

# Audi A6 e-tron: el nuevo estandarte de la vanguardia eléctrica

## Información resumida

- > Redefiniendo el segmento: el Audi A6 e-tron establece nuevos estándares en diseño y autonomía 2

## Lo más destacado

- > Las características más importantes del nuevo Audi A6 e-tron 11

## Información detallada

- > El nuevo Audi A6 e-tron 15
- > Diseño 16
- > Un hito para la movilidad eléctrica: nueva referencia en autonomía 20
- > Tecnología de iluminación 30
- > Pantallas y concepto operativo 32
- > Infotainment: una nueva experiencia 35
- > La arquitectura E<sup>3</sup> 1.2 como base para un nuevo nivel de digitalización 35
- > Producción 35
- > Lanzamiento al mercado y precios 37

- Consumo eléctrico/combustible y emisiones de los modelos 38**

Información resumida

## Redefiniendo el segmento: el Audi A6 e-tron establece nuevos estándares en diseño y autonomía

- **Arquitectura exterior e interior adaptada a los ocupantes en términos de diseño y ergonomía**
- **Excepcional aerodinámica y una gran autonomía de más de 750 km**
- **La suspensión neumática adaptativa permite un amplio margen entre un excelente confort y un comportamiento deportivo**
- **Gernot Döllner, CEO de Audi: “El A6 e-tron es nuestro primer modelo puramente eléctrico que está disponible como Sportback y Avant, y despertará el entusiasmo por la electromovilidad”**

El Audi A6 e-tron concept debutó en el Salón de Shangái de 2021 como precursor de una innovadora familia de modelos totalmente eléctricos. Audi lanza ahora el A6 e-tron en versiones con carrocería Sportback y Avant. Como segundo modelo basado en la Plataforma Premium Eléctrica (PPE), el vehículo del segmento medio superior retoma los puntos fuertes ya conocidos de esta arquitectura en lo que respecta a prestaciones, autonomía, eficiencia y recarga. También es el primer Audi que utiliza esta plataforma con un concepto de suelo plano. El exterior es potente, deportivo y perfectamente proporcionado. La nueva filosofía de diseño de la marca define el interior. Dependiendo del nivel de equipamiento, el A6 e-tron ofrece muchas características innovadoras, como los retrovisores exteriores virtuales de segunda generación, un techo panorámico de cristal que se vuelve opaco con sólo pulsar un botón y el logotipo con los aros iluminados en la parte trasera. Desde septiembre de 2024 están disponibles para pedidos el A6 e-tron performance con propulsión trasera y una potencia de sistema de 270 kW (280 kW con Launch Control) y el S6 e-tron con tracción quattro y una potencia de 370 kW (405 kW con Launch Control), tanto en versiones Sportback como Avant. Desde octubre de 2024, hay disponibles otras dos variantes: el A6 e-tron como modelo de acceso a la gama, con propulsión trasera y una batería más pequeña de 83 kWh de capacidad bruta (neta: 75,8 kWh); y otro modelo con tracción quattro y la batería de mayor capacidad, de 100 kWh (94,9 kWh netos). El precio de entrada del A6 e-tron en el mercado español parte desde 67.980 euros.

*“El A6 e-tron es el primer modelo de Audi puramente eléctrico disponible como Sportback y Avant”, afirma Gernot Döllner, CEO de AUDI AG. “Su llamativo diseño permite la mejor aerodinámica de la gama y, por tanto, una mayor eficiencia. Con su gran autonomía de más de 700 kilómetros y su extraordinaria dinámica de conducción, despertará el entusiasmo por la electromovilidad”.*

### **El exterior: elegante y progresivo**

El diseño limpio de la carrocería se centra en el dinamismo, la progresividad y la elegancia. El frontal es armonioso y, al mismo tiempo, expresivo. El estilizado diseño de las luces diurnas y la amplia parrilla hacen que el A6 e-tron tenga prestancia en la carretera. Una máscara negra rodea el

Singleframe cerrado e invertido, reflejando el lenguaje de diseño distintivo de los modelos e-tron. Los faros principales y otros elementos funcionales, como los sensores del Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS) y las tomas de aire, están integrados en la máscara oscura, haciéndolos casi invisibles.

La dinámica línea del techo del A6 e-tron descansa sobre una poderosa base con una baja altura. Los blisters quattro, los contornos que enfatizan la tracción total con su forma escultural y musculosa, son un elemento central del ADN de diseño de Audi. Como corazón del automóvil, la posición de la batería destaca con una inserción negra en el área del umbral, dotando al vehículo de un aspecto esbelto y dinámico en su vista lateral. Se extiende hasta la zaga e integra los reflectores, otorgando al A6 e-tron un aspecto visualmente alargado. El Avant también se caracteriza por una línea de techo muy plana, con el pilar C fuertemente inclinado hacia delante. Como rasgo distintivo, el A6 Avant e-tron cuenta con un elemento embellecedor con acabado de aluminio desde el pilar A hasta el spoiler del techo, que lo hace visualmente reconocible.

La zaga transmite elegancia y deportividad. La limpia arquitectura, combinada con la franja luminosa continua y tridimensional, confiere al nuevo A6 e-tron claridad y aplomo. Un llamativo spoiler remata la zaga del Sportback y el difusor trasero acentúa aún más el aspecto dinámico.

Con una longitud de 4.928 mm, una anchura de 1.923 mm (sin espejos retrovisores) y una altura de 1.527 mm para el Avant y de 1.487 mm para el Sportback, el A6 e-tron ofrece el máximo espacio, confort y versatilidad para la utilización diaria. La distancia entre ejes es de 2.946 mm.

El Audi A6 e-tron equipa ya de serie en España llantas de 20 pulgadas en diseño aerodinámico de cinco brazos, mientras que la línea S line recibe llantas de 20 pulgadas firmadas por Audi Sport en diseño “trípode de cinco radios” en negro metalizado y torneado brillante. Por su parte, la línea Black line equipa llantas de 21 pulgadas Audi Sport en diseño dinámico de cinco brazos. Por último, en el S6 e-tron las llantas de serie son también de 21 pulgadas y vienen firmadas por Audi Sport, con un diseño S de radios múltiples. En ambos casos, se ofrecen, opcionalmente, llantas alternativas de hasta 21 pulgadas, con variedad de diseños, desde deportivos hasta elegantes.

El exterior del Audi A6 e-tron difiere entre las variantes Advanced, S line, Black line y los modelos S. Hasta ocho colores exteriores están disponibles en el lanzamiento al mercado, entre ellos el color de serie gris Magnético sólido, así como el blanco Glaciar metalizado, el gris Tifón metalizado y el negro Mythos metalizado, que enfatizan el diseño potente y progresivo del exterior. También están disponibles dos tonos de azul: el azul Plasma metalizado y el azul Malpelo metalizado. El gris Daytona efecto perla y el beige Siam metalizado están reservados exclusivamente a las variantes S line y Black line, así como al modelo S.

### **Aerodinámica excepcional**

La aerodinámica superior es un componente esencial de la larga historia de éxitos de Audi. Los héroes aerodinámicos del pasado, como el Audi 100 (C3) y el Audi 80 (B3), también pertenecen al segmento de las berlinas de tamaño medio. El legendario valor del coeficiente de resistencia

aerodinámica de la tercera generación del Audi 100 le valió el calificativo de “campeón mundial de aerodinámica de todas las categorías”. Con un Cx de 0.30, Audi superó a sus competidores en 1982, y siguió haciéndolo durante muchos años. Hoy, el Audi A6 e-tron escribe un nuevo capítulo en esta historia de éxitos. El diseño deportivo y la puesta a punto del nuevo Audi A6 e-tron contribuyen a lograr un valor cw excepcionalmente bajo de 0.21 para el Sportback, convirtiéndolo en el mejor Audi de todos los tiempos en términos de aerodinámica y en el vehículo más aerodinámico de todo el Grupo VW. El Avant también alcanza un excelente valor Cx de 0.24, uno de los mejores de su segmento.

El frontal está optimizado aerodinámicamente y cuenta con cortinas de aire que influyen de forma positiva en el flujo alrededor de la parte delantera y las ruedas. La superficie acristalada se ha reducido de forma extrema y la línea del techo se inclina hacia la parte trasera. Además, una toma de aire controlable bajo el Singleframe garantiza que la corriente pueda fluir alrededor de esta zona con pérdidas mínimas. Audi ha optimizado aún más este sistema con elementos adicionales. Los bajos de la carrocería también desempeñan un papel vital en el concepto aerodinámico mediante un alto grado de sellado y pequeñas mejoras de diversos componentes. Entre ellos se incluyen embellecedores de rueda especialmente adaptados y deflectores 3D por delante de las ruedas delanteras, optimizados individualmente para el Sportback y el Avant, así como el carenado inferior, la batería, el eje trasero y los umbrales. Un difusor ancho y aerodinámicamente mejorado logra el equilibrio adecuado entre la elevación en el eje trasero y el coeficiente de resistencia aerodinámica. El Avant también está equipado con un spoiler adicional en el difusor. Los elementos aerodinámicos en forma de deflectores laterales en la parte trasera del A6 Avant e-tron, junto al spoiler del borde inferior del techo, contribuyen a mejorar el flujo del aire en la zaga del vehículo.

El diseño de algunas llantas completa el concepto aerodinámico. Por ejemplo, se ofrece una atractiva llanta de 21 pulgadas con elementos de plástico que hace de carenado. Los retrovisores exteriores virtuales opcionales, que forman parte de los acreditados componentes aerodinámicos ya conocidos del Audi Q8 e-tron, se utilizan en el Audi A6 e-tron en su segunda generación, y ahora pueden plegarse eléctricamente. Las compactas cámaras tienen una forma optimizada para el flujo de aire, lo que reduce el área frontal del vehículo y mejora el coeficiente de resistencia aerodinámica.

### **Innovadora tecnología de iluminación**

Con el nuevo Audi A6 e-tron la marca de los cuatro aros subraya su liderazgo en diseño y tecnología de iluminación, una parte esencial del ADN de Audi. Los faros delanteros y traseros tienen un diseño tridimensional y ofrecen firmas lumínicas digitales, uniendo los mundos físico y digital. En la parte delantera la familia Audi A6 e-tron cuenta con luces diurnas digitales con tecnología LED, además de las ópticas traseras digitales OLED de segunda generación opcionales.

Con unos 45 segmentos por panel OLED digital, la zaga del A6 e-tron permite la comunicación coche a coche y aumenta la seguridad vial. La luz parece más viva e inteligente gracias a la perfecta simbiosis entre el diseño de la iluminación y la nueva tecnología. En cuanto a los pilotos traseros digitales OLED de segunda generación, diez paneles OLED con 450 segmentos utilizan un algoritmo

especialmente desarrollado para generar una nueva imagen varias veces por segundo. La firma lumínica digital activa también señala el camino hacia el futuro de la tecnología de iluminación de Audi. En la parte delantera esta firma se crea mediante la interacción del algoritmo con doce segmentos regulables, mientras que en la zaga todos los segmentos digitales OLED se utilizan para este fin. Los segmentos individuales interactúan de tal manera que la intensidad luminosa global de la firma lumínica no varía.

Con la segunda generación de pilotos traseros digitales OLED, Audi establece nuevos estándares en diseño de iluminación, funcionalidad y seguridad. La detección de proximidad, ya conocida en otros modelos de la marca de los cuatro aros, se ha ampliado en el nuevo A6 e-tron para incluir la luz de comunicación, que avisa a otros usuarios de la carretera de accidentes y averías. Además de los gráficos habituales de las ópticas traseras, en situaciones críticas de conducción o tráfico la luz de comunicación muestra una firma estática específica con símbolos de advertencia integrados en la óptica trasera digital OLED 2.0.

La tecnología utilizada también establece una nueva referencia en términos de individualización: con ocho firmas lumínicas digitales en las luces diurnas de los faros Matrix LED y en las ópticas traseras digitales OLED 2.0, los conductores pueden personalizar su A6 e-tron de una forma completamente nueva, dependiendo del equipamiento seleccionado. Los faros Matrix LED forman parte del equipamiento de serie desde la línea S line.

Un aspecto especialmente destacado es la iluminación de los cuatro aros de la parte trasera, que se incluye de serie. Esto enfatiza la identidad corporativa de Audi y confiere al nuevo A6 e-tron una personalidad propia.

### **Audi MMI panoramic display y retrovisores exteriores digitales**

El interior del Audi A6 e-tron está orientado a las necesidades de los usuarios. El diseño tridimensional y de alto contraste sitúa deliberadamente elementos en primer o segundo plano, creando una arquitectura espacial adaptada a los ocupantes en términos de diseño y ergonomía.

La pantalla MMI panoramic display, con su diseño curvado y tecnología OLED, integra el Audi virtual cockpit de 30,2 cm (11,9 pulgadas) y la pantalla MMI touch de 36,8 cm (14,5 pulgadas). Junto con la pantalla MMI para el acompañante, que tiene 27,7 cm (10,9 pulgadas), forman un escenario digital (“Digital Stage”) con un diseño visualmente claro y definido. El modo activo de privacidad permite al pasajero del asiento delantero disfrutar de contenidos de entretenimiento mientras viaja, como por ejemplo ver películas o series en streaming, sin distraer al conductor. En función de la velocidad y de la ocupación de los asientos, la luz se dirige (modo de privacidad activado) o se difumina (contenido visible para todos) a través de una unidad de control inteligente.

