telefono; inoltre facendo scivolare il dito sugli album nel juke box potete sfogliare la vostra collezione musicale.



Sistema di navigazione: il sistema di navigazione MMI plus con disco rigido e MMI touch (fornibile a richiesta) visualizza la mappa in formato 3D insieme ad una rappresentazione tridimensionale di edifici e attrazioni turistiche.



Media: indicazione dei sistemi multimediali disponibili, come juke box, schede SD HC inserite, Audi music interface o lettori CD e DVD; visualizzazione di sintonizzatore TV opzionale.





Tante ore di progettazione.
Migliaia di chilometri di prove.
Perché tutto ciò?

Catena di distribuzione

Pompa ad alta pressione

Modulo di sovralimentazione integrato

Pompa dell'acqua commutabile



Il compressore è un elemento centrale per generare la pressione di sovralimentazione, garantendo una coppia eccellente anche ai bassi regimi di giri. Il compressore è un modulo meccanico di sovralimentazione altamente integrato, collocato tra le due bancate di cilindri. Nel corpo monolitico in fusione sono integrati la girante, la valvola di regolazione a comando elettrico nell'arco by-pass e gli scambiatori di calore lato motore del sistema di intercooler indiretto. Le giranti a quattro pale montate su cuscinetti a rulli hanno una torsione di 160° e possiedono un rivestimento che consente di ridurre al minimo le fessure costruttive.

Bastano pochi secondi per capire.

Nella nuova Audi A6 Berlina viene applicata la tecnologia TFSI®. La sua particolarità consiste nell'unire i vantaggi della tecnologia FSI® con una sovralimentazione che assicura uno sviluppo ancora migliore della potenza. Il motore di A6 3.0 TFSI quattro con l'innovativa sovralimentazione meccanica e l'intercooler eroga 220 kW (300 CV), che fanno del sei cilindri un concentrato di potenza compatto dai consumi moderati.

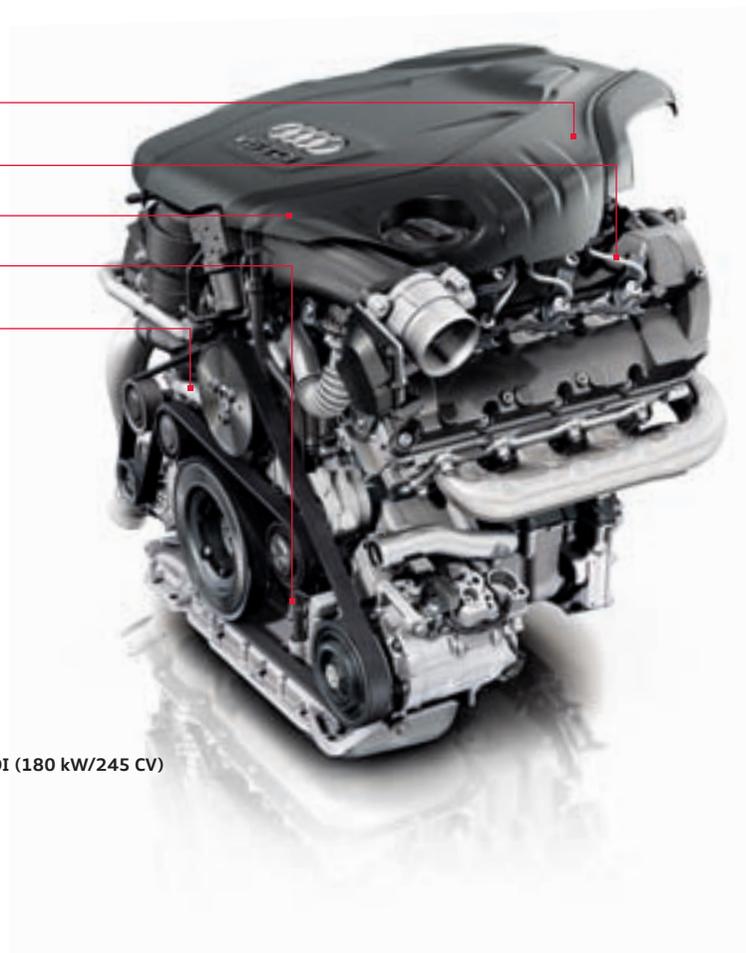
Non è solo la coppia massima di 440 Nm ad impressionare, ma anche la curva di coppia, almeno il 90% della quale si sviluppa in una fascia tra 2.900 e 4.500 giri/min. Grazie alla risposta immediata e allo sviluppo straordinario di potenza lungo tutta l'escursione di regime, il sei cilindri consente una guida particolarmente dinamica: Audi A6 Berlina accelera 0 a 100 km/h in 5,5 secondi.

La gamma di motorizzazioni di Audi A6 Berlina offre ampia libertà di scelta. Ad esempio con il 2.8 FSI da 150 kW (204 CV), che, in combinazione con il cambio S tronic a doppia frizione e la trazione integrale permanente quattro®, conferisce alla vettura un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,1 secondi. A6 2.8 FSI è proposta anche in versione a trazione anteriore con cambio multitronic. Tutti i motori, naturalmente, rispondono alla norma sui gas di scarico EU5.

TDI: l'inizio di una rivoluzione.
E il suo continuo ritorno.



