



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 417 70 22 / 70 23

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: reyes.luque@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Abril de 2013

El nuevo Audi RS 6 Avant – Máximo rendimiento para el día a día

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	5
Información detallada – El motor	6
La transmisión de fuerza	8
El tren de rodaje	9
La carrocería	11
El diseño exterior	12
El interior	13
Los sistemas de asistencia al conductor	14
El equipamiento y Audi connect	14
Quattro GmbH	15

Anexo: datos técnicos

Los acabados, características y precios mencionados en esta documentación se refieren a la gama ofrecida en Alemania. Reservados todos los derechos de modificación y error.



Sumario

El nuevo Audi RS 6 Avant – Innovadoramente potente

El nuevo Audi RS 6 Avant combina una potencia de 560 CV (412 KW) y un par motor de 700 Nm con una utilidad ilimitada para el día a día y el tiempo de ocio. Desarrollado y fabricado por quattro GmbH, una filial al 100% de AUDI AG, este Avant de alto rendimiento impresiona por sus potentes prestaciones y su ejemplar eficiencia. Su V8 biturbo consume, en modo combinado, 9,8 litros de combustible a los 100 km. El peso de la carrocería se ha reducido gracias al uso de aluminio y de aceros de alta resistencia.

La imagen del nuevo Audi RS 6 Avant es soberana y poderosa. Su V8 biturbo de inyección directa, con una cilindrada de 3.993 cc, rinde 560 CV (412 KW); sus 700 Nm de par motor están disponibles de forma constante entre las 1.750 y las 5.500 rpm. Los dos turbocompresores de doble entrada o *twin scroll* se encuentran en el interior de la V a 90 grados que forman las bancadas de cilindros, y garantizan una entrega del par inmediata y potente. El RS 6 Avant acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos. A petición del cliente Audi incrementa la velocidad punta de los 250 a los 280 ó 305 km/h. El consumo medio se limita a 9,8 litros de combustible a los 100 km, un 30% menos que en el modelo anterior.

Un factor decisivo para conseguir esta eficiencia es, entre otros, el sistema de gestión de cilindros denominado *cylinder on demand* (COD), que en régimen de carga parcial desactiva temporalmente cuatro cilindros. Los soportes activos del motor compensan las ligeras vibraciones que se producen en estas fases generando vibraciones que las contrarrestan. La tecnología COD reduce el consumo normalizado alrededor de un 5%, y al circular a velocidades moderadas incluso cerca de un 12%.

La potencia del 4.0 TFSI se traslada a la tracción integral permanente quattro, con un diferencial central evolucionado, a través de un tiptronic de ocho relaciones de configuración deportiva con una octava marcha de transmisión larga. La gestión del par individual para cada rueda complementa el trabajo del sistema de tracción quattro. Si el cliente lo desea, se puede combinar con el diferencial deportivo, que distribuye activamente las fuerzas entre las ruedas traseras.

El equipamiento de serie del nuevo Avant de alto rendimiento incluye también el sistema RS-adaptive air suspension. Esta suspensión neumática de reglaje rígido con amortiguación regulada rebaja 20 mm la altura de la carrocería. Su gestión se ha integrado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select, al igual que el diferencial deportivo y la dirección dinámica, que varía su relación de transmisión en función de la velocidad; el conductor puede cambiar su funcionamiento en varios niveles.



Como alternativa a la suspensión neumática RS, Audi ofrece el rígido tren de rodaje deportivo RS plus con Dynamic Ride Control (DRC).

El nuevo Audi RS 6 Avant monta de serie ruedas forjadas de 20 pulgadas con neumáticos de tamaño 275/35 R 20, y ruedas de 21 pulgadas como alternativa; el formato de los neumáticos en este último caso es de 285/30 R 21. Los discos de freno delanteros, con un tamaño de 390 mm, se han realizado en diseño tipo *wave* y equipan pinzas de seis pistones. A petición, Audi monta discos fabricados en cerámica reforzada con fibra de carbono con un diámetro de 420 mm en el eje delantero. El control electrónico de estabilización ESC integra un modo deportivo y también puede desconectarse completamente.

Ligera y estable: la carrocería

La carrocería del nuevo Audi RS 6 Avant está compuesta por aceros de alta resistencia y por un 20% aproximadamente de aluminio. Gracias a la construcción ligera de Audi, el nuevo modelo pesa casi 100 kg menos que su antecesor. En el ámbito de la seguridad ante impactos y de la rigidez torsional, la carrocería se encuentra igualmente al más alto nivel.

El equipamiento exterior del Avant de alto rendimiento incluye aplicaciones en aluminio mate, la rejilla protectora en color negro de brillo intenso, los paragolpes, así como las taloneras y pasos de rueda ensanchados. El *spoiler* del borde del techo en diseño RS, el difusor y los dos tubos finales del sistema de escape RS en la zaga del RS 6 Avant lo señalan claramente como el modelo deportivo de máxima potencia de la serie. Si el cliente lo desea puede optar por un sistema de escape deportivo RS con embellecedores de los tubos finales en color negro y un característico sonido. Dos paquetes de diseño, en aluminio mate y en carbono, disponibles con carácter opcional, dan un toque aún más personal a su imagen.