Audi da un importante paso adelante en la tecnología de visualización con el head-up display opcional de realidad aumentada de segunda generación (AR HuD), otro elemento central del escenario digital. La pantalla refleja un gran plano de imagen inclinado hacia el conductor a través del parabrisas, mostrando información relevante como la velocidad, señales de tráfico, asistencia y

símbolos de navegación.

El interior crea un ambiente acogedor. El denominado “softwrap” se extiende de puerta a puerta por toda la anchura del salpicadero, creando una sensación de espacio homogéneo y envolvente. Los materiales se han seleccionado desde una perspectiva funcional y garantizan una clara diferenciación de las distintas zonas del interior del vehículo. Las orientadas al confort están diseñadas con superficies generosas y materiales suaves, mientras que en las zonas de control el color negro brillante de alta calidad acentúa la claridad de la interacción con el vehículo. Las salidas de aire, planas y estilizadas, parecen desaparecer en un segundo plano.

Las pantallas de los retrovisores exteriores virtuales opcionales están situadas en el interior de las puertas, claramente visibles en el ángulo del pilar A y el umbral de la puerta. Aquí también se crea un “digital wrap” que se extiende de espejo a espejo por todo el salpicadero y se conecta a través de la luz de interacción dinámica situada en la base del parabrisas. Las funciones esenciales, como el ajuste de los retrovisores, la iluminación y el cierre centralizado, están integradas de forma compacta en el panel de control de la puerta del conductor.

Un climatizador automático de tres zonas completa el elegante ambiente del interior, que también ofrece mucho espacio de almacenamiento. La consola central cuenta con dos portabebidas, una superficie para cargar el móvil de forma inalámbrica y un compartimento debajo del reposabrazos con más de cinco litros de capacidad. El maletero ofrece 502 litros de espacio para el equipaje (Avant y Sportback). Con los asientos traseros abatidos la capacidad aumenta hasta 1.422 litros en el Avant y hasta 1.330 litros en el Sportback. Hay 27 litros adicionales en el maletero delantero (frunk) bajo el capó, un lugar práctico para guardar bolsas de viaje de pequeño tamaño, el cual forma parte del equipamiento de serie del vehículo. La capacidad de remolque es de 2.100 kg en todas las variantes.

### **Techo solar panorámico inteligente de opacidad variable**

Un innovador techo panorámico de cristal realza aún más la tecnología del vehículo. A diferencia de los utilizados anteriormente, en este elemento opcional, el cristal inteligente del techo panorámico minimiza la luz solar directa y se vuelve opaco con sólo pulsar un botón. Funciona con tecnología PDLC (cristal líquido disperso de polímeros), que puede pasar de transparente a opaco. Los componentes de vidrio eléctricamente conmutables contienen dos elementos de película PDLC entre los que flotan los cristales líquidos que les dan nombre. Si no se aplica tensión, los cristales forman una capa opaca; cuando se aplica tensión, los cristales se alinean y el techo se vuelve transparente. Puede controlarse individualmente como una “cortina digital” mediante un botón en el módulo del techo. Los clientes pueden elegir entre cuatro preajustes.

### **Infotainment: integración del mundo digital de los clientes**

El sistema de infotainment utiliza Android Automotive OS como sistema operativo. El A6 e-tron pone al día su contenido mediante actualizaciones over-the-air. Por tanto, los últimos servicios de Audi connect y el planificador de rutas e-tron mejorado, que forma parte del equipamiento de serie, están siempre al día.

Aplicaciones como YouTube están disponibles a través de la Audi Application Store para apps de terceros, que está integrada directamente en el MMI y no requiere un smartphone para su uso. La tienda online ofrece a los clientes acceso a una amplia gama de aplicaciones. En el lanzamiento del A6 e-tron estarán disponibles diferentes aplicaciones de categorías que incluyen: Música, Vídeo, Juegos, Navegación, Aparcamiento y Carga, Productividad, Tiempo y Servicios de Noticias. La Audi Application Store está en constante expansión, y la gama de aplicaciones es específica para cada mercado.

Además de un control táctil mejorado y más intuitivo, el nuevo concepto de pantalla y manejo responde a las tendencias globales de interacción. Por ejemplo, el control por voz se ha ampliado significativamente y ahora desempeña un papel clave. El asistente de voz con función de autoaprendizaje, el Audi assistant, puede controlar numerosas funciones del vehículo. El Audi assistant también tiene acceso a contenidos online adicionales, como información sobre el tiempo y conocimientos generales. Mediante una conexión a ChatGPT (proporcionada a través de Microsoft Azure OpenAI Service) los clientes pueden interactuar con su coche utilizando lenguaje natural y escuchar la información que les gustaría conocer mientras conducen. El Audi assistant reconoce automáticamente si debe ejecutar una función del vehículo, buscar un destino o, por ejemplo, proporcionar la previsión meteorológica. El sistema sólo reenvía las consultas a ChatGPT cuando no puede responder a preguntas de conocimiento general. Los conductores disfrutan de una experiencia fluida, ya que todas las funciones están integradas en el asistente de Audi.

El equipo de audio Bang & Olufsen Premium Sound System con altavoces en los reposacabezas garantiza un sonido óptimo. Un amplificador de alta eficiencia acciona 20 altavoces con una potencia de 830 vatios. Cuatro de ellos están integrados en los reposacabezas de los asientos delanteros, lo que permite ofrecer un sonido envolvente, avisos de navegación personales y llamadas telefónicas individuales. Altavoces adicionales en el montante A y altavoces de rango medio crean un incomparable sonido envolvente 3D.

La luz de interacción dinámica ofrece una variedad de funciones de comunicación, apoyando la interacción del vehículo con los ocupantes. Recorre la parte inferior del parabrisas formando un gran arco y contribuye a realzar el interior con una amplia gama de colores.

### **Impresionante autonomía y rendimiento de carga**

Unos motores eléctricos potentes, compactos y altamente eficientes; y una batería de iones de litio de nuevo desarrollo para la PPE, compuesta por 12 módulos y 180 celdas prismáticas con una capacidad bruta de 100 kWh (neta: 94,9 kWh), garantizan una autonomía de más de 750 km para el A6 Sportback e-tron, y de más de 720 km para el A6 Avant e-tron. La autonomía en el caso del A6 Sportback e-tron es de hasta 624 km, y de hasta 597 km para el A6 Avant e-tron. En el caso de las versiones de tracción total, el A6 Sportback e-tron quattro puede recorrer hasta 714 km antes de parar a recargar, y hasta 685 km el A6 Avant e-tron quattro.

Con una potencia de sistema de 270 kW (280 kW con Launch Control), el A6 e-tron performance proporciona la experiencia de conducción deportiva característica de Audi. El A6 e-tron performance

acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos y alcanza una velocidad máxima de 210 km/h, tanto con carrocería Sportback como Avant.

Para el S6 Sportback e-tron y el S6 Avant e-tron la potencia de sistema asciende a 370 kW (405 kW con Launch Control), lo que permite a ambos modelos acelerar hasta los 100 km/h desde parado en 3,9 segundos. La velocidad máxima es de 240 km/h, y la autonomía alcanza los 662 km para el S6 Sportback e-tron, y 635 km para el S6 Avant e-tron.

La versión de acceso a la gama, el Audi A6 e-tron, rinde una potencia de sistema de 210 kW (240 kW con Launch Control) y acelera de 0 a 100 km/h en 6 segundos.

El Audi A6 e-tron quattro tiene una potencia de sistema de 315 kW (340 kW con Launch Control), y alcanza los 100 km/h desde parado en 4,5 segundos.

Gracias a la tecnología de 800 voltios y a una potencia máxima de carga en corriente continua de 270 kW de serie, el Audi A6 e-tron permite realizar paradas cortas para recargar. En una estación de carga HPC adecuada, el A6 Sportback e-tron performance puede recuperar una autonomía de hasta 310 km en sólo diez minutos. En el caso de las versiones de acceso, en ese mismo tiempo el A6 Sportback e-tron recupera hasta 260 km de autonomía, y hasta 245 km si nos referimos al A6 Avant e-tron. Para el A6 e-tron quattro las cifras son de 290 km para el Sportback, y 280 km en el Avant. El estado de carga (SoC) aumenta del 10 al 80% en 21 minutos.

El funcionamiento inteligente y la gestión térmica predictiva son elementos clave de este impresionante rendimiento de carga. Equipado con Plug & Charge, el vehículo se autoriza a sí mismo en estaciones de carga compatibles cuando se enchufa el cable de carga y activa el proceso, que se lleva a cabo de forma totalmente automática, incluyendo el pago. Para aprovechar las ventajas de este sistema, el usuario debe tener un contrato activo del servicio Audi charging con un certificado PnC activado en el vehículo, configurarlo previamente mediante la app myAudi y activar la función en el MMI. Si una estación de carga funciona con tecnología de 400 voltios, el Audi A6 e-tron puede utilizar la denominada “bank charging”, dividiendo la batería de 800 voltios en dos mitades, cada una de ellas con una tensión de 400 voltios, que pueden cargarse en paralelo con una potencia de hasta 135 kW. En cargadores domésticos estándar se puede recargar con corriente alterna a una potencia de hasta 11 kW. Más adelante se ofrecerá una opción de carga de 22 kW.

El avanzado sistema de recuperación (frenada regenerativa) es un componente importante para aumentar la eficiencia y la autonomía del Audi A6 e-tron. Esta tecnología puede gestionar alrededor del 95% de los procesos de frenado cotidianos. El A6 e-tron recupera hasta 220 kW. La temperatura y el estado de carga de la batería desempeñan aquí un papel clave. Por razones de eficiencia, el eje trasero, que además permite un mayor rendimiento de frenado regenerativo gracias a su motor más potente, se encarga de las deceleraciones menores.

El Sistema de Frenado Integrado (iBS), utilizado en los modelos e-tron anteriores, se ha mejorado significativamente como parte de la Plataforma Premium Eléctrica (PPE). Por primera vez es posible

la combinación descrita de frenado diferenciado en cada eje entre el freno hidráulico de fricción y el frenado regenerativo a través de los motores eléctricos. Como es habitual en Audi, el A6 e-tron también ofrece la opción de recuperación en dos etapas, que puede ajustarse mediante las levas del volante. También es posible la marcha por inercia; en este caso, el vehículo rueda sin resistencia adicional cuando el conductor levanta el pie del pedal del acelerador. Otra posibilidad en el A6 e-tron es el modo de conducción “B”, cuyo funcionamiento se acerca a lo que coloquialmente se conoce como “one-pedal feeling”, o conducción con un solo pedal. Este modo ofrece la mayor deceleración a través del sistema de recuperación y, con un estilo de conducción anticipatorio, permite que casi toda la deceleración pueda gestionarse sin pisar el pedal del freno.

### **Dinámica de conducción precisa, elevado confort**

El ADN típico de Audi también se aprecia en el tren de rodaje, con una puesta a punto definida con precisión y los sistemas de control de la suspensión perfectamente coordinados entre sí. El eje delantero influye significativamente en la dinámica de conducción del A6 e-tron, haciendo que el vehículo se sienta especialmente ágil.

La suspensión neumática adaptativa opcional con amortiguación controlada electrónicamente proporciona un amplio margen entre un elevado confort de marcha y un comportamiento deportivo. Dependiendo de la velocidad y de las preferencias individuales, se adapta a las condiciones específicas de la carretera y regula la altura de la carrocería en cuatro niveles diferentes. El modo efficiency del Audi drive select es una característica especial: en este programa la suspensión baja la carrocería 20 mm en función de la velocidad, mejorando así la aerodinámica del vehículo, lo que optimiza el consumo de energía y aumenta la autonomía.

El sistema de tracción total del Audi S6 e-tron, con un reparto de par orientado hacia el eje trasero, mejora la dinámica de conducción con una distribución del par altamente variable. Las diferentes dimensiones de los motores eléctricos en los ejes trasero y delantero permiten una configuración que aporta mayor protagonismo al eje posterior incluso a plena carga. Los Audi S6 e-tron y A6 e-tron están equipados con neumáticos de diferente tamaño en los ejes delantero y trasero, lo que mejora aún más la estabilidad y la deportividad.

### **Siempre preparado: los sistemas de asistencia al conductor**

Con los sistemas de asistencia al conductor del A6 e-tron, Audi ofrece una amplia gama de funciones que facilitan el día a día y aumentan notablemente la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.

Una nueva función es el asistente de conducción adaptativo plus, que ayuda al conductor al acelerar, frenar, mantener la velocidad y la distancia establecida, y también con la orientación en el carril, aumentando el confort de conducción especialmente en viajes largos. Además de diversos sensores, el sistema utiliza información cartográfica de alta resolución y datos de la flota de otros vehículos Audi agregados en la nube para mejorar el comportamiento al volante. Aplicando esta fusión de información, el Audi A6 e-tron calcula la ruta a seguir para permitir una conducción cómoda en todo el rango de velocidades, así como en atascos.

El Park Assist Plus con indicador de distancia, las cámara de entorno, el reconocimiento de señales de tráfico basado en cámaras, el asistente de arranque en pendiente, el asistente de tráfico transversal delantero y el control de cruce adaptativo, entre otros, se incluyen de serie en el lanzamiento al mercado. Además del equipamiento en el ámbito de seguridad y asistencia, el A6 e-tron incorporará, a su vez, una amplia dotación funcional de serie incluyendo elementos como la llave de acceso confort, Audi Sound System, maletero en el capó delantero o los grupos ópticos traseros LED pro con aros Audi iluminados. A nivel estético y de diseño, el A6 e-tron equipa, ya desde su versión de acceso, llantas de 20 pulgadas y asientos con tapicería en combinación cuero/cuero sintético.