- Turbocompressore a gas di scarico con turbina a geometria variabile ottimizzata
- Sistema d'iniezione ad alta pressione a 1.800 bar
- Motore ad attrito ridotto
- Pompa dell'olio regolata a pressione
- Innovativa gestione termica con raffreddamento separato del basamento e della testata



Motore 3.0 TDI (180 kW/245 CV)

Una Audi su due è venduta oggi con motore Diesel. Sembra ovvio, ma 20 anni fa creò grande scalpore: Audi rivoluzionò il mercato con il primo motore TDI da 2,5 l. Gli sviluppi successivi, come la tecnologia Common Rail, hanno reso i motori TDI ancor più efficienti: gli iniettori piezoelettrici assicurano una distribuzione finissima e precisa del carburante, per cui i motori hanno ridotto i consumi di circa il 30% rispetto al primo TDI e aumentato la potenza specifica. La conseguenza

diretta è stata l'utilizzo del motore Diesel nelle competizioni sportive. Il successo non è mancato: nel 2006 la prima auto Diesel da corsa al mondo, Audi R10 TDI, ha vinto la 24 Ore di Le Mans, conquistando poi più volte la vittoria anche negli anni successivi: l'ultima volta nel 2010. In Audi A6 Berlina vi attendono due potenti motori TDI, dotati naturalmente della tecnologia intelligente Common Rail. Il gruppo da 180 kW (245 CV), di A6 3.0 TDI quattro, accelera la vet-

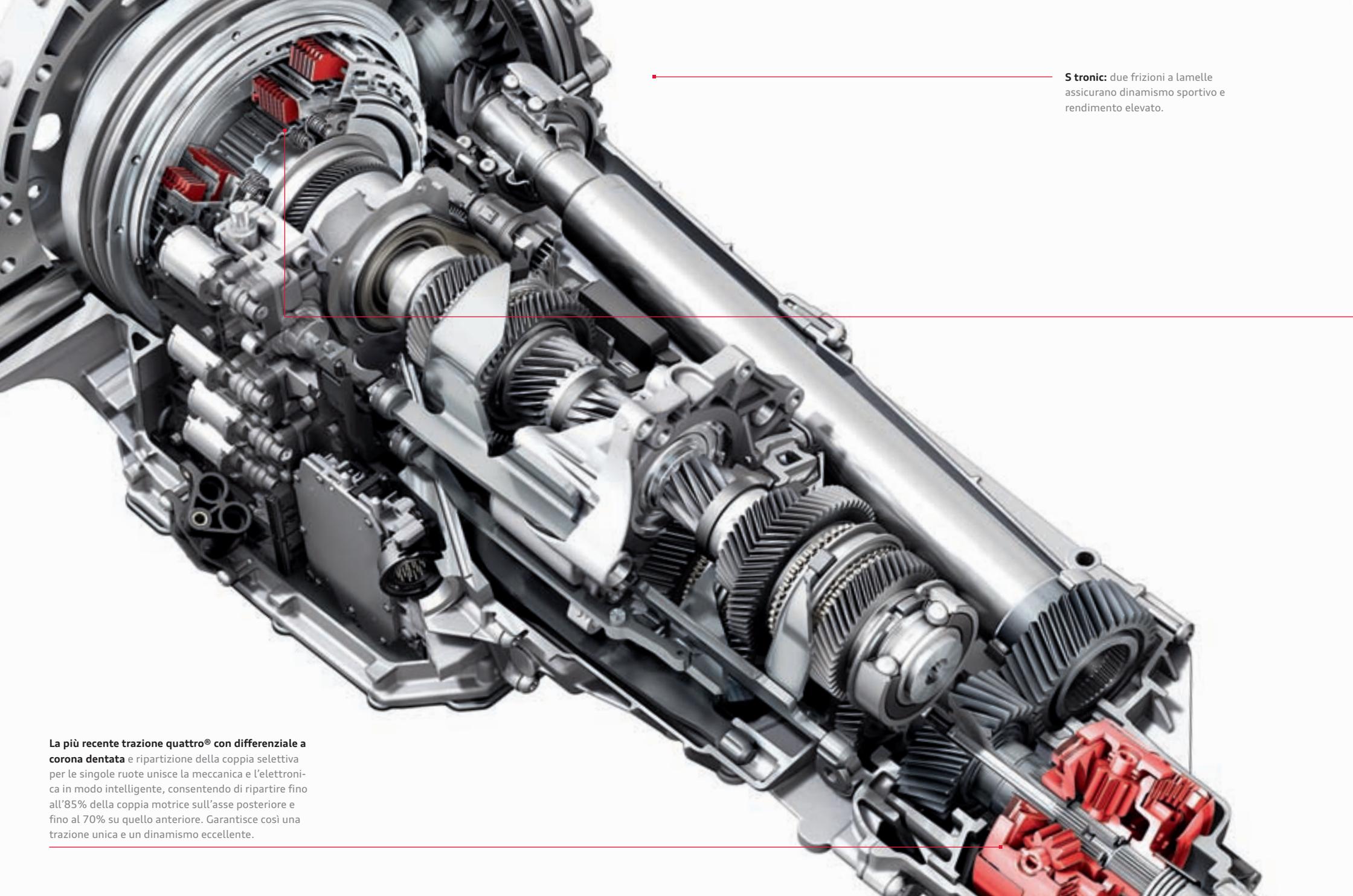
Gli iniettori piezoelettrici si aprono e si chiudono in pochi millesimi di secondo, iniettando più volte il carburante nella camera di combustione ad una pressione fino a 1.800 bar. Ad ogni fase vengono iniettate minuscole quantità di carburante, inferiori ad un millesimo di grammo.



La preiniezione consente una combustione «morbida» e quindi una minore rumorosità e un funzionamento più dolce del motore.



tura 0 a 100 km/h in soli 6,1 secondi. Anche il 3.0 TDI da 150 kW (204 CV), con il suo consumo molto moderato di 5,2 l/100 km e le sue emissioni di CO₂ di 137 g/km, dimostra che il piacere di guida non esclude l'efficienza.



S tronic: due frizioni a lamelle assicurano dinamismo sportivo e rendimento elevato.

