

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

<http://prensa.audi.es>

Los Audi S6 y S7, ahora con motor V6 TDI con compresor eléctrico

- **Prestaciones, presencia y confort: los nuevos S6, S6 Avant y S7 Sportback**
- **Motor V6 TDI con un impresionante par de 700 Nm gracias a la combinación del sistema eléctrico principal de 48 voltios y un compresor eléctrico**
- **Diseño deportivo y sofisticado, característico de los modelos de la familia S**

Madrid, 11 de abril de 2018 – Deportividad y eficiencia. Los nuevos Audi S6 y S7 se abren paso con el poderoso motor V6 TDI, que ofrece a los clientes europeos modelos de alto rendimiento ideales para largos desplazamientos. Audi combina un compresor accionado eléctricamente con un sistema eléctrico principal de 48 voltios. La suspensión deportiva S con *dampers* control regula la dureza de la amortiguación, la dirección a las cuatro ruedas y los frenos cerámicos cumplen todos los requisitos necesarios para proporcionar unas cualidades dinámicas sobresalientes a la hora de frenar y de enlazar curvas. El llamativo diseño, con los sofisticados rasgos que caracterizan a los modelos S, otorgan a estas versiones una deportiva apariencia.

Empuje instantáneo: compresor eléctrico y 700 Nm de par

La enorme cifra de par, que alcanza los 700 Nm de forma constante entre 2.500 y 3.100 rpm, es la base ideal para los clientes europeos que ponen el foco en el rendimiento. Los modelos S TDI combinan un gran dinamismo con una elevada eficiencia, una combinación que resulta especialmente atractiva para viajes de largo recorrido. Por primera vez, los ingenieros de la marca de los cuatro aros han combinado el sistema eléctrico principal de 48 voltios con un compresor accionado eléctricamente (EPC). Esto permite al V6 TDI de 3 litros alcanzar una potencia máxima de 257 kW (350 CV) que se transmite a las ruedas a través de un cambio automático tiptronic de ocho velocidades, siempre junto a la tracción permanente quattro.

Ayuda espontánea: el compresor de accionamiento eléctrico

El compresor accionado eléctricamente proporciona un alto rendimiento desde el mismo momento del arranque. Además de permitir una poderosa capacidad de empuje, al evitar la aparición del efecto *turbo-lag* el EPC también es el responsable de la función *boost* al acelerar. Esto repercute en la destacada capacidad de aceleración y su inmediata de respuesta en cualquier situación de conducción.

El tiempo de respuesta del EPC es inferior a 250 milisegundos, su potencia máxima de salida alcanza los 7 kilovatios y la velocidad máxima de giro es de 70.000 rpm. La función *boost* del compresor de accionamiento eléctrico se produce hasta un régimen de giro del motor de 1.650 rpm. Gracias a la doble sobrealimentación, con el EPC trabajando en tándem junto al

turbocompresor movido por los gases de escape, las versiones S alcanzan una cifra de par motor de 700 Nm, que se mantiene constante entre 2.500 y 3.100 rpm. El EPC funciona junto al turbocompresor siempre que no exista suficiente flujo de gases de escape para que el segundo proporcione la energía necesaria para comprimir el aire de admisión, como puede ser al arrancar o al acelerar a baja carga con el motor girando desde un bajo régimen de revoluciones.

El EPC, que visualmente se asemeja a un turbocompresor convencional, se monta directamente detrás del intercooler, en la trayectoria que sigue el aire de admisión. En la mayoría de los posibles estados operativos, se encuentra desconectado mediante un bypass. Sin embargo, si la carga demandada desde el acelerador es alta, y la energía disponible en el lado de la turbina del turbocompresor es baja, se cierra esta válvula de derivación. Esto dirige el aire de admisión al EPC, que se encarga de comprimirlo antes de que fluya directamente hacia la cámara de combustión. El resultado es una respuesta espontánea y una impresionante capacidad para acelerar o realizar adelantamientos, al poner a disposición del conductor toda la potencia de forma inmediata cuando lo solicita. En conducción diaria, esta tecnología permite mantener un bajo régimen de giro y elimina el retraso de respuesta que puede producirse en un motor con un turbocompresor convencional movido por los gases de escape.