Los faros xenón plus con luz diurna LED y los grupos ópticos traseros LED se equipan de serie, mientras que los faros LED con viseras oscurecidas pertenecen al equipamiento opcional.

En el interior del nuevo Audi RS 6 Avant predomina el deportivo color negro; las escalas de los instrumentos son blancas y los indicadores rojos. El volante deportivo de cuero en diseño de tres radios específico de los modelos RS está achatado en su parte inferior y monta una corona más gruesa y de contornos más pronunciados. Las piezas decorativas en óptica de aluminio y lacado brillante, molduras de acceso iluminadas con emblemas RS 6 e inserciones en carbono aportan el toque de distinción. Los asientos deportivos RS con laterales pronunciados y reposacabezas integrados se equipan de serie; sus tapizados se han realizado en una combinación de Alcantara y cuero de color negro. Las bandas centrales de los asientos están decoradas con un elemento especial, el guateado de rombos. El RS 6 Avant monta de serie una banqueta trasera de tres plazas. Además se



ofrecen opcionalmente dos asientos individuales con reposacabezas integrados en la parte trasera, también a juego con el diseño de los asientos delanteros.

El equipamiento de serie del nuevo Audi RS 6 Avant incluye, entre otros elementos, un climatizador automático de cuatro zonas, el MMI navigation plus con MMI touch y el Audi sound system con diez altavoces. El Audi connect incluye teléfono de automóvil y complementa al MMI navigation plus descargando servicios *online* en el vehículo. Los acompañantes pueden navegar libremente por Internet gracias al punto de acceso inalámbrico WLAN. Los faros LED también forman parte del equipamiento de serie. La oferta de opcionales de alta tecnología abarca, por ejemplo, el *head-up display*, el Bang & Olufsen Advanced Sound System y los sistemas de asistencia al conductor. Entre ellos se cuentan el adaptive cruise control con función Stop&Go y el asistente de visión nocturna, que detecta y marca a los peatones.

El Audi RS 6 Avant llegará a los concesionarios alemanes en la segunda mitad de 2013. Su precio base en España será de 129.100 euros.



Relación de detalles interesantes

El nuevo Audi RS 6 Avant

Motor

- Motor V8 biturbo con inyección directa FSI y 3.993 cc de cilindrada
- 560 CV (412 KW), par motor de 700 Nm entre 1.750 y 5.500 rpm
- 0-100 km/h en 3,9 segundos, velocidad máxima opcional de 305 km/h
- Sistema *start-stop y cylinder on demand* (COD)
- Consumo en el ciclo ECE de sólo 9,8 litros a los 100 km

Transmisión de fuerza

- Cambio tiptronic de ocho relaciones con intervalos de cambio más breves
- Tracción integral permanente quattro con diferencial central evolucionado
- Gestión del par individual para cada rueda, diferencial deportivo en opción

Tren de rodaje

- Suspensión neumática de ajuste específico RS-adaptive air suspension
- Tren de rodaje deportivo RS plus con Dynamic Ride Control (DRC) opcional
- Sistema de conducción dinámica Audi drive select de serie, dirección dinámica opcional
- Ruedas en formato 20 pulgadas de serie, ruedas de 21 pulgadas opcionales
- Discos de freno en diseño *wave*, opcionalmente discos cerámicos reforzados con fibra de carbono
- Control de estabilización ESC con modo deportivo y posibilidad de desconexión

Carrocería y diseño

- Carrocería en construcción híbrida de aluminio
- Elementos de diseño específicos de los modelos RS

Interior

- Interior negro, inserciones decorativas en CFRP, detalles en óptica de aluminio
- Molduras de acceso iluminadas, emblemas RS 6 en el interior
- Asientos deportivos RS con reposacabezas integrados de serie
- Banqueta trasera de tres plazas de serie, asientos traseros de dos plazas de corte deportivo como opcional

Equipamiento

- Faros LED y grupos ópticos traseros LED de serie
- Sistema de información al conductor (FIS) específico RS con destello de cambio de marcha
- MMI navigation plus con MMI touch y Audi sound system de serie. También Audi connect incluido teléfono de automóvil
- A petición del cliente, un gran número de innovadores sistemas de asistencia



Información detallada

El nuevo Audi RS 6 Avant – Consecuentemente deportivo

El nuevo Audi RS 6 Avant es sinónimo de rendimiento revolucionario: es más ligero y eficiente que el modelo anterior y sus prestaciones han vuelto a mejorar. El RS 6 Avant acelera de 0 a 100 km/h en sólo 3,9 segundos. A petición del cliente la velocidad punta se puede incrementar hasta los 305 km/h. El motor 4.0 TFSI rinde 560 CV (412 KW) de potencia, pero el consumo combinado es de sólo 9,8 litros de combustible a los 100 km.

