

Amortisseurs

Sur l'Audi A6 Avant 05 équipée du système aas, l'amortissement est également réglable en continu en phase de détente et de compression.

Les amortisseurs des essieux avant et arrière se différencient par leur architecture de ceux de l'A8. La vanne d'amortissement pilotée électriquement est logée à l'extérieur du tube d'amortisseur.

De ce fait et parce que les amortisseurs de l'A8 et de l'A6 sont fournis par différents systémiers, nous parlons dans le cas de l'A6 d'une régulation de l'amortissement CES (CES : Continuously Controlled Electronic Suspension).



Vanne d'amortissement

344_017

Ressort et amortisseur dissociés sur l'essieu arrière

Cette dissociation se traduit essentiellement par une optimisation de la largeur de chargement ainsi que par l'abaissement du plancher du coffre à bagages. L'ensemble du ressort pneumatique est protégé de l'encrassement par un soufflet. La taille des ressorts pneumatique ne requiert pas de volume d'air supplémentaire comme sur l'A8 D3. Le soufflet peut être remplacé par le service après-vente.

Un nouveau bras de suspension aluminium a été mis au point pour l'aas.

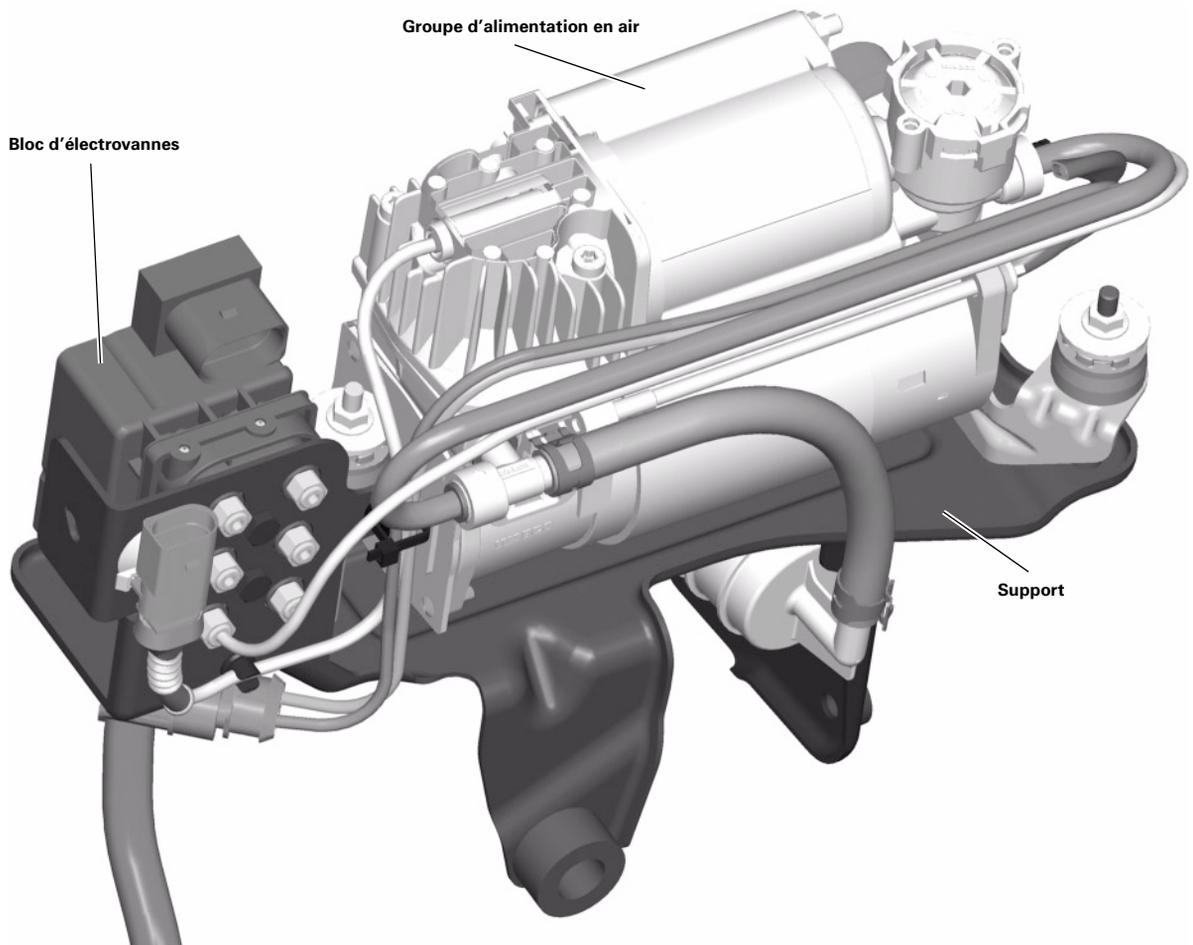


Nouveau bras de suspension aluminium

344_014

Groupe d'alimentation en air et bloc d'électrovannes

La conception et le fonctionnement du groupe d'alimentation en air et du bloc d'électrovannes sont similaires à ceux de l'allroad quattro et de l'A8. Les deux groupes sont maintenant montés sur un support commun.



344_007

Châssis

Réglages de l'assiette

Les mêmes modes que sur l'A8 sont réalisés sur l'Audi A6 Avant 05. Des différences sont toutefois à noter au niveau des positions d'assiette du véhicule proprement dites. L'aas de l'Audi A6 Avant 05 présente les caractéristiques suivantes:

Lors de la sélection du mode « dynamique », le véhicule est abaissé de 15 mm par rapport au mode « automatique ».

Dans le cas de la sélection du mode « lift », le véhicule est rehaussé de 15 mm par rapport au mode « automatique ».

Un abaissement automatique (« position autoroute » -15 mm) est également réalisé sur l'Audi A6 Avant 05 dans le cas d'un trajet prolongé à grande vitesse en mode « automatique ». Il n'existe pas pour l'A6 de nouvel abaissement en mode « dynamique », comme c'est le cas sur l'A8.

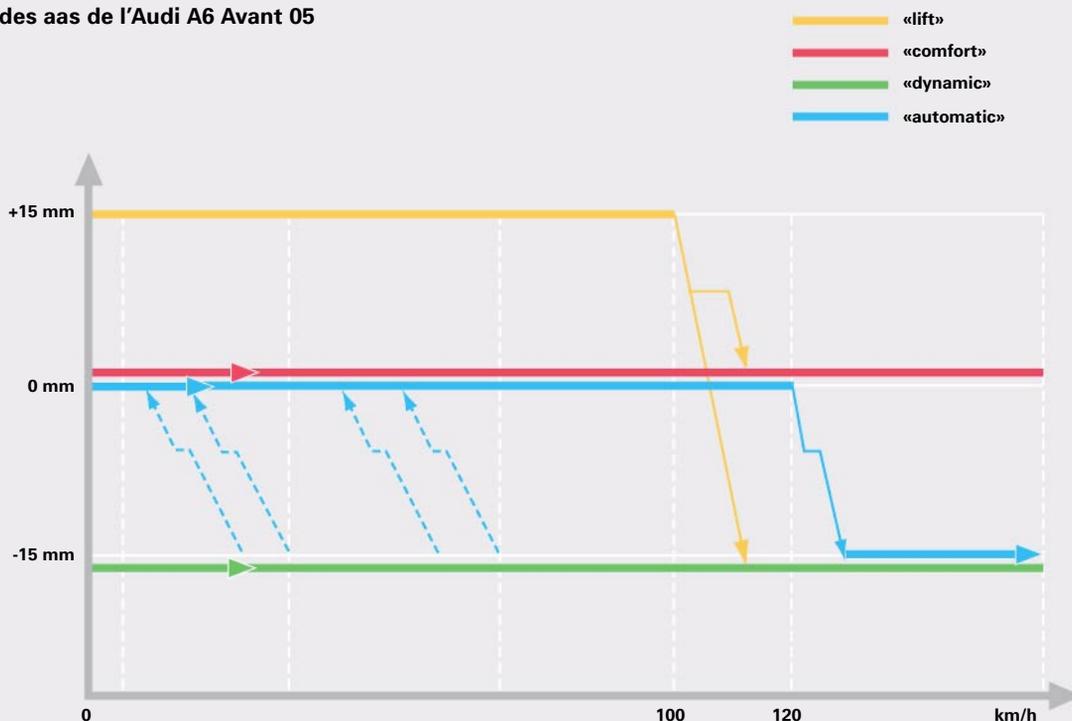
Les conditions de sélection et de désélection des différents modes sont identiques à celles de l'A8.

