

Los nuevos Audi A6 e-hybrid: deportividad y eficiencia se dan la mano

- El A6 y el A6 Avant añaden a la gama las versiones e-hybrid quattro, disponibles en dos niveles de potencia con hasta 105 km de autonomía eléctrica
- Mayor eficiencia y prestaciones gracias a la batería de alto voltaje con más capacidad, y a la gestión híbrida y la estrategia de recuperación inteligentes
- Dirección a las cuatro ruedas de serie; las versiones más potentes también equipan la línea exterior Black line, suspensión deportiva, llantas de 20 pulgadas y pinzas de freno en color rojo

Madrid, 6 de mayo, 2025 – Audi amplía la gama del nuevo Audi A6 con dos modelos híbridos enchufables que combinan la máxima eficiencia y un confort superior con un potente rendimiento. Tanto el A6 e-hybrid quattro como el A6 Avant e-hybrid quattro pueden pedirse en versiones con 220 kW o 270 kW de potencia del sistema. La nueva generación de baterías de alto voltaje de los nuevos modelos PHEV tiene aproximadamente un 45% más de capacidad que su predecesora. Como resultado, se dispone de 25,9 kWh (20,7 kWh netos) para la conducción eléctrica.

Los nuevos modelos híbridos enchufables ofrecen aún más flexibilidad y eficiencia al combinar lo mejor de la conducción eléctrica con las ventajas de un motor de combustión. Los clientes pueden elegir entre la carrocería berlina y el familiar Avant, ambos modelos con una gran distancia entre ejes, un capó alargado y anchas vías, lo que les confiere un aspecto elegante y poderoso. Mientras que el A6 e-hybrid quattro irradia distinción gracias a la curva pronunciada del borde superior de las ventanillas, el Avant expresa dinamismo con su parte trasera más esculpida, los paneles aerodinámicos laterales y el spoiler en el borde del techo. Ambos demuestran una fuerte presencia gracias a los llamativos pilotos traseros, la amplia banda luminosa y los aros Audi situados en la parte superior.

Los nuevos **Audi A6 e-hybrid quattro** y **Audi A6 Avant e-hybrid quattro** están disponibles en dos versiones. El sistema de propulsión cuenta con un motor 2.0 TFSI con una potencia de 185 kW (252 CV) y un motor eléctrico que entrega hasta 105 kW. En las variantes con 270 kW y 500 Nm de par, tanto la berlina como el Avant aceleran de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos; en el caso de las versiones de 220 kW y 450 Nm de par la cifra es de 6,0 segundos. La velocidad máxima es de 250 km/h en todos los casos.

El corazón de la tecnología híbrida enchufable es la **batería de alto voltaje**: Audi ha aumentado su capacidad a 25,9 kWh (20,7 kWh netos), lo que supone un 45% más en comparación con su predecesora. Esto significa que tanto el A6 como el A6 Avant pueden recorrer más de 100 kilómetros solo con energía eléctrica. La potencia máxima de carga en corriente alterna es ahora de 11 kW. Si la batería está completamente descargada solo se tarda 2,5 horas en alcanzar el 100% de su capacidad.

También se ha mejorado el **rendimiento de recuperación**. El nivel de recuperación en el modo de conducción eléctrico (EV) se puede ajustar en tres niveles diferentes utilizando las levas en el volante. El nuevo A6 e-hybrid funciona con energía eléctrica durante el mayor tiempo posible para aprovechar al máximo la carga disponible de la batería hasta el destino. El vehículo recupera energía automáticamente cuando se activa esta función, basándose en los datos de la ruta almacenados en el sistema de navegación. El nuevo A6 e-hybrid quattro también puede recuperar energía automáticamente sin necesidad de tener una guía de ruta activa.