La più recente trazione quattro[®] con differenziale a corona dentata e ripartizione della coppia selettiva per le singole ruote unisce la meccanica e l'elettronica in modo intelligente, consentendo di ripartire fino all'85% della coppia motrice sull'asse posteriore e fino al 70% su quello anteriore. Garantisce così una trazione unica e un dinamismo eccellente.

A cosa servono due frizioni?

A un doppio risparmio: tempo ed energia.

Il cambio a 7 marce a doppia frizione consente innesti più rapidi e cambi di marcia senza interruzione percettibile della spinta, ed è particolarmente efficiente.

Già nel 1985 Walter Röhrl provò questa tecnica su una Sport quattro S1 e ne restò entusiasta. Un'emozione che i conducenti Audi condividono ancora oggi: il moderno cambio S tronic, infatti, passa da una marcia all'altra in un attimo. A tale scopo integra due frizioni a lamelle che assistono rapporti differenti: una frizione più grande trasmette la coppia, tramite un albero pieno, agli ingranaggi delle marce dispari; una secon-

da frizione agisce, tramite un albero cavo, sulle marce pari. I due semicambi sono permanentemente attivi; sono però collegati al motore e ne trasmettono la coppia solo separatamente, uno alla volta. Se ad esempio la vettura accelera in terza, nel secondo semicambio è già innestata la quarta. Il passaggio di rapporto viene effettuato molto rapidamente con un cambio di frizione: la prima frizione si apre mentre la seconda frizione si chiude. L'innesto avviene in pochi centesimi di secondo, quasi senza interruzione della spinta, in modo così fluido e veloce che il conducente nemmeno se ne accorge.

Non ha importanza se il conducente sceglie la modalità automatica con i programmi D (Drive) ed S (Sport) o se gestisce gli innesti manualmente con i bilancieri al volante: il feeling del cambio è sempre preciso ed estremamente sportivo. Oltre che dinamico, però, il cambio S tronic è anche molto efficiente: il suo elevato rendimento consente di ridurre ulteriormente il consumo di carburante e le emissioni inquinanti.

Perché Audi A6 Berlina
è la vostra auto ideale?
Perché si adatta a voi
in modo ideale.

Audi drive select.



individual



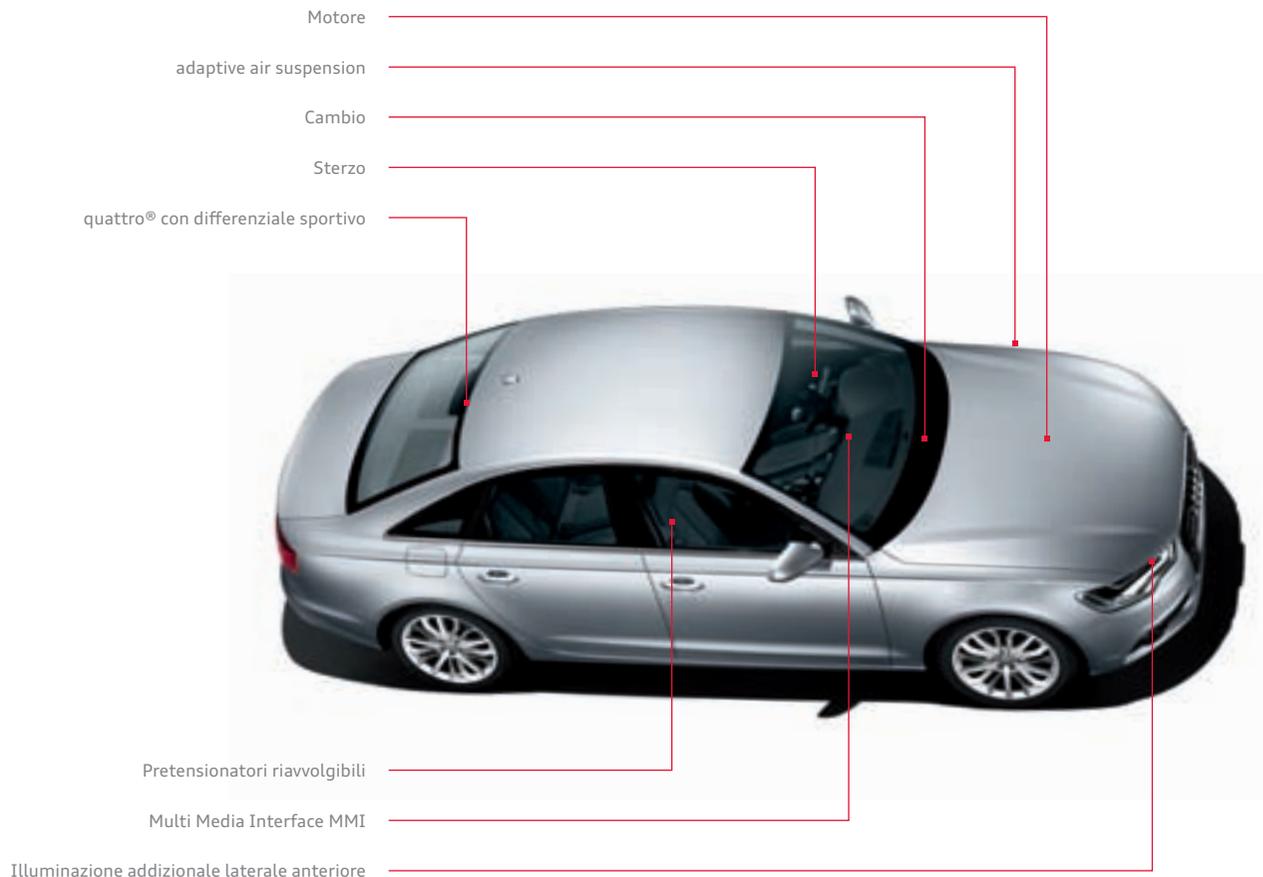
dynamic



auto



efficiency



Ognuno ha una propria idea del dinamismo su strada. Noi lo definiamo come la possibilità di guidare l'auto secondo i propri desideri. Con Audi drive select (di serie) si può regolare l'impostazione di singoli componenti dell'auto con la semplice pressione di un tasto, variando il carattere della propria Audi.