Renvoi



Pour de plus amples informations, prière de vous reporter à la notice d'utilisation en vigueur et au programme autodidactique 292.

Modes aas de l'Audi A6 Avant 05



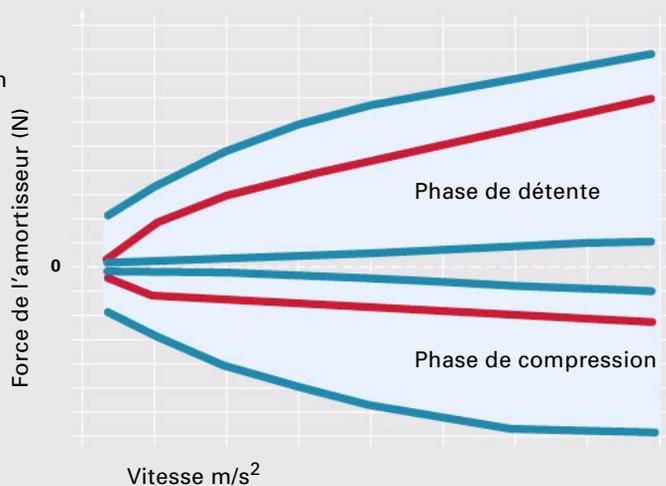
344_032

Comportement du système en cas de défaut

Si, en cas de défaut, l'électrovanne d'amortissement n'est plus alimentée, il y a substitution automatique d'une courbe d'amortissement assignée. Dans ce cas, l'amortisseur fonctionne comme un amortisseur classique sans régulation.

Adaptation de l'amortissement

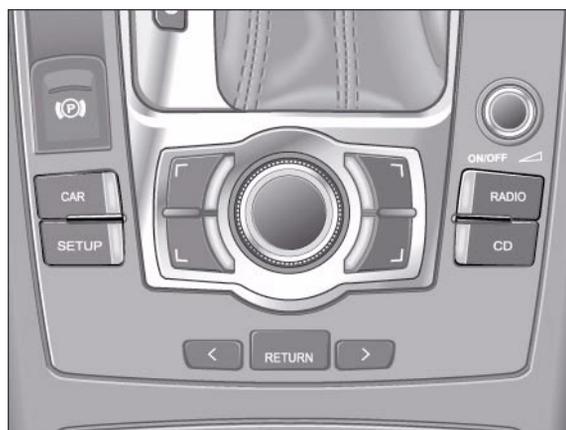
— Electrovanne d'amortissement non alimentée



344_020

aas avec MMI Basic

Sur l'Audi A6 Avant 05, le système aas est proposé en combinaison avec la MMI ainsi qu'avec la MMI Basic.



344_027

Nouveaux outils spéciaux

Les nouveaux outils spéciaux suivants sont utilisés pour l'aas sur l'Audi A6 Avant 05 :

Fixateurs de ressort pneumatique T 40082/1-6

En raison de la modification des conditions d'encombrement, les fixateurs de ressort pneumatique utilisés pour l'A8 ne conviennent plus à l'A6. L'avantage de l'utilisation des fixateurs de ressort pneumatique sur l'essieu avant de l'A6 est qu'il n'est plus nécessaire de remplacer ultérieurement les bras de suspension supérieurs.



344_018

Rampe T 40081

Lors de la purge d'air totale du système, l'assiette du véhicule est si basse que l'utilisation d'un cric n'est plus possible en cas de tolérance défavorable. Dans ce cas, il faut amener le véhicule sur les rampes de 8 cm de haut. L'utilisation d'un cric ou d'un pont élévateur est alors possible.



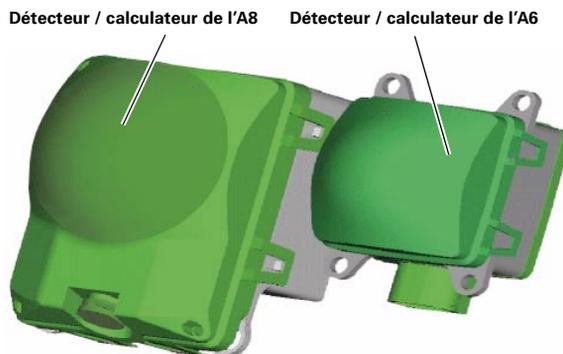
344_016

Un nouvel adaptateur de contrôle du calculateur de ressort pneumatique, portant la désignation **VAS 1598/53**, est mis en oeuvre.

adaptive cruise control (acc)

Une nouvelle génération de régulateurs de vitesse adaptatif (acc) équipe l'Audi A6 Avant 05. Elle se caractérise par les nouveautés suivantes :

Nette réduction de l'encombrement et du poids de l'unité acc (capteur et calculateur).



344_015

Le nombre d'émetteurs/récepteurs radar intégrés dans le capteur est passé de trois à quatre. Cela a permis d'élargir l'angle de rayonnement de 8 à 16 degrés. Cette augmentation de la plage de saisie permet une détection plus précoce des objets. La portée maximale de la détection des objets a été augmentée de 150 à 180 mètres. La fonctionnalité de l'acc lors des changements de file a pu être considérablement améliorée.



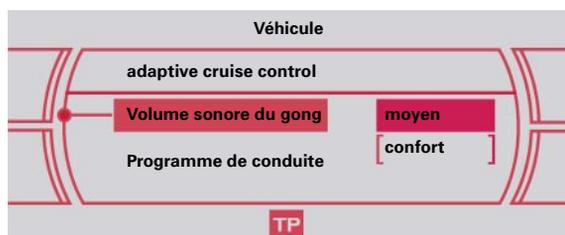
344_033

Un chauffage a été intégré dans la partie du pare-chocs située en amont du capteur. Dans des conditions routières hivernales, cela évite efficacement l'amas de neige ou de glace à la surface du pare-chocs en amont du capteur. Une disponibilité plus élevée du système est alors assurée.

L'alimentation électrique du chauffage est assurée par le calculateur de régulateur de distance.

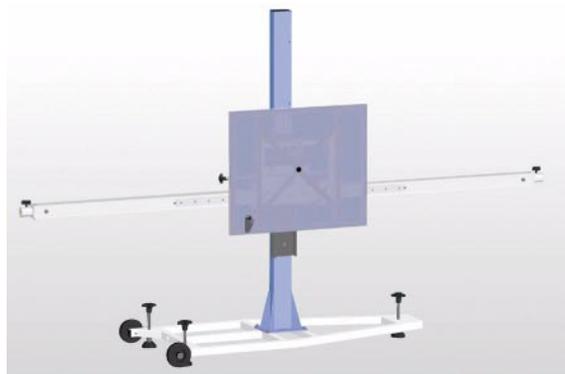
Le chauffage est désactivé et activé en fonction de la température extérieure.

Le comportement dynamique du véhicule en mode acc à l'accélération et au freinage peut maintenant être adapté aux souhaits du conducteur, non seulement par un réglage de la distance, mais aussi par sélection d'un programme de conduite. Trois programmes de conduite différents peuvent être activés via la MMI (pour des informations plus détaillées, voir la notice d'utilisation la plus récente).



344_021

L'ajustage approximatif lors du réglage du capteur par le SAV n'est plus nécessaire.



344_058

ESP

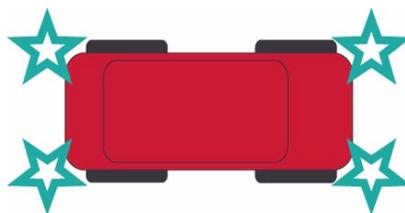
L'Audi A6 Avant 05 est également équipée de l'ESP Bosch 8.0, déjà monté sur la berline A6. La mise en oeuvre sur l'Audi A6 Avant 05 s'accompagne de diverses nouvelles fonctions. Pour réaliser ces fonctions supplémentaires, la puissance de calcul du calculateur ESP a été augmentée par élévation de la fréquence de fonctionnement de 48 MHz à 60 MHz. Ce nouveau calculateur fait simultanément son apparition sur la berline A6.

Modification de la régulation de la superassistance de freinage hydraulique sur les véhicules avec acc

Du fait de l'acc, il y a saisie permanente des objets se trouvant devant le véhicule, dans la zone de vision du détecteur du radar. Cet enregistrement des objets se poursuit même dans le cas de la fonction acc désactivée par le conducteur. Le « potentiel de risque » de la situation considérée peut être évalué par exploitation de différents paramètres, tels que nombre, position et vitesse des objets enregistrés, distance par rapport aux objets enregistrés, vitesse propre du véhicule, etc. . En fonction de cette évaluation, il y a préremplissage du circuit de freinage en cas de détection d'un « potentiel de risque » et le seuil de déclenchement de la superassistance de freinage est abaissé.