### **Lanzamiento y precios para el mercado español**

Desde septiembre de 2024 están disponibles para pedidos en el mercado español el A6 e-tron performance y el S6 e-tron, tanto en versión Sportback como Avant, con unos precios arrancan desde los 80.880 euros para el A6 Sportback e-tron performance de máxima autonomía (83.380 euros para versión Avant), y desde 104.310 euros para el S6 Sportback e-tron (106.810 euros en el caso del S6 Avant e-tron).

En octubre de 2024 se incorporaron a la gama las nuevas variantes de acceso y las versiones quattro, que, al igual que el resto de la gama, están disponibles con los acabados Advanced, S line y Black Line. El precio del Audi A6 Sportback e-tron arranca en los 67.980 euros (70.480 euros para el Avant), mientras que el A6 Sportback e-tron quattro inicia su oferta en los 87.320 (89.820 euros en el caso del Avant).

## Lo más destacado

# Los datos más importantes sobre el nuevo Audi A6 e-tron

## Diseño exterior y aerodinámica

- > Carrocería de diseño dinámico, elegante y progresivo
- > Diseño estilizado de las luces diurnas y una amplia parrilla Singleframe
- > Franja continua en apariencia de aluminio desde el pilar A hasta el spoiler de techo en el A6 Avant e-tron
- > Segunda generación de los espejos retrovisores virtuales, ahora plegables eléctricamente
- > Ocho colores exteriores: gris Magnético sólido y blanco Glaciar, gris Tifón, negro Mito, azul Plasma y azul Malpelo metalizados. Gris Daytona efecto perla y beige Siam metalizado exclusivos para las líneas S line/Black line y los modelos S
- > Excelente aerodinámica: Cx de 0.21 para el Sportback, y de 0.24 en el Avant

## Tecnología de iluminación

- > Firma lumínica digital activa para los faros delanteros y traseros
- > El diseño de la iluminación, la gama de funciones y la seguridad vial aumentan significativamente
- > Ocho firmas lumínicas digitales para las luces diurnas de los faros Matrix LED y las luces traseras digitales OLED 2.0, seleccionables desde el MMI y la app MyAudi. Ambas funcionalidades incluidas de serie para S6 Sportback e-tron y S6 Avant e-tron. Faros Matrix LED incluidos de serie desde la línea S line.
- > Número de pixels por cada panel digital OLED: 45 segmentos
- > Primer vehículo del mercado europeo con los aros iluminados en la parte trasera (de serie en mercado español)
- > Luz de comunicación con detección de proximidad que advierte a los usuarios de la carretera con símbolos especiales
- > Las luces traseras digitales OLED de segunda generación muestran firmas específicas con símbolos de advertencia junto a las gráficas convencionales de los pilotos traseros

## Diseño interior, pantallas y concepto operativo

- > Las aplicaciones de diseño tridimensional garantizan una generosa sensación de espacio
- > El interior presenta estructuras claras y acentúa el ambiente acogedor
- > El “softwrap” se extiende desde las puertas por todo lo ancho del salpicadero
- > Las pantallas de los retrovisores exteriores digitales están colocadas ergonómicamente en el interior de la puerta en los pilares A, a la altura de la vista
- > El Audi MMI panoramic display, con diseño curvado y tecnología OLED, incluye la pantalla del Audi virtual cockpit con 30,2 cm (11,9”) y la pantalla del MMI touch con 36,8 cm (14,5”)
- > Disponible de forma opcional: pantalla MMI para el pasajero delantero de 27,7 cm (10,9”) con modo activo de privacidad (de serie a partir de línea S line)
- > Head-up display con realidad aumentada opcional
- > Nuevo techo panorámico de cristal con opacidad variable

## Infotainment y servicios digitales

- > Tienda online de aplicaciones de terceros integrada directamente en el vehículo
- > Functions on demand: ampliación de las funciones del vehículo posteriormente a la compra
- > Actualizaciones de software vía over-the-air (OTA)
- > Audi assistant con función de autoaprendizaje
- > Integración de ChatGPT
- > Planificador de rutas Audi e-tron route planner optimizado

## Sistemas de asistencia

- > El equipamiento de seguridad de serie incluye el park assist plus, cámara de entorno Top View, reconocimiento de señales de tráfico basado en cámara, control de cruce adaptativo, park assist plus con indicador de distancia, sistema de asistencia para evitar obstáculos y asistente de giro delantero y detección de distracciones y somnolencia

## Sistemas de propulsión y recuperación

- > Componentes altamente integrados, diseño compacto y producción propia optimizada
- > Los motores eléctricos ocupan un 30% menos de espacio y su peso se ha reducido un 20%
- > Enfoque en la eficiencia, la acústica y el diseño modular
- > Motor asíncrono (ASM) en el eje delantero y motor síncrono de imán permanente (PSM) en el eje trasero
- > El bobinado en horquilla maximiza el flujo de corriente en el estator del motor eléctrico
- > Rotor y estator con un innovador sistema de refrigeración directa
- > Semiconductores de carburo de silicio energéticamente eficientes en los inversores de impulsos
- > Caja de cambios con lubricación por cárter seco y bomba de aceite eléctrica
- > Optimización acústica gracias a los soportes moldeados en la carcasa
- > Refrigeración directa por aceite de los motores eléctricos para aumentar la densidad de potencia
- > Reducción, en la medida de lo posible, de la utilización de tierras raras
- > Cuatro niveles de potencia para cada carrocería:
  - o Audi A6 e-tron (Sportback y Avant): potencia de sistema 210 kW (240 kW con Launch Control); tracción trasera; 0-100 km/h en 6,0 s (en modo Launch Control)
  - o Audi A6 e-tron performance (Sportback y Avant): potencia de sistema 270 kW (280 kW con Launch Control); tracción trasera; 0-100 km/h en 5,4 s (en modo Launch Control)
  - o Audi A6 e-tron quattro (Sportback y Avant): potencia de sistema 315 kW (340 kW con Launch Control); tracción quattro; 0-100 km/h en 4,5 s
  - o Audi S6 e-tron (Sportback y Avant): potencia de sistema 370 kW (405 kW con Launch Control); tracción quattro; 0-100 km/h en 3,9 s (con Launch Control)
- > Velocidad máxima: 210 km/h para las versiones de acceso, performance y quattro; 240 km/h para los modelos S
- > Recuperación con alta disponibilidad y eficiencia, posibilidad de hasta 220 kW de frenada regenerativa
- > Combinación de los sistemas de frenada regenerativa y frenado hidráulico de fricción para cada eje, con un tacto de pedal suave y uniforme

## Batería, recarga y sistema inteligente de gestión térmica

- > Batería de iones de litio con una capacidad bruta de 100 kWh (94,9 kWh netos)

- > Versión de acceso con batería más pequeña de 10 módulos y una capacidad bruta de 83 kWh (neta: 75,8 kWh)
- > Potencia de carga máxima de hasta 270 kW (225 kW para las versiones de acceso) en cargadores (HPC)
- > Potencia de carga de 11 kW con corriente alterna (CA); 22 kW previstos más adelante
- > Doce módulos con 180 células prismáticas (15 células conectadas en serie) para la batería de mayor capacidad
- > Batería integrada en la estructura de choque y el sistema de refrigeración del vehículo
- > Transferencia homogénea del calor gracias a la placa de refrigeración integrada en el alojamiento de la batería
- > La protección de los bajos de material compuesto de fibra ahorra peso
- > Montaje de la batería de alto voltaje en la sede central de Ingolstadt
- > El controlador de gestión de la batería (BMCE) regula la corriente
- > La batería de alto voltaje de la plataforma PPE permite la eficiente función “bank charging” en estaciones de carga de 400 voltios
- > Gestión térmica predictiva que permite el acondicionamiento posterior y continuo de la batería
- > Calentador para el preacondicionamiento de la batería

### Chasis y dirección

- > El acreditado ADN de Audi también caracteriza los componentes de la suspensión y la dirección: impresionante dinámica de conducción y confort de primera clase
- > Eje delantero con comportamiento mejorado de la dirección para optimizar el comportamiento en carretera y el dinamismo de conducción
- > Alta precisión de la dirección con software adaptado para el concepto de piso plano
- > Audi A6 e-tron (Sportback y Avant) con suspensión dinámica con muelles de acero de características deportivas y dinámicas y un elevado confort de serie; suspensión neumática disponible como opción
- > Audi S6 e-tron con suspensión neumática deportiva “adaptive air suspensión” de serie (alto confort, control de nivel y diferentes niveles de ajuste)
- > Reducción de la altura de la carrocería en el modo efficiency del Audi drive select, para una mejora de la aerodinámica y mayor autonomía
- > S6 e-tron: diferente dimensionamiento de los motores en los ejes trasero y delantero y mayor distribución del par motor hacia el eje trasero para un comportamiento dinámico
- > En función de la variante y el equipamiento, neumáticos especiales de baja resistencia a la rodadura y consumo energético optimizados o neumáticos de altas prestaciones

### Lanzamiento al mercado y precios

- > Desde septiembre de 2024 están disponibles el A6 e-tron performance y el S6 e-tron, en ambos casos con carrocerías Sportback y Avant
- > En octubre de 2024 se añaden a la gama las versiones de acceso A6 e-tron con tracción trasera y batería de menor capacidad, y otra variante con tracción quattro
- > Los precios del A6 e-tron parten desde 67.980 euros para el Sportback, y desde 70.480 euros el Avant
- > El A6 e-tron performance tiene un precio desde 80.880 euros para el Sportback, y desde 83.330 en el caso del Avant
- > Los precios del A6 e-tron quattro parten desde 87.320 euros con carrocería Sportback, y desde 89.820 euros para el Avant

- > El S6 Sportback e-tron tiene un precio de 104.310 euros; el precio del S6 Avant e-tron es de 106.810 euros

### **Producción y sostenibilidad**

- > Segundo modelo de propulsión cien por cien eléctrica que se fabrica en Ingolstadt, con una producción neutra en emisiones de carbono<sup>1</sup>
- > Tecnología de producción de vanguardia: ensamblaje de baterías para modelos basados en la plataforma PPE
- > Integración de las distintas fases de producción en las estructuras y procesos existentes
- > Nueva tecnología de producción automatizada en el taller de pintura
- > Utilización de materiales reciclados en el interior y el exterior
- > Puertas, capó y portón del maletero de aluminio

---

<sup>1</sup> Audi entiende por emisiones netas de CO<sub>2</sub> cero una situación en la que, una vez agotadas otras posibles medidas de reducción, la compañía compensa el carbono emitido por los productos o actividades de Audi y/o las emisiones de carbono que actualmente no pueden evitarse en la cadena de suministro, fabricación y reciclaje de los vehículos Audi a través de proyectos voluntarios de compensación llevados a cabo en todo el mundo. En este contexto, no se tienen en cuenta las emisiones de carbono generadas durante la fase de utilización de un vehículo, es decir, desde el momento en que se entrega al cliente.

[Información detallada](#)

## El nuevo Audi A6 e-tron

El Audi A6 e-tron es el segundo modelo basado en la Plataforma Premium Eléctrica (PPE), con las variantes de piso plano Sportback y Avant. El modelo presenta los puntos fuertes ya conocidos de la PPE en términos de prestaciones, autonomía, eficiencia y recarga. La escalabilidad y flexibilidad de esta plataforma permiten una amplia gama de niveles de potencia y configuraciones de transmisión.

Con carrocería Sportback y Avant están disponibles las siguientes variantes: el Audi A6 e-tron como acceso a la gama y el Audi A6 e-tron performance como la versión de mayor autonomía, ambos con tracción trasera; y el Audi A6 e-tron quattro y el S6 e-tron, que cuentan con tracción quattro.

El vehículo se sitúa en el segmento medio superior. Con una longitud de 4.928 milímetros, una distancia entre ejes de 2.946 milímetros, una anchura de 1.923 milímetros sin retrovisores y una altura de 1.527 milímetros (Avant) y 1.487 milímetros (Sportback), el A6 e-tron ofrece el máximo espacio, confort e idoneidad para el uso diario.

En función del equipamiento elegido, el A6 e-tron ofrece muchas características innovadoras, como los retrovisores exteriores virtuales de segunda generación, el techo panorámico de cristal con regulación de la transparencia y los cuatro aros iluminados en la parte trasera. Desde septiembre de 2024 están disponibles para pedidos el A6 e-tron performance y el S6 e-tron, ambos como Sportback y Avant. En octubre de 2024, la gama se amplió para incluir la variante de acceso con tracción trasera y el A6 e-tron quattro. Los precios del A6 e-tron parten desde 67.980 euros.

## Diseño

### Un exterior evocador

El diseño de la carrocería se centra en el dinamismo, la elegancia y la progresividad. El frontal es tan armonioso y homogéneo como expresivo. Las estilizadas luces diurnas y la amplia parrilla confieren al A6 e-tron un aspecto aerodinámico y a la vez poderoso. Una máscara negra rodea el Singleframe invertido completamente cerrado, que refleja el lenguaje de diseño específico de los modelos e-tron. Los faros principales y otros elementos funcionales, como los sensores del sistema de asistencia al conductor y las tomas de aire, están integrados en la máscara oscura que rodea el vehículo, haciéndolos casi invisibles.

