



Audi RS 6: 20 años y cuatro generaciones de altas prestaciones con versatilidad para el uso diario

- **La combinación de unas prestaciones pioneras y una extraordinaria versatilidad para el día a día han caracterizado siempre a las distintas generaciones del RS 6**
- **El actual RS 6 Avant, ahora disponible también por primera vez en Estados Unidos, es el líder mundial en su segmento**
- **Desde la serie C5 al C8, el sistema Dynamic Ride Control (DRC) garantiza un comportamiento dinámico de primer nivel**
- **Entrevista con Stephan Reil, el hombre que ha desarrollado todas las generaciones del Audi RS6**

Madrid, 25 de julio, 2022 – Hay un coche que lleva 20 años entusiasmando a los seguidores de Audi Sport GmbH y a una amplia legión de fans como ningún otro: a lo largo de cuatro generaciones, el Audi RS 6 ha marcado la pauta entre los vehículos familiares de altas prestaciones con un rendimiento impresionante y una extraordinaria versatilidad para el día a día. Su éxito se basa en un concepto que perdura desde 2002 en todas las generaciones, con un motor sobrealimentado con doble turbocompresor y tracción a las cuatro ruedas. El lema de Audi, “A la Vanguardia de la Técnica”, también tiene reflejo en otros elementos como el sistema Dynamic Ride Control (DRC), que se utiliza desde hace tiempo en otros modelos RS de Audi.

El C5: altas prestaciones en la clase media-alta

Poco después del inicio del nuevo milenio, quattro GmbH (ahora Audi Sport GmbH) se enfrentó a la cuestión de a qué coche aplicar la filosofía deportiva de los modelos RS después del RS 4. Era el momento oportuno para el Audi A6. La primera generación (C5) recibió una actualización en 2001, y Audi aprovechó para añadir más potencia bajo el capó en su gama media-alta.

La marca estaba en un gran momento, y la competición automovilística ocupaba un lugar destacado en su agenda. En su debut en las legendarias 24 Horas de Le Mans en 1999 Audi subió al podio, y volvió a hacer historia los tres años siguientes. Con 13 victorias, Audi es actualmente la segunda marca con más triunfos en Le Mans, después de Porsche. Los ingenieros de quattro GmbH utilizaron todos sus recursos para convertir al A6 en un coche deportivo. Eso significó no sólo adaptar el motor, el chasis y la transmisión. Audi también cambió su apariencia: el RS 6 creció cuatro centímetros tanto en longitud como en anchura, mientras que nuevos faldones, estribos más anchos, un alerón para el Avant, un distintivo spoiler para la berlina, llantas de 18" o 19" y dos salidas de escape ovaladas acentuaron sus ambiciones deportivas.

En 2002, ningún otro Audi rendía más potencia

El objetivo era incorporar un bloque de ocho cilindros, basado en la serie A8, D2. El motor ya se utilizaba en el S6, con una potencia de 340 CV, sin sobrealimentación. Sin embargo, había mucho por hacer. El potente propulsor, que a partir de entonces tenía doble turbocompresor y 4,2 litros de cilindrada, no cabía inicialmente en la carrocería del A6. Por ello, quattro GmbH alargó el frontal para conseguir cuatro centímetros más para la instalación del V8 biturbo. El



motor que impulsó el primer RS 6 no se puso a punto en Ingolstadt o Neckarsulm, sino en Inglaterra. Junto con quattro GmbH, el fabricante de motores británico Cosworth, filial de AUDI AG hasta 2004, también fue responsable de su impresionante rendimiento: con una potencia de 450 CV y 560 Nm de par motor, se situaba en lo más alto del segmento. El V8 del RS 6 era toda una declaración de intenciones. A modo de comparación, el Audi DTM del equipo Abt, con el que Laurent Aiello se adjudicó el título en 2002, también ofrecía 450 CV.

Una elevada potencia requiere una gestión adecuada. Y con el RS 6 terminó la era de la transmisión manual. Por primera vez en un modelo RS, una rápida caja de cambios automática de cinco velocidades con convertidor de par se encargaba de los cambios de marcha, y permitía al RS 6 acelerar hasta los 100 km/h con salida parada en 4,7 segundos.