Activation automatique des feux de détresse

En cas de décélération brutale, les automobilistes roulant derrière le véhicule sont avertis par activation automatique des feux de détresse. Sur les véhicules en version Highline, il y a également, selon les pays, augmentation de la surface des feux stop.



344_040

Intervention supplémentaire en cas de sous-virage

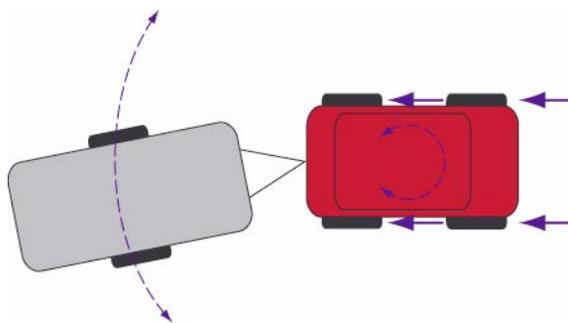
En cas de sous-virage d'un véhicule, ce dernier peut être stabilisé à nouveau par freinage des roues intérieures. Si toutefois la vitesse en virage est trop élevée pour le rayon de courbe souhaité, cette mesure ne suffit pas. Les quatre roues sont alors freinées et le couple moteur simultanément réduit. La roue intérieure arrière est alors plus fortement freinée. La vitesse du véhicule est ainsi réduite et le véhicule est simultanément stabilisé à nouveau du fait du freinage plus important de la roue intérieure.

Stabilisation automatique d'attelage

Les légères oscillations d'une remorque peuvent, dans des conditions routières spécifiques, s'amplifier à tel point que l'état de roulage du véhicule devient critique. Cette situation se produit généralement dans une plage de vitesse située entre 75 et 120 km/h.

Lorsque l'oscillation se produit au-delà de cette vitesse critique, l'amplitude du mouvement vibratoire ne cesse d'augmenter. Le mouvement oscillatoire ne peut être éliminé qu'en ramenant la vitesse à une valeur inférieure à ce seuil critique.

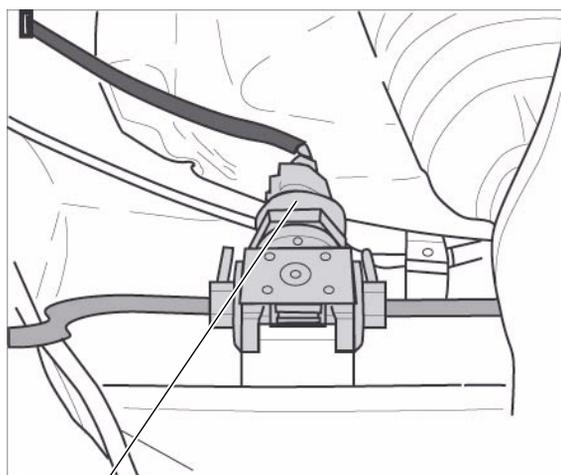
Les mouvements pendulaires provoquent des oscillations périodiques du véhicule tracteur autour de son axe vertical. Ces mouvements de lacet sont enregistrés par le capteur de lacet et exploités par le calculateur ESP. En cas de dépassement de seuils définis, le calculateur ESP demande au calculateur du moteur de réduire le couple, en vue de diminuer la vitesse du véhicule. Si cela ne suffit pas, il y a freinage simultané des quatre roues par l'ESP.



344_038

Augmentation du confort de freinage acc

Sur les véhicules avec acc, deux capteurs de pression supplémentaires sont montés dans les conduites entre le groupe ESP et les étriers de frein du train avant. Le calcul de la pression de freinage momentanée, qui était jusqu'alors exécuté au niveau du calculateur, est - dans le cas notamment de faibles pressions de freinage - moins précis que la mesure directe. Du fait de l'harmonisation avec les capteurs de pression, l'établissement de la pression de freinage ESP peut être dosé avec une plus grande précision. Le temps de réaction s'en trouve réduit et le freinage est plus confortable.