El EPC resulta clave a la hora de conseguir unas cifras de prestaciones impresionantes. El V6 TDI permite al nuevo Audi S6 acelerar de 0 a 100 km/h en 5,0 segundos, mientras que el S6 Avant y el S7 Sportback apenas necesitan una décima de segundo más en esta misma medición. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h.

“Energía limpia”: hasta 40 segundos en modo de marcha por inercia

Mientras que el EPC se encarga de aumentar el rendimiento, el sistema Mild hybrid (MHEV) ayuda a mejorar la eficiencia. El sistema MHEV de 48 voltios comprende aquí un motor eléctrico (BAS) conectado al cigüeñal que hace las funciones de alternador y de motor de arranque; y una batería de iones de litio con una capacidad de 10 Ah alojada bajo el piso del maletero. En las fases de deceleración puede recuperar hasta 8 kW de energía eléctrica, que se almacena en la batería. Cuando el conductor acelera de nuevo, el BAS vuelve a arrancar el motor de forma instantánea.

La tecnología MHEV permite que el sistema start/stop se active desde una velocidad de 22 km/h. Gracias en parte a la integración del sistema de hibridación ligera y a los sensores del vehículo, los modelos S logran un ahorro de combustible de hasta 0,4 litros cada 100 km en condiciones reales de conducción, y pueden desplazarse en modo de marcha por inercia con el motor de combustión desactivado hasta 40 segundos.

Sobre esta base, los modelos S TDI combinan una impresionante dinámica de conducción con una elevada eficiencia, así como un bajo consumo de combustible y emisiones. Todos los modelos S TDI cumplen la normativa de homologación Euro 6d. El consumo de combustible según el ciclo de homologación WLTP para el Audi S6 es de 7,8 l/100 km, con unas emisiones de CO₂ de 204 g/km. Las cifras para el S6 Avant son 7,9 – 8,0 l/100 km y 207 – 208 g/km; y de 7,9 l/100 km y 206 g/km para el S7 Sportback, respectivamente, dependiendo de las llantas y neumáticos utilizados.

Concentrado de alta tecnología: el motor

El 3.0 TDI destaca por su entrega de potencia y su alta eficiencia. Con una cilindrada de 2.967 cm³, desarrolla 257 kW (350 CV). Su potencia específica es de 117,9 CV/litro, y el par específico alcanza los 235,9 Nm por cada litro de cilindrada.

El V6 TDI pesa únicamente alrededor de 190 kg, y es un concentrado de alta tecnología. Su sistema common rail inyecta el combustible a una presión de hasta 2.500 bar. El cigüeñal, los pistones, la bielas y el sistema de engrase cumplen con los requisitos de un motor de alto rendimiento, y también se han tomado sofisticadas medidas de cara a reducir la fricción en el cigüeñal y en el árbol de levas. Los circuitos de refrigeración del bloque y de las culatas se mantienen separados para que el aceite del motor alcance rápidamente su temperatura óptima de funcionamiento tras un arranque en frío, y las culatas cuentan con camisas de refrigeración de doble sección. El flujo del refrigerante se dirige hacia el radiador de aceite, al EPC, al BAS o a la carcasa que aloja el turbocompresor, según sea necesario.

El turbocompresor accionado por los gases de escape tiene una turbina con un diámetro de 50 mm, y genera una presión de soplado relativa que puede llegar hasta 2,4 bar. Su turbina de geometría variable está optimizada para flujos de baja carga. La válvula de baja presión de recirculación de los gases de escape (EGR) únicamente gestiona los gases de escape una vez que han pasado por el filtro de partículas, por lo que todo el flujo de gas puede mover el turbocompresor, lo que aumenta significativamente la eficiencia. El funcionamiento del 3.0 TDI resulta muy suave y refinado.