La dinámica línea del techo del A6 e-tron descansa sobre una base sólida. Con su forma escultural y musculosa, los blisters quattro, un elemento central del ADN de diseño de Audi, resaltan el sistema de tracción integral quattro. Como corazón del automóvil, la posición de la batería se destaca con una inserción negra en el área del umbral, que confiere al vehículo un aspecto esbelto y dinámico cuando se mira desde el lateral. Se extiende hasta la zaga e integra los reflectores, ampliando visualmente la longitud del A6 e-tron.

El Avant también se caracteriza por una línea de techo muy plana, con el pilar C fuertemente inclinado hacia delante. Como rasgo distintivo, el A6 Avant e-tron cuenta con un embellecedor envolvente con aspecto de aluminio que se extiende desde el pilar A hasta el spoiler del techo, para dotarlo de un aspecto visualmente reconocible y más bajo.

La zaga combina una elegancia deportiva con una potencia impresionante. Sus líneas limpias, combinadas con la franja de luz continua y tridimensional confieren al A6 e-tron claridad y aplomo. Un distintivo spoiler completa la zaga del Sportback, y el difusor trasero acentúa aún más su aspecto deportivo y dinámico.

El exterior del Audi A6 e-tron distingue las variantes de equipamiento básico, S line y S6. Hasta ocho colores exteriores están disponibles en el lanzamiento al mercado, incluyendo el color de serie gris Magnético sólido y blanco Glaciar metalizado, gris Tifón metalizado y negro Mythos metalizado, que subrayan el diseño potente y progresivo del exterior. Hay dos tonos de azul metalizado disponibles: azul Plasma y azul Malpelo. El gris Daytona efecto perla y el beige Siam metalizado se reservan exclusivamente para el S line y el S6.

El paquete exterior negro está disponible bajo pedido para el S6 e-tron y forma parte del equipamiento de serie en la línea Black line. Incorpora detalles en negro para aumentar aún más la deportividad. Este paquete incluye los aros Audi en color gris Antracita tanto en el frontal como en la parte trasera, inserciones decorativas en color negro en la parrilla Singleframe y en el difusor trasero, embellecedores negros en las ventanillas y en los tiradores enrasados de las puertas, carcasas de los retrovisores exteriores en color negro y barras de techo negras para el Avant.

El Audi S6 e-tron muestra su potencia eléctrica de forma deportiva y elegante a la vez. Un embellecedor de aspecto cromado plateado mate acentúa el frontal y la zaga, una característica exclusiva de los S6, al igual que las carcasas de los retrovisores exteriores que también cuentan con ese cromado plateado mate. La lama horizontal en la zaga es del mismo color, al igual que los elementos del Singleframe. El S6 e-tron incorpora de serie pinzas de freno en rojo y las llantas Audi Sport de 21 pulgadas en diseño “de radios múltiples en S” en gris grafito y torneado brillante.

El Audi A6 e-tron se ofrece, de serie, con llantas de 20 pulgadas y cinco brazos con diseño aerodinámico, y el S line cuenta con llantas de 20 pulgadas Audi Sport en diseño “trípode de cinco radios” en color negro metalizado y torneado brillante. Como opción, se ofrecen llantas de hasta 21 pulgadas. Hay disponibles ocho diseños diferentes, desde deportivos hasta elegantes, seis de ellos de Audi Sport.

### **La nueva filosofía de diseño interior**

El interior del Audi A6 e-tron se adapta sistemáticamente a las necesidades del usuario. Por ejemplo, el diseño tridimensional y de alto contraste sitúa deliberadamente elementos en primer o segundo plano, creando una arquitectura espacial con una estética y ergonomía adaptadas a los ocupantes.

La pantalla MMI panoramic display, con su diseño curvado y tecnología OLED, integra el Audi virtual cockpit de 30,2 cm (11,9 pulgadas) y la pantalla MMI touch de 36,8 cm (14,5 pulgadas). Junto con la pantalla MMI para el acompañante, que tiene 27,7 cm (10,9 pulgadas), forman un escenario digital (“Digital Stage”) con un diseño visualmente claro y definido.

Distintas características del interior acentúan el ambiente acogedor. El denominado “Softwrap” se extiende de puerta a puerta por toda la anchura del salpicadero, creando una sensación de espacio homogénea y acogedora. Los materiales utilizados se seleccionan pensando en la funcionalidad y delimitan claramente las distintas zonas del interior del vehículo a través de su diseño. Las áreas centradas en el confort destacan por sus grandes superficies y materiales suaves; por otro lado, las zonas de control, diseñadas para interactuar de forma precisa con el vehículo, son de color negro brillante. Las estilizadas salidas de aire de la climatización parecen desaparecer en el fondo. Las pantallas de los retrovisores exteriores virtuales opcionales son fácilmente visibles en la parte interior de la puerta, al estar situadas en el encuentro del montante A con el marco de la puerta, exactamente en el mismo campo de visión que los retrovisores exteriores tradicionales. Aquí se crea una zona digital que contiene las pantallas de los retrovisores exteriores virtuales y se extiende por todo el salpicadero a través de la luz de interacción dinámica.

Las funciones esenciales, como el ajuste de los retrovisores, la iluminación y el cierre de las puertas, están integradas de forma compacta en el panel de control situado en la puerta del conductor. El climatizador de tres zonas completa el ambiente premium.

El material de microfibra sostenible Dinamica y la tela Cascade se utilizan en el Softwrap del salpicadero, los retrovisores exteriores, los reposabrazos de las puertas, la consola y el reposabrazos central. La microfibra Dinamica tiene el aspecto y el tacto del ante, pero se compone de casi un 50% de poliéster reciclado. El tejido Cascade, que recuerda a las fibras naturales, está fabricado con un 15% de orillo y un 35% de poliéster reciclado. Para proteger el medio ambiente, no se le aplican procesos de teñido.

Para los acabados S line y Black line, la gama de acabados para el Softwrap se ofrece siempre en color negro con tejido Cascade, piel sintética o microfibra Dinamica, combinada con costuras de contraste en las puertas y el salpicadero.

Para la tapicería de los asientos, entre otros lugares, se utilizan materiales de alta calidad, algunos de ellos reciclados. El tejido Cascade es 100% de poliéster, la mitad procedente de materiales reciclados, como poliéster reciclado o recortes de producción. Los asientos deportivos en microfibra Dinamica también están disponibles con costuras de contraste en gris Acero o rojo Express. El revestimiento del techo y los pilares está fabricado en gran parte con un tejido 100% de poliéster reciclado. Las alfombrillas son de Econyl, una fibra de nailon 100% reciclada fabricada a partir de redes de pesca recuperadas, restos de moqueta y residuos industriales. El maletero también está tapizado con materiales reciclados.

Los asientos deportivos plus disponibles opcionalmente utilizan una combinación de cuero Nappa fina y cuero Milano con costuras perforadas en forma de diamante. El listón embellecedor del salpicadero y los guarnecidos de las puertas vienen de serie en aluminio cepillado mate Antracita. Las alternativas incluyen el acabado en madera en color Gris Volcánico Natural. En el S6 e-tron los clientes pueden elegir entre inserciones decorativas en aluminio cepillado mate con relieve lineal Antracita y carbono de poro abierto con estructura cuadrada.

El S6 e-tron cuenta con elementos exclusivos en el interior, como el anillo rojo alrededor del botón de arranque, el rombo con la inscripción S en los asientos y las pantallas específicas S en el MMI. En el exterior destacan las pinzas de freno en rojo con la inscripción S, las carcasas de los retrovisores exteriores en cromo plata mate, los paragolpes con inserciones de aluminio, la suspensión deportiva y el sonido e-tron Sport con ajuste S.

Gracias a la nueva Plataforma Premium Eléctrica (PPE), desarrollada específicamente para la electromovilidad, el A6 e-tron también presume de una gran sensación de amplitud, espacio e idoneidad para el uso diario. Por ejemplo, el interior ofrece numerosos espacios y bandejas portaobjetos. La consola central cuenta con dos portabebidas, una bandeja con una superficie para recargar el teléfono móvil de forma inductiva y un compartimento bajo el reposabrazos con más de cinco litros de espacio de almacenamiento.

Como es habitual en los coches eléctricos, que tienen un túnel central mucho más pequeño que los modelos con motor de combustión, las plazas traseras son mucho más cómodas. El maletero ofrece 502 litros de espacio para el equipaje (Avant y Sportback). Con los asientos traseros

abatidos aumenta hasta 1.422 litros en el Avant y hasta 1.330 litros en el Sportback. Los respaldos de los asientos traseros son abatibles (40:20:40). En el maletero delantero de serie (frunk), situado bajo el capó, hay 27 litros adicionales de espacio para guardar, por ejemplo, bolsas de viaje de pequeño tamaño. El A6 e-tron tiene una capacidad de remolque de 2.100 kg.

La llave de confort permite abrir el maletero desde el exterior con un gesto de la mano. Gracias al sistema de cierre eléctrico, las puertas del coche se cierran de forma automática y silenciosa. Todo lo que tiene que hacer el usuario es aproximar las puertas al marco para que el sistema de cierre eléctrico se encargue.

### **Techo panorámico de cristal inteligente con control de transparencia**

El innovador techo panorámico de cristal opcional proporciona un ambiente aún más premium y crea una sensación de mayor amplitud. A diferencia de los techos convencionales, el cristal inteligente del techo panorámico inteligente minimiza la luz solar directa y se vuelve opaco con sólo pulsar un botón. Esto se consigue mediante la tecnología de cristal líquido disperso en polímeros (PDLC), que puede modificar la opacidad. Los componentes de vidrio controlables eléctricamente contienen dos películas PDLC que se intercalan entre los cristales líquidos que dan nombre a la tecnología. Cuando no se les aplica tensión eléctrica, los cristales forman una capa no transparente que hace opaco el techo de cristal. Cuando reciben tensión los cristales se alinean y el techo se vuelve transparente. Puede controlarse individualmente como una “cortina digital” mediante un botón en el módulo del techo, que permite elegir entre cuatro preajustes.

### **La luz de interacción muestra el interior**

La luz de interacción dinámica (IAL) ofrece una amplia gama de funciones de comunicación que ayudan al vehículo a interactuar con sus ocupantes. Recorre el salpicadero por debajo del parabrisas y rodea el interior formando un amplio arco. Cuenta con 84 LED y una luminosidad de hasta 1.200 nits/m<sup>2</sup>, por lo que resulta visible incluso de día. Las funciones que ayudan a escenificar el interior incluyen una función de bienvenida e indicaciones cuando el vehículo está bloqueado y desbloqueado. Además, la luz de interacción dinámica proporciona información como la visualización del nivel de carga y el progreso de la carga en forma de animaciones lumínicas. La función apoya visualmente los intermitentes dinámicos, pero no sustituye a la luz indicadora de dirección en el Audi virtual cockpit. La luz de interacción dinámica forma parte del paquete de luz ambiental plus y aparece en el mismo color que la luz de contorno cuando está inactiva.

### **Sistemas de sonido para la máxima precisión acústica**

La música se escucha en el vehículo exactamente como se grabó: el sistema de sonido Bang & Olufsen Premium Sound System opcional con sonido 3D y altavoces en los reposacabezas de los dos asientos delanteros -opcionales para los asientos deportivos plus y algunas variantes de asientos deportivos- proporciona una experiencia de sonido natural e impresionante con la máxima precisión acústica. En el corazón del sistema se encuentran dos amplificadores de alta eficiencia que accionan 20 altavoces con una potencia de 830 vatios.

Cuatro altavoces integrados en los reposacabezas de los asientos delanteros ofrecen sonido envolvente y funciones de navegación personal y llamadas telefónicas. Altavoces adicionales en el pilar A y altavoces de medios en el pilar D crean un incomparable sonido envolvente 3D. La tecnología “Symphoria”, desarrollada por el Instituto Fraunhofer, desempeña un papel importante al complementar las dimensiones sonoras esenciales para un sonido natural, es decir, anchura, profundidad y altura, creando una sensación de amplitud en el coche. El interior del vehículo parece acústicamente más grande, lo que permite que la música se despliegue en su forma original. En comparación con el sistema de sonido de Audi, el Bang & Olufsen Premium Sound System también incorpora un sistema de compensación del ruido en el interior del vehículo. El Bang & Olufsen Premium Sound System también llama la atención por las letras iluminadas que escenifican el sistema de sonido por la noche.

Los clientes también pueden ampliar su experiencia de sonido en cualquier momento con funciones que pueden reservarse mediante funciones a la carta. El paquete de mejora del sonido añade tres funciones adicionales al sistema de sonido elegido: 1) refuerzo de graves para una experiencia de graves más precisa y potente, 2) ajuste automático del nivel para escuchar al mismo volumen cuando se cambia de fuente, y 3) revitalización de la música para mejorar el sonido de los archivos de música comprimida. Otra función que sólo está disponible en el sistema de sonido estándar es el sonido Surround virtual. Esta función crea una experiencia envolvente virtual en el vehículo. Sitúa a los ocupantes justo en el centro de la acción, rodeados por el sonido de su música. La función de entornos virtuales, disponible con el sistema de sonido Bang & Olufsen Premium, reproduce espacios y entornos sonoros. Es como experimentar su música favorita en una sala de conciertos, un club de jazz, un local abierto, una sala de estar o un estudio de grabación.