Para que el RS 6 Avant y la berlina impresionaran por su equilibrio entre confort y deportividad incluso en la conducción diaria, Audi recurrió por primera vez a un tren de rodaje de nuevo desarrollo con el sistema de control dinámico del chasis Dynamic Ride Control (DRC). Stephan Reil, que ha estado a cargo del desarrollo de todas las generaciones del RS 6 y ahora es responsable de Desarrollo Técnico en la planta de Neckarsulm, resume así su funcionamiento: “El DRC reduce los movimientos de balanceo y cabeceo de la carrocería cuando se conduce de forma deportiva, ya sea en las rectas o en carreteras de curvas”.

En concreto, permite que la carrocería vaya siempre más cerca del asfalto y no se balancee, garantizando una conducción ágil en todo momento, especialmente en las curvas dinámicas. El DRC utiliza muelles de acero con los amortiguadores hidráulicos diagonalmente opuestos conectados entre sí, de forma que contrarrestan los movimientos de la carrocería sin ningún desfase temporal y sin recurrir a la electrónica. Cuando el coche entra en una curva o se desplaza por ella, la respuesta de los amortiguadores se modifica de modo que los movimientos del vehículo en el eje longitudinal (balanceo) y en el eje transversal (cabeceo) se reducen considerablemente.

Todos los vehículos RS 6 de primera generación (C5) se fabricaron tanto en la línea de producción como a mano. Tras salir de la cadena de montaje eran vehículos funcionales, que se podían conducir; pero distaban mucho de estar completos, al carecer de las piezas complementarias específicas de los RS y de los elementos decorativos individuales en el interior. Por ello, pasaban de la planta de Neckarsulm a una nave adyacente, donde los técnicos de quattro GmbH dedicaban unas 15 horas en la plataforma de elevación hidráulica para ultimar cada vehículo de forma individual.

Hasta la fecha, el C5 es el único RS 6 que también ha participado en competición. El RS 6 Competition de Champion Racing superó a sus competidores en el SPEED GT World Challenge en 2003, con Randy Pobst al volante. El V8 biturbo ofrecía 475 CV, tenía cambio manual y ganó en su primera participación en el campeonato.

Al final de la serie, quattro GmbH añadió una inyección de potencia adicional para la versión con la denominación “plus”, que pasó de 450 CV a 480 CV, manteniendo un par motor de 560 Nm.



Esta versión aumentó la limitación de la velocidad máxima de 250 km/h a 280 km/h, además de incorporar de serie elementos de equipamiento que eran opcionales.

El C6: continúa la excelencia en la construcción de motores

En 2008, seis años después del primer RS 6, llegó la segunda generación. Audi no sólo aumentó la potencia y la cilindrada, sino también el número de cilindros, hasta un total de diez, de nuevo con dos turbocompresores y con una cilindrada de 5 litros. El rendimiento se elevaba hasta alcanzar una potencia de 580 CV y un par máximo de 650 Nm, disponibles a partir de 1.500 rpm. En aquel momento esas cifras superaban incluso al R8, que ofrecía una potencia máxima de 560 CV en la versión R8 GT. Durante tres años Audi produjo el motor RS de mayor cilindrada de la historia. El V10 pesaba 278 kg, y para asegurar el suministro de aceite en conducción deportiva en curvas, Audi recurrió a la lubricación por cárter seco, una tecnología procedente de la competición. El depósito de aceite independiente permitía instalar el motor V10 en una posición que favorecía la consecución de un bajo centro de gravedad. El sistema estaba diseñado para su utilización en competición, garantizando el suministro de aceite con aceleraciones longitudinales y laterales de hasta 1,2 g. Stephan Reil recuerda bien la coherencia con la que los desarrolladores de Audi aprovecharon cada centímetro de espacio para la instalación del motor: “Con sus dos turbocompresores y colectores, visualmente el V10 es toda una obra de arte. Y muy potente. No conozco ningún compartimento del motor que esté mejor aprovechado que el del RS 6 de la serie C6”.

