



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>

Noviembre 2019

INFORMACIÓN DE PRODUCTO

El nuevo Audi RS 6 Avant

Información resumida	2
La información más importante del Audi RS 6 Avant	
Lo más destacado	5
Resumen de lo más destacado	
El coche al detalle	7
Todo lo que necesitas saber sobre el Audi RS 6 Avant	
▶ Motor	7
▶ Transmisión	9
▶ Diseño exterior	10
▶ Tecnología de iluminación	12
▶ Suspensión	12
▶ Carrocería	16
▶ Interior	16
▶ Sistema de control	17
▶ Infotainment y Audi connect	19
▶ Sistemas de asistencia a la conducción	20
▶ Historia	21

Información resumida

El nuevo Audi RS 6 Avant

441 kW (600 CV) de potencia y 800 Nm de par. El Nuevo Audi RS 6 Avant combina unas impresionantes prestaciones con un equipamiento muy completo. Ofrece la practicidad para el día a día típica de los Avant y se sitúa en lo más alto de la familia A6, con su distintivo diseño RS. El nuevo Audi RS 6 Avant estará a la venta a finales de 2019. El precio de partida en el mercado español es de 138.900 euros.

“A lo largo de nuestros 25 años de historia, el Audi RS 6 Avant se ha convertido en uno de nuestros iconos absolutos, con un gran número de seguidores en todo el mundo”, declara Oliver Hoffmann, Director de Audi Sport GmbH. “También pondremos a la venta el RS 6 Avant en Norteamérica por primera vez, adentrándonos en un nuevo mercado con un enorme potencial, generando un mayor crecimiento”.

Diseño exterior: consistentemente diferenciador

El nuevo Audi RS 6 Avant no es un lobo con piel de cordero: cuenta con un diseño diferenciador que se aprecia a simple vista. Con excepción de las puertas, el techo y el portón trasero, todos los elementos de la carrocería son específicos RS. Los pasos de rueda, que se han ensanchado 40 milímetros a cada lado, y las llantas, con un diámetro de hasta 22 pulgadas, subrayan el carácter deportivo del Avant de altas prestaciones, cuya longitud es de aproximadamente cinco metros. El nuevo capó esculpido y musculoso, las llamativas tomas de aire laterales con elementos verticales y la parrilla Singleframe no dejan duda sobre su carácter RS. Los [faros HD Matrix LED con luz láser](#) específicos RS y embellecedores oscuros están disponibles como equipamiento alternativo a los faros LED de serie.

Motor V8 biturbo: una fuerza excepcional

El motor 4.0 TFSI del nuevo Audi RS 6 Avant ofrece un poderoso rendimiento en combinación con una elevada eficiencia. El V8 desarrolla 441 kW (600 CV) y proporciona 800 Nm de par máximo, que se mantienen entre 2.050 y 4.050 rpm. Acelera de 0 a 100 km/h en solo 3,6 segundos, y en tan solo 12 segundos alcanza los 200 km/h. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h, aunque puede incrementarse hasta los 280 km/h con el paquete opcional dinámico RS, e incluso hasta los 305 km/h con el dinámico RS plus.

Incorpora elementos que mejoran su eficiencia, como la [tecnología Mild Hybrid \(MHEV\)](#) con un sistema eléctrico principal de 48 voltios; o la desconexión de cilindros [Audi cylinder on demand \(COD\)](#), que desconecta cuatro cilindros en situaciones donde se necesita menos potencia. La potencia se transmite a la [tracción permanente quattro](#) a través de la caja de cambios [tiptronic de ocho velocidades](#), con cambios más rápidos. El control de par selectivo para cada rueda y el [diferencial deportivo trasero](#) opcional optimizan la tracción, la estabilidad y el dinamismo.

La suspensión: contacto directo con la carretera

La [suspensión neumática adaptativa RS](#) con control de amortiguación cuenta con ajustes

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)



específicos para el RS y, por primera vez, permite alcanzar una velocidad máxima de hasta 305 km/h cuando se equipa el paquete dinámico plus. La suspensión RS Sport con el sistema [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) es una opción que aporta incluso un mayor dinamismo. Funciona con muelles de acero y amortiguadores ajustables de tres vías que contrarrestan de forma instantánea los movimientos de la carrocería, sin necesidad de utilizar sistemas electrónicos. En su posición normal, en los modos “auto”, “comfort” y “efficiency”, la carrocería del nuevo RS 6 Avant está 20 milímetros más baja que en un Audi A6 Avant con suspensión de serie. A una velocidad de 120 km/h o superior, la suspensión neumática reduce la altura 10 milímetros adicionales en los tres modos especificados. En el modo “dynamic”, la carrocería se mantiene permanentemente a baja altura para ambos tipos de suspensión. Para carreteras en mal estado, la suspensión neumática ofrece el modo “lift”, que puede elevar 20 milímetros la altura del RS 6 Avant con respecto a su posición normal a bajas velocidades.

El nuevo RS 6 Avant equipa de serie la [dirección progresiva](#), con una relación muy directa, cuyo nuevo sistema de asistencia eléctrica conecta directamente al conductor con la carretera. Opcionalmente, el Avant de altas prestaciones puede contar con la [dirección dinámica en las cuatro ruedas](#), que combina la dirección dinámica en el eje delantero con un sistema de dirección independiente en el trasero. La combinación de dirección dinámica con el eje trasero direccional cambia la desmultiplicación dentro de un rango de 9,5 a 17,0. De esta forma se incrementa la estabilidad a baja velocidad y se consigue que el vehículo resulte extremadamente estable a altas velocidades.

El nuevo RS 6 Avant equipa de serie llantas de 21 pulgadas, aunque opcionalmente se pueden montar llantas de 22 pulgadas. El nuevo sistema de frenos carbocerámicos RS, con discos de 440 milímetros de diámetro en la parte delantera y 370 milímetros en la trasera, se puede equipar opcionalmente. Estos frenos carbocerámicos pesan unos 34 kg menos que los de acero, lo que reduce las masas no suspendidas.

El carácter del RS 6 Avant puede ser modificado en cualquier momento a través del sistema Audi drive select. Los nuevos modos “RS1” y “RS2”, que se pueden activar directamente a través del botón RS MODE situado en el volante, están disponibles de forma adicional a los modos del Audi drive select. Una vez ajustados a las preferencias del conductor, pueden activarse directamente a través del botón “RS MODE” del volante, sin tener que volver a activarlos a través del sistema MMI touch.

Interior: deportivo y progresivo

El innovador diseño interior del nuevo RS 6 Avant está orientado al conductor. La interfaz del sistema totalmente digital [MMI touch response](#) es fácil de manejar y armoniza con el elegante diseño black panel del salpicadero. Las dos pantallas, que pueden controlarse por voz con lenguaje natural o de forma táctil, están colocadas una sobre la otra y se pueden operar mediante toques y movimientos de deslizamiento. En el [Audi virtual cockpit](#), las pantallas específicas RS proporcionan información sobre el viaje y el vehículo. Un testigo luminoso avisa al conductor de que debe cambiar a una marcha superior cuando se alcanza el régimen máximo del motor. El [Head-up display](#) opcional también muestra indicaciones gráficas específicas RS.