Sono disponibili cinque modalità: efficiency, comfort, dynamic, auto ed individual. Con quest'ultima è possibile stabilire personalmente quali dei componenti collegati debbano tenere un determinato comportamento. La modalità comfort è

adatta ai lunghi viaggi da percorrere in tranquillità. La modalità auto è invece indicata per una guida complessivamente confortevole, ma sportiva. Per una guida ancora più sportiva, ad esempio su strade tortuose, è ideale la modalità dynamic. La modalità efficiency per i motori TFSI® e TDI®, infine, consente di ottimizzare il consumo di carburante: è parte integrante del sistema Audi drive select, opera con un programma d'innesto dei rapporti modificato ed ottimizza il funzionamento sotto il profilo energetico.

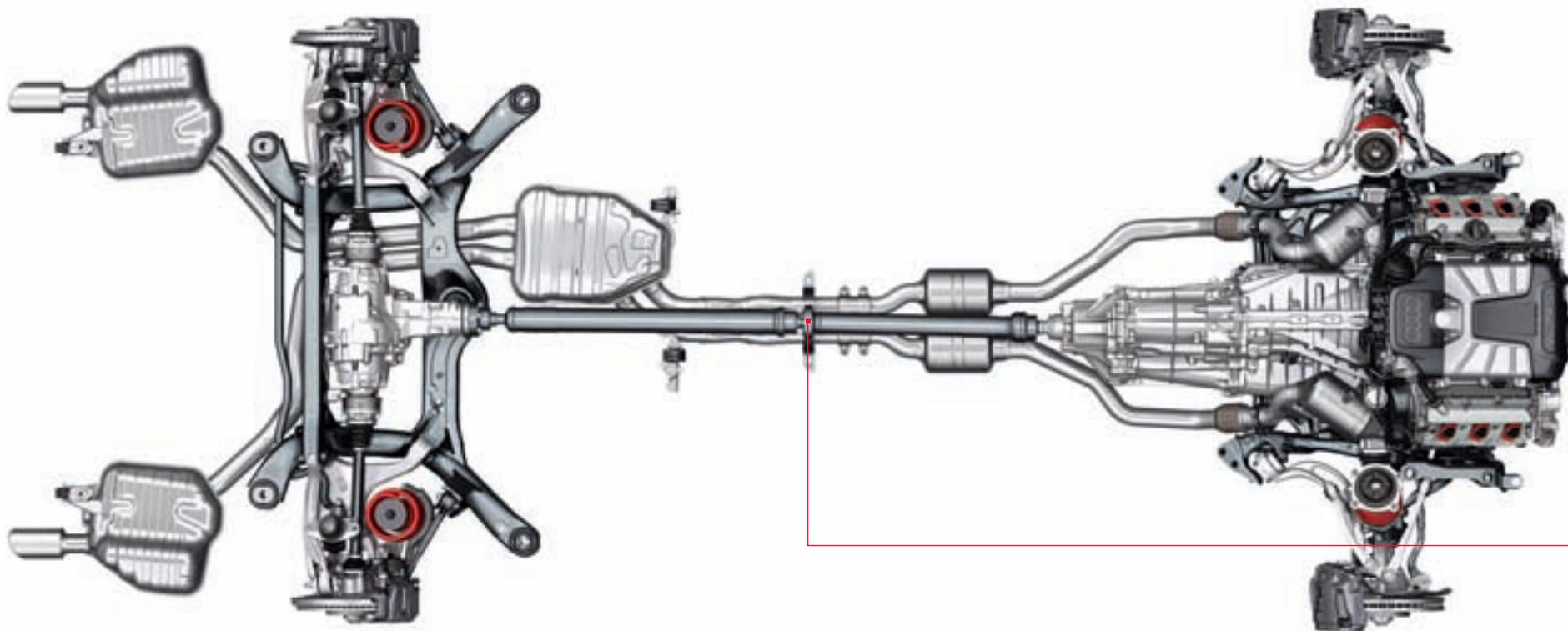
La taratura dell'auto in ogni modalità dipende dal suo equipaggiamento. Di serie Audi drive select

influisce sul motore, il cambio e lo sterzo. Il sistema consente inoltre di modificare, se presenti, l'adaptive air suspension con regolazione degli ammortizzatori, la trazione quattro® con differenziale sportivo, il pretensionatore riavvolgibile (parte di Audi pre sense basic) e l'illuminazione addizionale laterale anteriore dinamica. A seconda della modalità selezionata, motore e cambio reagiscono in modo più spontaneo o equilibrato ai movimenti del pedale dell'acceleratore. Varia anche il regime di giri a cui viene effettuato un passaggio di rapporto: nella modalità dynamic ad un regime più elevato, nella modalità comfort ad

uno più basso. Lo sterzo può poi essere regolato da una demoltiplicazione più diretta e sportiva ad una più confortevole. Nella modalità dynamic le soglie d'intervento dei pretensionatori riavvolgibili (parte di Audi pre sense basic) vengono adeguate di conseguenza. Tramite adaptive air suspension è possibile variare l'assetto della vettura e l'effetto ammortizzante. Il differenziale sportivo ripartisce le forze motrici in modo variabile sull'asse posteriore per raggiungere una grande agilità e capacità d'accelerazione nelle curve. L'illuminazione addizionale laterale anteriore adatta infine il suo orientamento alla modalità selezionata.

Con quattro®
abbiamo inventato una delle migliori trazioni integrali al mondo.