## **Un hito para la movilidad eléctrica: nuevos estándares de autonomía**

### **Aerodinámica**

En Audi no hay contradicción entre diseño deportivo y aerodinámica: una configuración básica ideal y numerosos ajustes de precisión contribuyen a una aerodinámica excelente y garantizan un Cx excepcionalmente bajo de 0.21 para el A6 e-tron Sportback, lo que lo convierte en el Audi más aerodinámico de todos los tiempos y en el vehículo con mejor coeficiente aerodinámico de todo el Grupo Volkswagen. Con un Cx de 0.24, el Avant también consigue un resultado excelente y es uno de los mejores en su segmento.

El frontal presenta una aerodinámica optimizada y cortinas de aire para mejorar el flujo alrededor de la parte delantera y de las ruedas. La superficie acristalada se ha reducido de forma extrema y la línea del techo se inclina hacia la parte trasera. Bajo el Singleframe del Audi A6 e-tron, una toma de refrigeración controlable garantiza que el aire pueda fluir alrededor de esta zona con pérdidas mínimas. Este sistema se ha optimizado con componentes adicionales. La toma de aire controlable consta de cuatro paneles de ventilación accionados por un actuador común. Los dos paneles interiores controlan el flujo de aire de refrigeración para la gestión

térmica, y los dos paneles exteriores, más pequeños, regulan el aire para la refrigeración de los frenos. Normalmente están cerrados y sólo se abren cuando el sistema de gestión térmica requiere refrigeración bajo cargas elevadas. A velocidades de 160 km/h y superiores, la entrada de aire se abre por completo para optimizar el equilibrio de elevación en los ejes delantero y trasero y mejorar el confort de conducción. Incluso cuando los frenos mecánicos de las ruedas están sometidos a cargas elevadas, la entrada de aire de refrigeración se abre activando a su vez canales que guían el flujo de aire frío hacia los frenos a través de elementos de control en los pasos de rueda delanteros. Para aprovechar todo el potencial de esta tecnología Audi ha desarrollado también un sistema autosellante compuesto por un labio de goma y un elemento de plástico. Cuando las lamas están cerradas, la presión del aire cierra los elementos de sellado contra los componentes de la carrocería situados alrededor de las lamas, de modo que no hay huecos ni fugas que aumenten la resistencia aerodinámica.

El concepto aerodinámico también se centra en los bajos de la carrocería, que están en gran parte carenados y equipados con numerosas piezas optimizadas. Entre ellas destacan los spoilers para las ruedas especialmente adaptados y los deflectores 3D ubicados frente a las ruedas delanteras, cada uno afinado de forma individual para los modelos Sportback y Avant. Además, se han trabajado elementos como el carenado inferior, la batería, el eje trasero y los umbrales. Un difusor ancho, optimizado aerodinámicamente, asegura un equilibrio ideal entre la elevación del eje trasero y el valor Cx.

El Avant está equipado con un spoiler difusor adicional que compensa la diferencia aerodinámica fundamental con la silueta Sportback. Esto significa que el flujo de aire por debajo de la carrocería es diferente entre las dos variantes del A6 e-tron, otra de las razones por las que el Avant recurre a unos paragolpes 3D más anchos para mejorar el flujo de aire alrededor de las ruedas delanteras. Se utilizan grandes radios en los puntos expuestos de los revestimientos de los pasos de rueda para lograr el flujo más suave posible.

El difusor ancho y aerodinámicamente optimizado contribuye en gran medida al excelente Cx. Su diseño permite un equilibrio óptimo entre la elevación del eje trasero y la resistencia aerodinámica. Los biselados aerodinámicos, es decir, los bordes laterales de ruptura en la zaga del A6 Avant e-tron permiten conseguir una estela de flujo claramente definida. El spoiler de techo ayuda a crear una pequeña estela detrás del coche, lo que también mejora la aerodinámica.

Los retrovisores exteriores virtuales opcionales forman parte de los componentes aerodinámicos, y ya han mostrado su eficacia en el Audi Q8 e-tron. Se utilizan en su segunda generación en el Audi A6 e-tron y ahora disponen de plegado eléctrico. Las compactas cámaras son aerodinámicas, reducen el área frontal del vehículo y mejoran el Cx.

El concepto aerodinámico se completa con optimizaciones aerodinámicas en algunas llantas de diferentes tamaños. Por ejemplo, hay disponibles unas atractivas llantas de 21 pulgadas con elementos aerodinámicos de material plástico.

El nuevo A6 e-tron también presenta una aeroacústica de nivel superior. En el túnel de viento se ha prestado una particular atención a elementos como los retrovisores exteriores, que cuentan con una especie de difusor en su parte interna, ya que el borde delantero está más cerca de la ventanilla que el trasero. Esto ralentiza el flujo de aire a través de los retrovisores, lo que reduce el ruido del viento. Incluso las pequeñas optimizaciones que el A6 e-tron utiliza en la cubierta y la base de los retrovisores afectan positivamente a la aeroacústica. Además, tres nervaduras en las tapas de los retrovisores generan turbulencias en el flujo cerca de la superficie que evitan los silbidos del aire. El Audi A6 e-tron equipa de serie acristalamiento acústico, es decir, un compuesto de dos finos paneles con una película acústicamente activa entre ellos. Como resultado, los cristales se desacoplan acústicamente para dejar pasar menos sonido y mejorar notablemente el confort. Todos los accesorios, como la antena, se han desarrollado para que no interfieran con el diseño acústico general. El aislamiento en las distintas zonas del vehículo completa las características de confort acústico del coche.

### **Batería más potente e inteligente**

La batería de alto voltaje (HV), de nuevo desarrollo para la PPE, es en gran parte responsable de que el A6 e-tron sea el modelo eléctrico con mayor autonomía en la gama Audi. Con una impresionante autonomía de hasta 753 km, que lo convierte en el modelo con mayor autonomía de su segmento, el A6 Sportback e-tron es muy adecuado para el uso diario.

El A6 e-tron dispone de una batería de alto voltaje con una capacidad bruta de almacenamiento de 100 kWh (neta: 94,9 kWh). En comparación con los sistemas de baterías que Audi ha utilizado hasta la fecha, la batería de la PPE consta de sólo doce módulos con un total de 180 celdas prismáticas. Cada módulo tiene 15 celdas conectadas en serie. La significativa ampliación de las celdas se correlaciona perfectamente con la arquitectura de 800 voltios para lograr el mejor compromiso posible entre autonomía y rendimiento de carga. La proporción de mezcla de níquel, cobalto y manganeso en las células es de 8:1:1, con una proporción reducida de cobalto y una mayor de níquel, que es fundamental para la densidad energética.

Reducir el número de módulos de las baterías PPE tiene varias ventajas. Por un lado, la batería, que puede utilizarse modularmente para modelos de piso alto o bajo, ocupa menos espacio, es más ligera y puede integrarse mejor en la estructura de choque y en el sistema de refrigeración del vehículo. También requiere menos cables y conectores de alta tensión. El número de conexiones atornilladas se ha reducido considerablemente. Además, las conexiones eléctricas entre los módulos son más cortas, lo que reduce sustancialmente las pérdidas y el peso. La placa de refrigeración integrada en el alojamiento de la batería garantiza una transferencia uniforme del calor y, por tanto, un acondicionamiento óptimo de la batería.

Los faldones laterales de protección fabricados en acero conformado en caliente no están sujetos a la batería, sino firmemente fijados a la carrocería. La protección de los bajos de material compuesto de fibra también es nueva. Este diseño reduce el peso, protege la batería de alta tensión de posibles daños y mejora el aislamiento térmico entre la batería y el entorno. Esto permite que la batería se caliente o enfríe de forma más eficiente. El controlador de gestión de

la batería (BMCE), una unidad de control central desarrollada específicamente para la PPE, es responsable del control de corriente necesario para una carga rápida y que preserve la vida de la batería. El BMCE, la “sala de control digital”, está completamente integrado en la batería de alta tensión.

Como parte de la supervisión permanente, los doce controladores del módulo de celdas (CMC) envían datos como la temperatura del módulo o la tensión de las celdas al BMCE, que a su vez envía la información, por ejemplo, sobre el estado de carga (SoC), al ordenador de alto rendimiento HCP5. Los datos pasan desde este ordenador al nuevo sistema predictivo de gestión térmica, que regula la circulación de refrigeración o calefacción según sea necesario para un rendimiento óptimo de la batería.

### **Capacidad de refrigeración y calefacción más eficiente**

La refrigeración de los componentes del sistema de propulsión es fundamental para la potencia y el rendimiento de carga. La refrigeración es eficiente y utiliza poca energía del ambiente. El refrigerante reduce la temperatura de la batería de alto voltaje, los motores eléctricos y la electrónica de potencia. Alternativamente, el circuito de refrigeración puede enfriar la batería, una parte especialmente sensible del sistema de propulsión, a temperaturas ambiente más elevadas. Para la refrigeración mediante el circuito de refrigeración se utiliza un intercambiador de calor.

La bomba de calor aire-aire del A6 e-tron garantiza un mayor confort y autonomía. La mayor eficiencia del sistema de propulsión conlleva menores pérdidas de calor, es decir, se genera menos calor residual. Para compensar este efecto se incorpora una bomba de calor aire-aire, además de la bomba de calor de agua y glicol. Como resultado, el aire ambiente también puede utilizarse como fuente de calor para el interior, además del calor residual del refrigerante para los motores eléctricos, la electrónica de potencia y la batería. El calor se suministra al interior del vehículo directamente a través de un intercambiador. También se ha desarrollado un calefactor PTC de aire de 800 voltios como complemento eficaz, que ayuda inmediatamente a controlar la temperatura interior cuando se necesita más temperatura en el habitáculo. Este diseño elimina las pérdidas de calor habituales en los circuitos de calefacción que utilizan agua.

### **Impresionante rendimiento de carga**

El rendimiento de carga es un componente clave de la experiencia de producto del A6 e-tron. La sofisticada gestión térmica de la batería de alta tensión, junto con el sistema eléctrico de 800 voltios y su ecosistema, convierten la carga en una experiencia cómoda y totalmente despreocupada.

Por ejemplo, el Audi A6 Sportback e-tron performance sólo necesita diez minutos en una estación de carga rápida a una potencia de 270 kW para recuperar una autonomía de hasta 310 kilómetros. En condiciones ideales sólo se necesitan 21 minutos para cargar la batería de alto voltaje del 10% al 80%. En las estaciones de carga con tecnología de 400 voltios es posible la denominada “bank charging”, como en el caso del Audi Q6 e-tron. Esta tecnología permite que la

batería de 800 voltios se divide en dos mitades, cada una con 400 voltios de tensión, que pueden cargarse en paralelo con hasta 135 kW. Ambas mitades se equilibran primero según su estado de carga y luego pasan a recargarse simultáneamente. De serie, el Audi A6 e-tron puede recargar de forma rápida con una potencia de hasta 270 kW (225 kW para la variante de acceso con batería de menor capacidad) en estaciones de carga HPC adecuadas.

Con un Wallbox doméstico estándar es posible la carga en corriente alterna (AC) con una potencia de hasta 11 kW. Esto es suficiente para recargar una batería durante la noche. Más adelante se ofrecerá una opción de carga en AC de 22 kW. La tapa del puerto de carga se abre electrónicamente a través de la pantalla del MMI; cuando se retira el cable de carga, la tapa se cierra automáticamente. Alternativamente, el usuario puede abrir o cerrar las trampillas de carga manualmente. Además, todos los conductores de modelos Audi totalmente eléctricos se benefician del servicio de recarga Audi charging y de la red Audi charging hub para entornos urbanos.

La gestión de la carga es compatible con el estándar internacional de carga CSS (Combined Charging System). El ordenador de alto rendimiento HCP5 garantiza procesos de carga rápidos y fiables como parte de la estructura informática de dominio de la arquitectura electrónica E<sup>3</sup> 1.2. Para los modelos PPE del mercado europeo Audi prevé opciones de carga en CC y AC a través de un conector combinado CCS estándar en la parte trasera izquierda del vehículo. En el lado opuesto se instalará una conexión de carga AC adicional.

La funcionalidad “Plug & Charge” forma parte del equipamiento de serie del A6 e-tron. El vehículo autoriza y activa automáticamente la estación en las estaciones de carga compatibles cuando se conecta el cable de carga. Esto hace que la facturación también sea totalmente automática.

### **Paradas de recarga breves: el planificador de rutas e-tron**

El planificador de rutas e-tron, un servicio de Audi connect, calcula la ruta más rápida con las paradas de carga más cortas posibles. Asume la duración total del viaje, es decir, el tiempo de viaje y el tiempo de carga, teniendo en cuenta el tráfico previsto y la disponibilidad de puntos de carga. En cualquier caso, planifica las etapas entre paradas para recargar de forma que los pasajeros lleguen a su destino lo antes posible; por ejemplo, puede recomendar dos paradas cortas utilizando carga de alta potencia en lugar de una parada larga de carga lenta. La lista de estaciones de carga se actualiza diariamente.