Al igual que en la serie C5, el diez cilindros también necesitaba una transmisión capaz de gestionar la potencia. Para cumplir con estos requerimientos se utilizó una caja automática de seis marchas modificada para mejorar la refrigeración, la velocidad de cambio entre marchas y la distribución de la potencia. Con esta combinación de motor y transmisión, Audi alcanzó por primera vez una velocidad máxima superior a los 300 km/h con el RS 6 plus; concretamente, 303 km/h. La velocidad máxima del RS 6 convencional alcanzaba los 250 km/h, con la posibilidad de aumentar la limitación electrónica de forma opcional hasta los 280 km/h. Casi ningún otro coche de serie podía alcanzar al C6 en una recta. La berlina necesitaba 4,5 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h; el Avant, 4,6 segundos. Este poderoso sistema de propulsión necesitaba una potencia de frenado acorde con las prestaciones. Por primera vez el RS 6 podía equipar opcionalmente frenos cerámicos -con discos de 420 mm delante y 356 mm detrás-, que detenían el coche con gran fiabilidad. Para ofrecer a los pasajeros una conducción deportiva y confortable, Audi confió de nuevo en el sistema Dynamic Ride Control, que formaba parte del equipamiento de serie tanto en la berlina como en el Avant. Para un mayor confort en la conducción diaria el DRC podía equiparse por primera vez de forma opcional con amortiguadores controlados electrónicamente con tres niveles de ajuste.

Al igual que su predecesor, Audi mantuvo para este modelo una apariencia exterior discreta. Las aletas ensanchadas, que lo diferencian del modelo base, proporcionaban espacio suficiente para las grandes ruedas, con llantas de 19 pulgadas y neumáticos 255/40 como parte del equipamiento de serie (opcionalmente, llantas de 20 pulgadas con neumáticos 275/35), ensanchando el coche en sólo 3,5 centímetros, hasta alcanzar un total de 1,89 metros. El C6 también se trasladaba desde la línea de producción a las instalaciones adyacentes de quattro



GmbH, donde los técnicos finalizaban el ensamblaje de forma manual, al igual que sucedía con su antecesor. En la fase final de su vida comercial el C6 se ofreció en versiones RS 6 plus Sport y RS 6 plus Exclusive. En total, salieron de la planta de Neckarsulm 500 vehículos en serie limitada con un distintivo numerado en el interior, llantas de aleación especiales con diseño de cinco radios, salpicadero forrado en cuero y alfombrillas con el logotipo RS 6.

El C7: más con menos

La decisión de Audi de dejar a un lado el V10 biturbo en 2013 y volver a un motor de ocho cilindros con cuatro litros, el de menor cilindrada en la historia del RS 6, no solo sorprendió a los clientes de la marca de los cuatro aros. Además, la berlina dejó de tener un sucesor: el Audi RS 7 Sportback tomó el relevo en Estados Unidos. Sin embargo, las dudas se acallaron pronto. Audi había desarrollado un coche que dejaba muy atrás a las anteriores generaciones del RS 6 en cuanto a comportamiento dinámico y eficiencia, lo cual fue posible, sobre todo, gracias a una reducción sistemática del peso. La utilización de una mayor cantidad de componentes de aluminio permitió rebajar el peso de la generación C7 en 120 kg. Al mismo tiempo, el RS 6 Avant era seis cm más ancho que un A6 convencional. Mientras que en el C6 alrededor del 60% del peso total recaía en el eje delantero, se redujo esta cifra al 55%. Junto a la colocación del motor 15 cm más retrasado, se logró rebajar el peso que soportaba el eje delantero en unos 100 kg.

El RS 6 dejó claro en la carretera que los dos cilindros menos y la reducción de la potencia en 20 CV no perjudicaban en absoluto el apartado de las prestaciones. Con un par máximo de 700 Nm y el nuevo cambio tiptronic de 8 velocidades, el C7 solo necesitaba 3,9 segundos para alcanzar los 100 km/h, medio segundo menos que su predecesor. El tacómetro de su instrumentación estaba graduado hasta una velocidad máxima de 305 km/h. Al mismo tiempo, el hecho de que tuviera un consumo de combustible un 30% inferior al de la generación anterior era resultado no solo de la reducción de peso, sino también del sistema de desactivación selectiva de cilindros Audi cylinder on demand, que convierte al RS 6 en un cuatro cilindros cuando el motor funciona con una carga reducida. Una vez más, se dispuso de frenos cerámicos (con discos de 420 mm de diámetro en el eje delantero y de 365 mm en el trasero), para garantizar la máxima deceleración y mostrar su mejor rendimiento especialmente ante los esfuerzos prolongados.