Ma naturalmente non ci bastava.





quattro® è una trazione integrale permanente. Se le ruote di un assale perdono aderenza ed iniziano a pattinare, la coppia viene convogliata sull'altro assale per mezzo del differenziale centrale, che la ridistribuisce in modo automatico e continuo. La ripartizione ordinaria è 40:60 – il 40 % della forza motrice proviene dall'assale anteriore, il 60 % dall'assale posteriore. Il vantaggio consiste in una migliore trazione in accelerazione e in una maggiore sicurezza grazie alla straordinaria aderenza al terreno. Questa è la tecnica, ma quello che rende unica la trazione quattro® è il suo feeling. «Ti senti inchiodato alla strada», affermano alcuni clienti. Noi invece diciamo che quattro® trasmette maggiore sensibilità sulla strada ed accresce la sicurezza.

Il sistema quattro® con differenziale sportivo (fornibile a richiesta) rafforza la sensazione inimitabile offerta da quattro®. Affrontando e

percorrendo le curve le auto tendono a sottosterzare. È un fenomeno fisico comune: un corpo in movimento si contrappone ad un cambio di direzione, per cui i pneumatici elastici e i supporti del telaio entrano in tensione finché l'auto segue la nuova direzione. Durante l'accelerazione in curva, il carico sull'assale anteriore diminuisce e trasmette meno forza trasversale ai pneumatici, per cui l'auto sottosterza. Con il differenziale sportivo all'assale posteriore si crea un efficace contrasto a questa tendenza. Il differenziale posteriore della trazione quattro®, infatti, è stato integrato con un'unità di sovrapposizione a due stadi a destra e sinistra. In tal modo la coppia viene ripartita in modo differente tra le singole ruote posteriori. Un attuatore elettroidraulico aziona i giunti. In funzione dell'angolo di sterzata, dell'accelerazione trasversale, dell'angolo d'imbardata e della velocità, la centralina calcola la distribuzione della coppia per le ruote adatta

alla specifica situazione di guida. Affrontando una curva o accelerando in curva, la forza viene diretta in modo mirato sulla ruota posteriore esterna. L'effetto: la vettura viene spinta nella curva dalla forza motrice, seguendo l'angolo delle ruote anteriori. La differenza di forze sul lato destro e sinistro coadiuvano la sterzata, rendendo superflue le abituali correzioni al volante.

quattro® con differenziale sportivo

distribuisce la coppia di trazione tra le ruote posteriori con continuità in proporzioni variabili, assicurando grande agilità e un entusiasmante dinamismo.

Giorno e notte. Dov'è la differenza?



L'occhio umano è uno degli organi di percezione più sensibili. A volte, però, gli sfugge qualcosa: ad esempio nel buio o in caso di abbagliamento. Noi facciamo del nostro meglio per aiutarvi anche in questa situazione. Il Night vision assistant con rilevamento ed evidenziazione dei pedoni, fornibile a richiesta, rileva per mezzo di una telecamera ad infrarossi la zona davanti all'auto ed evidenzia sullo schermo in giallo i pedoni rilevati ad una distanza tra 15 e 90 metri circa. Se il sistema individua un pericolo di collisione tra vettura e pedone, il colore di evidenziazione diventa rosso e viene emesso un segnale acustico. Un pulsante

sulla manopola delle luci consente di attivare e disattivare il Night vision assistant. Nel menu Car è possibile regolare l'evidenziazione delle persone, il segnale di avvertimento e il contrasto dell'immagine. Il Night vision assistant può essere opportunamente integrato con l'Head-up Display fornibile a richiesta, che proietta sul parabrezza un'immagine virtuale colorata e sempre ben leggibile. Le indicazioni sono visualizzate nel campo visivo diretto del conducente: il suo sguardo viene quindi distolto in misura molto minore dalla guida, a tutto vantaggio della sicurezza della circolazione stradale. Ciascuno può configurare individualmen-

te i contenuti dell'Head-up Display nel menù Car. Oltre alla velocità momentanea e ai dati di navigazione è possibile, ad esempio, visualizzare le informazioni dei sistemi di assistenza alla guida e dell'indicatore del limite di velocità. Quando è attivato il Night vision assistant con evidenziazione dei pedoni individuati, sull'Head-up Display compare un simbolo di avvertimento. Per ottenere una leggibilità ottimale, il conducente può regolare l'Head-up Display nel modo più confortevole, adattandolo alla propria posizione sul sedile.

I pedoni riconosciuti nel campo di rilevamento sono evidenziati in giallo sul display.



Quando il sistema rileva il pericolo di collisione, l'evidenziazione passa dal giallo al rosso e viene emesso un segnale acustico.



< 300 °C

Le lampade ad incandescenza convenzionali raggiungono temperature anche di 300°C. A causa della tecnologia più sofisticata le lampade a LED sono leggermente più sensibili e quindi non possono superare la temperatura di 150°C. La zona intorno ai proiettori raggiunge invece, per il calore del motore, una temperatura intorno ai 120°C, per cui i proiettori a LED avrebbero teoricamente bisogno di un radiatore supplementare per poter funzionare correttamente. Per non alterare il bilancio energetico positivo dei proiettori a LED, i tecnici Audi hanno sviluppato un'assoluta novità: un ventilatore che asporta il calore dai chip dei LED. La particolarità consiste nella funzione supplementare di questo ventilatore: grazie alle loro elevate temperature d'esercizio, le tradizionali lampade ad incandescenza eliminano il ghiaccio dai fari, mentre i LED non riescono a toglierlo. Il nuovo ventilatore convoglia l'aria calda dai chip dei LED direttamente al vetro dei proiettori, riuscendo ad eliminare il ghiaccio e ad impedire l'appannamento.

Tema: luci



Luci diurne



Luci anabbaglianti



Indicatori di direzione

Meno energia, più luce.