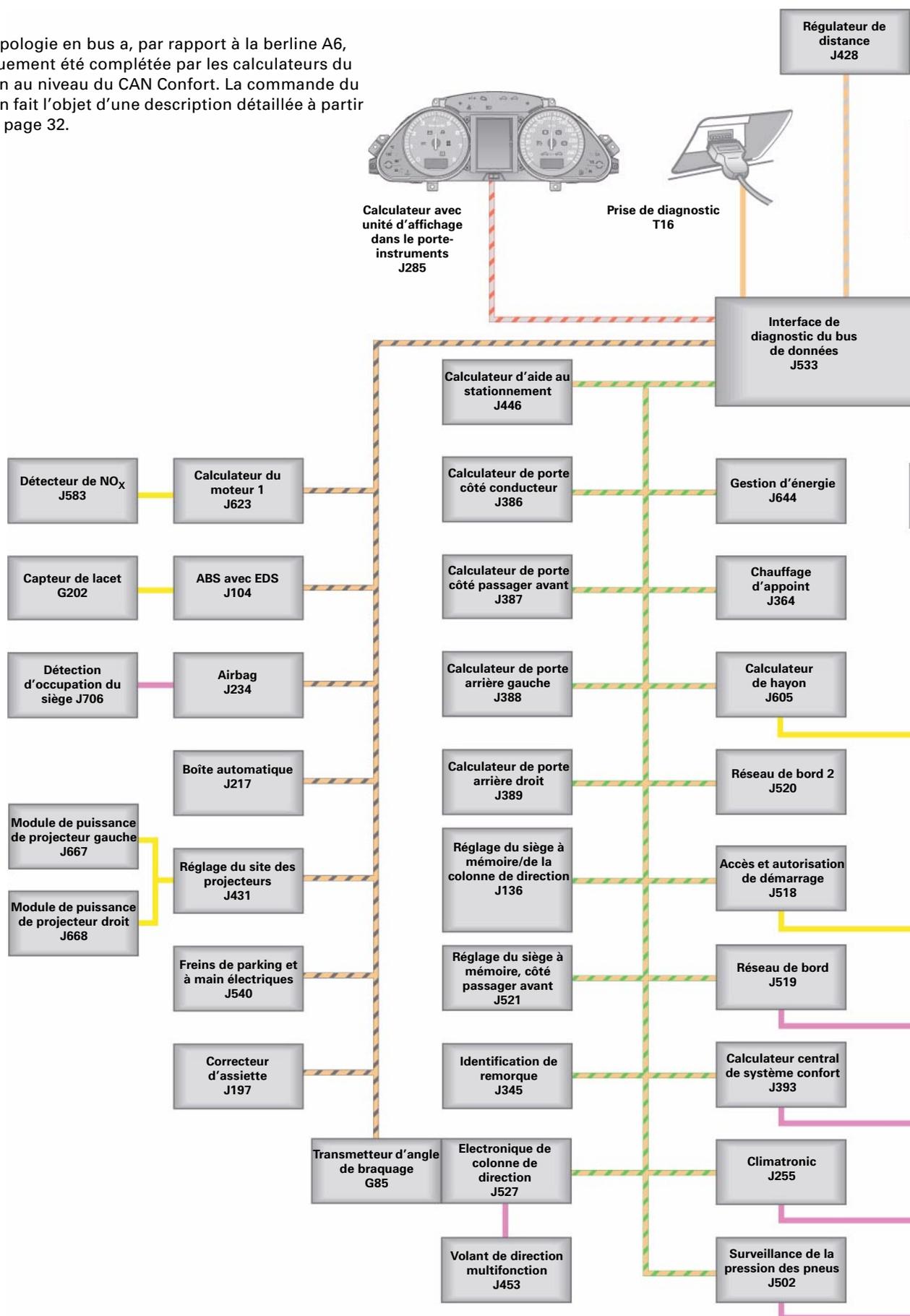
Détecteur de pression de freinage

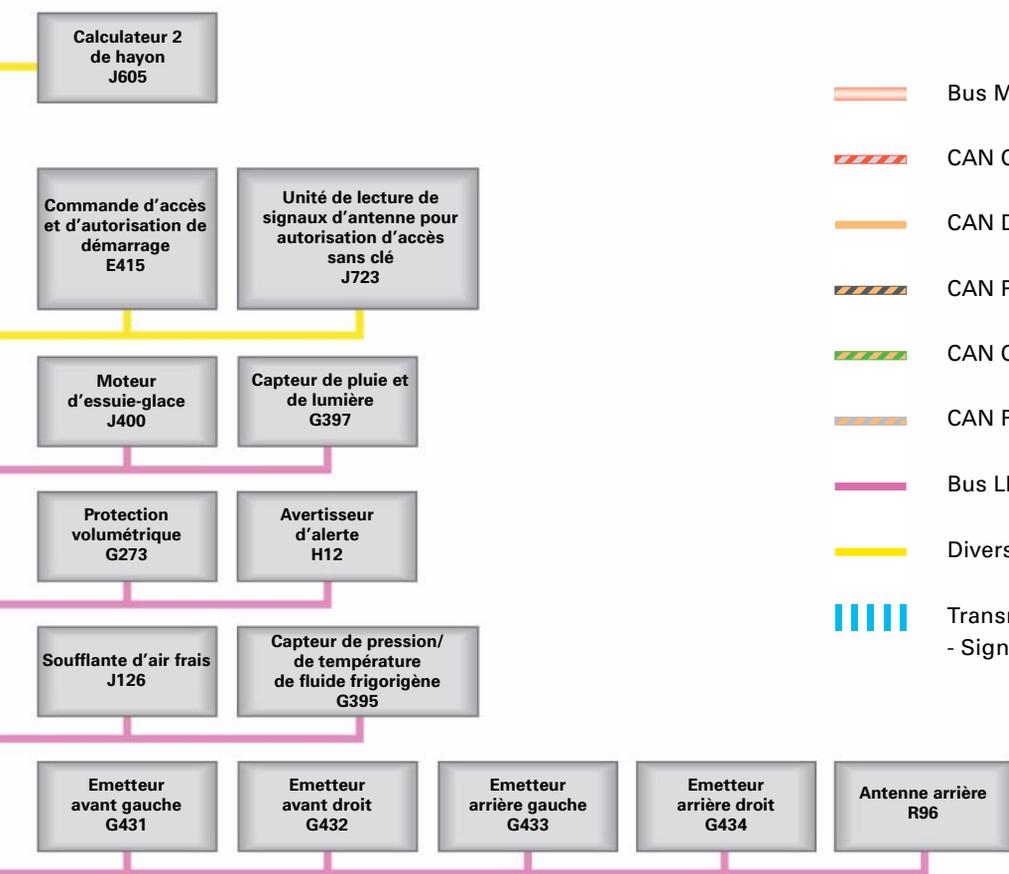
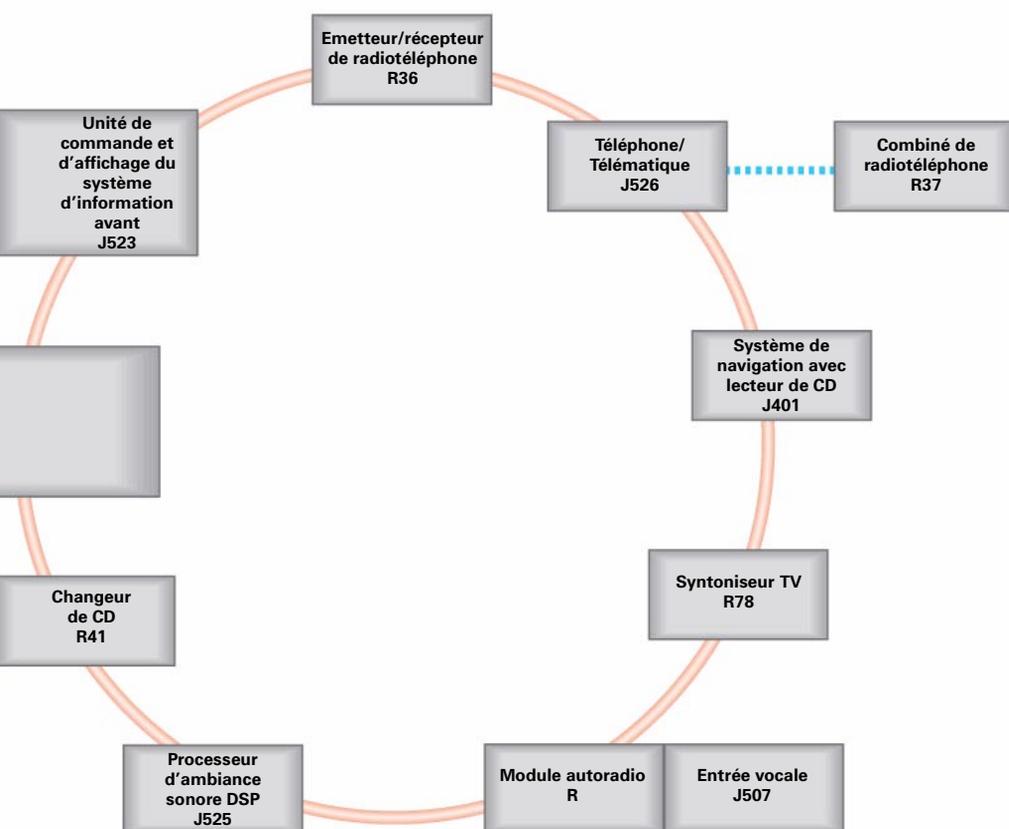
344_041

Équipement électrique

Topologie en bus

La topologie en bus a, par rapport à la berline A6, uniquement été complétée par les calculateurs du hayon au niveau du CAN Comfort. La commande du hayon fait l'objet d'une description détaillée à partir de la page 32.





-  Bus MOST
-  CAN Combiné
-  CAN Diagnostic
-  CAN Propulsion
-  CAN Confort
-  CAN Régulation de distance
-  Bus LIN
-  Divers sous-systèmes de bus
-  Transmission sans fil
- Signal Bluetooth

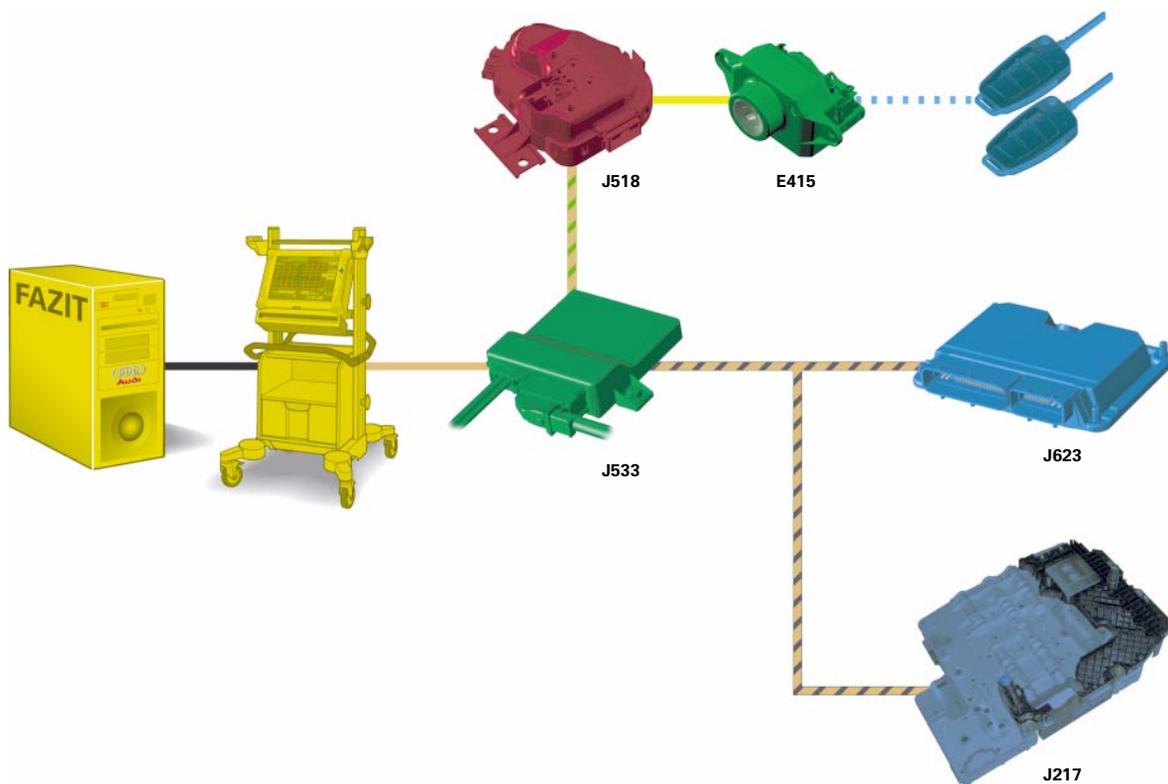
Antidémarrage dans la boîte de vitesses automatique

Sur l'Audi A6 Avant 05, la boîte automatique est intégrée dans l'antidémarrage. Cela concerne la boîte automatique à 6 rapports 09L comme la boîte multitronic 01J. A compter du millésime 06, les boîtes automatiques de la berline A6 et de l'A8 seront également dotées de la fonction d'antidémarrage.