Una novedad para la tercera generación del RS 6: los clientes demandaban un poco más de confort, por lo que se adoptó la suspensión neumática como equipamiento de serie. Con una altura de la carrocería reducida 20 mm y una puesta a punto más deportiva, la suspensión neumática adaptativa aumentó el placer de conducir en el día a día. Otro elemento de confort fue, por primera vez, el enganche de remolque opcional. Por otro lado, el sistema DRC estaba muy consolidado. Las opiniones fueron inequívocas: el RS 6 C7 se diferenciaba de sus predecesores en todos los aspectos, ya fuera el sistema de propulsión, la suspensión, el confort o la eficiencia. Lo que mantenía en común con las anteriores generaciones es que el C7 también pasaba a la nave de ensamblaje de Neckarsulm tras salir de la línea de montaje.

A lo largo de los años Audi continuó aumentando la potencia de su motor ocho cilindros y 4 litros. El RS 6 superó por primera los 600 CV, alcanzando una potencia de 605 CV y un par máximo de 750 Nm con la función *overboost*.



A pesar de las críticas iniciales sobre la reducción inicial de la potencia y el número de cilindros del C7, fue precisamente esta generación del RS 6 la que se convirtió en un superventas y en líder del mercado en el segmento de los vehículos de altas prestaciones con carrocería familiar; una posición de liderazgo que su sucesor sigue manteniendo en la actualidad. El RS 6 Avant C7 fue un éxito rotundo. Un mercado que tradicionalmente se inclinaba por las berlinas, el de Estados Unidos, presionó para su comercialización allí, pero tendría que esperar un poco más.

El C8: el mejor hasta la fecha... aunque el trabajo nunca termina

La cuarta generación del RS 6 (C8) llegó a los concesionarios en 2019, tres años antes de su 20 aniversario, y se mantuvo fiel a su herencia. Motor V8 biturbo de cuatro litros de cilindrada, 600 CV y 800 Nm de par. Por primera vez en su historia se incorpora la tecnología MHEV de hibridación ligera con 48 voltios, lo que mejora aún más la eficiencia. Aunque es un poco más pesado, el RS 6 Avant acelera de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos, y apenas necesita 12 segundos para alcanzar los 200 km/h. En las rectas el C8 no deja lugar a dudas, y también eleva el listón en términos de aceleración lateral y velocidad de paso por curva.

La nueva dirección a las cuatro ruedas mejora la estabilidad a altas velocidades, dado que las ruedas traseras giran en la misma dirección que las delanteras en esas situaciones. Al maniobrar a baja velocidad lo hacen en sentido contrario, para reducir el radio de giro y facilitar las maniobras de aparcamiento. Pero aparcar con facilidad no es lo único importante para los clientes que, como en los modelos anteriores, también quieren poder llevar un remolque. “En la actualidad, más de la mitad de nuestros clientes europeos piden un enganche para remolque”, explica Stephan Reil. “Esto demuestra que no solo quieren disfrutar de una conducción deportiva, sino también afrontar los retos del día a día”. Audi ha respondido a la demanda y ha seguido ofreciendo esas opciones, ahora con suspensión neumática y DRC.

En lo referido al diseño exterior, mientras que las generaciones C5, C6 y C7 del RS 6 solo ponían de manifiesto su poderío tras una segunda mirada a fondo, el C8 transmite una impresión diferente: incluso los profanos reconocerán enseguida que no se trata de un A6 convencional. El techo, las puertas delanteras y el portón trasero son los únicos elementos que el RS 6 Avant comparte con el A6 Avant. Los demás componentes se han modificado para el RS y la carrocería se ha ensanchado ocho centímetros. Muy pocos saben que el más rápido de los A6 también estrenó un capó de diseño específico para este modelo, que permite instalar los faros Matrix LED con luz láser del RS 7. Las llantas y los neumáticos también destacan por sus mayores dimensiones. De serie equipa llantas de 21 pulgadas con neumáticos 275/35, y opcionalmente están disponibles por primera vez unas llantas de 22 pulgadas con neumáticos 285/30.