La planificación de la ruta se puede configurar una vez dentro del coche o a cómodamente a través de la aplicación myAudi. También se muestra a los usuarios información básica como la potencia o las conexiones y el tipo de enchufe de los respectivos puntos de carga. El sistema muestra dinámicamente si las estaciones de carga están disponibles u ocupadas. Además, tiene en cuenta posibles rutas alternativas con mejor infraestructura de recarga a la hora de calcular el tiempo total de viaje óptimo. Ejemplos de datos actualizados diariamente incluyen información detallada como opciones de pago y autenticación, datos precisos del operador y cualquier

restricción de acceso. El planificador de rutas e-tron da preferencia a las estaciones de carga HPC de alto rendimiento.

### **Eficiente trabajo en equipo entre la recuperación y los frenos de fricción para una mayor autonomía**

El frenado regenerativo (recuperación) es un componente fundamental para aumentar la eficiencia y, por tanto, la autonomía del Audi A6 e-tron. Por ello, durante el desarrollo se hizo especial hincapié en aumentar la disponibilidad del sistema de recuperación de energía en situaciones de conducción con paradas a baja velocidad. Esto significa que en el Audi A6 e-tron, alrededor del 95% de todos los procesos de frenado cotidianos pueden ser cubiertos por el sistema de frenado regenerativo, es decir, por los motores eléctricos. En condiciones ideales, el Audi A6 e-tron recupera hasta 220 kW. La temperatura y el estado de carga de la batería desempeñan aquí un papel fundamental. La recuperación tiene lugar en los ejes delantero y trasero, si bien las deceleraciones más pequeñas se gestionan únicamente por medio del eje trasero por razones de eficiencia. En este eje son posibles las tasas de recuperación más altas.

En la plataforma PPE la frenada regenerativa ya no es gestionada por el sistema de control de frenos, sino por el HCP1, uno de los cinco ordenadores de alto rendimiento que es responsable del sistema de propulsión y el chasis. Esto aumenta la influencia del sistema de propulsión en el proceso de frenado.

El sistema de frenos inteligente (iBS), conocido de los anteriores modelos e-tron, se ha mejorado de forma significativa. Por primera vez ahora es posible combinar los distintos sistemas de frenado de forma específica para cada eje. Durante la frenada regenerativa el sistema decide si es necesario utilizar el freno de fricción o si es suficiente la recuperación a través de los motores eléctricos. En primera instancia, cuando el conductor pisa el pedal del freno, la recuperación de energía se produce en el eje trasero. Si el conductor frena con más fuerza también interviene la recuperación en el eje delantero. En caso de necesitar más potencia de frenada, al pisar aún más el pedal entran en acción los frenos de fricción del eje delantero, y si la potencia de frenado se incrementa aún más, hasta el uso del ABS, los frenos de fricción del eje trasero también sirven de apoyo. Incluso en situaciones en las que interviene el ABS, los motores eléctricos siguen recuperando energía con la misma potencia. La transición del frenado regenerativo y la recuperación a través de los motores eléctricos al efecto de frenado mecánico a través del sistema de frenos de fricción accionados hidráulicamente es imperceptible para el conductor. La combinación de ambos sistemas garantiza un tacto del pedal del freno bien dosificado, con un punto de presión constante y claramente definido.

Como es típico en Audi, en el A6 e-tron también existe la opción de activar la recuperación por inercia en dos etapas, ajustable mediante las levas del volante, con una deceleración de hasta 1,5 m/s<sup>2</sup>. Además, es posible un modo de marcha por inercia especialmente eficiente, que permite al A6 e-tron avanzar libremente sin ninguna resistencia adicional cuando se levanta el pie del pedal del acelerador. Otra variante disponible en el Audi A6 e-tron es el modo de conducción “B”, que se acerca mucho a lo que coloquialmente se denomina “sensación de un

solo pedal” (one-pedal feeling), y ofrece un nivel más alto de recuperación de energía. En combinación con la conducción predictiva, el modo “B” permite al conductor realizar prácticamente todas las maniobras en las que se requiere disminuir la velocidad sin utilizar el pedal del freno. Si el conductor selecciona la función correspondiente en el MMI, el vehículo recupera energía de forma automática cuando procede. Para ello, los parámetros utilizados incluyen los datos de la ruta almacenados en el sistema de navegación, como las pendientes, los radios de las curvas, las señales de tráfico o los límites de velocidad. Otro factor importante en el modo automático del sistema de recuperación es el tráfico que circula por delante.

Varios componentes están integrados en los procesos de recuperación de energía: los dos motores eléctricos; los ordenadores HCP5 y HCP1; el radar de largo alcance y la cámara frontal del control de crucero adaptativo; el Sistema Inteligente de Control de Frenada (iBS) para el control de la transición entre el freno de fricción y el frenado regenerativo; y el HCP3, para que la cantidad de energía recuperada se muestre al conductor en el Audi virtual cockpit.

El A6 e-tron también está equipado con un sistema de control electrónico de la frenada. Esta tecnología combina las funciones de amplificación de la frenada y de control del ABS/ESC en un único sistema. Los frenos de generosas dimensiones con discos de acero ventilados internamente consiguen una deceleración extraordinaria. Cuentan con pinzas de freno fijas de cuatro pistones -seis pistones en el modelo S- en el eje delantero y pinzas flotantes de un pistón con freno de estacionamiento electromecánico en el eje trasero.

### **Potentes sistemas de propulsión**

Unos motores eléctricos potentes, compactos y altamente eficientes, combinados con una batería de iones de litio de nuevo desarrollo compuesta por doce módulos y 180 celdas prismáticas con una capacidad bruta total de 100 kWh (neta: 94,9 kWh), permiten una autonomía WLTP de hasta 753 km en el A6 Sportback e-tron performance (hasta 719 km en el A6 Avant e-tron performance). La autonomía del A6 Sportback e-tron quattro es de hasta 714 km (A6 Avant e-tron quattro: 685 km). Con una batería de menor capacidad, la versión de acceso a la gama, el A6 Sportback e-tron, tiene una autonomía de hasta 624 km (A6 Avant e-tron: hasta 597 km).

Con una potencia de sistema de 270 kW (280 kW con Launch Control), el A6 e-tron performance proporciona la experiencia de conducción deportiva característica de Audi. El A6 e-tron performance acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos y alcanza una velocidad máxima de 210 km/h, tanto con carrocería Sportback como Avant.

Para el S6 Sportback e-tron y el S6 Avant e-tron la potencia de sistema asciende a 370 kW (405 kW con Launch Control), lo que permite a ambos modelos acelerar hasta los 100 km/h desde parado en 3,9 segundos. La velocidad máxima es de 240 km/h, y la autonomía alcanza los 662 km para el S6 Sportback e-tron, y 635 km para el S6 Avant e-tron.

En octubre de 2024 se añadieron a la gama dos nuevas versiones: una variante de acceso con

propulsión trasera y una batería de 83 kWh de capacidad bruta (neta: 75,8 kWh) y el A6 e-tron con tracción quattro, que equipa la batería de mayor capacidad.

La versión de acceso a la gama, el Audi A6 e-tron, rinde una potencia de sistema de 210 kW (240 kW con Launch Control) y acelera de 0 a 100 km/h en 6 segundos.

El Audi A6 e-tron quattro tiene una potencia de sistema de 315 kW (340 kW con Launch Control), y alcanza los 100 km/h desde parado en 4,5 segundos.

En el desarrollo de los nuevos motores, la atención se centró en un sistema modular de ejes eléctricos con una acústica, eficiencia y densidad de potencia óptimas. Otro objetivo del desarrollo en esta área era diseñar un sistema de propulsión eléctrica escalable con un alto nivel de integración de componentes. El sistema de propulsión modular desarrollado para la plataforma PPE consta de tres elementos principales: motor eléctrico, electrónica de potencia (inversor de impulsos) y transmisión. Todos los componentes se caracterizan por un alto grado de eficiencia, son más compactos que los utilizados en los modelos eléctricos de la gama anteriores a la introducción de la plataforma PPE y tienen un diseño escalable. Esto significa que la salida de par puede variar cambiando la longitud del motor eléctrico. Los nuevos motores requieren alrededor de un 30% menos de espacio de instalación que los utilizados anteriormente en los modelos eléctricos de Audi, y el nuevo diseño también ha permitido reducir el peso en un 20%.

Los motores eléctricos, especialmente compactos y eficientes, se fabrican en Győr (Hungría). La mayor planta de motores del mundo no sólo fabrica los motores eléctricos, sino también gran parte de las cajas de cambios.

Una ventaja clave de los nuevos motores eléctricos desarrollados para la PPE es su eficiencia. Esto se debe principalmente a un nuevo bobinado de horquilla en el estator y a los semiconductores de carburo de silicio en el inversor de impulsos, así como a la lubricación por cárter seco y a una bomba de aceite eléctrica en la transmisión. El nuevo bobinado en horquilla, que se utiliza por primera vez en Audi, maximiza el flujo de corriente en el estator del motor eléctrico. Este método también permite un mayor número de bobinados: la tasa de bobinado es ahora del 60%, en lugar del 45% alcanzado con los bobinados convencionales utilizados anteriormente. Gracias a la refrigeración por aceite del rotor, también se ha podido prescindir en gran medida del uso de tierras raras pesadas y, al mismo tiempo, aumentar la densidad de potencia en un 20%. En total, las pérdidas de los accionamientos eléctricos en los motores para la PPE se han reducido significativamente en torno a un 50% en comparación con el Audi e-tron.

El nuevo sistema de refrigeración directa con aceite de los motores eléctricos mantiene componentes como el bobinado del estator y los imanes permanentes del rotor en el rango óptimo de temperatura. Como resultado, la relación potencia-peso del sistema de propulsión eléctrico de la plataforma PPE es alrededor de un 60% superior al de los motores de primera generación de Audi. Los nuevos sistemas de propulsión de la PPE también se caracterizan por

una acústica especialmente silenciosa y confortable. Esto se debe en parte a los soportes de la unidad fundidos en una carcasa optimizada estructuralmente, a la geometría de los engranajes mejorada y a los rotores escalonados segmentados.

El eje delantero del S6 e-tron está equipado con un motor asíncrono (ASM), que integra su propia electrónica de potencia y una transmisión de un solo engranaje y eje paralelo. El ASM, de 100 milímetros de longitud, puede girar libremente si es necesario sin pérdidas significativas por arrastre. Además, en el ASM no hay imanes y, por tanto, tampoco tierras raras. El campo magnético se genera por inducción.

En el eje trasero se utilizan motores síncronos de imanes permanentes (PSM) especialmente compactos, que también están acoplados a una caja de cambios de dos etapas y una velocidad con un diseño de ejes paralelos, y son exclusivos para la familia A6 e-tron. Tanto en los A6 e-tron como en los S6 e-tron, la longitud axial de los motores del eje trasero es de 200 mm.

En conjunto, las medidas de eficiencia adoptadas en torno a los nuevos motores eléctricos para la plataforma PPE generan 40 km más de autonomía que la anterior gama de modelos eléctricos. Estos motores ocupan un 30% menos de espacio que los sistemas de propulsión del e-tron de primera generación, y su peso se ha reducido en torno a un 20%. La tecnología de 800 voltios utilizada en la plataforma PPE no sólo ofrece un alto rendimiento y tiempos de carga cortos: el mayor voltaje también permite utilizar cables más finos para cablear la batería y el motor eléctrico, lo que ahorra espacio de instalación, peso y materias primas. Otra ventaja de la tecnología de 800 voltios es la reducción de las pérdidas de calor y la consiguiente menor necesidad de refrigeración.

La electrónica de potencia tiene un gran impacto en el consumo de energía y, en consecuencia, en la eficiencia y la autonomía. Por este motivo, la plataforma PPE y el Audi A6 e-tron utilizan por primera vez semiconductores de carburo de silicio, ya que este material es especialmente eficiente en los rangos de carga parcial. El resultado es una mejora general de la eficiencia.

### **Dinámica de conducción y confort de primera clase**

El Audi A6 e-tron establece nuevos estándares en su segmento en términos de dinámica de conducción y confort.

El eje delantero, desarrollado específicamente para la plataforma PPE, influye notablemente en las cualidades dinámicas del Audi A6 e-tron. Al igual que en el Q6 e-tron, los brazos de control del A6 e-tron están situados por delante de los brazos de suspensión, en el sentido de la marcha, lo que beneficia la posición de la batería de alto voltaje. Los componentes de nuevo desarrollo y la cinemática optimizada del eje delantero proporcionan un dinamismo de conducción superior. La cremallera de la dirección está firmemente atornillada al subchasis, lo que también mejora la respuesta, haciendo que el vehículo sea más ágil. Junto al nuevo diseño del eje delantero, los nuevos módulos de software para el control del sistema de dirección optimizan aún más la precisión y el tacto al volante.

El Audi A6 e-tron equipa de serie una suspensión con muelles de acero. Gracias al reglaje dinámico de la suspensión y a la cinemática del nuevo eje delantero, el A6 e-tron impresiona por su precisión, por una dirección con una respuesta casi instantánea y, como una característica de los vehículos de batería con piso plano, una mínima tendencia de la carrocería a los movimientos de balanceo o de cabeceo.

La suspensión neumática adaptativa opcional con control electrónico de la amortiguación ofrece una clara diferenciación entre una configuración en la que prime el confort de marcha o un ajuste para un comportamiento deportivo. Dependiendo de la velocidad y de las preferencias personales del conductor, esta suspensión se adapta a las condiciones de la carretera y ajusta la altura de la carrocería a cuatro niveles diferentes (alto: +20 mm; normal; bajo: de -10 a -20 mm). Además, la suspensión neumática dispone de regulación automática de nivel para diferentes condiciones de carga.