El nuevo Audi RS 6 Avant es un deportivo de alto rendimiento para el día a día y el tiempo de ocio. De su carácter y de su consecuente configuración deportiva es responsable quattro GmbH, una filial al 100% de AUDI AG. Sus modelos RS, caracterizados por sus potentes motores, constituyen la dinámica punta de lanza de la gama de modelos de la marca. Las siglas RS hacen siempre referencia a la motorización más potente de cada serie, a la tracción integral permanente quattro y a una dinámica de conducción extraordinaria, que se combinan con una presencia discreta y una absoluta funcionalidad.

El motor

En el Audi RS 6 Avant, el 4.0 TFSI ilustra de un modo ejemplar la estrategia de *downsizing* de Audi. Con una cilindrada de 3.993 cc, el V8 biturbo despliega una fuerza impresionante en cualquier situación. Ofrece su potencia máxima de 560 CV (412 KW) entre las 5.700 y las 6.600 rpm, y sus 700 Nm de par motor están disponibles de forma constante entre las 1.750 y las 5.500 rpm.

Cada detalle alude al carácter de alta tecnología del ocho cilindros sobrealimentado. El cárter del cigüeñal de aluminio y silicio se fabrica mediante el proceso de fundición en coquilla a baja presión, que proporciona una homogeneidad especialmente alta. Un marco estable para los portacojinetes inferiores del cigüeñal, el llamado *bedplate*, contribuye a aumentar aún más la rigidez del bloque. La distribución de cadena se ha montado en la parte trasera, donde ocupa poco espacio. La compacta construcción reduce la longitud del motor hasta los 497 mm, el diámetro y la carrera miden 84,5 y 89,0 mm respectivamente. Contando todas las piezas accesorias importantes, el peso del motor asciende a 224 kg.

Un sistema especial de aspiración abastece de aire al V8 de cuatro litros, que posee una gestión del motor específica; la inyección directa FSI de Audi le proporciona la cantidad de combustible que necesita. Las válvulas de apertura variable en los canales de aspiración provocan en el aire aspirado un movimiento cilíndrico que mejora el llenado y por consiguiente la combustión. El combustible, directamente inyectado, provoca una fuerte



turbulencia y enfría las cámaras de combustión. Este procedimiento permite alcanzar una elevada compresión de 10,1:1.

Los dos turbocompresores generan una presión de sobrealimentación relativa de hasta 1,2 bar. La tecnología *twin scroll*, que consigue que los gases de escape de cada par de cilindros fluyan a través de canales independientes hasta la rueda de la turbina, evita interacciones no deseadas entre las columnas de gas. Este efecto es responsable de que el par motor se desarrolle pronto y rápido.

Los turbocompresores de grandes dimensiones y su *intercooler* aire-agua se encuentran en el interior de la V de 90 grados formada por las filas de cilindros, y no en el exterior, junto al cárter del cigüeñal, como suele ser habitual. Esta configuración permite conductos de gases cortos con mínimas pérdidas de flujo y una respuesta espontánea. Un complejo aislamiento de los componentes calientes proporciona unas condiciones estables desde el punto de vista térmico en el interior de la V.

Las válvulas de sonido en el sistema de escape de dos vías aportan una mayor intensidad al rugido del motor. Su gestión se lleva a cabo en función de la carga y del régimen, del modo seleccionado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select y del modo operativo del tiptronic de ocho velocidades. A petición del cliente, quattro GmbH monta un sistema de escape deportivo RS.

Completo paquete: las tecnologías del programa de eficiencia modular

El 4.0 TFSI hace gala de muchas de las tecnologías del programa de eficiencia modular de Audi, entre ellas el sistema *start-stop*. La innovadora gestión térmica controla el flujo de aire del motor con líquido refrigerante en la fase de calentamiento para que el aceite se caliente lo más rápido posible. La bomba de aceite regulada varía la presión del aceite en dos fases.

Para el montaje del V8, que se lleva a cabo en el centro de producción de Audi en Győr, Hungría, se emplean tecnologías de vanguardia, como el bruñido con puente tensor de las paredes de los cilindros. Los pernos de pistón se han dotado de un fino recubrimiento de carbono tan duro como un diamante, denominado DLC (*diamond-like carbon*).

Otra revolucionaria innovación es el sistema *cylinder on demand* (COD), que se basa en el Audi valvelift system (AVS). Esta tecnología reduce el consumo de combustible en el ciclo NEFZ alrededor de un 5%, e incluso un 12% al circular a una velocidad constante de 100 km/h. Cuando la carga y el régimen se encuentran en un margen bajo-medio (hasta 250 Nm y 3.500 rpm aproximadamente), el sistema COD desconecta los cilindros 2, 3, 5 y 8 cerrando las válvulas y paralizando la inyección y el encendido. En los cilindros activos se incrementa el rendimiento, dado que los puntos operativos se desplazan hacia cargas más elevadas. Justo antes de que se cierren las válvulas, las cámaras de combustión se llenan

una vez más con aire exterior; esta solución garantiza una presión interior en los cilindros comparativamente baja.