Ces boîtes de vitesses possèdent un calculateur intégré dans la boîte (mécatronique). L'emplacement de montage relativement complexe et donc sûr évite le vol rapide de pièces. En raison de la dépendance entre liaison énergétique et commande de boîte, cet antidémarrage offre une protection optimale contre le vol du véhicule.

La désignation « antidémarrage 4 » de l'antidémarrage reste inchangée, étant donné que la technologie mise en oeuvre est identique à celle utilisée depuis l'A8 03.

Topologie de l'antidémarrage



344_013

Légende

- E415 Commande d'accès et d'autorisation de démarrage
- J217 Calculateur de boîte automatique
- J518 Calculateur d'accès et d'autorisation de démarrage
- J533 Interface de diagnostic du bus de données
- J623 Calculateur du moteur

- Composant non intégré dans l'antidémarrage
- Composant intégré dans l'antidémarrage
- Calculateur maître
- PC / ordinateur

Processus d'adaptation

L'adaptation du calculateur de boîte s'apparente à celle du calculateur du moteur.

Il est en outre possible d'affecter une nouvelle identité à la boîte. En cas de vol de la clé et de remplacement consécutif du jeu de verrouillage complet, tous les calculateurs intégrés dans l'antidémarrage peuvent ainsi prendre une nouvelle identité.

La désignation « antidémarrage 4 » de l'antidémarrage reste inchangée, étant donné que la technologie mise en oeuvre est identique à celle utilisée depuis l'A8 03.

Comportement avec un calculateur non adapté

Si seul le calculateur de boîte n'est pas adapté, le moteur peut être lancé comme d'habitude. Le calculateur de boîte détecte l'information d'antidémarrage manquante ou erronée. Cela est signalé au conducteur par un affichage inversé du rappel du rapport engagé dans l'affichage central du porte-instruments. Un nouveau calculateur, qui n'a pas encore été adapté pour un autre véhicule, autorise un fonctionnement en mode dégradé à une vitesse maximale d'env. 20 km/h.

Un calculateur ayant déjà été monté sur un autre véhicule n'autorise plus de mode dégradé. Le levier sélecteur peut être engagé par le conducteur. Le calculateur empêche cependant une liaison énergétique avec l'arbre de sortie. L'adaptation d'un tel calculateur n'est - comme pour les autres composants de l'antidémarrage - possible que sur un véhicule du même type, ce qui revient à dire qu'une boîte de vitesse ayant été initialement adaptée sur une A8 ne peut pas l'être pour une A6.

Modifications apportées aux boîtes de vitesses

multitronic

La boîte 01J est systématiquement dotée d'un mode dégradé mécanique. Les modifications relatives à l'antidémarrage concernent uniquement le logiciel ainsi que des composants électroniques du calculateur de boîte.

Boîtes automatiques à 6 rapports

Sur les boîtes 09L et 09E, les modifications ont non seulement porté sur le logiciel et le matériel, mais aussi sur la commande hydraulique. Un entraînement n'est plus possible en l'absence de courant. Pour cela, il a fallu inverser la caractéristique de différentes électrovannes modulatrices de pression.



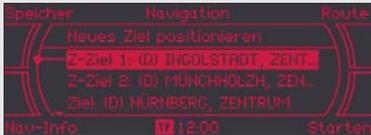
325_071



325_051

Vue d'ensemble des systèmes d'infodivertissement

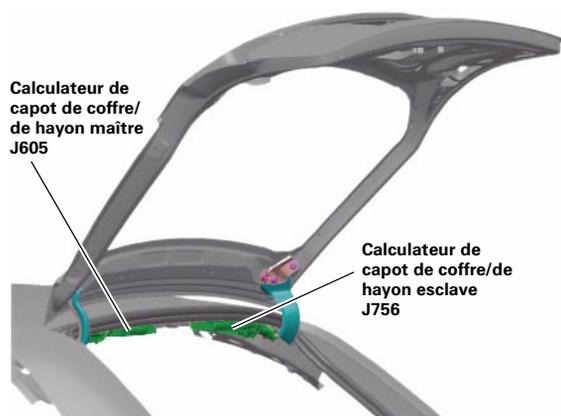
	MMI basic	MMI basic plus	
Equipement de série			
Afficheur	<p>Écran monochrome 6,5"</p> 	<p>Écran monochrome 6,5"</p> 	
Panneau de commande	<p>Panneau de commande à 4 touches</p> 	<p>Panneau de commande à 4 touches</p> 	
Calculateur d'unité d'affichage et de commande	<p>Dans la boîte à gants</p> <ul style="list-style-type: none"> - y compris module autoradio - y compris lecteur CD audio simple - y compris amplificateur 2x20W pour 4 haut-parleurs avant 	<p>Dans la boîte à gants</p> <ul style="list-style-type: none"> - y compris module autoradio - y compris lecteur CD audio simple 	
Amplificateur	<p>Intégré dans le calculateur d'unité d'affichage et de commande</p>	<p>Processeur d'ambiance DSP d'une puissance totale de 160 W, à l'arrière à gauche dans le coffre à bagages, pour 10 haut-parleurs</p>	
Autoradio	<p>Autoradio avec système de diversité d'antennes, intégré dans le calculateur d'unité d'affichage et de commande</p>	<p>Autoradio avec système de diversité d'antennes et TP mémoire, intégré dans le calculateur d'unité d'affichage et de commande.</p> <p>La sélection de la fonction TP mémoire s'effectue, dans le cas du panneau de commande à 4 touches, via le setup de l'autoradio.</p>	
Lecteur de CD	<p>Intégré dans le calculateur d'unité d'affichage et de commande</p>	<p>Intégré dans le calculateur d'unité d'affichage et de commande</p>	
Système de navigation	-	-	
Options			
Changeur de CD	<p>Changeur de CD dans la boîte à gants</p>	<p>Changeur de CD dans la boîte à gants</p>	
Préparation pour téléphone portable	<p>Préparation pour téléphone portable Bluetooth intégrée dans l'accoudoir central, y compris panneau de commande à 8 touches</p>	<p>Préparation pour téléphone portable Bluetooth intégrée dans l'accoudoir central, y compris panneau de commande à 8 touches</p>	
Amplificateur BOSE	-	<p>Amplificateur BOSE 6000 avec</p> <ul style="list-style-type: none"> - BOSE Audi-Pilot - Amplificateur à 8 canaux d'une puissance totale de 270 W - 13 haut-parleurs 	
Système de navigation	-	-	
Montage fixe d'un téléphone	-	-	
Système de commande vocale	-	-	
Réception TV	-	-	