Una característica especial del Audi drive select es el modo efficiency, en el que en función de la velocidad la suspensión baja la altura de la carrocería hasta 20 mm, mejorando la aerodinámica del vehículo. Esto ayuda a optimizar el consumo de energía y aumenta la autonomía. Al mismo tiempo, a velocidades más bajas que no son relevantes desde el punto de vista aerodinámico, la altura de la carrocería se eleva al nivel normal para garantizar una distancia al suelo y un confort suficientes.

La suspensión neumática también dispone de un modo lift que eleva la carrocería 20 mm, por ejemplo, para afrontar salidas de garajes con rampas especialmente pronunciadas o bordillos altos. A partir de 85 km/h la carrocería vuelve a su nivel normal para mejorar las características de conducción.

Con su puesta a punto orientada hacia el eje trasero, la tracción quattro garantiza una distribución del par altamente variable entre los ejes, y es otra característica que mejora la dinámica de conducción del Audi S6 e-tron y el A6 e-tron quattro. Los diferentes tamaños de los motores eléctricos en los ejes delantero y trasero permiten una distribución del par orientada a la parte trasera incluso a plena carga. Todas las versiones de la gama A6 e-tron, así como los S6 e-tron están equipados con neumáticos de diferentes dimensiones en los ejes delantero y trasero, lo que mejora aún más la estabilidad y la deportividad.

### **Sistemas de asistencia al conductor**

El nuevo Audi A6 e-tron cuenta con numerosos sistemas que facilitan el uso diario y aumentan notablemente la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera. El asistente de conducción adaptativa plus es una función innovadora que ayuda al conductor a acelerar, frenar, mantener la velocidad y la distancia establecida con el vehículo precedente, así como a mantenerse en el carril, lo que aumenta el confort de conducción, especialmente en viajes largos. Entre los sensores utilizados se incluye el sensor de radar delantero, la cámara frontal y los sensores ultrasónicos. Dependiendo de la región, también se utilizan datos cartográficos de alta resolución de otros vehículos calculados en la nube. A partir de la fusión de esta información el sistema calcula la ruta a seguir y proporciona una experiencia de conducción confortable en toda la gama de velocidades y en

atascos. Al mismo tiempo, reacciona para controlar la distancia ante los vehículos que se incorporan al mismo carril del conductor.

También ajusta proactivamente la velocidad del vehículo a los límites de velocidad y a situaciones como curvas, cruces, rotondas e incorporaciones (entradas y salidas de autopista). En situaciones de tráfico denso con arranques y paradas continuas, el sistema reduce la velocidad del coche hasta detenerlo y puede volver a iniciar la marcha automáticamente, en función de la duración de la parada. Al llegar a una señal de stop la velocidad se reduce, lo que permite al conductor tomar el control fácilmente. Gracias al gran número de parámetros que utiliza, el asistente de conducción adaptativo proporciona una experiencia de conducción muy confortable en toda la gama de velocidades y en situaciones de atascos.

En el momento del lanzamiento al mercado, el Audi A6 e-tron incluye de serie el Park Assist Plus, cámaras de entorno TOP view, el limitador de velocidad, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico basado en cámaras, el control de crucero adaptativo (ACC), la advertencia de salida del carril, el asistente para el tráfico transversal delantero y el asistente de giro delantero y de esquivas, la frenada de emergencia delantera y la detección de atención y somnolencia.

## Tecnología de iluminación

Con la segunda generación de pilotos traseros OLED digitales, el Audi A6 e-tron lleva el diseño de iluminación, la funcionalidad y la seguridad vial a un nuevo nivel. Con estas innovaciones, el A6 e-tron es el líder de su clase en tecnología avanzada de iluminación. La firma lumínica digital activa, una primicia mundial introducida con el Audi Q6 e-tron, causa una impresión nueva y vibrante, señalando el camino hacia el futuro de la tecnología de iluminación en Audi.

La segunda generación de la tecnología OLED digital da forma a la apariencia del nuevo Audi A6 e-tron y multiplica su gama de funciones. Esta tecnología, a su vez, mejora notablemente la seguridad vial, como demuestra de forma impresionante la luz de comunicación de los pilotos traseros OLED digitales. Audi también subraya su papel protagonista en la personalización: con hasta ocho firmas lumínicas digitales en las rediseñadas luces diurnas de los faros Matrix LED y en las luces traseras digitales OLED 2.0, los clientes pueden personalizar el aspecto de su A6 e-tron para adaptarlo a sus gustos personales fácilmente a través del MMI o de la app myAudi.

### Firma lumínica digital activa: armonía en movimiento

Los faros delanteros y los pilotos traseros parecen cobrar vida a primera vista: así es como los clientes deben imaginarse la firma lumínica digital activa. *“Hemos dotado a la firma lumínica de su propia personalidad y, al mismo tiempo, de una estética identificada con el mundo digital”*, explica el español César Muntada, Director de Diseño de Iluminación. Las luces traseras OLED digitales de segunda generación integran diez paneles OLED de 450 segmentos que utilizan un algoritmo desarrollado específicamente para generar una nueva imagen varias veces por segundo. Esto permite que la firma lumínica digital activa demuestre la vitalidad del coche y su capacidad para interactuar haciendo visible la “actividad cerebral” del A6 e-tron a través de una animación

constante. Un módulo de software en uno de los ordenadores de dominio del Audi A6 e-tron hace posible este tipo de firma lumínica, que en la parte delantera se genera mediante la interacción del algoritmo con doce segmentos regulables, mientras que en la trasera se utilizan todos los segmentos digitales OLED. Los segmentos individuales interactúan de tal manera que la imagen global de la firma lumínica no varía en intensidad luminosa.

Un elemento especialmente destacado del nuevo Audi A6 e-tron es la iluminación, de serie en España, de los cuatro aros de la zaga. Esta característica enfatiza claramente la identidad corporativa de Audi y confiere al nuevo A6 e-tron una personalidad propia.

### **La segunda generación de tecnología digital OLED**

*“Audi reconoció pronto el potencial del uso de la tecnología OLED en los pilotos traseros y, desde entonces, es el único fabricante que ha seguido avanzando sistemáticamente en su desarrollo y digitalización. Como resultado, ahora podemos ofrecer a nuestros clientes una gama nueva de funciones de iluminación”,* explica Stephan Berlitz, responsable de Desarrollo de Iluminación, hablando sobre la estrategia detrás del uso de esta tecnología. *“Los OLED digitales son más eficientes, ligeros y homogéneos que los sistemas de iluminación tradicionales”,* continúa Berlitz, ofreciendo una visión de futuro: *“Debido a su fuerte contraste, se están convirtiendo gradualmente en indicadores exteriores de comunicación con el entorno del vehículo”.* Con la nueva generación de pilotos traseros OLED digitales utilizados en el A6 e-tron, Audi amplía notablemente la gama de funciones, la libertad de diseño y, sobre todo, mejora la seguridad vial.

Las luces traseras OLED digitales pueden comunicarse específicamente con el entorno inmediato (comunicación car-to-X). El número de segmentos por panel OLED digital ha aumentado de seis a 45 en comparación con la primera generación. En las luces traseras del A6 e-tron se utilizan diez paneles OLED con 450 segmentos en total. La nueva arquitectura electrónica E<sup>3</sup> 1.2 permite controlar este número significativamente mayor de segmentos mediante un módulo de software integrado en uno de los ordenadores de control. La innovadora tecnología OLED digital crea las condiciones para un diseño completamente nuevo de las luces traseras y garantiza una homogeneidad única en su clase y un contraste muy elevado.

También hay otras ventajas: las fuentes de luz no requieren reflectores, guías de luz u ópticas adicionales, lo que las hace muy eficientes. En conjunto, estas propiedades permiten a los ingenieros y diseñadores de Audi romper los límites del diseño entre las dos y las tres dimensiones. En otras palabras, la marca de los cuatro aros crea formas tridimensionales sobre superficies bidimensionales. Además de una expresiva tira de luz LED integrada en la parte trasera, el cristal 3D separa con éxito la firma lumínica trasera de las demás funciones de iluminación.

Audi también innova en el frontal del vehículo. La nueva generación de luces diurnas digitales y los módulos lumínicos están ahora visualmente separados, permitiendo una mayor claridad en el diseño. Los diseñadores han concebido los LED individuales -75 en total- de esta nueva evolución de faros diurnos digitales como objetos 3D transparentes.

## **Faros y pilotos traseros inteligentes**

La marca de los cuatro aros también ha llevado las funciones de seguridad del coche a un nuevo nivel. La indicación de proximidad, una característica presente en otros modelos Audi como el Q6 e-tron, se ha ampliado en el nuevo A6 e-tron para incluir la luz de comunicación, que advierte con antelación a otros usuarios de la carretera de situaciones críticas, como por ejemplo accidentes y averías. Para ello, la luz de comunicación de los pilotos traseros OLED digitales muestra una firma lumínica trasera específica y estática con símbolos de aviso integrados, además del gráfico de las luces traseras normales. De este modo, el sistema de asistencia ayuda a los conductores de Audi y a todos los demás usuarios de la vía pública. Al igual que la tecnología avanzada de información de tráfico del A8, que advierte a los usuarios de la vía de accidentes o peligros a través de los faros Matrix LED digitales, la luz de comunicación también utiliza datos basados en la flota conectada de vehículos Audi.

Además, las luces traseras OLED digitales de segunda generación activan la luz de comunicación con símbolos de advertencia de asistencia de emergencia, RECAS (señal de alerta de colisión trasera), luces de advertencia de peligro, llamadas de emergencia (eCall), llamadas de asistencia en carretera (bCall) y luces de freno de emergencia.

La luz de comunicación también añade una dimensión adicional a la función de aviso de salida. Antes sólo informaba a los ocupantes al salir del coche; por ejemplo, si se acercaba otro vehículo o una bicicleta. Pero ahora, el símbolo de advertencia de la luz de comunicación se ilumina dentro del gráfico de los pilotos traseros para advertir a los ciclistas o conductores que se acercan al coche por detrás. De este modo, el Audi A6 e-tron extiende su concepto de seguridad a otros usuarios de la carretera, mejorando la seguridad vial para todos.

La luz de comunicación también utiliza una firma lumínica específica en la parte delantera y trasera para indicar el estado de funcionamiento del sistema de aparcamiento automático del vehículo. Esto permite a los usuarios de la vía pública que se encuentran en las inmediaciones saber que pueden acercarse al coche sin peligro.

## **Pantallas y concepto operativo**

Con la nueva arquitectura electrónica, los clientes de Audi experimentan la digitalización en el vehículo de forma más directa que nunca. La familia Audi A6 e-tron cuenta con un interior digital totalmente interconectado basado en la nueva arquitectura E<sup>3</sup> 1.2. Por encima del denominado “Softwrap”, el interior se caracteriza por un escenario digital integrado por el Audi MMI panoramic display y el MMI passenger display. Las pantallas, claramente agrupadas, se integran con precisión en el concepto de diseño y confieren al interior una generosa sensación de amplitud.

La estilizada pantalla panorámica independiente del Audi MMI panoramic display tiene un diseño curvado y tecnología OLED y está compuesta por el Audi virtual cockpit de 30,2 cm (11,9 pulgadas) y la pantalla táctil MMI touch de 36,8 cm (14,5 pulgadas). La zona del conductor está diseñada en forma de arco, con la pantalla curva orientada hacia el conductor. Su forma recuerda

al Singleframe que define el diseño de Audi. Una iluminación ambiental especial hace que la pantalla curva parezca flotar por la noche.

Para el acompañante, el escenario digital se complementa de forma individual con la pantalla del MMI Passenger display de 27,7 cm (10,9 pulgadas), que también está perfectamente integrada en el diseño del salpicadero. Esta pantalla opcional tiene tres accesos directos configurables en el salpicadero y una barra de acceso directo situada a la izquierda. Gracias al modo de privacidad activa, la persona que ocupa el asiento del acompañante puede disfrutar de contenidos de infotainment, como películas o series en streaming, sin distraer al conductor. En función del contenido, la velocidad actual y la ocupación del asiento, la luz se dirige (modo de privacidad activado) o se difunde (contenido visible para todos) a través de una unidad de control inteligente. Además de las aplicaciones de infotainment, la pantalla también ofrece a los pasajeros la posibilidad de ayudar al conductor en tareas de navegación o a encontrar una plaza de aparcamiento, por ejemplo. Si no se utiliza la pantalla para el pasajero o si no se reconoce a ningún ocupante en esta plaza, se muestra un decorado digital como imagen de fondo.

Con el head-up display opcional de realidad aumentada de segunda generación (AR HUD), otro elemento central del escenario digital, Audi da un gran paso adelante en la tecnología de visualización. La pantalla refleja una imagen hacia el conductor a través del parabrisas que muestra información relevante como la velocidad, señales de tráfico, sistemas de asistencia y símbolos de navegación. El plano de la imagen está inclinado hacia delante para potenciar el efecto de realidad aumentada, de forma que el foco del ojo humano se desplaza con él. Este proceso y la gran distancia de la imagen virtual crean la impresión de que la información mostrada flota a una distancia de hasta 200 metros e interactúan directamente con los elementos del entorno. De esta forma, información como las instrucciones de navegación, las pantallas del sistema de asistencia al conductor o las pistas de música pueden verse rápidamente sin irritar ni distraer al conductor, lo que resulta especialmente útil en condiciones de mala visibilidad. El campo de visión de los contenidos de realidad aumentada corresponde a una diagonal de unos 223 cm (88 pulgadas) desde la perspectiva del conductor y se basa en un nuevo procesador digital de luz con un sensor y una calidad de datos optimizados y alrededor de 1,3 millones de microespejos.