Dinamismo y agilidad: la dirección dinámica a las cuatro ruedas llega a los modelos S

Como en todos los modelos S de Audi, la tracción permanente quattro forma parte del equipamiento de serie. En condiciones normales, su diferencial central autobloqueante distribuye el par entre los ejes delantero y trasero en una proporción 60:40. Si una de las ruedas pierde adherencia, la mayor parte del par se deriva hacia el eje que cuenta con mayor capacidad de tracción. Como caso extremo, puede enviar un 70 por ciento al eje delantero y un 85 por ciento a las ruedas traseras. El control selectivo de par individual mejora la agilidad en conducción deportiva, frenando ligeramente las dos ruedas interiores a la curva, que son las que cuentan con menos carga, antes de que pierdan agarre.

La dirección progresiva de serie ya ofrece un reglaje deportivo en su configuración estándar: resulta más directa cuanto mayor es el ángulo de giro del volante. La asistencia electromecánica específica de las versiones S filtra las posibles sacudidas en la dirección, pero transmite información precisa y útil al conductor.

En comparación con sus predecesores, los nuevos modelos S ofrecen una dinámica transversal aún mejor. Como opción, Audi ofrece la dirección dinámica a las cuatro ruedas, que combina la dirección dinámica con una relación de desmultiplicación variable entre 9,5:1 y 15,5:1 en el eje delantero con la dirección independiente en el eje trasero. A velocidades inferiores a 60 km/h, las ruedas traseras giran hasta 5 grados en dirección opuesta a las delanteras, lo que reduce el radio de giro en 1,1 metros. A velocidades medias y altas, por encima de los 60 km/h, las ruedas traseras puede girar hasta dos grados en la misma dirección que las delanteras. Esto hace que los

modelos S resulten mucho más ágiles y maniobrables a baja velocidad, y proporciona mayor estabilidad direccional a alta velocidad y en maniobras de cambio de carril.

La suspensión deportiva S, desarrollada especialmente para estos nuevos modelos, incluye de serie *dampers* control con regulación de la dureza de la amortiguación, destacando el carácter deportivo de la familia S. Reduce la altura al suelo del S6 en 20 mm, y en 10 mm en el caso del S7, por lo que ambos alcanzan la misma altura desde la carrocería al asfalto. La suspensión neumática adaptativa hace su debut en los modelos S como una alternativa orientada explícitamente al confort. Cuenta con tres modos de ajuste e incluye una posición “lift” para circular sobre carreteras con el pavimento muy deteriorado, así como con nivelación automática. En el modo “auto”, la carrocería desciende 10 mm adicionales. A velocidades superiores a los 120 km/h, así como en el modo “dynamic”, el vehículo permanece siempre con este ajuste de altura de la carrocería más bajo.

Para un comportamiento aún más dinámico, la tracción quattro se puede complementar con el diferencial deportivo en el eje trasero. En curvas rápidas, el diferencial deportivo inscribe al vehículo en la trayectoria con un gran nivel de agilidad. El conductor puede adaptar la estrategia de control del diferencial deportivo mediante el Audi drive select. El comportamiento deportivo en carretera también se beneficia del diseño de la suspensión, con un esquema en ambos ejes de cinco brazos, realizados principalmente de aluminio. Dos subchasis conectan los brazos de la suspensión con la carrocería mediante anclajes que cuentan con cojinetes con un ajuste firme.

Todos los componentes del chasis están controlados por la plataforma de control electrónico del chasis (ECP). Coordina la acción de los amortiguadores en intervalos de milisegundos, y recopila una completa información sobre el movimiento del vehículo y los datos de todos los sistemas involucrados. A partir de aquí, calcula y gestiona con precisión la función de cada sistema a través de un controlador integrado. Los conductores de los nuevos modelos S experimentarán este progreso en la precisión de manejo y la alta dinámica transversal. Además de los amortiguadores, la ECP controla la dirección dinámica a las cuatro ruedas y el diferencial trasero deportivo. El conductor puede ajustar el funcionamiento de estos módulos en el sistema de conducción dinámica Audi drive select, que incluye una configuración específica para los modelos S, y ofrece los programas “confort”, “auto”, “dynamic”, “efficiency” e “individual”.