MMI basic plus avec CD de navigation	MMI
<p>Écran monochrome 6,5"</p> 	<p>Écran couleur 7"</p> 
<p>Panneau de commande à 8 touches</p> 	<p>Panneau de commande à 8 touches</p> 
<p>Dans la boîte à gants</p> <ul style="list-style-type: none"> - y compris module autoradio - y compris module de navigation - y compris lecteur de CD simple pour CD navigation ou audio 	<p>Au tableau de bord</p>
<p>Processeur d'ambiance sonore DSP d'une puissance totale de 160 W, à l'arrière à gauche dans le coffre à bagages pour 10 haut-parleurs</p>	<p>Processeur d'ambiance sonore DSP d'une puissance totale de 160 W, à l'arrière à gauche dans le coffre à bagages pour 10 haut-parleurs</p>
<p>Autoradio avec système de diversité d'antennes et mémoire TP, intégré dans le calculateur d'unité d'affichage et de commande</p>	<p>Autoradio avec double syntoniseur, système de diversité d'antennes et mémoire TP, à l'arrière à gauche dans le coffre à bagages</p>
<p>Changeur de CD dans la boîte à gants</p>	<p>Changeur de CD dans la boîte à gants</p>
<p>CSD de navigation intégré dans le calculateur d'unité d'affichage et de commande</p>	<p>-</p>
<p>-</p>	<p>2. changeurs de CD dans la boîte à gants</p>
<p>Préparation pur téléphone portable Bluetooth intégrée dans l'accoudoir central</p>	<p>Préparation pur téléphone portable Bluetooth intégrée dans l'accoudoir central</p>
<p>Amplificateur BOSE 6000 avec</p> <ul style="list-style-type: none"> - BOSE Audi-Pilot - amplificateur à 8 canaux d'une puissance totale de 270 W - 13 haut-parleurs 	<p>Amplificateur BOSE 6000 avec</p> <ul style="list-style-type: none"> - BOSE Audi-Pilot - amplificateur à 8 canaux d'une puissance totale de 270 W - 13 haut-parleurs
<p>-</p>	<p>DVD de navigation à l'arrière à gauche dans le coffre à bagages</p>
<p>-</p>	<p>Montage fixe du téléphone, y compris combiné sans fil</p>
<p>-</p>	<p>Système de commande vocale dans K-Box</p>
<p>-</p>	<p>Récepteur TV analogique Récepteur TV analogique et récepteur TV numérique</p>

Calculateurs de capot de coffre/de hayon J605 et J756

Introduction

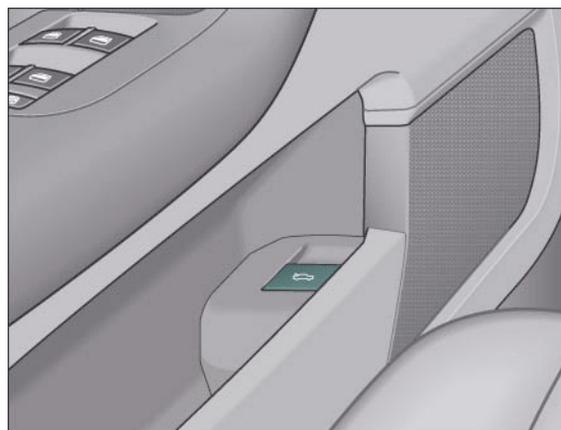
En vue de l'amélioration du confort de commande, un hayon à commande automatique est proposé en option sur la nouvelle Audi A6 Avant 05. La fonction d'ouverture et de fermeture automatique est réalisée par deux moteurs électriques montés sur les charnières du hayon. Chaque moteur électrique possède un réducteur, un embrayage électromagnétique, des capteurs de mesure et un calculateur électronique. La commande de hayon côté conducteur (côté gauche) est le système maître relié au bus CAN Confort, la commande de hayon côté passager avant est le système esclave.



344_034

Ouverture automatique

L'ouverture du hayon à commande automatique s'effectue en actionnant la touche centrale de la clé radiocommandée, en tirant la touche de déverrouillage logée dans la partie du conducteur ou en appuyant sur la poignée du hayon. L'ouverture peut être interrompue en répétant la commande d'ouverture. Un nouvel actionnement de la touche centrale de la clé radiocommandée ou de la touche de déverrouillage logée dans la porte du conducteur provoque ensuite la reprise de l'ouverture.

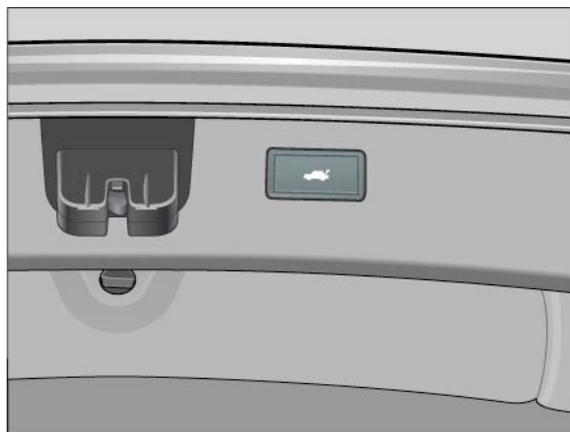


Touche de déverrouillage dans la porte du conducteur

344_043

Mémorisation de la position de fin de course du hayon

Si le hayon a été arrêté dans une position intermédiaire, cette dernière peut être mémorisée comme future position de fin de course. Il faut pour cela maintenir la touche de fermeture du hayon enfoncée pendant au moins 5 s. Il convient de tenir compte du fait que la fonction n'est disponible qu'à partir d'un angle d'ouverture minimum de 45 degrés.



Touche de fermeture du hayon

344_045

Fermeture automatique

Une fermeture automatique ne peut, pour des raisons de sécurité, n'être induite que via la touche de fermeture du hayon ou la poignée du hayon. La fermeture automatique peut elle aussi être interrompue par un nouvel actionnement de l'une des commandes.

Un nouvel actionnement de cette touche de fermeture ou de la poignée du hayon n'entraîne toutefois pas la poursuite de la fermeture, mais l'ouverture du hayon.

Embrayage électromagnétique

Un embrayage électromagnétique assure la transmission du couple généré dans le moteur électrique en vue de l'ouverture et de la fermeture du hayon. L'embrayage électromagnétique se compose d'un aimant permanent et d'un électroaimant. Lors de l'ouverture du hayon, l'action mécanique de l'aimant permanent est renforcée par l'électroaimant, en vue de permettre la transmission d'un couple suffisamment élevé par le moteur électrique.

Le maintien du hayon dans une position d'ouverture atteinte en s'opposant à la force de son poids et la force des ressorts pneumatiques est assuré par le seul aimant permanent. En cas d'ouverture ou de fermeture manuelle du hayon, l'électroaimant génère un champ magnétique, qui neutralise l'effet magnétique de l'aimant permanent.

L'embrayage électromagnétique est alors ouvert et le hayon peut être déplacé librement.

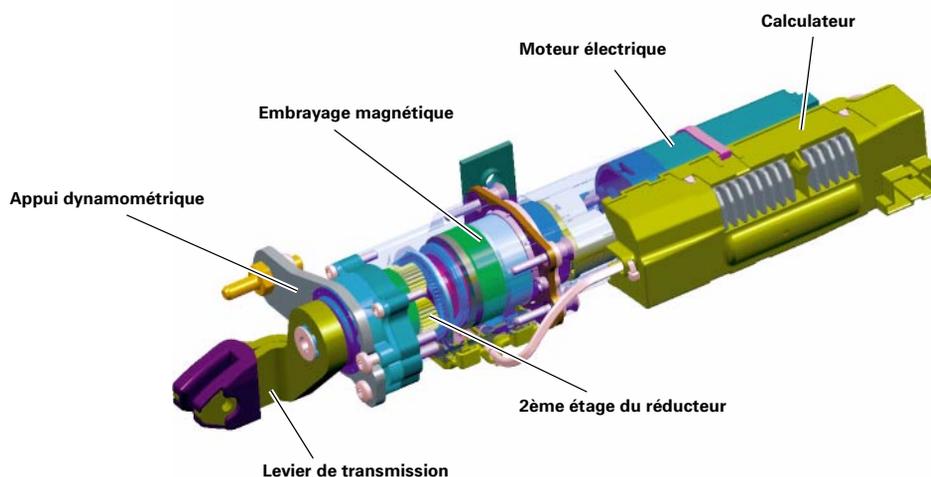


344_031

Actionnement manuel du hayon

Lorsque l'on déplace le hayon à la main depuis une position arrêtée, le couple de maintien sans courant est surmonté et l'on passe en mode « actionnement manuel ». Ce déplacement manuel est détecté au moyen d'un capteur de Hall, sur quoi les calculateurs alimentent les embrayages dans le sens « roue libre ». En cas d'arrêt du déplacement, l'alimentation électrique des embrayages est coupée au bout d'environ une seconde et le hayon reste à nouveau fixé de lui-même dans sa position.

Une seconde possibilité d'actionnement manuel consiste à ouvrir le hayon fermé à l'aide de la touche de la poignée. Les embrayages sont dans ce cas également alimentés en direction « roue libre ». Cet état est maintenu jusqu'à environ une demi-seconde après avoir relâché la touche de la poignée. Si aucun actionnement manuel n'est détecté durant cette phase, les embrayages sont à nouveau alimentés dans le sens de l'« ouverture » et le hayon s'ouvre automatiquement.