La conmutación se lleva a cabo en unas centésimas de segundo mediante unos casquillos que se desplazan axialmente sobre los árboles de levas; para ello, los pernos de accionamiento electromagnético se introducen en las ranuras en forma de espiral del lado exterior. Este proceso se desarrolla con tal suavidad que el conductor prácticamente no lo percibe, y sólo el indicador del cuadro de instrumentos le permite saber que circula en modo de cuatro cilindros. En cuanto pisa el acelerador con más fuerza vuelven a activarse los cilindros.

Cuando el V8 funciona temporalmente como un V4, la chispa de encendido sólo se produce cada 180 grados de ángulo del cigüeñal. El mecanismo del cigüeñal genera mayores oscilaciones torsionales, efecto que contrarrestan los soportes activos del motor. A través de activadores electromagnéticos de bobinas osciladoras, los citados soportes generan antivibraciones de fase opuesta que eliminan en gran medida las vibraciones del motor. Los soportes activos del motor también se activan en régimen de ralentí.

Audi RS 6 Avant: el 4.0 TFSI

Cilindrada cc	3.993
Diámetro /carrera mm	84,5/89,0
Compresión	10,1:1
Potencia CV (KW)	560 (412) de 5.700 a 6.600 rpm
Par motor Nm	700 de 1.750 a 5.500 rpm

La transmisión de fuerza

El 4.0 TFSI está acoplado a un cambio tiptronic de ocho relaciones que se caracteriza por unos tiempos de cambio especialmente breves. El cambio automático, integrado en la gestión térmica del motor, dispone de un programa de cambio dinámico (DSP) con los modos D (Drive) y S (Sport). Si el conductor prefiere cambiar de marcha él mismo, puede hacerlo con las levas de cambio situadas en el volante o con la palanca de selección en diseño especial RS. El Launch Control permite realizar salidas con un patinaje regulado de las ruedas y la máxima tracción.

El tiptronic presenta un corto salto entre sus marchas más bajas; al mismo tiempo, su amplio desarrollo total de 7,1:1 entre la relación más larga y la más corta reduce el consumo de combustible. Con salida parada, el nuevo RS 6 Avant acelera de forma espontánea, y en octava circula a regímenes relativamente bajos.

La piedra angular de la tracción quattro del nuevo Audi RS 6 es un diferencial central evolucionado capaz de distribuir las fuerzas de un modo extraordinariamente variable. En



modo de funcionamiento normal, desvía un 40% del par al eje delantero y un 60% al trasero. Pero en caso necesario, este componente de funcionamiento puramente mecánico puede enviar, sin retardo alguno, hasta el 70% hacia el tren delantero o el 85% al tren trasero. Otra virtud del nuevo diferencial, que dispone de su propio radiador de aceite, es su reducido peso, que se sitúa 1,8 kg por debajo del componente anterior.

El diferencial central del nuevo Audi RS 6 Avant se combina con un software inteligente para la gestión de los frenos, que se conoce como gestión del par individual para cada rueda, y que interviene en las cuatro ruedas. Si al trazar una curva a gran velocidad detecta que las ruedas descargadas del interior de la curva están a punto de patinar, las frena mediante un sutil contacto de las pastillas de freno con el disco y una presión mínima. De este modo, en los márgenes límite de estabilidad, el RS 6 Avant se comporta de un modo aún más neutro y estable; en el caso de que las intervenciones del control de estabilización ESC aún fueran necesarias, se producen más tarde y con menor intensidad.

Un dinamismo aún mayor: el diferencial deportivo

De proporcionar un mayor dinamismo se encarga un componente opcional en el sistema de tracción quattro. El diferencial deportivo distribuye los pares de forma activa entre las ruedas del tren trasero. Al iniciar el giro o acelerar en una curva, envía la fuerza principalmente a la rueda situada en el exterior de la curva. De este modo se empuja al nuevo RS 6 Avant hacia el interior de la curva y se contrarresta de raíz cualquier tendencia al sobreviraje o al subviraje. A través del sistema de conducción dinámica de serie Audi drive select se puede gestionar con precisión el funcionamiento del diferencial deportivo.

Con el diferencial deportivo, el diferencial trasero clásico se complementa con una fase de actuación superpuesta en cada lado. Dicha fase se compone de dos ruedas solares y una corona de dentado interior y gira un 10% más rápido que el árbol motriz. Un embrague multidisco, bañado en aceite y accionado por un actuador electrohidráulico, establece la unión entre el árbol de transmisión y la fase de actuación superpuesta. Cuando el embrague se cierra, a la rueda ubicada en el exterior de la curva se le aplica de manera continua la velocidad mayor de la fase de actuación superpuesta. El par adicional necesario se resta de la rueda ubicada en el interior de la curva a través del diferencial.