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

Los asientos deportivos RS con patrón romboidal y logos RS tapizados en Alcantara/cuero se incluyen de serie. Como opción se ofrece la tapicería en cuero Valcona perforado con patrón de panal y estampado RS. Los paquetes de diseño RS en rojo y gris añaden colorido y mayor deportividad al interior. Por ejemplo, el aro del volante, el recubrimiento de la palanca de cambios y la zona almohadillada para las rodillas son de Alcantara con costuras en contraste. Los cinturones con bordes de color y las alfombrillas RS completan el paquete. Las inserciones en madera natural gris-marrón o aluminio mate añaden más opciones de personalización.

Una ventaja en lo que a uso diario se refiere es que el nuevo RS 6 Avant cuenta con un interior más espacioso. El maletero tiene una capacidad de entre 565 y 1.680 litros con respaldos abatidos, con una anchura entre los pasos de rueda de 1,05 metros, lo que supone 14 milímetros más que en el modelo anterior. Al plegar el asiento trasero, que está dividido en una proporción 40:20:40, la longitud del maletero se amplía hasta casi dos metros. La bandeja cubre equipajes y el portón trasero eléctricos son de serie. Unos sensores permiten abrir el portón trasero con un gesto del pie, y el enganche de remolque basculante (opcional) cuenta con una función de desbloqueo eléctrico.

Cómodo, eficiente y seguro: asistencias al conductor

Audi incluye más de 30 sistemas de asistencia al conductor en el nuevo RS 6 Avant, principalmente dentro de los paquetes City y Tour. Hacen que la conducción sea aún más cómoda, eficiente y segura. Un punto a destacar es el asistente de conducción adaptativo ([adaptive cruise assist, ACA](#)), que añade una función de ayuda al mantenimiento en el carril al control de crucero adaptativo ([adaptive cruise control, ACC](#)). Esto incrementa el nivel de confort, especialmente en trayectos de larga distancia. Para conseguirlo, combina las funciones del control de crucero adaptativo y del Audi active lane assist. También integra una función de asistencia para circular en situaciones de tráfico denso. Como coordinador de todos estos asistentes está el [controlador central de los sistemas de asistencia \(zFAS\)](#), que se encarga de monitorizar continuamente el entorno. Permite a los sistemas de asistencia mejorar aún más su rendimiento en comparación con el modelo anterior. Por ejemplo, hace posible que cuando se detecta una retención, el vehículo empiece a frenar.

Lo más destacado

El nuevo Audi RS 6 Avant

Diseño exterior e iluminación

- Un estilo de carrocería inigualable, con diseño específico RS. Solo tres elementos proceden del A6 Avant: las puertas delanteras, el techo y el portón trasero
- Carrocería más ancha: pasos de rueda ensanchados 40 milímetros
- Nuevo diseño de la parte delantera: parrilla Singleframe más ancha y plana en negro brillante
- Exclusividad dentro de la familia A6: Faros HD Matrix LED con luz láser opcionales. Faros LED de serie
- Sistema de escapes RS, uno a cada lado, en forma ovalada
- Tres paquetes de estilo que añaden detalles en color negro brillante, carbono o aluminio mate en el exterior
- Logos de los cuatro aros de Audi y distintivo RS en negro brillante como opción
- Trece colores de carrocería, incluidos dos tonos específicos RS, gris Nardo y negro Sebring efecto cristal; cinco acabados con efecto mate
- Llantas de aleación de 21 o 22 pulgadas, con diseño específico para el RS 6

Motor y transmisión

- Más potencia y mayor eficiencia: 4.0 TFSI V8 biturbo con 441 kW (600 CV), a regímenes del motor entre 6.000 y 6.250 rpm y un par de 800 Nm, que se mantiene constante entre 2.050 y 4.500 rpm.
- Aumento de potencia de 29 kW (40 CV) gracias a una turbina más grande y una mayor presión de sobrealimentación, que aumenta 0,2 bar para alcanzar 1,4 bar (relativa)
- Aceleración de 0 a 100 km/h en solo 3,6 segundos, y hasta 200 km/h en solo 12 segundos
- Opcionalmente, velocidad máxima de hasta 305 km/h con el paquete dinámico RS plus
- Sistema **Mild-Hybrid (MHEV)** basado en un sistema eléctrico principal de 48 voltios; modo de marcha por inercia con el motor apagado, arranque rápido y start-stop con un rango de funcionamiento más amplio, a partir de 22 km/h
- Sistema de desconexión de cilindros **cylinder on demand (COD)** que apaga temporalmente cuatro de los ocho cilindros
- Nueva caja de cambios **tiptronic de ocho velocidades**, que admite 100 Nm de par motor extra
- **Tracción total permanente quattro** con diferencial central autoblocante de serie: distribución de la fuerza en una relación 40:60, con posibilidad de hasta 70:30 o 15:85.

Suspensión

- Avanzados ejes delantero y trasero con cinco brazos
- Amplia gama de ajustes de conducción seleccionables desde el **Audi drive select**
- Nuevos modos de conducción “RS1” y “RS2”. El motor, la transmisión, la dirección asistida, la suspensión, la dirección dinámica a las cuatro ruedas, el diferencial deportivo y el sonido del escape se pueden ajustar y memorizar individualmente a través de la pantalla digital MMI. Los ajustes se pueden cambiar a través del botón “RS MODE” en el volante.
- La **suspensión neumática RS** completamente adaptativa con control de la amortiguación es un 50% más firme que la suspensión del A6 Avant

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)



- Opcional: suspensión deportiva RS Plus mejorada con sistema electrohidráulico [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) que reduce los movimientos de cabeceo y balanceo de la carrocería
- [Dirección progresiva](#) con relación deportiva y directa de serie; en opción, [dirección dinámica a las cuatro ruedas](#) con puesta a punto específica RS
- Opcional: diferencial deportivo, que distribuye el par entre las ruedas traseras
- Sistema de frenos carbocerámicos RS con pinzas de diez pistones de nuevo desarrollo, con grandes discos delanteros de 440 mm y traseros de 370 mm

Carrocería e interior

- Amplio interior personalizable con detalles deportivos
- Maletero con capacidad de entre 565 y 1.680 litros
- Colores que resaltan el interior: paquete de diseño RS disponible en rojo o gris
- Deportividad y confort: asientos deportivos RS con función de ventilación por primera vez
- Paquete de luz ambiental de contorno, ajustable en 30 colores
- Opciones adicionales de personalización disponibles a través del programa Audi exclusive

Controles, infotainment y sistemas de asistencia a la conducción

- Sistema de control [MMI touch response](#) con dos pantallas, control por voz con lenguaje natural, volante multifunción con nuevas levas de aluminio y [Head-up display](#) (opcional)
- Información específica RS en la pantalla de infotainment de 25,6 cm (10,1 pulgadas): monitor RS que controla la temperatura, la presión de los neumáticos y las fuerzas g
- Sistema de navegación MMI Navegación plus con punto de acceso Wi-Fi y estándar de transferencia de datos LTE Advanced
- [Audi virtual cockpit](#) con pantallas específicas RS, como el indicador de fuerzas g, testigo luminoso de cambio de marcha, temperatura del aceite, presión y temperatura de los neumáticos, aceleración y tiempos por vuelta
- Funciones de navegación inteligente, [Audi connect](#) con diferentes servicios [Car-to-X](#)
- [Controlador central \(zFAS\)](#) para más de 30 asistentes a la conducción, incluyendo el [asistente de cruce adaptativo \(ACA\)](#)

El coche al detalle

El nuevo Audi RS 6 Avant: la cuarta generación del icono RS

Con el nuevo Audi RS 6, Audi Sport GmbH escribe un nuevo capítulo en la historia de los Avant de elevado rendimiento. Combina una inmensa potencia con una versatilidad sin igual. El hecho de que el RS 6 Avant ofrezca más potencia con una superior eficiencia lo convierte en un compañero perfecto para cualquier propósito los 365 días del año.