A diferencia de sus predecesores, el C8 sale de la línea de montaje de Neckarsulm listo para ser transportado al concesionario, sin necesidad de pasar por la nave de ensamblaje de Audi Sport GmbH, lo cual es una muestra de la gran flexibilidad de este centro de producción. Y en respuesta a la gran demanda, el C8 está disponible en Estados Unidos por primera vez como RS 6 Avant. El RS 6 C8 pasa de ser un coche de nicho a convertirse una historia...



Entrevista con Stephan Reil, el hombre que ha desarrollado todas las generaciones del Audi RS 6

Desde la primera generación del Audi RS 6 hasta la actual: Stephan Reil ha estado ahí desde el principio, ha tenido mucha influencia y sigue teniendo un peso específico en el desarrollo del vehículo de altas prestaciones de la marca de los cuatro aros. Ingeniero diplomado, en 1996 se convirtió en responsable de la División de Personalización de Vehículos en quattro GmbH (ahora Audi Sport GmbH). En 1998 asumió el cargo de Director de Desarrollo de Vehículos, y desde 2020 está a cargo del Desarrollo Técnico de AUDI AG en la sede de Neckarsulm. En el vigésimo aniversario de la primera generación del RS 6, el modelo denominado C5, Reil retrocede en el tiempo para recordar los desafíos que supuso su desarrollo y recuerda acontecimientos determinantes.

Sr. Reil, ¿cuándo comenzó el desarrollo del C5 (2002-2004), la primera generación del RS 6?

El programa RS de Audi comenzó originalmente en la gama media. En 1999 acabábamos de lanzar al mercado el Audi RS 4 Avant (serie B5) cuando surgió la pregunta: ¿cómo podría ser el resto de la gama RS? El siguiente paso lógico era el RS 6 en el segmento C, la clase de lujo. Y tras desarrollar el RS 4, nos concentramos plenamente en el proyecto del RS 6.

¿Para usted, personalmente, ¿qué representa la primera generación?

Todo un logro. En términos de potencia, queríamos establecer una diferencia significativa con el modelo S de la serie A6 y con la competencia. Y con su V8 biturbo de 450 CV, que destaca por un rendimiento superior, lo conseguimos. Cuando el RS 6 debutó en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra en la primavera de 2002, su potencia lo situó en lo más alto del segmento. Pero, por otro lado, se suponía que ese coche era un “lobo con piel de cordero”, que se ganaría a la gente por su sutileza. Recuerdo una cita de *Auto Motor und Sport*, en la que se decía sobre su presencia: “No es ostentoso”. Así que nuestro plan estaba funcionando.

¿Cómo se realizan las pruebas de puesta a punto de un coche con unas prestaciones tan elevadas incluso para la utilización diaria?

En la fase inicial de cada modelo RS conducimos uno de los primeros prototipos unos 8.000 kilómetros en el Nordschleife de Nürburgring durante unas tres semanas. Luego, poco antes de su presentación y como parte de la fase de lanzamiento, volvemos a completar otros 8.000 kilómetros con un vehículo de preserie. Hay que destacar la exigencia que supone el Nordschleife, con verdaderos desafíos casi en cada metro del trazado, como la compresión que experimentan las suspensiones en la sección Fuchsröhre, las vibraciones en el Caracciola-Karussell, o el salto en el Pflanzgarten. Un kilómetro en el “Ring” es como 15 kilómetros de uso normal y cotidiano.

En Suecia y Finlandia también se realizan extensas pruebas de invierno. Y lo mismo ocurre en regiones más cálidas, como en Sudáfrica o en el Valle de la Muerte. También podemos realizar simulaciones en nuestro túnel de viento climático. Además, llevamos a cabo pruebas en el anillo de alta velocidad de Nardò (Italia), y en carreteras de montaña, como en el Grossglockner (Austria). Los prototipos realizan pruebas en casi todo el mundo.