El tren de rodaje

El nuevo RS 6 Avant es el primer modelo RS de Audi que monta de serie una suspensión neumática específicamente adaptada. Con su dinámico reglaje, la RS-adaptive air suspension reduce en 20 mm la altura de la carrocería. La amortiguación regulada integrada basa su trabajo en el estado de la calzada, en el estilo de conducción y en el modo seleccionado en el Audi drive select. Con este sistema el conductor puede variar a su antojo el funcionamiento seleccionando uno de los cinco modos disponibles: *comfort*, *auto*, *dynamic*, *individual* y *lift*.



El eje delantero del nuevo Audi RS 6 Avant consta de cinco brazos por rueda: dos brazos transversales en la zona superior, el brazo portante y el brazo de guía en la zona inferior y la barra de acoplamiento. La construcción de cinco brazos puede procesar por separado las fuerzas longitudinales y transversales. En sentido longitudinal, sus soportes se comportan de un modo suave, mientras que en sentido transversal se han ajustado de manera rígida en beneficio de la precisión deportiva.

Como brazos oscilantes se utilizan piezas forjadas de aluminio que mantienen a raya las masas no suspendidas. Los portarruedas y los cojinetes giratorios se componen de este mismo material. El tubo de alta resistencia con el que se ha fabricado la barra estabilizadora también supone un ahorro de peso. La espina dorsal de la suspensión es el soporte integral para el motor y eje delantero. Se ha fabricado en acero de alta resistencia y se ha atornillado rígidamente a la parte delantera del vehículo.

La compacta y ligera servodirección electromecánica se ha colocado en una posición muy baja, a la altura del centro de la rueda. Esta ubicación proporciona un comportamiento ágil, una precisión elevada y una respuesta sensible de la calzada. La servoasistencia ha sido especialmente adaptada al carácter de este potente modelo y se basa en la velocidad a la que se circula. Dado que el sistema no requiere energía al marchar en línea recta, su funcionamiento es altamente eficiente. La servodirección electromecánica ayuda al conductor en la frenada y en el contraviraje sobre firmes con diferente agarre de las ruedas a cada lado reforzando las correcciones adecuadas y dificultando los movimientos incorrectos del volante.

El Avant de alto rendimiento se puede equipar de manera opcional con la dirección dinámica, también con líneas características típicas RS. Con su transmisión superpuesta modifica su relación de transmisión en casi un 100%, en función de la velocidad a la que se circula y del ajuste en el Audi drive select. A bajas velocidades funciona de un modo muy directo, mientras que a velocidades elevadas favorece la estabilidad rectilínea gracias a su relación de transmisión indirecta. Al alcanzar el límite de estabilidad en curva, la dirección dinámica ayuda al conductor a evitar el sobreviraje y el subviraje contradiaccionando automáticamente mediante impulsos imperceptibles.

El eje trasero del nuevo Audi RS 6 Avant se basa en el principio de brazos trapezoidales con control de vía; una construcción compacta que proporciona un comportamiento de conducción seguro, deportivo y confortable. Los brazos transversales superiores y las barras de acoplamiento son piezas forjadas de aluminio; la barra estabilizadora también se ha ejecutado aquí en forma de tubo de acero.

Rígido apoyo: el tren de rodaje deportivo RS plus con DRC

Como alternativa a la RS-adaptive air suspension Audi ofrece una variante decididamente rígida, el tren de rodaje deportivo RS plus con Dynamic Ride Control (DRC). En este caso se



emplean muelles de acero y amortiguadores de ajuste triple; estos elementos están conectados entre sí en diagonal a través de conductos de aceite y una válvula central por conducto. Al trazar curvas a gran velocidad, las válvulas actúan sobre el flujo de aceite del amortiguador contraído de la rueda delantera exterior. De este modo refuerzan el apoyo y reducen la inclinación lateral.

El sistema de frenos RS proporciona un rendimiento sin concesiones. Los cuatro discos autoventilados presentan un diseño tipo *wave* que ahorra peso gracias a la forma ondulada de sus contornos exteriores. Los discos delanteros tienen un diámetro de 390 mm e incorporan pinzas de seis pistones pintadas en color negro. A petición del cliente también se montan pinzas de freno pintadas en rojo. Como alternativa se ofrecen firmes y duraderos discos de freno cerámicos reforzados con fibra de carbono con un diámetro de 420 mm y pinzas pintadas en gris antracita. El control electrónico de estabilización ESC integra un modo deportivo y también puede desconectarse completamente.

El nuevo Audi RS 6 Avant monta de serie ruedas forjadas de 20 pulgadas de torneado brillante en diseño de siete radios dobles, con neumáticos en formato 275/35 R 20. Como alternativa se ofrecen ruedas de 21 pulgadas de cinco radios dobles y en tres versiones diferentes: plata brillante, negro brillante en torneado brillante y óptica de titanio en torneado brillante. Los neumáticos tienen aquí unas dimensiones de 285/30 R 21.