Un gran aliado: el sistema de frenos cerámicos opcional

Los frenos de los nuevos modelos S ofrecen un gran rendimiento. Las pinzas están fabricadas en aluminio, y van pintadas en color negro (opcionalmente en rojo) y adornadas con logotipos S. En el eje delantero se utilizan pinzas de seis pistones y discos de acero de 400 mm de diámetro, mientras que los discos traseros miden 350 mm. De forma opcional, Audi ofrece un sistema de frenos cerámicos con pinzas fijas, en el que los ligeros discos carbocerámicos resistentes a la abrasión tienen 400 mm de diámetro en el eje delantero y 370 mm en el trasero. En conjunto, los frenos cerámicos permiten un ahorro de peso de nueve kilogramos respecto a los equivalentes fabricados en acero, lo que reduce significativamente las masas no suspendidas. Esto permite mejorar aún más el comportamiento dinámico, especialmente en curvas. El control electrónico de estabilidad ESC permite un control más preciso que en los modelos anteriores. El conductor puede elegir un modo deportivo del ESC, o desconectarlo por completo.



Los nuevos Audi S6, S6 Avant y S7 Sportback están equipados de serie con llantas de 20 pulgadas y neumáticos de 255/40; opcionalmente, se ofrecen unas llantas de 21 pulgadas. Elementos de espuma adheridos a la carcasa interna del neumático realizan una función absorbente que elimina frecuencias molestas, proporcionando un alto nivel de confort acústico, a pesar de sus grandes dimensiones.

Presencia: el diseño de los modelos S

Los modelos S se caracterizan por su sofisticación y por un diseño llamativo y distintivo, tanto en la carrocería como en el interior. El nuevo lenguaje de diseño de Audi realza aún más su aspecto deportivo. Un faldón delantero de estilo dinámico, anchos estribos y un gran difusor trasero con cuatro salidas de escape otorgan a los modelos S una poderosa presencia sobre el asfalto. Elementos distintivos S acabados en aluminio o cromado oscuro en los listones de la parrilla del radiador, el *blade* frontal, las entradas de aire laterales, los espejos retrovisores exteriores y el difusor, dejan entrever desde el primer momento sus cualidades deportivas.

En el S6, el *splitter* horizontal en símil de aluminio crea una sensación de gran anchura en el frontal. Une las dos entradas de aire y termina con dos aletas en los conductos de ventilación. En la parte trasera, el S6 cuenta con un alerón integrado que extiende visualmente la tapa del maletero, enfatizando de forma sutil la imagen deportiva. Las aplicaciones de aluminio en el difusor enlazan los cuatro embellecedores de los tubos de escape específicos de estas versiones S, que también ponen de relieve la anchura del vehículo.

En el S7, la parrilla Singleframe ancha y plana presenta listones en aluminio con una estructura mate. Las entradas de aire se han agrandado y están rematadas por contornos muy llamativos, y su rejilla en forma de panal está acabada en negro titanio. El *blade* que las atraviesa cuenta con una apariencia de aluminio brillante, que también se utiliza en las carcasas de los retrovisores exteriores. Entre otras características que distinguen al coupé de cuatro puertas de los S6 se encuentran los faldones laterales.

Lateralmente, el aspecto deportivo de los tres modelos se ve reforzado por las grandes ruedas, características de los modelos S. La inserción en cromo oscuro mate en el difusor trasero aporta un toque especial a la parte inferior en la zona trasera. Los cuatro tubos de escape están acabados en cromo brillante.

El interior: deportivo y sofisticado

En el habitáculo, el conductor se encuentra con el característico diseño de los modelos S: combinación de color negro, sofisticadas inserciones deportivas, costuras de color en contraste, así como detalles de equipamiento específicos de estos modelos, que aumentan aún más la experiencia de conducción deportiva.