Se puede decir que el RS 6 debutó en Nürburgring

Sí, queríamos dar al RS 6 un aura de motorsport desde el principio. Para su presentación, 30 concesionarios de Audi compitieron con sus coches de demostración en el trazado de Nordschleife como parte del fin de semana de carreras en las 24 Horas de Nürburgring ante 194.000 espectadores. Fue algo realmente impresionante. Y a propósito de la competición automovilística, en Norteamérica, donde la serie C5 sólo estaba disponible como berlina, se utilizó para competir en la clase Speed GT como parte del programa American Le Man Series (ALMS). En 15 semanas, y con nuestro apoyo, el equipo Champion Racing construyó la versión de carreras, el RS 6 Competition. Este coche pesaba 1.383 kilogramos, su V8 biturbo rendía 475 CV, y utilizaba una transmisión manual de seis velocidades procedente del Audi S4. Randy Pobst se adjudicó el campeonato en la primera temporada, con su compañero de equipo Michael Galati quedó en segunda posición. Fue un gran éxito que documentó de forma impresionante el potencial del concepto V8 biturbo en combinación con la tracción total.

¿Cómo era la producción en serie del primer Audi RS 6 (C5)?

Alrededor del 80% del primer RS 6 se construyó en la misma línea de producción del A6. Pero las piezas que se desarrollaron específicamente para el RS 6, como los faldones, las extensiones de los estribos laterales o el intercooler para el motor V8, necesitaron de un proceso especial y complejo. Por ello, los coches que salían de la línea de producción en serie del A6 se trasladaban a las instalaciones de quattro GmbH, donde se completaba el ensamblaje de forma manual en un proceso de unas 15 horas. Los técnicos instalaban en primer lugar los intercoolers, luego el sistema de admisión, y después los faldones y los estribos. Por último, se montaban las ruedas, que eran demasiado anchas para la línea de montaje normal. De esta forma, podíamos fabricar unos 20 coches al día.

Pasemos a la segunda generación del RS 6, la serie C6 (2008-2010). Diez cilindros, dos turbocompresores, 580 CV: ¡en aquel momento era el Audi más potente!

Con el C6, explorábamos los límites de lo técnicamente posible en ese momento. Su V10 de cinco litros es el motor RS de mayor cilindrada jamás construido, con una configuración biturbo desarrollada específicamente para el RS 6. En total, había tres versiones del bloque V10 en Audi. Una variante impulsó las grandes berlinas, el S6 y el S8; y otra fue para el superdeportivo R8 y el Lamborghini Gallardo. El único con sobrealimentación mediante turbocompresores era el del RS 6. También integramos la lubricación por cárter seco, procedente de la competición, lo que permite suministrar más aceite al motor en los momentos de alta aceleración lateral. Con sus dos turbocompresores y colectores, el V10 es toda una obra de arte. Y muy potente. No conozco ningún vano motor tan aprovechado como el del RS 6 de la serie C6.

¿Cómo fue el paso del V10 en el C6 a la filosofía downsizing de la serie C7 (2013-2018) con motor V8?

En cierto modo, la mayor fortaleza del C6 era también su mayor debilidad. El enorme y pesado motor se situaba en gran medida por delante del eje delantero. En recta era casi inalcanzable. Pero la desventaja de su reparto de pesos se hacía evidente en las curvas. Así que, cuando estábamos desarrollando la tercera generación del RS 6, nos centramos en mejorar la dinámica lateral. Queríamos que la serie C7 fuera más ágil, y una prioridad fue reducir el peso, sobre todo



en el eje delantero. Una de las ventajas fue que la nueva plataforma modular MLB para coches con motor longitudinal que utilizaba el Audi A6 estaba realizada en aluminio. El motor también se situaba más retrasado, lo que junto al bloque de ocho cilindros, mucho más ligero, nos permitió distribuir mejor el peso. De este modo, a pesar de tener 20 CV menos que su predecesor, la tercera generación del Audi RS 6 (C7) era más rápida, más deportiva y, gracias al sistema de desactivación de cilindros, mucho más eficiente que el C6 en todos los sentidos.