El **sistema de gestión híbrido** de los nuevos modelos está diseñado para ofrecer eficiencia, flexibilidad y el máximo confort, por lo que selecciona automáticamente la estrategia de funcionamiento óptima. Dispone de dos modos de funcionamiento: “EV” e “hybrid”. En el modo EV los modelos híbridos enchufables funcionan con energía eléctrica. En el modo hybrid el sistema mantiene un nivel de carga específico según sea necesario, para ahorrar suficiente energía eléctrica para su uso posterior. Además del modo híbrido automático, también puede seleccionarse de forma individual el nivel de carga que se desea mantener en la batería a través de un control deslizante digital.

En combinación con la tracción quattro ultra y la **dirección en las cuatro ruedas de serie**, la **transmisión electrificada de doble embrague** desempeña un papel fundamental en la experiencia de conducción: se aumenta la agilidad a bajas velocidades y se proporciona más estabilidad a velocidades más altas. Junto a la mayor hermeticidad de las ventanillas y las juntas de las puertas optimizadas se mejora el confort de conducción, ya que estas medidas garantizan una acústica aún más agradable en el interior del vehículo, con un aislamiento mejorado hasta en un 30% en comparación con el modelo anterior.

Con una potencia de sistema de 220 kW, el A6 e-hybrid quattro tiene un precio inicial de 73.980 euros en España, mientras que el A6 Avant e-hybrid quattro parte desde 76.630 euros. Para el nivel de potencia superior, con 270 kW, los precios arrancan desde 87.680 euros para la berlina y desde 90.330 euros para el Avant. Los dos modelos cuentan con un equipamiento de serie muy deportivo, destacando la línea exterior Black line, la suspensión deportiva, unas llantas más grandes y las pinzas de freno rojas. Los nuevos modelos e-hybrid se podrán encargar en nuestro país a partir del 8 de mayo de 2025. El lanzamiento inicial está previsto para el verano.

A continuación encontrará información detallada sobre los modelos Audi A6 e-hybrid quattro.

Dirección en las cuatro ruedas de serie: equipamiento deportivo en el modelo superior

Los nuevos A6 e-hybrid quattro ofrecen una experiencia de conducción deportiva y cómoda gracias a la transmisión electrificada de doble embrague, que se combina con la tracción quattro ultra. A ello contribuye también la dirección a las cuatro ruedas, que es de serie en todas las versiones. Permite un manejo dinámico y un alto nivel de confort al girar las ruedas traseras hasta cinco grados en dirección opuesta a las delanteras a velocidades de hasta aproximadamente 60 km/h, lo que reduce el radio de giro y hace que el vehículo sea más ágil en el tráfico urbano y en curvas cerradas. A velocidades medias y altas, las ruedas traseras giran en la misma dirección que las delanteras, permitiendo un manejo estable y aún más preciso.

Las variantes con una potencia del sistema de 270 kW, que incluyen de serie la línea Black line, son especialmente deportivas. Cuentan con una parrilla Singleframe negra con una estructura más grande, y las entradas de aire delanteras divididas en dos partes presentan un diseño más llamativo. El aspecto dinámico se complementa con la suspensión deportiva con una configuración más firme de los muelles y los amortiguadores, que rebaja la altura de la carrocería en 20 mm respecto a la suspensión de serie. También se incluyen llantas de 20 pulgadas y pinzas de freno acabadas en color rojo. En el interior los asientos deportivos con pronunciados refuerzos laterales proporcionan un mayor apoyo lateral en las curvas, y el volante deportivo de tres radios en cuero garantiza un buen agarre.

Todas las versiones están equipadas con un sistema de climatización automática de tres zonas que permite controlar la temperatura y la distribución del aire de forma individual para el conductor, el acompañante y los pasajeros traseros.