Motor

El V8 biturbo desarrolla una potencia de 441 kW (600 CV) y un par máximo constante de 800 dentro de un amplio rango, de 2.050 a 4.500 rpm. El Avant de altas prestaciones sólo necesita 3,6 segundos para pasar de 0 a 100 km/h. Y en tan sólo 12 segundos, el RS 6 Avant alcanza los 200 km/h. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h; con el paquete dinámico RS esta limitación puede aumentarse a 280 km/h, e incluso a 305 km/h con el paquete dinámico RS plus.

Audi RS 6 Avant	4.0 TFSI
Cilindrada en cm ³	3.996
Potencia máxima en kW (CV) a rpm	441(600) a 6.000-6.250
Par máximo / Nm a rpm	800 / 2.050-4.500
Velocidad máxima km/h	250 (280/305)
0 - 100 km/h en s	3,6
Consumo combinado l/100 km	WLTP: 12,6-12,4
Emisiones combinadas CO ₂ g/km	WLTP: 287-281; NEDC: 268-263
Sistema de tracción	Total permanente quattro
Transmisión	tiptronic de 8 velocidades

Las cifras de consumo y de emisiones dependen del equipamiento seleccionado

El motor V8 biturbo tiene un ángulo de 90 grados entre las bancadas de cilindros, y una cilindrada de 3.996 cc (diámetro x carrera: 86,0 x 86,0 milímetros). Su cárter está fabricado en fundición de aluminio, y pesa sólo 39,1 kg. Las camisas de los cilindros se han mecanizado mediante un proceso de proyección térmica por plasma atmosférico. Este método consiste en aplicar una capa extremadamente delgada de fundición a las camisas de los cilindros, lo que mejora la disipación del calor y la resistencia térmica, mecánica y al desgaste. También reduce significativamente la fricción interna y el consumo de aceite. Una válvula electrónica dispuesta centralmente en el interior de la V regula las boquillas de pulverización, controladas por un mapa según sea necesario, para asegurar la refrigeración del pistón. Esto reduce los requerimientos de potencia de la bomba de aceite.

Una bomba de caudal completamente variable mueve el aceite a través del circuito, que se divide en dos galerías separadas: una para el bloque del motor y otra para las culatas. Este diseño garantiza un suministro fiable de aceite incluso bajo las aceleraciones laterales y longitudinales

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

extremas que el Audi RS 6 Avant es capaz de llevar a cabo. La bomba de agua variable sólo se activa a una temperatura de 80 grados centígrados, para que el líquido refrigerante se caliente rápidamente. Las cadenas del sistema de distribución están accionadas por un tren intermedio de engranajes, que también impulsan la bomba de agua. Para asegurar que los cilindros se llenan correctamente en todo momento, los árboles de levas de admisión y escape se pueden ajustar en 50 grados. Cada bancada de cilindros acciona una bomba de combustible de alta presión, que genera hasta 250 bar. Los inyectores, situados en el centro de la cámara de combustión, inyectan el combustible a través de siete orificios, con estrategias de inyección especiales en función de las necesidades de cada momento, desde el arranque en frío hasta la plena carga. El orden de encendido es idéntico al de su predecesor: 1-3-7-2-6-5-4-8.



El 4.0 TFSI emite el característico sonido deportivo de un V8. El conductor puede ajustar el sonido del escape a través del sistema [Audi drive select](#), que interviene sobre la gestión del motor y de la transmisión, la dirección asistida, la suspensión, la dirección dinámica en las cuatro ruedas, el diferencial deportivo quattro, el sonido del motor y el funcionamiento del climatizador. Opcionalmente, el sistema de escape deportivo RS, con salidas acabadas en color negro, proporciona un sonido aún más completo. En los modos personalizables “RS1” y “RS2”, el conductor puede decidir si desea un tono deportivo o más equilibrado.

Potente: con dos turbocompresores twin-scroll

El inmenso par que proporciona el 4.0 TFSI, incluso a bajo régimen, se debe principalmente a los dos turbocompresores Twin-scroll. Además de la elevada presión de sobrealimentación, el diámetro de la turbina del turbocompresor ha aumentado 3 milímetros. Cada turbo trabaja en una de las bancadas de cilindros con una presión de sobrealimentación de hasta 1,4 bar (relativa); lo que supone 0,2 bar más que en su predecesor. La mayor presión de sobrealimentación mejora la eficiencia volumétrica de los cilindros, al conseguir que haya más aire para la combustión. Esto da como resultado una mayor potencia y eficiencia. Las culatas

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

tienen el lado de admisión en el exterior y el de escape en el interior. Los turbos más grandes y sus intercoolers aire-agua optimizados se encuentran en el interior de la V formada por las filas de cilindros, y no en el exterior, como suele ser habitual. Este diseño permite flujos de gases más cortos, con mínimas pérdidas de flujo y una respuesta instantánea. Un elaborado y eficaz aislamiento de los componentes asegura unas condiciones estables en el interior de la V desde el punto de vista térmico. La relación de compresión es de 10,0:1.

Sistemas que mejoran la eficiencia: MHEV y cylinder on demand (COD)

Gracias al sistema [Mild-Hybrid \(MHEV\)](#) con sistema eléctrico principal de 48 voltios, el V8 biturbo combina el máximo rendimiento con una elevada eficiencia. El componente principal es un alternador/motor de arranque (BAS) movido por correa. Puede recuperar hasta 12 kW de potencia en una desaceleración suave y almacenarlos en una batería de iones de litio específica.

Si el conductor retira el pie del acelerador a una velocidad de entre 55 y 160 km/h, el sistema de control de marcha selecciona entre dos opciones, dependiendo de la situación y del modo activado en el [Audi drive select](#): recupera energía o avanza en modo de marcha por inercia con el motor apagado, durante un periodo máximo de 40 segundos. Al pisar de nuevo el acelerador, el BAS vuelve a poner en marcha el propulsor. La tecnología MHEV permite el funcionamiento del sistema de arranque y parada automáticos (start-stop) desde una velocidad de 22 km/h. De esta manera es posible una reducción del consumo de combustible de hasta 0,8 l/100 km en conducción normal.