La carrocería

Gracias a la tecnología de construcción ligera de Audi, el nuevo Audi RS 6 Avant pesa casi 100 kg menos que su predecesor. La carrocería ha contribuido de manera decisiva a esta reducción de peso, ya que alrededor de un 20% está compuesta de aluminio. El travesaño del vano motor y los largueros transversales detrás de los paragolpes delantero y trasero están compuestos por perfiles de aluminio. Las torretas de la suspensión en la parte delantera son piezas de fundición de aluminio. El soporte integral detrás del tablero de instrumentos, el travesaño en el maletero, las aletas delanteras, las puertas, el capó del motor y el portón del maletero se han fabricado también en aluminio.

En muchos ámbitos se han empleado componentes endurecidos en molde que aportan la máxima resistencia mecánica al habitáculo. Dichos componentes se calientan hasta casi 1.000 °C en un horno para ser conformados acto seguido en un útil de estampación refrigerado por agua a una temperatura de unos 200 °C. Este cambio de temperatura da lugar a una estructura de hierro y carbono de extremada resistencia a la tracción. Los aceros de alta resistencia requieren menores grosores de pared, por lo que son más ligeros.

La carrocería sorprende además por otras propiedades. Es extremadamente segura ante impactos y obtiene los máximos valores en rigidez torsional estática y dinámica. Con ello



establece las bases para la excelente calidad de fabricación, el preciso comportamiento en marcha y el silencio a bordo del nuevo Audi RS 6 Avant.

El diseño exterior

El nuevo Audi RS 6 Avant se muestra deportivo y musculoso sobre el asfalto. Las taloneras se han ensanchado, al igual que las aletas. En comparación con el modelo básico, los pasos de rueda traseros sobresalen aún más. Con un capó del motor largo, una batalla de 2.915 mm, una franja acristalada baja y unos montantes D muy inclinados, el nuevo RS 6 Avant presume de una imagen dinámica y elegante.

La parrilla Singleframe con las esquinas superiores oblicuas y el paragolpes RS con las grandes entradas de aire son los elementos más característicos del frontal. Otros muchos detalles del diseño realzan el exclusivo carácter del nuevo RS 6 Avant. La parrilla Singleframe, el *spoiler* delantero, las molduras de las ventanillas, las barras longitudinales del techo y la carcasa de los retrovisores exteriores se han realizado en aluminio mate, mientras que las rejillas en diseño de panal en el frontal del vehículo resplandecen en color negro de brillo intenso.

El gran *spoiler* del borde del techo en diseño RS, los grupos ópticos traseros oscurecidos y el paragolpes angular son los elementos que determinan la imagen de la zaga; el difusor con sus aletas verticales engloba los grandes tubos finales elípticos del sistema de escape RS. Tanto en el frontal como en la zaga se encuentra el emblema RS 6.

Dos paquetes de diseño alternativos, en aluminio mate o en carbono, aportan un toque aún más personal a la imagen del Avant de alto rendimiento, destacando sobre todo una inscripción quattro especialmente visible en la entrada de aire central delantera. En el paquete de carbono, el borde bifurcador del frontal y el difusor se han modelado de forma más llamativa.

El nuevo Audi RS 6 Avant está disponible en diez colores exteriores. Como novedad cabe destacar el tono exclusivo Gris Daytona mate. Además se ofrecen las pinturas uniformes Blanco Ibis y Gris Nardo, así como las pinturas metalizadas/efecto perla Gris Suzuka, Rojo Misano, Gris Daytona y Negro Phantom. Los colores Plata Prisma, Azul Estoril y Negro Pantera tienen un efecto cristal gracias a una pigmentación especial. Una oferta exclusiva de quattro GmbH es la pintura personalizada: cada cliente puede crear el color que más le guste.

El Audi RS 6 Avant mide 4.979 mm de longitud, 1.936 mm de anchura y 1.461 mm de altura, y tiene una distancia entre ejes de 2.915 mm.



El interior

El *cockpit* del nuevo Audi RS 6 Avant está hecho a la medida del conductor. Los instrumentos redondos integran esferas de color negro con escalas blancas y agujas rojas. Los emblemas RS decoran la llave, el volante deportivo de cuero multifuncional en diseño de tres radios y achatado en su parte inferior, las molduras de acceso iluminadas, el cuentarrevoluciones y el gran *display* en color del sistema de información al conductor (FIS). La palanca de selección presenta un diseño específico y las levas de cambio se han realizado en óptica de aluminio.

Una novedad en el menú RS del FIS es el destello de cambio de marcha: a medida que aumenta el régimen se van encendiendo segmentos de color verde, y poco antes del limitador, la barra cambia al color rojo y parpadea. Un *laptimer* y los indicadores de la marcha engranada, de la presión de sobrealimentación y de la temperatura del aceite, así como un indicador digital de la velocidad, completan el sistema de información al conductor específico del RS 6.