Experiencia confortable gracias a la mejora de la aeroacústica

La aerodinámica mejorada y la acústica general del vehículo también contribuyen al excelente confort de conducción. El aislamiento acústico se ha mejorado hasta en un 30% en comparación con el modelo anterior. Las ventanas más herméticas y las juntas de las puertas optimizadas garantizan una acústica más agradable, lo que mejora el bienestar a bordo. La junta del portón trasero de la berlina también reduce significativamente el ruido del viento. Ahora hay disponible un acristalamiento acústico opcional para las ventanillas. Los nuevos casquillos de los soportes del motor y la transmisión garantizan una marcha más suave y silenciosa. También se ha optimizado la forma de los dientes de la transmisión, lo que beneficia la acústica del cambio S tronic. Además, todos los neumáticos de 19 pulgadas o superiores cuentan con amortiguadores de ruido, unos aros de espuma situados en el interior de la goma que reducen las vibraciones y, por lo tanto, tienen un efecto positivo en el nivel de ruido del vehículo.

Gestión inteligente de la conducción para una mayor eficiencia

El sistema de gestión híbrida selecciona automáticamente la estrategia de funcionamiento óptima. La propulsión eléctrica corre a cargo de un motor síncrono de excitación permanente con una potencia máxima de 105 kW. El motor eléctrico está integrado en la carcasa de la transmisión S tronic de siete velocidades.

El par motor máximo del sistema está disponible incluso a velocidades cercanas al ralentí: unos impresionantes 500 Nm en las variantes de 270 kW y 450 Nm en el caso de las versiones de 220 kW. La electrónica de potencia (inversor de impulsos) utilizada en los modelos híbridos enchufables del A6 es un nuevo desarrollo: el inversor de impulsos es más pequeño, más ligero y más eficiente, lo que reduce el consumo eléctrico y, por lo tanto, el consumo en modo híbrido también es menor.

Mayor capacidad y densidad energética de la batería

Audi ha aumentado la capacidad de la nueva batería de alto voltaje (HV), que está situada en la parte trasera del vehículo, hasta 25,9 kWh (20,7 kWh netos), lo que supone un aumento de aproximadamente el 45% en comparación con su predecesora. Por el contrario, el espacio necesario para su instalación solo ha aumentado ligeramente. La batería mide 962 × 996 × 177 mm. La interacción perfeccionada y optimizada entre el freno de fricción mecánico y la recuperación de energía a través del motor eléctrico también ha mejorado el rendimiento de la frenada regenerativa, que se puede ajustar individualmente.

Las celdas de la batería están dispuestas en una sola capa debido al espacio disponible en la parte trasera del coche. Toda la estructura de impacto está integrada en la carcasa de la batería. Cada célula prismática almacena un 46% más de energía que las células utilizadas anteriormente en las baterías de los vehículos híbridos enchufables de piso bajo del segmento C. Cada célula tiene una capacidad de carga de 70 Ah. La composición de la materia prima de las 102 células permite una mayor densidad energética. La energía de la batería se agrupa en seis pilas, cada una con 17 células. Con su diseño “cell-to-pack”, Audi apuesta por un nuevo enfoque en la disposición de las celdas de la batería, utilizado por primera vez en los nuevos [Audi A5 e-hybrid](#). En esta configuración las celdas ya no se colocan en un módulo de batería, sino que se pegan directamente en la carcasa de la misma. La mayor densidad de empaquetamiento que se consigue con ello permite aumentar la densidad energética del sistema, ocupando menos espacio. Gracias a los avances técnicos en la química de las celdas se obtiene una mayor potencia eléctrica en comparación con la generación anterior, incluso con un estado de carga bajo y temperaturas exteriores bajas.

La potencia de carga máxima posible en corriente alterna se ha aumentado de 7,4 kW (monofásica) a 11 kW (trifásica), dependiendo de la infraestructura correspondiente. Con este aumento de potencia el tiempo de carga de 0 a 100% de la batería HV se ha reducido a solo 2,5 horas. Se incluye de serie un cable (modo 3, tipo de enchufe 2) para cargar cómodamente en casa y en ruta. El servicio de Audi charging ofrece acceso a numerosos puntos de carga en 29 países europeos.