Audi A6 Berlina con proiettori completamente a LED.

Nel 2008 Audi R8 dettava legge: è stata la prima auto con proiettori completamente a LED. Questa luce particolare è ora disponibile a richiesta anche per Audi A6 Berlina. Un faro completamente a LED non consuma solo meno energia di una luce tradizionale, ma è anche considerato molto più gradevole per la colorazione più chiara della luce. I proiettori anabbaglianti sono formati da tre singoli moduli luce che formano una linea marcata e rendono Audi A6 Berlina inconfondibile anche di notte. Luci abbaglianti, anabbaglianti

diurni e indicatori di direzione sono tutti realizzati con tecnica a LED. L'utilizzo dello stesso materiale per tutte le funzioni consente di ottenere effetti di luce completamente nuovi. Audi A6 Berlina ha la luce giusta per qualsiasi situazione: una luce da autostrada che raddoppia automaticamente la portata del fascio luminoso a velocità superiori a 110 km/h (dai 70 m circa dei fari anabbaglianti ai 120 m della luce da autostrada). A6 Berlina dispone inoltre di una combinazione di luci diurne e luci di direzione e di una funzione

«all-weather lights», che si adattano automaticamente alle condizioni meteo, rendendo superflui i tradizionali fendinebbia. Il controllo mirato dei singoli moduli LED consente di creare nuove distribuzioni della luce in modo da ridurre l'autoabbagliamento in caso di pioggia o nebbia.

Combinazione luci diurne/indicatori di direzione con 24 singoli LED

Luci anabbaglianti con 9 singoli moduli luce

Luci abbaglianti

Luci per svolte e luci anabbaglianti nei moduli da 3 a 9





1800m ↑



Nelle situazioni d'emergenza un secondo dura 0,9 secondi di troppo. Ecco la nostra risposta:

Audi pre sense.

La nuova Audi A6 Berlina possiede, oltre alle tante innovazioni tecniche, anche una caratteristica particolare, una specie di sesto senso che abbiamo battezzato Audi pre sense: attraverso i vari sistemi la vettura valuta le situazioni di guida inducendo eventuali misure preventive per proteggere i passeggeri o per ridurre gli effetti di possibili collisioni.

Il frontale e la parte posteriore sono dotati di sensori radar (secondo l'equipaggiamento) che misurano la zona davanti e dietro ad Audi A6 Berlina. Inoltre, una videocamera monitora la strada davanti all'auto. Essendo installata nella zona dello specchietto retrovisivo interno, il punto più alto dell'abitacolo, fornisce ogni secondo 25 immagini con una risoluzione finora mai raggiunta in campo

automobilistico. La centralina ESP trasmette inoltre ulteriori informazioni. Da queste diverse fonti, Audi pre sense è in grado di creare un'immagine pressoché realistica della zona circostante.

Audi pre sense basic comprende diversi sistemi preventivi di protezione dei passeggeri che si attivano nelle situazioni critiche. Tra questi, i pretensionatori delle cinture di sicurezza anteriori, l'attivazione delle luci lampeggianti d'emergenza e la chiusura del tettuccio apribile (se presente) e dei finestrini.

Il sistema Audi pre sense front misura attraverso i sensori radar dell'Audi adaptive cruise control (a richiesta) con funzione Stop&Go anche il traffico che precede. Nelle situazioni critiche Audi braking

guard avverte il conducente, aumenta la forza frenante e in caso estremo attiva i sistemi di protezione preventiva.

Audi pre sense rear rileva tramite i sensori posteriori dell'Audi side assist (a richiesta) il traffico dietro la vettura.

Audi pre sense plus è incluso negli equipaggiamenti a richiesta Audi adaptive cruise control con funzione Stop&Go e Audi side assist. Oltre alle funzioni di Audi pre sense front, Audi pre sense plus offre l'Audi braking guard, che induce una frenata d'emergenza per ridurre il più possibile l'intensità di un eventuale impatto inevitabile.

Le cose preziose vanno protette.

Perciò a vantaggio della sicurezza operano i nostri collaboratori più qualificati.



Per la progettazione di una nuova auto sono necessari numerosi crash-test, dapprima eseguiti virtualmente al computer e poi con veicoli reali nei reparti sicurezza Audi. I nostri tecnici non analizzano solo le prove eseguite internamente, ma anche i veri incidenti registrati da scienziati e studiosi dei sinistri di Audi Accident Research Unit (AARU). L'unità, creata nel 1998, collabora

con polizia e medici per acquisire una conoscenza precisa sugli incidenti. Con questi dati i test interni vengono costantemente perfezionati.

La sicurezza automobilistica Audi pone l'uomo al centro dell'attenzione. Sviluppiamo infatti sistemi all'avanguardia che coadiuvano il conducente in ogni viaggio e contribuiscono, ove

possibile, ad evitare gli incidenti. A tale scopo ci mettiamo nei panni dei conducenti, elaborando novità tecnologiche e i test necessari ad analizzarle. Per verificare le nuove tecnologie occorrono infatti prove completamente nuove. Per lo studio dei sistemi di previsione Audi pre sense abbiamo sviluppato una nuova metodologia denominata «Virtual Test Drive». Su un

percorso virtuale il conducente incontra, grazie agli occhiali video, ostacoli e veicoli virtuali: questo ci permette di riprodurre in breve tempo molte manovre critiche.