El sistema de desconexión de cilindros [Audi cylinder on demand \(COD\)](#) es otro de los componentes tecnológicos que mejora la eficiencia. Con baja carga y velocidad, y en las marchas más largas, desactiva los cilindros 2, 3, 5 y 8. Para ello, interrumpe la inyección y el encendido, y deja cerradas las válvulas de admisión y escape. Cuando funciona en modo cuatro cilindros, los cilindros activos trabajan en condiciones de carga próximas a las que proporciona el rendimiento óptimo, al tiempo que los cilindros desactivados apenas tienen pérdidas. Cuando el conductor vuelve a pisar el acelerador, esos cilindros se reactivan instantáneamente. Cada cambio se ejecuta en milisegundos y es prácticamente imperceptible para el conductor y los pasajeros.

Transmisión

La caja de cambios [tiptronic de ocho velocidades](#), con transiciones optimizadas entre marchas y una nueva función Launch Control, transmite la potencia del 4.0 TFSI a la [tracción total permanente quattro](#). Las fuerzas de propulsión se distribuyen entre el eje delantero y trasero en una relación de 40:60 a través del diferencial central mecánico. Si una rueda pierde adherencia, automáticamente se envía más par al eje con mejor tracción, hasta un 70% hacia el delantero y un 85% al trasero.

El [control de par selectivo para cada rueda](#) optimiza la estabilidad ágil y segura del nuevo RS 6 Avant. Lo hace frenando ligeramente las ruedas que están en la parte interior de la curva, si tienen una carga reducida, antes de que puedan empezar a deslizar excesivamente. El [diferencial deportivo trasero](#), que se incluye en los paquetes opcionales dinámico RS y dinámico RS plus,

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

distribuye el par entre las ruedas traseras según se requiera dependiendo de la velocidad en curva, la tracción, la estabilidad y la dinámica. Presenta un diferencial trasero convencional a ambos lados, complementado por una etapa superpuesta. Se compone de dos engranajes dentados y un engranaje interior que gira aproximadamente un diez por ciento más rápido que el eje de transmisión.

Un embrague multidisco bañado en aceite accionado electrohidráulicamente proporciona la conexión entre el eje y la etapa superpuesta. Cuando el embrague se cierra, transmite de forma variable mayor velocidad al engranaje de transmisión para la rueda que lo necesita. Cuando se ve obligado a girar más rápido, el par adicional requerido para ello se obtiene a través del diferencial de la rueda del interior de la curva. De esta manera, casi la totalidad del par se puede dirigir a una sola rueda. El diferencial deportivo puede distribuir el par entre las ruedas traseras en todas las situaciones de funcionamiento, incluso en retención. Al girar o al acelerar en una curva, el par se dirige principalmente hacia la rueda exterior, con lo que el coche es literalmente inscrito en la trayectoria eliminando incluso el más mínimo indicio de subviraje. En caso de sobreviraje, el diferencial deportivo estabiliza el vehículo desplazando el par a la rueda del interior de la curva.

En el RS 6 Avant todos los componentes de la suspensión actúan a través de la [plataforma electrónica del chasis \(ECP\)](#), utilizada en muchos modelos de Audi con motor longitudinal, que hace las veces de unidad central de control de la suspensión. Para ello tiene en cuenta la velocidad del vehículo, la velocidad de guiñada, la aceleración lateral, los movimientos de balanceo y cabeceo de la carrocería, el ángulo de giro de la dirección, el coeficiente de fricción de la superficie de la carretera, las condiciones de conducción actuales –como el subviraje o el sobreviraje–, así como los datos de los sistemas de suspensión implicados. A partir de esta información calcula el ajuste óptimo de estos componentes. Las ventajas para el conductor se resumen en un comportamiento más preciso en las curvas, mayor dinamismo y superior confort. La conexión en red con el Audi drive select permite al conductor decidir cómo reacciona el sistema.

Diseño exterior

El estilo de la carrocería del nuevo Audi RS 6 Avant es inigualable en su segmento. El familiar de altas prestaciones de Audi Sport GmbH impresiona incluso cuando está parado. En comparación con el Audi A6 Avant, la versión RS exhibe un diseño claramente diferenciado, con numerosos componentes RS específicos en su carrocería. No en vano, el RS 6 Avant y el A6 Avant sólo comparten las puertas delanteras, el techo y el portón trasero. Los pasos de rueda, ensanchados unos 40 milímetros a cada lado, subrayan su espíritu deportivo y resaltan aún más su carácter único. Las llantas de 22 pulgadas se corresponden perfectamente con sus llamativas proporciones y su atlética silueta. La parrilla Singleframe es considerablemente más plana y ancha que en el A6 Avant. La rejilla del radiador con su estructura de panal tridimensional, específica de los modelos RS, sin marco, presenta un diseño en negro brillante inspirado en el superdeportivo Audi R8. Las características entradas de aire en la parte delantera, con

elementos verticales de color negro brillante, ponen de relieve su potente diseño. Una blade horizontal marca una distintiva división entre el coche y la carretera.

Además del nuevo capó con un esculpido powerdome, el nuevo RS 6 Avant también adopta los faros delanteros de la gama A7. No sólo tienen un diseño más plano y deportivo, también ofrecen en opción los [faros HD Matrix LED con luz láser](#), que cuentan con embellecedores oscuros como rasgo diferencial del RS 6 Avant dentro de la familia A6.

Atlético: silueta Avant con aspecto RS

La vista lateral del nuevo Audi RS 6 Avant muestra la interpretación más atlética de las carrocerías Avant hasta la fecha, con la sección frontal alargada, la larga línea del techo y los pilares D planos, que enlazan con las musculosas aletas quattro. La línea de cintura, que se eleva ligeramente hacia atrás, desplaza el foco visual hacia abajo. Los faldones RS específicos, con inserciones negras en los laterales, resaltan visualmente la sensación de movimiento.

Un alerón en la zona superior del portón y un parachoques trasero RS específico, con difusor y elementos de diseño en negro brillante, dan forma a la dinámica parte trasera. En el distintivo estilo RS, el sistema de escape cuenta con salidas ovaladas de color cromado; en opción se ofrece un sistema de escape deportivo RS con salidas ovaladas en negro.



La gama de pinturas para la carrocería del nuevo Audi RS 6 Avant incluye trece colores, entre los que destacan los dos específicos RS –gris Nardo y negro Sebring–, el efecto cristal y una selección de cinco acabados en pintura mate. Las carcasas de los retrovisores exteriores están disponibles de serie en aluminio mate y opcionalmente en el color de la carrocería o en negro brillante. Los paquetes aluminio mate (de serie), negro y carbono varían los elementos verticales, la línea horizontal, las inserciones de los faldones, los raíles del techo y las molduras de las ventanas, así como el difusor trasero. Los cuatro aros de Audi y los logotipos RS en la parte delantera y trasera también pueden estar acabados en negro brillante con los paquetes de estilo negro y carbono opcionales. La gama de Audi exclusive ofrece muchas otras opciones de personalización.

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

Tecnología de iluminación

El nuevo Audi RS 6 Avant está equipado de serie con faros LED. La firma de su luz diurna evoca al mundo digital, con doce diodos colocados verticalmente uno al lado del otro, separados por espacios estrechos, en una referencia al 0 y el 1 del mundo digital. En la zona inferior se encuentran los intermitentes y los faros HD Matrix LED, que se componen de 32 LED controlables individualmente. Iluminan la carretera de forma dinámica y precisa, a la vez que ocultan el haz de luz a los demás usuarios de la vía para evitar deslumbrarlos. Los LEDs también actúan como luces de curva. La luz trasera evoca igualmente asociaciones con el mundo digital. Cada unidad consta de nueve diodos verticales que se alternan con la luz de freno, que también está segmentada.