Mayor recuperación de energía en modo de frenada y deceleración

En comparación con los modelos PHEV predecesores Audi ha aumentado significativamente el rendimiento de la frenada regenerativa en el nuevo A6 e-hybrid quattro. Las fases en las que el conductor levanta el pie del pedal del acelerador son cruciales para la eficiencia de la propulsión híbrida enchufable. En estas situaciones la recuperación se controla mediante una desaceleración definida en función del nivel seleccionado. La recuperación automática también

se puede preajustar en el MMI en los modos D y M de la transmisión. El vehículo varía la recuperación de forma autónoma en base a los datos de la ruta almacenados en el sistema de navegación, como pendientes, radios de las curvas, señalización de poblaciones y límites de velocidad. Otro factor importante es el tráfico que hay por delante: al seleccionar el modo automático de frenada regenerativa se envían señales al sistema con la ayuda del asistente predictivo de eficiencia. El nuevo A6 e-hybrid quattro también puede recuperar energía automáticamente sin guía de ruta activa.

Cuando se pisa el pedal de freno, los nuevos modelos híbridos enchufables A6 pueden recuperar hasta 88 kW de potencia. Funcionando como generador el motor eléctrico es responsable de más del 90% de todos los procesos de desaceleración. El sistema de control de frenos integrado con capacidad de combinar la frenada regenerativa y de fricción (iBRS) garantiza una frenada sin apenas aplicar presión al pedal y la mejor recuperación de energía posible. Los frenos hidráulicos de las ruedas solo entran en acción en situaciones que requieren una gran capacidad de desaceleración.

Nivel de recuperación ajustable mediante levas en el volante

Gracias a la nueva arquitectura electrónica E³ utilizada en la Plataforma Premium de Combustión (PPC), el nivel de recuperación en el modo de conducción eléctrico (EV) se puede ajustar en tres niveles diferentes mediante levas en el volante, al igual que en los modelos totalmente eléctricos. El frenado eléctrico y, por lo tanto, el nivel de recuperación se seleccionan con la leva izquierda, y se puede desactivar de nuevo con la leva derecha. De este modo, las levas se pueden utilizar, por ejemplo, para ajustar un nivel de desaceleración más alto antes de llegar a un giro. En el nivel cero, cuando se levanta el pie del acelerador el híbrido enchufable avanza en modo de marcha por inercia, sin par de arrastre, y la energía solo se recupera cuando se acciona el freno.

Estrategia de funcionamiento inteligente para una máxima eficiencia

Los nuevos modelos A6 PHEV disponen de dos modos de funcionamiento: “EV” e “hybrid”. En el modo EV funcionan con energía eléctrica, y el motor de combustión solo entra en acción en las siguientes situaciones: al desactivar deliberadamente el modo EV en la barra de interruptores situada debajo de la pantalla panorámica o a través del MMI; al seleccionar el modo S en la transmisión; a través del modo seleccionado del sistema de conducción dinámica Audi drive select; o al iniciar la guía de ruta con la asistencia híbrida activada.

Si la guía de navegación está activada el asistente híbrido tiene en cuenta los datos de la ruta al seleccionar el modo de conducción. El motor de combustión también se activa durante el kickdown; en este caso el modo EV se desactiva hasta que finaliza la acción de kickdown. Si no se da ninguna de estas situaciones, los nuevos modelos PHEV utilizan la batería HV en modo EV hasta que se descarga por completo. El control deslizante digital que permite controlar el estado de carga deseado en modo híbrido a través del MMI no se puede utilizar en modo EV, ya que la carga de la batería se utilizará por completo en modo eléctrico. Circulando en modo EV se pueden alcanzar velocidades de hasta 140 km/h. Los modelos PHEV se pueden arrancar en modo EV o en modo híbrido. El último modo utilizado es el predeterminado para el siguiente arranque del vehículo.