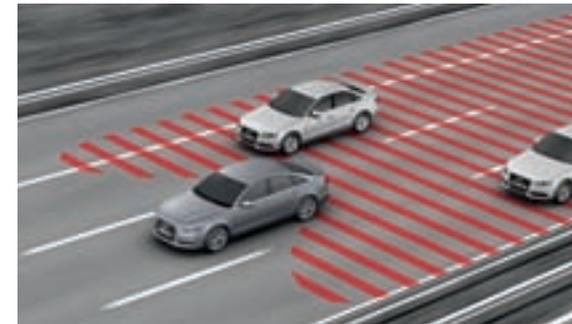
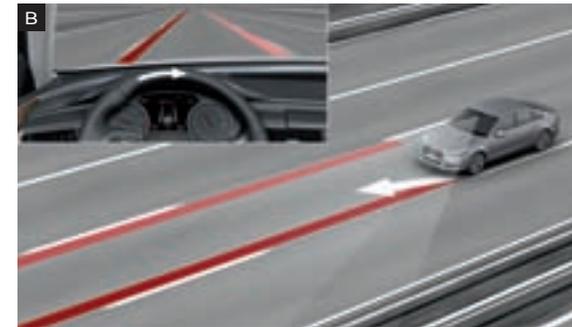
- Audi adaptive cruise control con funzione Stop&Go _____ ■
- Audi active lane assist _____ ■
- Audi side assist _____ ■

Audi adaptive cruise control con funzione Stop&Go e Audi pre sense front¹ è il cuore dei sistemi di assistenza alla guida. Su strada libera mantiene una velocità preselezionata o regola la distanza dal veicolo che precede. Nei tratti con frequenti rallentamenti o code regola le frenate, le partenze e la marcia a passo d'uomo. I sensori radar, una videocamera e i sensori del sistema di ausilio al parcheggio controllano lo spazio intorno ad Audi A6 Berlina. Quando rilevano un ostacolo, avvertono con un segnale acustico e con un'indicazione sul sistema d'informazioni per il conducente.

Audi active lane assist¹ avvisa il conducente, a partire da una velocità di circa 60 km/h, se abbandona involontariamente la sua corsia di marcia, ad esempio per disattenzione. Prima di superare la striscia della corsia rilevata dalla telecamera dietro al parabrezza, il sistema interviene correggendo leggermente lo sterzo. Con l'indicatore di direzione inserito, l'avvertimento non si attiva. Attraverso l'MMI® è possibile impostare il sistema con due regolazioni diverse: punto di sterzata anticipato [A] e punto di sterzata ritardato [B].

Se l'auto è dotata di Head-up Display, la segnalazione compare anche su questo display. Il rilevamento delle strisce divisorie dipende tra l'altro dalle condizioni atmosferiche, dall'illuminazione e dalla qualità della segnaletica. Audi active lane assist può pertanto solo aiutare il conducente, che non deve naturalmente ridurre la sua attenzione nella guida.

Audi side assist con Audi pre sense rear¹: negli specchietti retrovisivi esterni sono integrate delle luci spia. A partire da una velocità di 30 km/h l'Audi side assist misura, tramite due sensori radar (con portata di circa 70 m), la distanza e la differenza di velocità tra i veicoli rilevati e la vettura; se il sistema ritiene questi due parametri critici per un cambio di corsia, lo segnala tramite la spia del rispettivo specchietto (stadio informativo). La spia si nota solo guardando lo specchietto. Inserendo l'indicatore di direzione, se l'Audi side assist rileva un veicolo considerato critico, la spia sullo specchietto retrovisivo lampeggia varie volte (stadio di avvertimento). La luminosità della spia può essere regolata su cinque livelli attraverso l'MMI.



Noi diamo sempre il massimo, ma non dimenticate che i sistemi possono funzionare solo entro limiti prestabiliti.

¹ Equipaggiamento fornibile a richiesta

Sportività, grinta, stile inconfondibile: S line

Guidare Audi A6 Berlina è espressione di una scelta precisa: quella della sportività automobilistica. I pacchetti S line vi consentono di rendere ancora più atletica l'immagine della vostra A6 Berlina con equipaggiamenti che evidenziano la sua linea dinamica, conferiscono un tocco spiccatamente sportivo al suo abitacolo e ottimizzano ulteriormente il suo comportamento su strada. Scegliete questo straordinario supplemento di sportività con i pacchetti S line di quattro GmbH.





Pacchetto S line exterior

■ Paraurti anteriore e posteriore, griglie radiatore laterali, minigonne ed inserto del diffusore con design marcatamente sportivo

■ Insetto del diffusore verniciato nel colore Grigio platino

■ Listelli sottoporta con logo S line

■ Logo S line ai parafranghi anteriori

■ Modanature cromate per i terminali di scarico



Paraurti e griglie radiatore laterali anteriori con design marcatamente sportivo.



Diffusore con design marcatamente sportivo, modanature cromate per i terminali di scarico.



Interni neri con cuciture in grigio jet, sedili sportivi con rivestimenti in Alcantara traforata/pelle e logo S line; inserti in alluminio spazzolato.

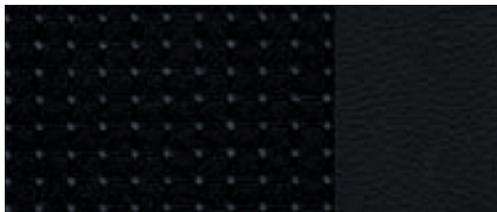


Volante sportivo multifunzionale S line in pelle con cuciture color grigio jet.



Cerchi in lega di alluminio a 5 razze doppie.