El revestimiento interior del techo en color negro se equipa de serie, y como alternativa se ofrece en plata luna o en Alcantara de color negro. Los reposapiés, los pedales y las teclas de mando en el terminal del MMI navigation plus resplandecen en óptica de aluminio. Las manillas interiores de las puertas presentan un sofisticado diseño de nervadura doble, todo un clásico ya de los modelos RS. Para las inserciones decorativas se utiliza de serie el carbono. El equipamiento opcional cuenta con otros diez materiales, entre ellos el lacado brillante y el aluminio/madera Beaufort.

Los asientos deportivos RS con laterales pronunciados, reposacabezas integrados y el logo RS 6 grabado pertenecen al equipamiento de serie. Sus tapizados se han realizado en una combinación de Alcantara y cuero de color negro, con las bandas centrales decoradas con un guateado de rombos. Una opción alternativa es la tapicería en cuero Valcona, de carácter elegante y natural, en negro o en plata luna con guateado en diseño panal. A petición del cliente Audi monta asientos de confort de regulación eléctrica con función de memoria, opcionalmente también con función de ventilación y de masaje para las plazas delanteras. quattro GmbH ofrece numerosos opcionales para el interior a través del programa de personalización Audi exclusive. Cabe destacar un paquete de diseño específico en negro con costuras de color rojo y cinturones de seguridad también rojos.

En las plazas traseras el nuevo Audi RS 6 Avant monta de serie una banqueta de tres plazas u opcionalmente dos asientos de corte deportivo, El maletero tiene un volumen de hasta 1.680 litros, los respaldos traseros se abaten cómodamente a través de manillas en los revestimientos laterales del maletero. Los rieles, los ganchos para bolsas y la red divisoria pertenecen al equipamiento de serie.



Los sistemas de asistencia al conductor

Con los sistemas de asistencia y de seguridad de Audi, la conducción en el nuevo Audi RS 6 Avant se convierte en una experiencia aún más majestuosa. El sistema basado en radar adaptive cruise control (ACC) con función Stop&Go regula la distancia con el vehículo precedente entre los 0 y los 250 km/h. A velocidades inferiores a 30 km/h, el sistema inicia una frenada a fondo en caso de una posible colisión por alcance.

El ACC con función Stop&Go colabora estrechamente con el sistema de seguridad Audi pre sense, disponible en distintas versiones. El Audi active lane assist ayuda al conductor a mantenerse dentro del carril corrigiendo ligeramente la dirección electromecánica en caso necesario. Utiliza la misma cámara que el indicador del límite de velocidad, que muestra en el *display* del FIS las señales de tráfico detectadas. El Audi side assist hace más seguro el cambio de carril mediante la medición por radar hacia atrás.

Con el asistente de visión nocturna, la conducción por la noche es más relajada, ya que identifica y marca a los peatones. El sistema de información al conductor de serie con función de recomendación de descanso detecta si el conductor está cansado y le recomienda realizar una pausa. El sistema de aparcamiento con indicación del entorno asume las maniobras de giro.

En su versión de lujo, varias cámaras gran angular de pequeño tamaño proporcionan una buena visibilidad del entorno del vehículo, apenas visible de otro modo. El conductor puede visualizar las imágenes de estas cámaras en el monitor del MMI.

El equipamiento y Audi connect

El nuevo Audi RS 6 Avant llega al mercado con un abundante equipamiento de serie. Además de los elementos ya citados, incluye, entre otros, los faros LED, los grupos ópticos traseros LED con luz de freno adaptativa, un sistema de control de la presión de los neumáticos, el Audi parking system plus, el control automático de velocidad, un climatizador automático de cuatro zonas, la iluminación ambiental y el Audi sound system con diez altavoces.

Otro equipamiento de serie en el nuevo RS 6 Avant es el MMI navigation plus con MMI touch. El monitor de ocho pulgadas con gráficos en 3D, desplegable eléctricamente, el revolucionario sistema de manejo por panel táctil (MMI touch), el disco duro de 60 GB, el reproductor de DVD y un control por voz que permite la entrada de palabras completas acreditan al sistema como una central mediática de alto rendimiento. El MMI navigation plus está estrechamente interconectado con las unidades de mando del ACC Stop&Go, del tiptronic y del sistema opcional adaptive light, de modo que estos sistemas pueden adaptar su funcionamiento de manera anticipada y precisa a las características de la ruta.



El complemento ideal del MMI navigation plus es el equipamiento Audi connect incluido de serie con el teléfono de automóvil bluetooth online. Ofrece al conductor servicios personalizados de Audi connect que descarga de Internet. Los acompañantes pueden navegar libremente y gestionar su correo electrónico a través del punto de acceso inalámbrico WLAN. Elementos como el Bose Surround System, el sintonizador de radio digital o el Bang & Olufsen Advanced Sound System, con 15 altavoces y más de 1.200 vatios de potencia total, completan la oferta de *infotainment*.