El C7 supuso un gran salto adelante, sobre todo en términos de dinámica de conducción. Gracias a la mejora en el reparto de pesos, el RS 6 mostraba una agilidad muy superior en las curvas. Y con el sistema launch control y el cambio automático de ocho velocidades, alcanzaba los 100 km/h desde parado en 3,9 segundos, medio segundo más rápido que su predecesor.

El sistema DRC se sigue utilizando hoy en día en el RS 6. ¿Cuál es su ventaja?

El sistema de control dinámico del chasis DRC (Dynamic Ride Control) forma parte del ADN del RS 6, y se rediseñó completamente en su momento de forma específica para la serie C5. Su configuración, con amortiguadores conectados en diagonal, reduce los movimientos de balanceo y cabeceo durante la conducción dinámica. Desde el C5, este sistema ha evolucionado hasta convertirse en una seña de identidad en la historia del RS 6, combinando confort y deportividad. La tecnología DRC ha estado en continuo desarrollo: a partir de la serie C6 se combina con amortiguadores ajustables, y también está disponible en el C8. Desde la generación C7 también ofrecemos la suspensión neumática adaptativa de serie. Por supuesto, para el RS 6 tiene una configuración especialmente deportiva, con una altura de la carrocería rebajada 20 mm y un ajuste que permite que siga siendo adecuada para el uso diario.

Hablemos de la actual generación de RS 6, el C8, que parece conservar poco de aquel primer “lobo con piel de cordero”, ¿no le parece?

Sí, es cierto. Con la generación C8, el RS 6 marca un claro contraste con el modelo original en cuanto a diseño. Por ejemplo, se han ensanchado los pasos de rueda cuatro centímetros a cada lado de la carrocería, el embellecedor del tubo de escape ovalado es un 33% más grande que el de su predecesor y el diámetro de las llantas ha crecido hasta en un 22%. Por cierto, sus faros Matrix LED provienen del RS 7; para hacerlo posible, también se ha implementado un capó específico. En total, el RS 6 de la generación C8 sólo comparte tres elementos de la carrocería con el modelo base, el A6 Avant; el resto se ha modificado y es específico del RS. Los clientes pueden configurar su RS 6 en base a numerosas variantes de equipamiento exterior e interior y paquetes visuales y de diseño. Esta capacidad de personalización, unida a un alto grado de versatilidad para la utilización en el día a día, es otro elemento importante del ADN del RS 6.

El C8 es también el primer RS 6 que utiliza un sistema de hibridación Mild Hybrid, con un motor de arranque con alternador accionado por correa (BAS) y un sistema eléctrico adicional de 48 voltios que cuenta con su propia batería. Mientras el coche se mueve por inercia, o cuando se frena, genera más energía que un motor con un alternador convencional, y en el resto de situaciones supone un menor esfuerzo para el motor. En el momento de su estreno mundial, el RS 6 fue el primer modelo de su segmento en utilizar esta tecnología. Con la actual generación del C8, el RS 6 también está disponible por primera vez como en el mercado norteamericano con



carrocería Avant. Así que el RS 6 se ha convertido en una historia de éxito mundial a muchos niveles. Para mí, es la culminación de dos décadas de historia de RS.

-Fin-

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium. Con sus marcas Audi, Ducati, Lamborghini y, desde el 1 de enero de 2022, Bentley, constituye el grupo de marcas premium dentro del Grupo Volkswagen. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y, junto a sus socios, produce automóviles y motocicletas en 21 plantas distribuidas en 13 países.

En 2021, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,681 millones de automóviles de la marca Audi, así como 8.405 deportivos de la marca Lamborghini y 59.447 motocicletas de la marca Ducati. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales alrededor de 60.000, en Alemania. Con sus nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios atractivos, el grupo de marcas premium se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.

Consumo de los modelos mencionados:

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión

Audi RS 6

Consumo combinado en l/100 km: 12,3 – 13,1

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 281 – 298

Audi A6 Avant

Consumo combinado en l/100 km: 1,3 – 8,4

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 30 – 192

Audi RS 7 Sportback

Consumo combinado en l/100 km: 12,3 – 13,1

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 280 – 298