344_042

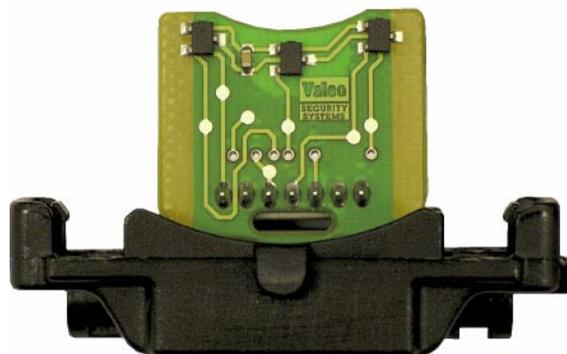
Régulation de la vitesse

Le couple requis pour l'ouverture et la fermeture du hayon dépend de divers facteurs, tels que la position actuelle du véhicule, la température ambiante ou bien la position momentanée du hayon. C'est la raison pour laquelle une régulation de vitesse a été réalisée dans le calculateur, en vue d'adapter la vitesse momentanée du moteur à une courbe de vitesse de consigne. La régulation est assurée via un signal MLI haute fréquence, qui commande le courant du moteur.

Capteurs

L'enregistrement de la vitesse est assuré par un capteur de Hall intégré dans la commande gauche du hayon. La commande droite du hayon est également équipée d'un capteur de Hall, qui détecte les demandes du mode « actionnement manuel ». Trois autres petits capteurs de Hall du côté gauche servent à la saisie du sens de déplacement et de la position momentanée du hayon. Les capteurs de Hall sont également utilisés au niveau de la sécurité antipincement.

Cette dernière est réalisée par une détection de la course/vitesse. En cas de détection d'un obstacle, l'entraînement est stoppé. Si l'obstacle est détecté lors d'une opération de fermeture, le hayon s'ouvre à nouveau d'env. 4 degrés supplémentaires.



344_053

Platine des capteurs de Hall utilisés pour la saisie du sens de déplacement et de la position du hayon

Mode transport et gestion du courant de repos

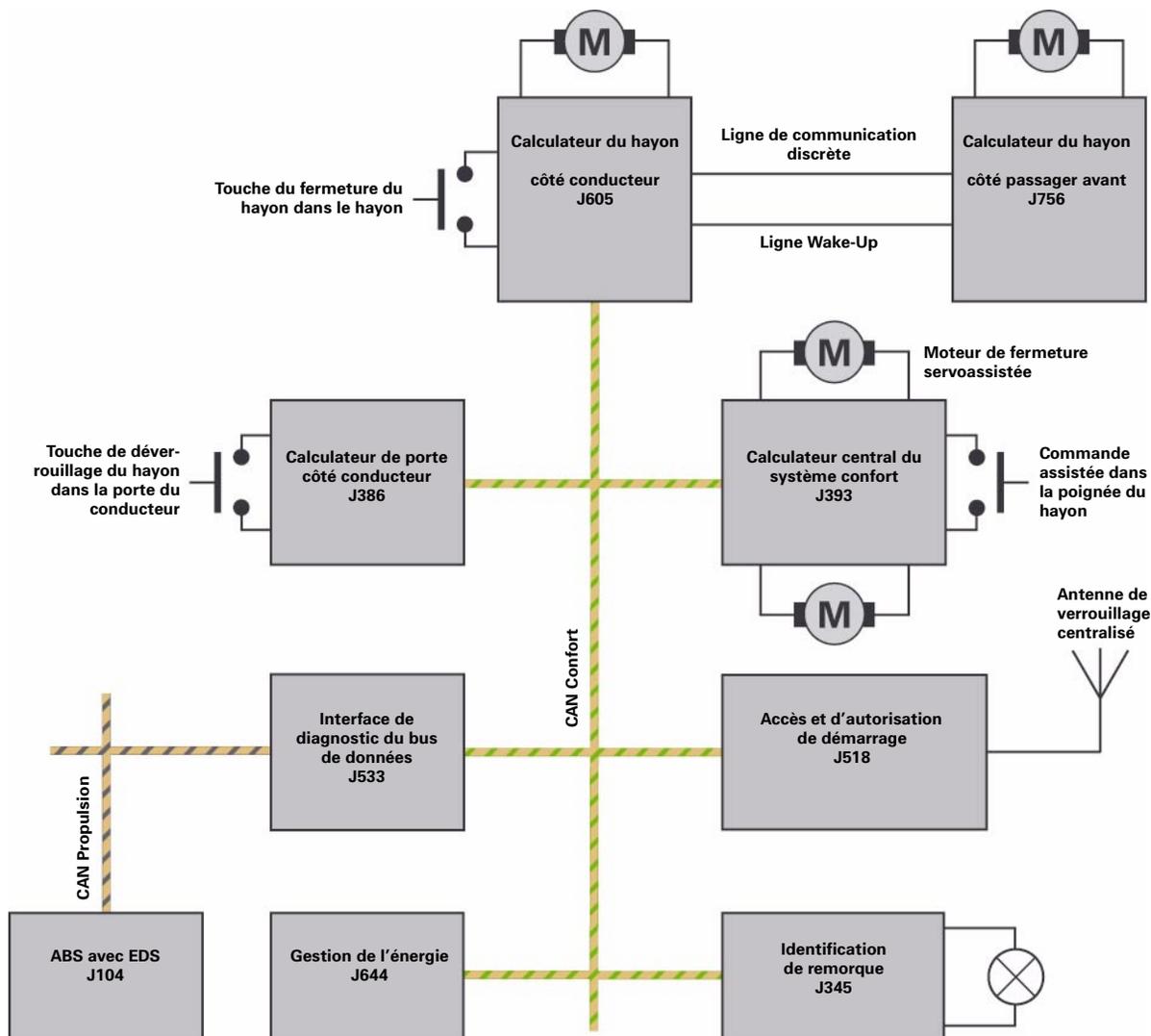
L'activation du mode transport concerne également la commande du hayon. Dans cet état, le hayon doit être actionné à la main. Cela revient à dire que les moteurs électriques sont désactivés et que seul l'actionnement manuel est possible. Il en va de même pour la gestion du courant de repos, à partir du niveau de coupure 2.

Désactivation de la commande électrique du hayon

Les défauts du système suivants entraînent la désactivation de la commande électrique du hayon :

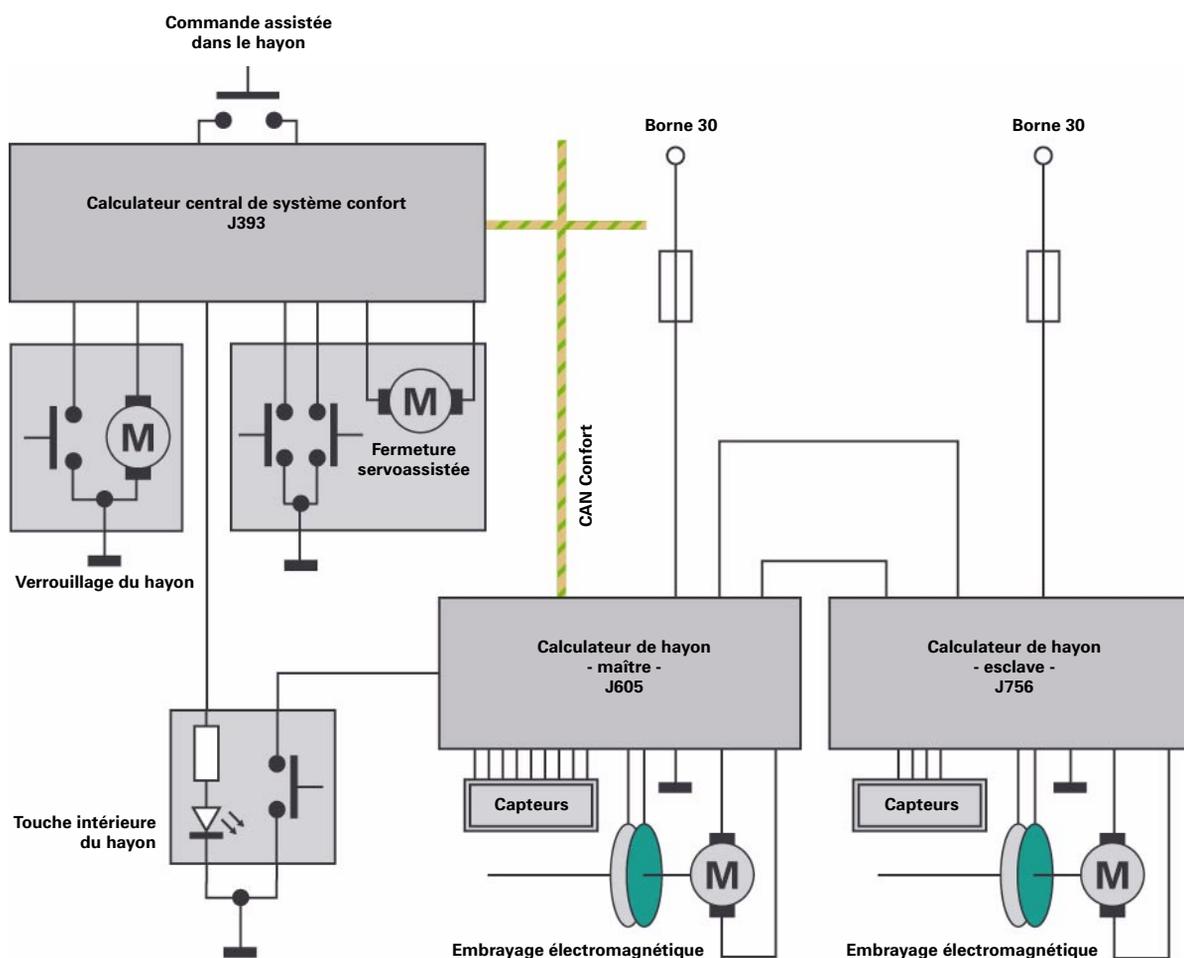
- absence de communication CAN avec le calculateur de porte, côté conducteur J386
- absence de communication CAN avec le calculateur central de système confort J393
- absence de communication CAN vers le calculateur d'accès et d'autorisation de démarrage J518
- protection des composants activée dans le calculateur central de système confort J393
- la fermeture servoassistée du hayon n'est pas déclenchée avec le hayon ouvert ou il n'y a pas de rétrosignal concernant son activation au calculateur central de système confort J393