Por otro lado, el nuevo Audi RS 6 Avant se puede equipar con todos los opcionales de lujo del programa A6. Cabe destacar especialmente el techo de cristal panorámico, la llave de confort con apertura del capó trasero mediante gestos y el *head-up display*.

Para el maletero Audi ofrece un dispositivo de carga larga con bolsa extraíble para esquís/*snowboards*, un set de fijación y una alfombrilla reversible. Junto al paquete de confort se ofrece también el paquete dinámico (con ampliación de la velocidad máxima a 280 km/h) y el paquete dinámico plus (con 305 km/h de velocidad punta y frenos cerámicos reforzados con fibra de carbono).

El nuevo Audi RS 6 Avant ha sido concebido para un círculo de clientes exclusivo. Su principal grupo de destino está compuesto por personas fascinadas por la técnica, el *motorsport* y el diseño. El Audi RS 6 Avant llegará a los concesionarios españoles en la segunda mitad de 2013. Su precio base será de 129.100 euros. Los principales mercados son Alemania, Gran Bretaña y Suiza.

quattro GmbH

quattro GmbH, la dinámica filial de AUDI AG, celebra en 2013 un cumpleaños redondo. 30 años se cumplen ya del nacimiento de la empresa como sinónimo de máximo rendimiento y alta tecnología, o en resumen, de la fascinación quattro. El término *quattro* no sólo hace referencia a una tecnología de extraordinario éxito, sino que es también un estilo de vida dinámico bajo el signo de los cuatro aros.

quattro GmbH abarca tres ámbitos comerciales. El primero de ellos es el desarrollo y la fabricación de los modelos de alto rendimiento de Audi, los RS y R8. El segundo campo de actividades aborda la personalización de automóviles y los accesorios, mientras que el tercer ámbito, el más reciente, se centra en los vehículos de competición para clientes.

Desde 1996, quattro GmbH ha fabricado en torno a 75.500 automóviles de alto rendimiento. El volumen de ventas se ha vuelto a ver notablemente incrementado sobre todo en la última década, pasando de 2.500 automóviles en el año 2000 a unos 11.500 en 2012. En este último año también se han personalizado 160.000 automóviles y se han vendido casi 2,5 millones de accesorios. En cuanto al ámbito de los vehículos de competición para clientes, denominado Audi Sport customer racing, el R8 LMS ultra y su



predecesor han conseguido en tres años más de 150 victorias en todo el mundo. En 2012, el bólido GT ganó, entre otras competiciones, las carreras de 24 horas de Nürburgring y de Spa-Francorchamps.

quattro GmbH aspira a vender este año 15.000 unidades de los modelos RS y R8. El motor de este crecimiento son los nuevos modelos, el RS 5 Cabrio, el RS 6 Avant, el RS 7 Sportback y el RS Q3. Un total de ocho modelos RS conforman la oferta más amplia de todos los tiempos. Para que estos modelos puedan llegar a los clientes de todo el mundo, la empresa ha ampliado notablemente sus actividades en EE. UU., China, Rusia y Oriente Medio.

Como dinámica punta de lanza de Audi, los automóviles de quattro GmbH tienen un cometido muy especial. Sólo hay modelos RS en aquellas series donde encajan a la perfección. Cada uno de ellos es un individualista con un carácter muy personal. Las siglas RS son siempre sinónimo de la motorización más potente de una serie, de una extremada dinámica de conducción, de una majestuosa discreción combinada con la máxima utilidad para el uso diario y, naturalmente, de la tracción integral permanente quattro.

El departamento de Desarrollo Técnico de quattro GmbH, que emplea a 120 trabajadores, tiene su sede en la planta de Neckarsulm y trabaja en contacto permanente con los compañeros de AUDI AG. Sus ingenieros se hacen cargo de casi todas las tareas, entre ellas también el desarrollo de los motores. Un segundo ámbito de competencia más importante es el tren de rodaje, y aquí destaca, por ejemplo, el Dynamic Ride Control. La compensación exclusivamente mecánica del balanceo y del cabeceo se emplea ya en la tercera generación de los modelos RS.

quattro GmbH tiene el firme propósito de superar una y otra vez los límites de lo técnicamente posible. Tecnologías como el diferencial central de corona en el sistema de tracción quattro y los discos de freno en diseño *wave* hicieron su debut en modelos RS. Pero quattro GmbH también realiza un trabajo pionero para la construcción ligera de Audi al trabajar con piezas de material plástico reforzado con fibra de carbono.

La mejor forma de evolucionar es trasladar el *know how* a la producción. El Audi R8 se fabrica en una manufactura propia de la planta Neckarsulm en la que trabajan unas 175 personas; la cuota de trabajo manual ronda el 80%. El Audi RS 5 Cabrio, el nuevo RS 6 Avant y el RS 7 Sportback nacen también en la planta de Neckarsulm. Para el resto de modelos, quattro GmbH colabora estrechamente con los centros de producción de los modelos básicos: Ingolstadt (Alemania), Martorell (España) y Győr (Hungría).

- Fin -

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en www.audi-mediaservices.com/en