Tanto los [faros HD Matrix LED con luz láser](#) con biseles oscuros, como los grupos ópticos traseros LED están equipados con intermitentes dinámicos, que representan secuencias de luz específicas RS al abrir o cerrar el coche. La luz láser de Audi, reconocible por el indicador azul en el reflector, duplica el alcance de las luces largas. En cada faro, un pequeño módulo láser genera un haz de luz que actúa como un foco que se extiende varios cientos de metros por delante. El haz de luz láser azul monocromático tiene una longitud de onda de 450 nanómetros. Un convertidor de fósforo lo transforma en luz suave adecuada para su uso en carretera, con una temperatura de 5.500 kelvin, que es el ideal para el ojo humano. Esto permite al conductor reconocer mejor los contrastes, y ayuda a prevenir la fatiga. El haz de luz láser, que se activa a velocidades de más de 70 km/h, ofrece enormes ventajas en términos de visibilidad y seguridad. Si la cámara en el parabrisas detecta otros vehículos dentro del alcance, se atenúa automáticamente.

Suspensión

En el nuevo RS 6 Avant, los ejes delantero y trasero utilizan un diseño de cinco brazos para controlar separadamente las fuerzas longitudinales y transversales. Estos brazos y los subchasis están fabricados principalmente en aluminio. El ancho de vía es de 1.668 milímetros delante y de 1.650 milímetros detrás.

La [suspensión neumática adaptativa RS](#) con control de la amortiguación cuenta con ajustes específicos RS. En combinación con el paquete opcional dinámico RS plus, permite que el nuevo RS 6 Avant alcance una velocidad máxima de hasta 305 km/h, gracias al nuevo módulo de suspensión neumática, que tiene un índice de elasticidad un 50% superior. La suspensión ofrece varios modos de funcionamiento e incluye control de nivel automático. La [plataforma electrónica del chasis \(ECP\)](#) actúa como mecanismo de control central que regula la forma en que funcionan los amortiguadores para adaptarse a las condiciones de la carretera, al estilo de conducción del cliente y al modo seleccionado en el Audi drive select. La suspensión neumática también incluye control automático de altura.

En la posición normal, en los modos “auto”, “comfort” y “efficiency”, la carrocería del nuevo RS 6 Avant está 20 milímetros más cerca del suelo que la del Audi A6 Avant con la suspensión de

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

serie. A partir de 120 km/h desciende otros 10 milímetros. En el modo dynamic la carrocería permanece a esta altura reducida. Sobre carreteras en mal estado, la suspensión neumática adaptativa RS ofrece el modo “lift”, que permite elevar la altura del RS 6 Avant 20 milímetros por encima del nivel normal a bajas velocidades. El amplio rango de configuración de la suspensión neumática deportiva RS ofrece al conductor la posibilidad de elegir entre el confort para viajes de larga distancia o las máximas prestaciones.



Como alternativa está disponible la suspensión deportiva RS sport plus con [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#). Con ella, el RS 6 Avant se adapta aún mejor a la carretera, con una puesta a punto más firme y dinámica. El sistema Dynamic Ride Control controla el cabeceo y el balanceo con muelles de acero y amortiguadores ajustables en tres etapas, que contrarrestan los movimientos de la carrocería sin necesidad de componentes electrónicos. Cuando el vehículo entra en una curva y se desplaza por ella, la respuesta de la amortiguación se modifica de forma que los movimientos de la carrocería alrededor del eje longitudinal (balanceo) y del transversal (cabeceo) se reducen significativamente. Cada uno de los amortiguadores está conectado en diagonal a una válvula central a través de dos circuitos de aceite independientes. Las válvulas proporcionan el volumen de compensación necesario a través de pistones internos con compartimento de gas. Cuando el coche entra en una curva se genera un flujo de aceite entre los amortiguadores diagonalmente opuestos a través de la válvula central, creando así una fuerza de amortiguación adicional. Si un lado del vehículo está apoyado, las características de amortiguación se modifican de tal manera que los movimientos de balanceo y cabeceo se eliminan casi por completo. Como resultado, este sistema de amortiguación, de instantánea respuesta, garantiza que el Avant de alto rendimiento sea especialmente preciso y estable en las curvas.

La nueva generación de amortiguadores con válvula integrada tiene un diseño más compacto y ligero, reduciendo con mayor eficacia los movimientos de cabeceo y balanceo. Además, permite

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

una distinción del funcionamiento mucho más perceptible entre los modos “comfort”, “auto” y “dynamic”, así como un ajuste más preciso para las elevadas fuerzas de amortiguación que se producen durante las curvas tomadas a alta velocidad. El resultado: en el modo “comfort” la suspensión deportiva RS con Dynamic Ride Control (DRC) garantiza un confort de marcha asombroso. En el programa “dynamic”, ofrece una extraordinaria precisión de conducción incluso en curvas a elevada velocidad. Con la ayuda del sistema de control dinámico Audi drive select el conductor puede modificar las características de amortiguación y personalizar así su experiencia de conducción.

El nuevo RS 6 Avant equipa de serie la [dirección progresiva](#) deportiva de relación muy directa. Su cremallera especialmente diseñada varía la desmultiplicación en función del ángulo de giro del volante en un rango de 12,6:1 a 15,8:1. A medida que el ángulo de giro aumenta, la relación disminuye y la dirección se vuelve más directa. Esto reduce el esfuerzo sobre la dirección en el tránsito urbano y al maniobrar, mientras que en las curvas cerradas el coche gana agilidad. En esta situación, la dirección progresiva permite una conducción más deportiva. También ajusta el nivel de asistencia en función de la velocidad: se incrementa a bajas velocidades para facilitar la maniobrabilidad. La respuesta de la dirección asistida se puede variar a través de los modos de conducción del [Audi drive select](#).

Paquete dinámico RS	Velocidad máxima incrementada a 280 km/h
	Dirección dinámica a las cuatro ruedas específica RS
	Diferencial deportivo
Paquete dinámico RS plus	Velocidad máxima incrementada a 305 km/h
	Dirección dinámica a las cuatro ruedas específica RS
	Diferencial deportivo
	Frenos carbocerámicos RS

El nuevo RS 6 Avant puede equiparse opcionalmente con la [dirección dinámica en las cuatro ruedas](#). Combina una dirección de respuesta directa y deportiva con una estabilidad de primer nivel. En el tren delantero, la dirección dinámica tiene un engranaje de onda de variación infinita que cambia en función de la situación. La combinación de la dirección dinámica y la dirección en las ruedas traseras varía la relación general desmultiplicación en un rango de 9,5 a 17,0; de muy directa a bajas velocidades a extremadamente estable a alta velocidad. Este sistema de dirección permite que las ruedas traseras giren unos grados en la misma dirección o en dirección opuesta a las delanteras, en función de la velocidad del vehículo. Circulando a velocidades bajas, las ruedas traseras cambian de dirección de forma opuesta a las delanteras, con un ángulo de hasta cinco grados. Esto reduce el diámetro de giro hasta en un metro, haciendo que el RS 6 Avant sea más maniobrable en el tráfico urbano y en las curvas cerradas. A velocidades intermedias y altas, por encima de los 100 km/h, las ruedas traseras giran en el mismo sentido que las delanteras con un ángulo de hasta dos grados, lo que favorece la estabilidad, el dinamismo y la seguridad.