Synoptique du système de commande du hayon



344_037

- Le calculateur J104 ABS avec EDS fournit au calculateur du hayon J605 la vitesse du véhicule. Pour des raisons de sécurité, l'actionnement automatique du hayon est désactivé à une vitesse supérieure à 3 km/h.
- Si le calculateur du hayon J605 reçoit du calculateur d'identification de remorque l'information « remorque détectée », l'actionnement automatique du hayon est également désactivé pour des raisons de sécurité.



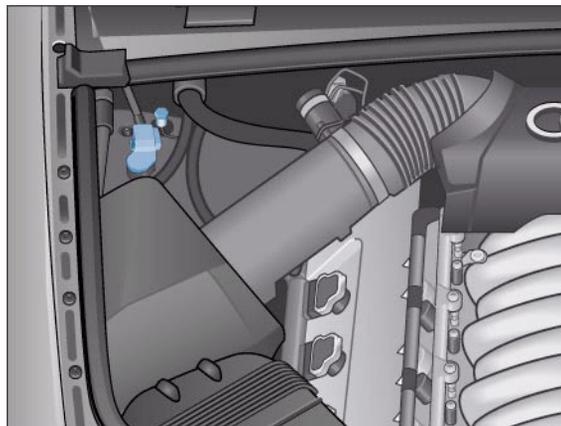
344_036

- Le calculateur de hayon maître J605 communique avec le calculateur de hayon esclave J756 via un bus monofilaire spécifié par le systémier Valeo (il ne s'agit pas d'un bus LIN).
- La ligne Wake-Up permet au calculateur de hayon maître J605 de réveiller le calculateur de hayon esclave J756. Le cas se présente lorsque le CAN Confort est réactivé après une période de repos sur le bus ou lorsque la commande du hayon est actionnée avec le CAN Confort en mode «sleep». Le calculateur de hayon esclave réveille le calculateur de hayon maître J605 en cas de détection d'un actionnement manuel du hayon.
- Deux touches sont représentées dans le bloc fonctionnel du moteur de servoassistance de fermeture. Elles ont pour tâche de détecter les deux positions de fin de course de la fermeture servoassistée et de transmettre cette information au calculateur central du système confort.

Prise de démarrage assisté dans le compartiment-moteur

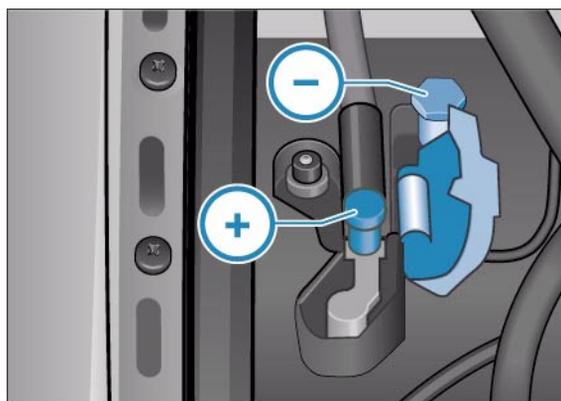
En vue d'une nouvelle amélioration de la convivialité du service de l'A6, l'Audi A6 Avant 05, tout comme la berline A6 à partir du millésime 06, possèdent une prise de démarrage assisté dans le compartiment-moteur.

Ces prises de démarrage assisté sont d'un accès nettement plus facile que dans le coffre à bagages. Elles sont situées au-dessus du logement de jambe de force droit. Le pôle positif est masqué par un cache en plastique rouge. La prise de démarrage assisté dans le coffre à bagages est supprimée.



344_023

Cette implantation dans le compartiment-moteur évite la connexion directe par mégarde de la batterie. En cas de connexion directe d'un chargeur sur la batterie, le calculateur de gestion d'énergie J644 n'est pas informé de la charge de la batterie et risque de déclencher des étages de coupure bien que la batterie soit chargée. Cela se traduit alors par des coupures de consommateurs inutiles.



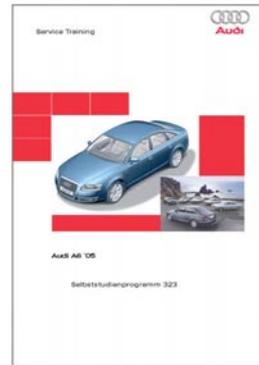
344_024

Programmes autodidactiques - Audi A6 Avant

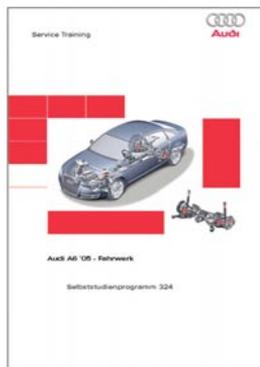
Progr. aut. 323 «Audi A6 05»

- Introduction au véhicule
- Carrosserie
- Protection des occupants
- Climatisation

Référence : A04.5S00.06.40



323_057



323_058

Progr. aut. 324 «Audi A6 05 - Châssis»

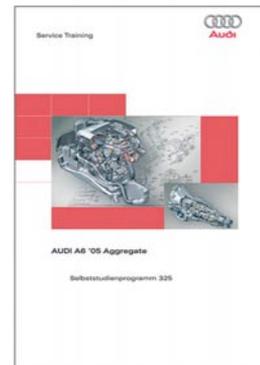
- Technologie du train avant
- Technologie du train arrière
- Direction
- ESP
- Frein de parking électromécanique EPB

Référence : A04.5S00.07.40

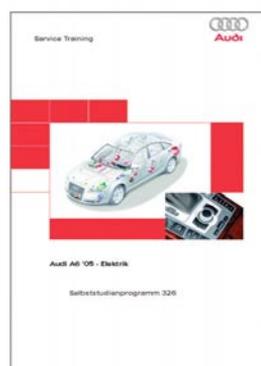
Progr. aut. 325 «Audi A6 05 - Moteurs»

- V6 3.0 TDI Common Rail
- V6 3.2 FSI
- Boîtes mécaniques 01X, 02X, 0A3
- Boîte automatique à 6 rapports 09L
- Multitronic 01J

Référence : A04.5S00.08.40



323_059



323_056

Progr. aut. 326 «Audi A6 05 - Equipement électrique»

- Réseaux
- Topologies en bus
- Equipement électrique «confort»
- Infodivertissement

Référence : A04.5S00.09.40

Sous réserve de tous
droits et modifications
techniques.

Copyright
AUDI AG
I/VK-35
Service.training@audi.de
Fax +49-841/89-36367

AUDI AG
D-85045 Ingolstadt
Définition technique 02/05

Printed in Germany
A05.5S00.13.40