Cuando se conduce en modo híbrido, el sistema mantiene un nivel de carga específico según sea necesario para ahorrar suficiente energía eléctrica para su uso posterior; por ejemplo, para la conducción eléctrica en la ciudad. El A6 e-hybrid quattro puede recorrer hasta 111 km solo con energía eléctrica según la homologación WLTP EAER City. En lo que respecta al consumo, el modo híbrido es el más eficiente tanto para distancias cortas como largas. En función de la situación de conducción y de las necesidades de potencia la estrategia de funcionamiento decide si se conduce en modo eléctrico o híbrido para ser lo más eficiente posible. Los modelos A6 PHEV priorizan el modo eléctrico en zonas urbanas, mientras que a velocidades más altas aumenta la proporción de conducción híbrida. Con la guía de ruta activa en el navegador la estrategia de funcionamiento tiene en cuenta el recorrido y se selecciona automáticamente la mejor configuración de energía posible. Para lograr la máxima eficiencia el sistema calcula qué partes de la ruta son adecuadas para la conducción eléctrica; por ejemplo, la conducción eléctrica es preferible cuando es probable que las velocidades sean bajas, como en zonas urbanas y atascos. Con el asistente híbrido y la guía de ruta activos se sobrescriben ajustes como el nivel de carga deseado para garantizar una estrategia de funcionamiento eficiente.

Además del modo híbrido automático, el nivel de carga deseado se puede seleccionar individualmente mediante un control deslizante digital. Los conductores pueden utilizarlo para definir con precisión el nivel de carga de la batería HV para recorrer la distancia deseada en modo eléctrico. El nivel de carga también se puede ajustar antes de un viaje para que haya suficiente energía disponible para la conducción eléctrica en el destino si así se desea, o si no hay ninguna opción de recarga allí.

El nivel de carga deseado se ajusta a través del control deslizante digital en una escala porcentual. Si el estado de carga objetivo (SoC) es inferior al actual, la batería se descargará hasta ese nivel objetivo. Si los valores objetivo y actual coinciden, la potencia provendrá principalmente del motor de combustión, con el fin de mantener el SoC actual. Si el SoC objetivo es superior al SoC actual, el sistema utilizará el motor de combustión para recargar la batería.

La batería se carga con el fin de maximizar la eficiencia y minimizar el impacto medioambiental. Esto significa que el motor de combustión solo carga la batería a velocidades superiores a 65 km/h; a velocidades bajas simplemente se mantiene el nivel de carga, lo que maximiza la eficiencia y permite la conducción parcialmente eléctrica en la ciudad o en tráfico con paradas frecuentes. La batería HV se puede cargar de esta manera hasta un SoC del 75%, lo que garantiza que la batería se cargue con la máxima eficiencia durante la conducción. Para aumentar la carga de la batería por encima del 75%, se necesita una fuente de carga externa de corriente alterna.

Comunicación de prensa Audi
Dirección Comunicación y RR.EE. Audi
E-mail: nacho.gonzalez@audi.es
E-mail: alejandromartin@audi.es

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



El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium 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 2024, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,7 millones de automóviles de la marca Audi, 10.643 vehículos Bentley, 10.687 vehículos Lamborghini y 54.495 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2024, el Grupo Audi alcanzó una facturación de 64.500 millones de euros y un beneficio operativo de 3.900 millones de euros. A 31 de diciembre, el Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 88.000 trabajadores, más de 55.000 de ellos en AUDI AG en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.

Consumo de los modelos mencionados:

Audi A6 Avant e-hybrid quattro 220 kW

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,2 – 15,2

Consumo combinado en l/100 km: 2,8 – 2,2

Consumo combinado con la batería descargada: 7,6 – 6,7

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 65 – 51

Audi A6 Avant e-hybrid quattro 270 kW

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,2 – 15,4

Consumo combinado en l/100 km: 2,9 – 2,4

Consumo combinado con la batería descargada: 7,7 – 6,9

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 65 – 54

Audi A6 e-hybrid quattro 220 kW

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,2 – 15,2

Consumo combinado en l/100 km: 2,8 – 2,1

Consumo combinado con la batería descargada: 7,5 – 6,5

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 63 – 48

Audi A6 e-hybrid quattro 270 kW

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,0 – 15,2

Consumo combinado en l/100 km: 2,8 – 2,2

Consumo combinado con la batería descargada: 7,5 – 6,7

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 63 – 51