“RS MODE”: máximo dinamismo

El conductor puede modificar el carácter de su RS 6 Avant mediante el [Audi drive select](#). Ofrece seis perfiles disponibles: “comfort”, “auto”, “dynamic”, “efficiency” y los modos específicos

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

“RS1” y “RS2”, configurables individualmente. Una vez ajustadas las preferencias personales del conductor y almacenadas en el [MMI touch response](#), pueden activarse directamente con el botón “RS MODE” del volante. De este modo el conductor tiene la opción de cambiar fácilmente entre los modos “RS1”, “RS2” y el último modo seleccionado sin tener que volver a hacerlo a través del MMI touch response.

El sistema [Audi drive select](#) actúa sobre la gestión del motor, la caja de cambios, la dirección asistida, la suspensión, la dirección dinámica en las cuatro ruedas, el diferencial deportivo, el sonido del escape y el funcionamiento del climatizador. El modo “RS2” modifica el funcionamiento del Control Electrónico de Estabilidad (ESC) y guarda esta configuración de forma permanente. Si el conductor pulsa el botón ESC durante más de tres segundos, el control electrónico de estabilidad se desactiva por completo.



El nuevo RS 6 Avant está equipado de serie con llantas de aleación de 21 pulgadas con diseño de 10 radios en forma de estrella, que incluyen neumáticos de medida 275/35. Como opción, Audi Sport GmbH ofrece unas llantas RS de 22 pulgadas con diseño trapezoidal y 5 radios en V, con neumáticos en medida 285/30; ésta última se puede elegir en plata, titanio mate y negro antracita brillante.

En el tren delantero, un sistema de frenos con pinzas fijas de diez pistones ofrece un rendimiento excepcional y una gran estabilidad. Las pinzas del sistema de frenos RS de serie, con discos ventilados y perforados (de 420 milímetros de diámetro delante y 370 milímetros atrás), están pintadas en color negro y, bajo pedido, pueden ir acabadas rojo. Con el nuevo sistema de frenos carbocerámicos opcional, las pinzas pueden estar pintadas en gris, rojo o azul. Sus discos tienen un diámetro de 440 milímetros en la parte delantera y de 370 milímetros en la trasera. Los discos cerámicos de color gris antracita son extremadamente estables, potentes y duraderos. Dos deflectores a cada lado del eje delantero disipan rápidamente el calor y mejoran

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

su resistencia al desfallecimiento. El sistema de frenos cerámicos RS pesa unos 34 kilogramos menos que el de acero. Representa una ventaja adicional en términos de manejabilidad, al tener una menor masa suspendida.

La carrocería

El nuevo RS 6 Avant mide 4.995 milímetros de longitud, 1.951 milímetros de ancho y 1.460 milímetros de alto. Para la carrocería, Audi apuesta por una ingeniosa combinación de materiales. Como un compuesto de súper alta resistencia, los componentes de acero conformados en caliente forman la columna vertebral del habitáculo. Refuerzan la sección inferior del travesaño delantero, los laterales, el trasero, los pilares B y en la zona delantera de la línea de techo. Aquí y en otras partes de la carrocería, Audi emplea elementos de acero con espesores de pared variables entre 0,75 y 2,05 mm. Estos elementos se crean a medida mediante temple parcial y se aplican sofisticados procesos durante el laminado o la soldadura. Proporcionan una elevada resistencia, al tiempo que mantienen un bajo peso.

La mayor rigidez torsional de la carrocería contribuye a aumentar el nivel de confort y también constituye la base de su elevado dinamismo. Las copelas de la suspensión son de fundición de aluminio, mientras que los soportes del pilar D son de chapa del mismo material. Las puertas, el capó y el portón del maletero también están fabricados en aluminio. En vacío y sin conductor, el nuevo RS 6 Avant pesa 2.075 kg.

El equipo de aerodinámica de Audi ha trabajado profundamente en todas las áreas, desde los retrovisores exteriores en las guías de las puertas a la moldura del eje trasero. Los pequeños spoilers dirigen el flujo hacia la parte inferior de la carrocería. Las áreas exteriores de las entradas de aire cuentan con aberturas adicionales, que guían parte del flujo de aire hacia los pasos de rueda, donde se dirige a través de las ruedas. El nuevo RS 6 Avant tiene un coeficiente aerodinámico Cx de 0.35. Gracias a un sofisticado concepto de estanqueidad para las puertas y el portón trasero, el Avant también ofrece un excelente rendimiento en términos de aeroacústica. Audi ofrece ventanillas laterales delanteras y traseras acústicas de 6 mm de espesor.

El interior

El nuevo RS 6 Avant es aún más espacioso en su interior. El maletero tiene una capacidad de entre 565 y 1.680 litros, y el ancho de carga entre los pasos de rueda es ahora de 1.050 mm, 14 mm más que en su predecesor. El innovador diseño interior acentúa el carácter deportivo del nuevo RS 6 Avant, con su orientación al conductor y las inserciones en aluminio race antracita. El salpicadero cuenta con una disposición horizontal y una estructura tridimensional escalonada, que crea una imagen ligera y elegante. La interfaz de usuario del sistema operativo totalmente digital armoniza con el claro diseño del salpicadero en acabado black panel, que también incluye la brillante consola asimétrica del túnel central. Integra una segunda pantalla y una tira de botones. El sistema y el panel de control para las funciones de iluminación están disponibles opcionalmente con tecnología de respuesta táctil. La pantalla [MMI touch response](#) está incorporada de forma casi invisible en la arquitectura del salpicadero.

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)



De serie, el conductor y el acompañante se acomodan en los asientos deportivos RS tapizados en cuero Napa/Alcantara en color negro perla, que tienen un patrón romboidal e incluyen el anagrama RS grabado en relieve. Los asientos deportivos RS están tapizados opcionalmente en cuero Valcona perforado, con patrón de panal y el anagrama RS grabado. Además de la función de calefacción, sus perforaciones también permiten por primera vez la función de ventilación.

Rojo y gris: los paquetes de diseño RS

Los paquetes de diseño RS añaden colorido al puesto de conducción. Ofrecen el aro del volante, el recubrimiento de la palanca de cambios y la zona almohadillada para las rodillas en Alcantara con costuras en contraste. Los cinturones con bordes de color y las alfombrillas RS completan el paquete. Las inserciones opcionales en madera o aluminio mate añaden más opciones de personalización.