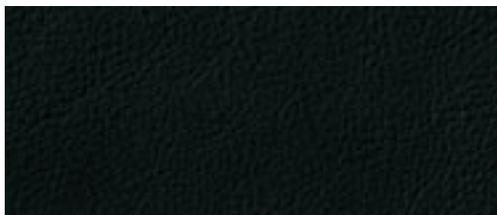
Rivestimenti dei sedili



■ Tessuto Sprint/pelle nera

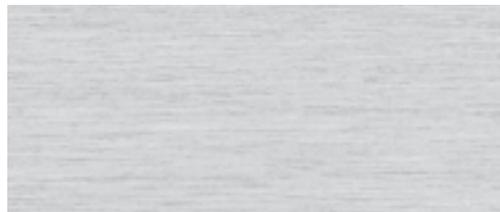


■ Alcantara traforata/pelle nera

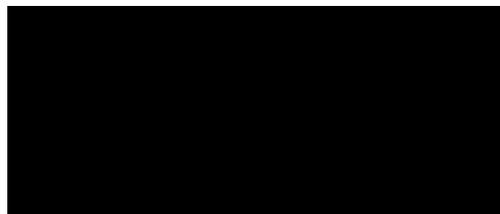


■ Pelle Valcona nera

Inserti



■ Alluminio spazzolato opaco



■ Lacca lucida nera



■ Frassino marrone naturale

Pacchetto S line

■ **Cerchi in lega di alluminio a 5 razze doppie**
8 J x 18 con pneumatici 245/45 R 18 (solo per 4 cilindri) oppure 8,5 J x 19 con pneumatici 255/40 R 19;
optional: cerchi in lega di alluminio fucinato a 7 razze doppie 8,5 J x 19 con pneumatici 255/40 R 19 oppure cerchi in lega di alluminio a 5 razze a segmento o a 5 razze a rotore color titanio, 8,5 J x 20 con pneumatici 255/35 R 20

■ **Assetto sportivo S line**
di quattro GmbH con taratura dinamica e sospensioni abbassate di 10 mm

■ **Logo S line**
ai parafranghi anteriori

■ **Listelli sottoporta**
con logo S line

■ **Interni, cruscotto e cielo dell'abitacolo**
di colore nero; con rivestimenti dei sedili in tessuto Sprint/pelle o Alcantara traforata/pelle, cuciture grigio jet sui sedili, sul volante sportivo in pelle, sulla manichetta del cambio e sui tappetini con bordino grigio jet

■ **Inserti S line**
in alluminio spazzolato opaco;
optional: lacca lucida nera o frassino marrone naturale

■ **Sedili sportivi**
con supporto lombare a regolazione elettrica

Per rivestimenti dei sedili, volanti e colore carrozzeria sono disponibili le seguenti versioni:

■ **Rivestimenti dei sedili in tessuto Sprint/pelle, Alcantara traforata/pelle o pelle Valcona**
in nero e con punzonatura S line negli schienali dei sedili anteriori

■ **Volante sportivo multifunzionale in pelle S line a 3 razze**
oppure volante sportivo multifunzionale in pelle S line a 3 razze con bilancieri, a scelta riscaldabile, in pelle nera e con logo S line

■ **Colori carrozzeria**
Sono fornibili tutti i colori carrozzeria di serie e, a richiesta, il colore speciale Grigio Daytona perla

Colore carrozzeria speciale



■ Grigio Daytona perla



Blu aviator metallizzato



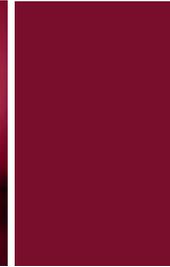
□ Bianco ibis



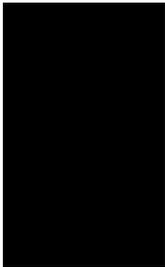
■ Grigio quarzo metallizzato



■ Blu aviator metallizzato



■ Rosso granata perla



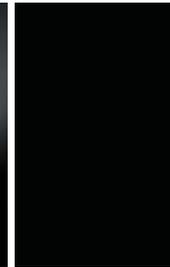
□ Nero brillante



■ Grigio Dakota metallizzato



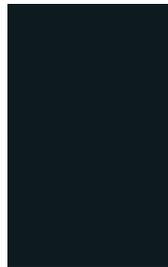
■ Blu luna metallizzato



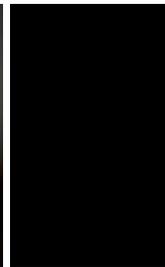
■ Nero profondo perla



■ Argento ghiaccio metallizzato



■ Grigio Oolong metallizzato



■ Nero Avana metallizzato

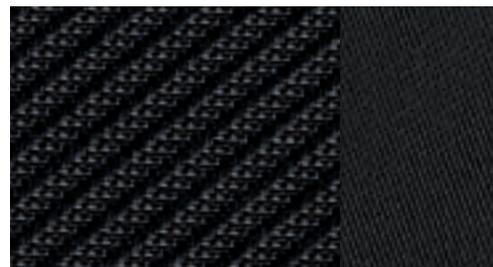


■ Vernici individualizzate Audi exclusive.
Una proposta quattro GmbH

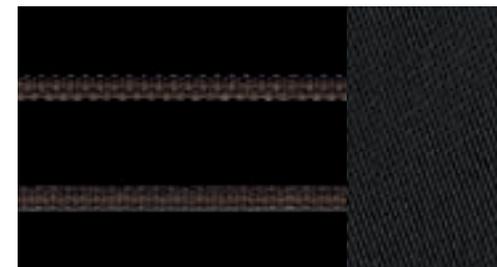
Sedili/rivestimenti



Sedili anteriori normali



Tessuto Effekt nero



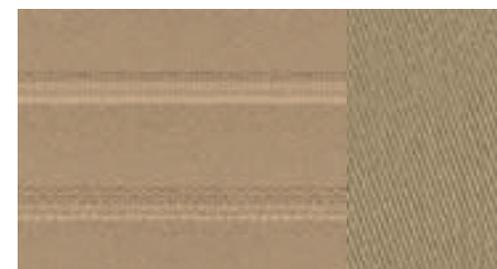
Tessuto Silhouette nero



Tessuto Effekt grigio titanio



Tessuto Silhouette grigio titanio



Tessuto Silhouette beige velluto

Senza sovrapprezzo

Con sovrapprezzo