Además del manejo táctil mejorado y más intuitivo, el nuevo concepto de manejo de la pantalla también tiene en cuenta las tendencias mundiales en materia de interacción. El control por voz, por ejemplo, se ha ampliado y ahora desempeña un papel fundamental. El asistente de voz con función de autoaprendizaje Audi Assistant puede utilizarse para controlar numerosas funciones del vehículo. Este asistente digital con soporte de IA está profundamente integrado en el vehículo y se muestra por primera vez mediante un avatar en la pantalla táctil central del MMI; además, es visible en el Audi virtual cockpit y en el head-up display de realidad aumentada. El nuevo asistente de voz reconoce más de 800 comandos. Esto significa que funciones del vehículo, del infotainment o tareas relacionadas con la conducción pueden controlarse según sea necesario. El asistente también permite al usuario controlar el sistema de infotainment o

muchas funciones relacionadas con la conducción, así como mantener una conversación o emitir órdenes indirectas (por ejemplo, ‘tengo los pies fríos’).

El asistente se activa con el comando de voz “Hey Audi”. Más adelante también podrá activarse a través de la aplicación myAudi. Con el nuevo concepto de pantallas y manejo, se puede iniciar la búsqueda de la estación de carga más cercana mediante un diálogo de voz y hacer una selección de la lista, preclasificada mediante IA, utilizando la pantalla táctil. El pasajero delantero también pueden utilizar el asistente Audi Assistant. Con ayuda del módulo de micrófono del techo, la unidad de control de la electrónica de información reconoce quién está introduciendo una orden, lo que permite al sistema controlar si los comandos son relevantes. El pasajero sólo puede controlar funciones como, por ejemplo, la calefacción del asiento, los ajustes del climatizador o los elevalunas eléctricos del lado del acompañante, mientras que el conductor puede controlar sistemas como el Audi drive select.

Las órdenes habladas también se visualizan en el Audi virtual cockpit (principio “Ver lo que se habla”). El asistente inteligente se presenta en el Audi assistant dashboard, proporcionando consejos proactivos e invitando a descubrir las posibilidades del sistema. El asistente aprende continuamente del comportamiento del usuario para ofrecer el mejor apoyo al conductor. Esta ayuda se divide en tres categorías: sugerencias proactivas (se utiliza la información del contexto para proponer de manera proactiva funciones para su activación en función de estos datos); rutinas inteligentes (reconoce automáticamente secuencias de manejo recurrentes, como por ejemplo el uso de la climatización del asiento a partir de determinadas temperaturas exteriores); y la actualización de listas de llamadas.

El Audi Assistant también puede acceder a contenidos online adicionales, como el tiempo o información general. Con la conexión a ChatGPT (proporcionada a través del servicio Azure OpenAI de Microsoft) los usuarios pueden consultar información mientras conducen y seguir interactuando con sus coches utilizando el lenguaje natural. El asistente reconoce automáticamente si debe ejecutar una función del vehículo, buscar un destino o, por ejemplo, mostrar la previsión meteorológica. Sólo si el Audi assistant no puede responder a la solicitud, como por ejemplo en el caso de preguntas de conocimiento general, el sistema reenvía las consultas de forma anónima a ChatGPT.

Los conductores disfrutan de una experiencia fluida, ya que todas las funciones implicadas están integradas en el asistente de Audi. La seguridad de los datos tiene la máxima prioridad. Para garantizar una privacidad óptima, todas las preguntas y respuestas se eliminan tras su procesamiento. Además, ChatGPT no tiene acceso a los datos del vehículo en ningún momento. La nueva arquitectura electrónica y el nuevo concepto de visualización y manejo van acompañados de un diseño del MMI completamente nuevo. La interfaz gráfica de usuario (GUI) puede adaptarse a las preferencias personales y también a los ajustes de luz ambiental y al modo de conducción seleccionado.

## Infotainment: una nueva experiencia

El sistema de infotainment utiliza Android Automotive OS como sistema operativo. El Audi A6 e-tron emplea actualizaciones de contenidos over-the-air, por lo que los últimos servicios de Audi connect y el planificador de rutas e-tron route planner, que forma parte del equipamiento de serie, están siempre al día. Una amplia variedad de aplicaciones de terceros, como por ejemplo YouTube, están disponibles a través de la Audi Application Store, y pueden integrarse directamente en el MMI, eliminando la necesidad de un smartphone.

En el lanzamiento al mercado del A6 e-tron están disponibles aplicaciones de las siguientes categorías: Música, Vídeo, Juegos, Navegación, Aparcamiento y Recarga, Productividad, Tiempo y Noticias. La categoría “Música” incluye aplicaciones como Amazon Music o Spotify.

La Audi Application Store está en constante expansión, y la oferta de aplicaciones se adapta a cada mercado específico. Se puede seleccionar a través de un icono independiente en el MMI. A continuación, las apps adicionales se integrarán perfectamente en el sistema y pasan a estar disponibles para un uso seguro y fiable durante el viaje. La conocida interfaz para smartphones de Audi para integrar Apple CarPlay y Android Auto también está disponible en el Audi A6 e-tron.

## La arquitectura E<sup>3</sup> 1.2 como base para un nuevo nivel de digitalización

Los elementos principales y el sistema central de la nueva arquitectura electrónica del E<sup>3</sup> 1.2 son cinco ordenadores de alto rendimiento (HCP) que gestionan todas las funciones del vehículo, desde el sistema de conducción y asistencia hasta los de infotainment y confort, pasando por los sistemas de seguridad y la conectividad backend. El objetivo principal al desarrollar la E<sup>3</sup> en su versión 1.2 era crear una arquitectura electrónica escalable y preparada para el futuro que pudiera utilizarse en todo el Grupo VW.

La transferencia de funciones del nivel sensor-actuador al nivel informático, es decir, el creciente desacoplamiento de hardware y software, garantiza que esta arquitectura pueda gestionar de forma fiable la creciente sofisticación en los próximos años. Otro objetivo de desarrollo era la interconexión segura y de alto rendimiento de los ordenadores, las unidades de control, los sensores y los actuadores. Todo ello, con el fin de gestionar sistemas más complejos y mantener la modularidad. El desarrollo se ha centrado también en la conexión backend de alto rendimiento y sin fisuras para las aplicaciones de datos de enjambre Car-to-X y las funciones externas que requieren una alta carga computacional. Audi implementará gradualmente la nueva arquitectura electrónica en todos los futuros modelos.

## Producción

### **Audi A6 e-tron: primer modelo basado en la PPE con suelo plano**

El Audi A6 e-tron es el segundo modelo basado en la Plataforma Premium Eléctrica (PPE) y el

primero con esta arquitectura diseñada específicamente para la electromovilidad que cuenta con un suelo plano. Además, el A6 e-tron también es el primer modelo totalmente eléctrico desarrollado por Audi como Avant y Sportback, que se añade a la gama cien por cien eléctrica de Audi tras los SUV Q6 e-tron, Q8 e-tron, Q4 e-tron, así como el deportivo e-tron GT. La PPE se ha desarrollado específicamente para el lanzamiento de modelos de gran volumen y tecnológicamente avanzados en varios segmentos, con el fin de seguir electrificando la cartera de Audi. La flexibilidad de esta plataforma ayudará a garantizar que los futuros modelos tengan un carácter único y el ADN típico de Audi. Además, la arquitectura es escalable, lo que permite construir vehículos de piso alto y plano, como el A6 e-tron, dentro de una misma familia de modelos.

Con la PPE, los componentes están en el lugar adecuado y dispuestos según su funcionalidad. Esta plataforma también ofrece espacio para baterías de alto voltaje de diferentes tamaños, en función de la serie y la versión. Otro aspecto del diseño de una plataforma moderna como la PPE es garantizar que esté preparada para el futuro: la PPE puede utilizarse para vehículos de propulsión trasera con la misma facilidad que para modelos de tracción delantera o total. Igualmente importante es su alto grado de flexibilidad para integrar futuras tecnologías. Como plataforma tecnológica completamente nueva para vehículos totalmente eléctricos, la PPE combina la experiencia premium característica de Audi con un alto grado de emoción.

### **Sostenible y flexible: la producción del Audi A6 e-tron**

La familia A6 e-tron, al igual que la serie Q6 e-tron, ambas basadas en la plataforma PPE, demuestra la aspiración de la marca a actuar de forma sostenible, desde la producción hasta el producto acabado. Paso a paso, la empresa está reconvirtiendo todos sus centros de producción para fabricar modelos totalmente eléctricos, en lugar de construir nuevos emplazamientos. Con su temprana decisión de poner fin de forma progresiva a la producción de modelos con motores de combustión, Audi también ha promovido intensamente la transformación de sus empleados y ha cualificado a su plantilla para las necesidades del futuro, como la nueva planta de ensamblaje de baterías de Ingolstadt. Con este traslado, la marca de los cuatro aros aumenta su gama vertical de producción y aporta competencias adicionales al emplazamiento. También es un ejemplo de cómo Audi crea nuevas oportunidades de empleo. Para que la producción de la serie A6 e-tron sea sostenible y eficiente, Audi confía sistemáticamente en las estructuras y equipos existentes. La marca de los cuatro aros está integrando el nuevo modelo a la perfección en las líneas de montaje existentes, como el taller de carrocería para la PPE. Las carrocerías de los modelos basados en esta plataforma se montan en la planta de Ingolstadt, en unas instalaciones con una superficie de unos 148.000 metros cuadrados en las que 328 empleados por turno y 1.150 robots ensamblan los componentes de la carrocería de las series A6 e-tron y Q6 e-tron con una tasa de automatización del 87%.

### **Materiales reciclados**

Los automóviles se fabrican en gran parte con aluminio, acero, plástico y vidrio. Por ello, Audi presta especial atención a estos valiosos materiales y a los componentes de la batería de alto voltaje. La empresa se ha comprometido a aumentar gradualmente el uso de materiales secundarios postconsumo, es decir, aquellos que ya se utilizaron para otro fin y que han sido

reprocesados tras su primera vida útil.

Audi sigue este enfoque también para la producción del A6 e-tron. Parte del contenido reciclado postconsumo se utiliza para producir acero y aluminio para componentes seleccionados. Por ejemplo, el aluminio utilizado en la parte exterior del capó delantero y el marco de acero del techo se fabrican de este modo.

Además de los tejidos fabricados con poliéster reciclado, el A6 e-tron también utiliza materiales reciclados para componentes de plástico como el maletero delantero (frunk) y las cubiertas adyacentes en la parte delantera del vehículo. Otros elementos elaborados con plástico reciclado son los generadores eléctricos de sonido y la rejilla situada bajo el parabrisas. Al igual que en los modelos de la serie Audi Q6 e-tron, gran parte de la chapa metálica convencional utilizada hasta ahora se ha sustituido por componentes de plástico con una elevada proporción de materiales secundarios.

## Lanzamiento al mercado y precios

Desde septiembre de 2024 están disponibles para pedidos en el mercado español el A6 e-tron performance y el S6 e-tron, tanto en versión Sportback como Avant, con unos precios arrancan desde los 80.880 euros para el A6 Sportback e-tron performance de máxima autonomía (83.380 euros para versión Avant), y desde 104.310 euros para el S6 Sportback e-tron (106.810 euros en el caso del S6 Avant e-tron).

En octubre de 2024 también se incorporaron a la gama las nuevas variantes de acceso y las versiones quattro, que, al igual que el resto de la gama, están disponibles con los acabados Advanced, S line y Black Line. El precio del Audi A6 Sportback e-tron arranca en los 67.980 euros (70.480 euros para el Avant), mientras que el A6 Sportback e-tron quattro inicia su oferta en los 87.320 (89.820 euros en el caso del Avant).

### Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: [nacho.gonzalez@audi.es](mailto:nacho.gonzalez@audi.es)

E-mail: [alejandro.martin@audi.es](mailto: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 Premi y de lujo. Sus marcas Audi, Bentley, Lamborghini y Ducati producen en 21 plantas distribuidas en 12 países Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2023, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,9 millones de automóviles de la marca Audi, 13.560 vehículos Bentley, 10.112 vehículos Lamborghini y 58.224 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2023 Grupo Audi alcanzó una facturación de 69.865 millones de euros y un beneficio operativo de 6.280 millones de euros. El Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 87.000 trabajadores, 53.000 de ellos en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzando sistemáticamente en su objetivo de convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.

---

**Consumo de los modelos mencionados:**

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

**Audi A6 Sportback e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 15,6 – 13,7

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi A6 Avant e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,6 – 14,4

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi A6 Sportback e-tron performance**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 15,9 – 14,0

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi A6 Avant e-tron performance**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 17,0 – 14,9

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi A6 Sportback e-tron quattro**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,5 – 14,8

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi A6 Avant e-tron quattro**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 17,5 – 15,5

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi S6 Sportback e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,7 – 16,0

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi S6 Avant e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 17,4 – 16,8

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi Q6 SUV e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 19,4 – 16,1

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi Q8 SUV e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 24,2 – 20,3

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Audi Q4 e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 18,9 – 16,2

Emissiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0