El paquete de iluminación ambiental de contorno de serie destaca el interior del nuevo RS 6 Avant en la oscuridad y resalta su espacio, volumen y materiales. La luz de ambiente consigue que el salpicadero y la consola central parezcan flotar, y en la puerta realza la sensación de espacio. La luz de contorno traza las líneas en la consola central y en los paneles de las puertas, pudiendo configurarse en 30 colores. Las hebillas de los cinturones de seguridad iluminadas facilitan la localización del enganche del cinturón en la oscuridad, lo que aumenta el confort de los ocupantes. Los logotipos RS y RS 6 adornan en el interior el volante, los asientos y las molduras iluminadas de los umbrales de las puertas delanteras. El emblema de Audi Sport se proyecta sobre el suelo al abrir las puertas delanteras y traseras.

Atractivo y práctico: con la versatilidad típica de un Avant

El maletero del nuevo RS 6 Avant tiene una capacidad de entre 565 y 1.680 litros, y el ancho de carga entre los pasos de rueda es ahora de 1.050 mm, 14 más que en el modelo precedente. El asiento trasero, con respaldo abatible en una proporción 40:20:40, se puede plegar cómodamente desde el maletero, con lo que la longitud de la zona de carga alcanza unos dos metros.

El portón del maletero y la bandeja cubre equipajes cuentan con accionamiento eléctrico de serie. En combinación con la llave de confort de serie, se puede accionar mediante un gesto con el pie. Opcionalmente, el gancho de remolque retráctil tiene una función de desbloqueo eléctrica. En función del equipamiento seleccionado, el asistente de remolque basado en cámaras ayuda al conductor en las maniobras marcha atrás.

Sistema de control

El MMI touch response, con un concepto de manejo completamente digital, es tan intuitivo en su uso como un smartphone, manejándose igualmente mediante gestos de pulsación y deslizamiento. Dos pantallas táctiles con funciones hápticas y acústicas sustituyen al mando giratorio y a otros botones del modelo anterior. Ofrecen un alto grado de seguridad en su accionamiento y trasladan a la era digital los estándares de calidad de Audi.

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

La pantalla superior, de 25,6 cm (10,1 pulgadas), se utiliza para controlar el sistema de infotainment. A través del monitor RS, el conductor puede seleccionar una visión general de las temperaturas de los componentes del sistema de conducción, fuerzas G soportadas y la información sobre la presión y temperatura de los neumáticos. La pantalla inferior de 21,8 cm (8,6 pulgadas) se sitúa en la consola central y se emplea para las funciones de control de climatización y confort, así como para la introducción de texto mediante escritura a mano o mediante teclado virtual. El conductor puede apoyar su muñeca en la palanca de cambios RS cuando utiliza los mandos.



Ambas pantallas presentan las imágenes y los gráficos sobre un fondo negro. La interfaz gráfica se ha reducido, de modo que la información pueda ser entendida muy rápidamente. Unos cuantos pictogramas incluyen una sutil animación. La estructura del menú es sencilla y de comprensión intuitiva. En el display inferior la pantalla inicial puede configurarse de acuerdo a las preferencias personales.

El diseño del [Audi virtual cockpit](#) se presenta con una nueva imagen adaptada al Avant de elevado rendimiento. La instrumentación digital mide 31,2 cm (12,3 pulgadas) en diagonal, con una resolución HD de 1920 x 720 píxeles. El conductor puede elegir entre dos vistas: la clásica y la de infotainment. Las pantallas especiales RS proporcionan información sobre la presión de los neumáticos, el par, la potencia, la temperatura del aceite, la presión de sobrealimentación, los tiempos por vuelta, la aceleración y las fuerzas G. Un testigo luminoso en colores de contraste indica al conductor cuándo tiene que cambiar a una marcha superior al alcanzar el régimen máximo de giro del motor. El [Head-up display](#) opcional también proporciona información específica RS. La imagen, que está en el campo visual directo del conductor, se proyecta en una superficie de 22 x 8 cm.

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

El volante deportivo RS de cuero perforado, plano en la parte inferior y con nuevas levas de cambio RS de gran tamaño realizadas en aluminio, cuenta con botones multifunción, que el conductor puede utilizar para habilitar los nuevos modos “RS1” y “RS2” del Audi drive select. Al hacerlo se muestran las pantallas específicas RS del Audi virtual cockpit.

El sistema de control mediante órdenes vocales se basa en el [control por voz con lenguaje natural](#). Esto convierte al nuevo RS 6 Avant en un inteligente compañero de viaje. El usuario puede utilizar un lenguaje cotidiano en casi todos los casos.

Infotainment y Audi connect

Como el compañero perfecto para cualquier propósito, el nuevo RS 6 Avant ofrece una amplia gama de servicios de infotainment y conectividad. El sistema MMI Navegación plus de serie utiliza la [plataforma modular de infotainment MIB 2+](#), con el módulo de transmisión de datos [Audi connect](#), que también forma parte del equipo de serie. Incluye un punto de acceso Wi-Fi compatible con la banda de 5 GHz y el rápido estándar de transmisión LTE Advanced.

Al programar la ruta, el sistema de navegación con funciones de autoaprendizaje realiza sugerencias basándose en recorridos previos, incorporando la experiencia relativa a la hora del día y la densidad del tráfico. La ruta es calculada online en los servidores del proveedor [HERE](#) de mapas y navegación, que también tiene en cuenta datos en tiempo real concernientes al estado del tráfico. Si a lo largo de la ruta se pierde la conexión de datos, el sistema de navegación pasa a modo convencional basándose en la información a bordo, modo que está siempre activo como reserva. El conductor puede acceder a información de gasolineras y aparcamientos, recibiendo información adicional como el precio de los combustibles, disponibilidad de plazas de estacionamiento u horarios de apertura.

En los tres primeros años tras adquirir el vehículo, los mapas de navegación pueden actualizarse de forma gratuita cuatro veces al año, con la rapidez que proporciona la conexión LTE Advanced. Los servicios de navegación, información y entretenimiento de Audi connect también son gratuitos los tres primeros años. Los [servicios Car-to-X](#) de información sobre señales de tráfico o de posibles peligros utilizan la inteligencia que proporcionan los datos de la flota de vehículos conectados de Audi, mientras que el servicio on-street parking facilita la búsqueda de una plaza de estacionamiento en la vía pública.

Audi connect también ofrece muchos otros servicios, como el acceso a Twitter y al e-mail. El MMI Navegación plus incluye navegación con Google Earth, radio online y radio híbrida, que cambia automáticamente entre FM, DAB+ y emisoras web. Los servicios de navegación e infotainment de Audi connect son proporcionados por la tarjeta Audi connect SIM, instalada de forma permanente en el coche, que es gratuita durante los tres primeros años tras la compra del vehículo. Las funciones de [Audi connect safety & service](#) forman su propio paquete. Los propietarios del nuevo Audi RS 6 Avant pueden usar [myAudi app](#) para explorar el ecosistema



digital de la marca. Con la llave de confort opcional [Audi connect key](#) los clientes pueden bloquear y desbloquear su nuevo RS 6 Avant a través de un smartphone con sistema Android.

El [Audi phone box](#) hace aún más fácil realizar llamadas de teléfono, conectando el smartphone a la antena del coche y cargando su batería por inducción. La conexión LTE permite simultáneamente el uso de transmisión de datos de alta velocidad y de telefonía online por voz de alta definición (HD Voice).