La gama de asientos disponibles también contribuye a esto último. Además de los asientos deportivos con el logotipo S grabado en relieve, los clientes pueden solicitar los asientos deportivos S con reposacabezas integrado, contorno más definido y patrón de rombos. Para un mayor confort, Audi ofrece asientos de contorno personalizados con múltiples opciones de ajuste



y funciones de ventilación y masaje. La tapicería de los asientos, siempre con costuras de contraste, está disponible con una combinación de cuero y Alcantara, o con la opción superior de cuero Valcona. Los clientes pueden elegir entre los colores negro, gris rotor y rojo arras. Para personalizar aún más el interior, existe una gran variedad de opciones de tapicería de piel. En lugar de las inserciones de serie en aluminio cepillado, como opción se pueden equipar inserciones de madera. Otros detalles de acabado específicos de las versiones S incluyen el diseño del modo de visualización del Audi virtual cockpit de serie, con el cuentarrevoluciones situado en posición central. También se ofrece como opción un volante con la parte inferior plana. El reposapiés y los pedales son de acero inoxidable, y cuando el conductor accede al vehículo, es recibido por unas molduras de entrada de aluminio iluminadas en las puertas que lucen el logotipo S.

Equipamiento de confort: preparado para largas distancias

Con los S6, S6 Avant y S7 Sportback, Audi ofrece un modelo deportivo en la clase superior para cada propósito: la berlina clásica, el práctico Avant o el Coupé de cuatro puertas. Todos incluyen una amplia dotación en cuanto a equipamiento de confort, conectividad y sistemas de asistencia al conductor. Combinan de una manera experta las cualidades deportivas con una versatilidad ideal para recorridos de larga distancia.

Comparados con los respectivos modelos de los que derivan, la familia S cuenta con una amplia dotación como parte del equipamiento de serie, que incluye las llantas de 20 pulgadas con diseño específico S, el MMI Navegación plus o el Audi virtual cockpit con pantalla de 31,2 cm (12,3 pulgadas). También son de serie los asientos deportivos tapizados en Alcantara en el S6, y los asientos deportivos plus para el S7. La climatización automática de cuatro zonas completa el equipamiento de serie.

Los nuevos modelos S de Audi son vehículos excelentes para recorridos de larga distancia, entre otras razones gracias a la rigidez de su carrocería, que elimina en gran medida la interferencia de ruidos, su avanzada aerodinámica y aeroacústica, así como su espacioso habitáculo y la capacidad del compartimento destinado al equipaje. Según la versión de carrocería, el maletero ofrece una capacidad que puede ir desde los 530 litros en el S6, hasta los 1.390 litros para el S7 Sportback; y hasta los 1.680 litros en el S6 Avant.

La comercialización de los nuevos modelos S en el mercado español se iniciará en el mes de mayo.

Consumo y emisiones de los modelos mencionados

Audi S6:

Consumo combinado en l/100 km: 7,8 (WLTP);
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 204 (WLTP); 165 – 164 (NEDC)

Audi S6 Avant:

Consumo combinado en l/100 km: 7,9 – 8,0 (WLTP);
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 207 – 208 (WLTP); 171 (NEDC)

Audi S7 Sportback:

Consumo combinado en l/100 km: 7,9 (WLTP);
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 206 (WLTP); 170 (NEDC)



El consumo de combustible y las cifras de emisiones de CO₂ dependen de los neumáticos/llantas utilizados y del equipamiento seleccionado.

–Fin–

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

El **Grupo Audi**, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 16 plantas distribuidas en doce países. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).

En 2018, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,812 millones de automóviles de la marca Audi, así como 5.750 deportivos de la marca Lamborghini y 53.004 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2017, con un volumen de ventas de 60.100 millones de euros, el Grupo Audi alcanzó un resultado operativo de 5.100 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 90.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.