Sistemas de asistencia a la conducción

Audi ofrece más de 30 sistemas de asistencia al conductor en el nuevo RS 6 Avant, lo que le hace más seguro, cómodo y eficiente. Los sistemas se organizan principalmente en dos paquetes: Tour y City.

El sistema más importante del paquete Tour es el asistente de conducción adaptativo [adaptive cruise assist \(ACA\)](#). Es un desarrollo a partir del [control de cruce adaptativo \(ACC\)](#) del modelo anterior, y añade una función de control de carril y la ayuda en atascos de tráfico. A velocidades entre 0 y 250 km/h, el sistema mantiene al nuevo Audi RS 6 Avant a la distancia deseada respecto al vehículo que le precede. También aplica ligeras intervenciones de la dirección para ayudar al conductor a mantenerse en el carril.

Otro elemento destacado es el emergency assist, que proporciona mayor seguridad. Detecta si el conductor está inactivo y le avisa mediante una señal visual, acústica o táctil en función del peligro. Si esto no provoca una reacción, el sistema toma el control del RS 6 Avant y lo detiene automáticamente en su propio carril con las luces de emergencia encendidas. Esto también activa las medidas de seguridad del sistema pre sense y, dependiendo del país, activa una llamada de emergencia automática.

Con el paquete City cinco sistemas ayudan al conductor: el asistente de cruce ([crossing assist](#)) avisa del tráfico cruzado crítico delante del coche, mientras [Audi pre sense 360°](#) avisa de los vehículos que se aproximan por el lateral. La asistencia de tráfico transversal trasero ([rear cross traffic](#)) detecta los vehículos que se aproximan cuando se conduce a baja velocidad marcha atrás, por ejemplo, al salir de una plaza de aparcamiento perpendicular a la carretera. El aviso de salida ([exit warning](#)) y de cambio de carril ([lane change warning](#)) complementan el paquete.

Los sistemas de seguridad [Audi pre sense basic](#) y [Audi pre sense front](#) se incluyen de serie. El [Audi pre sense rear](#) se puede añadir como opción. Detectan los riesgos de colisión alrededor del vehículo e inician medidas preventivas específicas, ya sea aplicando al máximo la potencia de frenada, ajustando los asientos o tensando los cinturones. Por su parte, el [Audi pre sense front](#) incluye una función de advertencia y frenado para vehículos, peatones y ciclistas.

Detrás de los sistemas de asistencia del nuevo RS 6 Avant se encuentra el [controlador central de ayudas a la conducción \(zFAS\)](#) y una completa dotación de sensores que se complementan entre sí. Los datos de los diferentes sensores fluyen juntos en el zFAS. Con sus procesadores de gama

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

alta, el ordenador del tamaño de una tablet calcula continuamente una imagen diferenciada del entorno del vehículo. Este modelo de entorno permite a los sistemas de asistencia mejorar aún más su rendimiento en comparación con el modelo anterior, por ejemplo, cuando detectan el final de un atasco e inician el frenado. Además, la navegación es aún más precisa, ya que la fusión de datos de los sensores ubica su propio coche en el carril exacto.

Historia

El RS 6 es todo un icono. Desde su lanzamiento en 2002 se ha ganado el corazón de los aficionados de todo el mundo, tanto con carrocería Avant como sedán. Las tres generaciones que preceden al nuevo RS 6 Avant representan hitos tecnológicos en los 25 años de historia de los modelos RS.

Audi RS 6 (2002): V8 con potencia turbo

El Audi RS 6 debutó con carrocerías sedán y Avant en 2002, como un deportivo familiar camuflado con una discreta apariencia. Quattro GmbH, la precursora de Audi Sport GmbH, recurrió a un V8 biturbo a 90 grados, que alcanzaba una potencia de 331 kW (450 CV). Este motor de 4,2 litros, producido por Cosworth, en Northampton, conseguía que el RS acelerase de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos a través del cambio tiptronic de cinco velocidades de serie.

Incluso en el primer RS 6 se hizo especial hincapié en su suspensión. La compensación hidráulica del cabeceo y balanceo de la carrocería [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#), que continúa como una tecnología de suspensión específica de los RS, fue una innovación pionera en este campo. Poco antes del final de la producción de la generación C5, en 2004 apareció el RS 6 plus, con 353 kW (480 CV) y cuya velocidad máxima estaba limitada electrónicamente a 280 km/h.



Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

Audi RS 6 (2008): 10 cilindros biturbo

El RS 6 de 2008, que también estaba disponible como Avant y sedán, suponía una declaración de puro poder. Era el Audi de serie más potente y, en su versión Avant, también el familiar de producción en serie más potente del mundo hasta esa fecha.

Su V10 biturbo de inyección directa obtenía la potencia de un bloque de 5,0 litros con 426 kW (580 CV) y 650 Nm de par; suficiente para acelerar de 0 a 100 km/h en 4,6 s y alcanzar una velocidad máxima de 280 km/h. Con los equipamientos plus, que llegaron en 2010, alcanzaba 303 km/h de velocidad máxima. Una sofisticada lubricación mediante cárter seco aseguraba que el motor tuviera suministro de aceite incluso durante las aceleraciones laterales más extremas.



Un cambio tiptronic de seis velocidades transfería la potencia a la tracción quattro. Los discos de freno carbo-cerámicos estaban disponibles en opción, mientras la suspensión deportiva con [Dynamic Ride Control \(DRC\)](#) formaba parte del equipo de serie. El conductor podía ajustar la respuesta de la amortiguación en tres etapas a través del sistema operativo MMI. Como su predecesor, el RS 6 de generación C6 se fabricó en la planta de Neckarsulm y su montaje final tuvo lugar en el taller de quattro GmbH, instalado en el mismo emplazamiento.

Audi RS 6 (2013): 8 que se convierten en 4

La tercera generación del RS 6 Avant abrió un nuevo capítulo en cuanto a tecnología. Aunque tenía dos cilindros y 15 kW (20 CV) menos que el modelo anterior, su menor peso y mejor distribución del mismo mejoraron tanto su dinamismo longitudinal como transversal.

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)



Con 4 litros de cilindrada, su motor V8 biturbo rendía 412 kW (560 CV). Con bajas cargas sobre el acelerador, el sistema cylinder on demand (COD) desactivaba temporalmente cuatro cilindros, contribuyendo en gran medida a mejorar su eficiencia. La potencia se transmitía aquí mediante un cambio **tiptronic de ocho velocidades** de rápido accionamiento y una refinada **tracción quattro** cuyo diferencial central podía producir una mayor relación de bloqueo cuando era necesario.

- Fin -

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi RS 6 Avant:

Consumo combinado en l/100 km: 12,6 – 12,4 (WLTP)

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 287– 281 (WLTP); 268 – 263 (NEDC)

Audi A6 Avant:

Consumo combinado en l/100 km: 5,4 – 9,5 (WLTP)

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 142 – 215 (WLTP); 112 – 174 (NEDC)

Las cifras dependen del equipamiento seleccionado

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 18 plantas distribuidas en 13 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).

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)



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 2018, con un volumen de ventas de 59.200 millones de euros, el Grupo Audi alcanzó un resultado operativo de 4.700 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.