

Septiembre de 2008

El Audi A6

El triunfador de la gama alta	2
Resumen	9
El diseño exterior	10
La carrocería	13
El interior	15
Los motores	19
La transmisión de fuerza	27
El tren de rodaje dinámico	30
Los sistemas de asistencia	34
Los sistemas multimedia	37
El equipamiento	41
El A6 allroad quattro y el S6	45
El A6 Security	47

Sumario

Un triunfador con nuevos valores El Audi A6

Uno de los triunfadores de la marca de los cuatro aros se hace más fuerte: Audi presenta la última actualización de su serie de gama alta A6. Se suman a la oferta potentes motores e innovadoras tecnologías que reducen el consumo alrededor de un 15% en todas las motorizaciones. Un tren de rodaje perfeccionado y nuevos sistemas de asistencia de alta tecnología convierten la conducción en una experiencia aún más fascinante, al tiempo que el sistema de manejo MMI, perteneciente a una nueva generación, se muestra aún más eficiente. La gama de modelos Audi A6 actualizada, en versión berlina, Avant, A6 allroad quattro y S6, llegará al mercado alemán a mediados de octubre.

La berlina de gama alta más deportiva del mercado es también la de mayor éxito: el Audi A6 lidera su segmento tanto en Europa como en el resto del mundo. En el año 2007 Audi vendió en todo el mundo alrededor de 234.000 unidades de las versiones berlina y Avant, lo que equivale a una cuota de mercado del 37% en su principal entorno competitivo. La mayor parte de estos Audi A6 equipaba motores de seis y ocho cilindros, tracción integral permanente quattro y lujosos equipamientos opcionales, lo que demuestra el aprecio del que disfrutaban las tecnologías de Audi.

Los retoques en el diseño son bastante significativos. La parrilla Singleframe, los parachoques, las entradas de aire y los faros antiniebla son completamente nuevos. Los faros integran luces diurnas, que en la técnica xenón plus opcional conforman una banda horizontal de diodos luminosos. El sistema de iluminación opcional adaptive light incluye ahora también una luz de giro. En combinación con xenón plus, Audi ofrece una función adicional que conecta y desconecta automáticamente las luces de carretera.

La perspectiva lateral del A6 muestra delicadas molduras en la zona inferior de los laterales, intermitentes en tecnología LED integrados en las carcasas de los retrovisores exteriores e impactantes llantas de aleación ligera. Las generosas dimensiones permanecen prácticamente inalteradas: la berlina mide 4,93 metros de largo, 1,86 metros de ancho y 1,46 metros de alto.

La imagen de la zaga se ve realzada por un discreto perfil en el portón del maletero (o en el borde del techo en el caso del Avant), una moldura cromada en el parachoques, un ancho difusor y los tubos de escape rectos. Los pilotos traseros de la berlina destacan por su nuevo diseño: si bien mantienen su forma plana y ancha, terminan en punta en su parte interior. Los diodos luminosos de los faros proporcionan una óptima iluminación.

Centro de bienestar: el interior del A6

El espacioso interior del A6, con su elegante trazado de líneas y la perfecta calidad de los acabados, traslada al conductor y a los pasajeros a un centro de bienestar. Los asientos traseros, con un acolchado más blando, ofrecen ahora un mayor confort. Sus apoyacabezas en forma de L pueden sumergirse hasta una posición muy baja y su diseño aporta un toque de modernidad. Como opcional Audi ofrece dos asientos individuales especialmente cómodos tapizados en cuero. El excelente nivel de ruido en el interior vuelve a reducirse una vez más de forma significativa gracias a un complejo paquete de detalladas medidas.

También la zona del cockpit presenta distinguidas facetas. El cuadro de instrumentos presume de un gráfico más refinado y el monitor de a bordo de un marco de nuevo diseño. Un gran número de discretas abrazaderas de aluminio y cromo, también en el volante, resaltan la elegancia del interior. Las nuevas inserciones se han realizado en aluminio Radial, aunque opcionalmente puede optarse por el aluminio Trigon o la madera natural de poros abiertos. Las superficies están disponibles en dos nuevos colores, beige lino y gris luz.

Todos los colores y materiales combinan entre sí con gran armonía. Los asientos normales se han tapizado con una nueva tela, mientras que los asientos deportivos también están disponibles opcionalmente con tapizado de cuero Valcona en dos colores. Los blandos reposabrazos de las puertas proporcionan un mayor confort. El sistema integral de apoyacabezas reduce el riesgo de que se produzcan traumatismos cervicales en caso de colisión trasera.

Para los conductores que busquen un comportamiento más dinámico, Audi ha dispuesto un paquete deportivo S line que aumenta el rendimiento del Audi A6 gracias a sus llantas de 18, 19 ó 20 pulgadas y a un tren de rodaje deportivo que rebaja 30 mm la carrocería del vehículo.

Los asientos deportivos y las inserciones y tapizados especiales aportan al interior de color negro una noble imagen. Este paquete puede combinarse con el paquete exterior S line, caracterizado por sus deportivos elementos para la carrocería. Por otro lado, los equipamientos del programa Audi exclusive están específicamente enfocados a personas individualistas que disfrutan del lujo.

Potentes y eficientes: los diez motores

Entre los principales valores del triunfador A6 destaca su amplia oferta de motores. Cinco mecánicas de gasolina y cuatro Diesel con cuatro, seis y ocho cilindros que, dotadas de inyección directa, sacan el máximo partido a las ultramodernas tecnologías FSI, TFSI y TDI. Gracias a las intensivas medidas de optimización, todos los motores han ganado en potencia y eficiencia; en toda la gama de modelos, los valores de consumo se han reducido alrededor de un 15%. Las fuerzas del motor son trasladadas a las ruedas delanteras o a las cuatro ruedas a través de una caja de cambios manual, del confortable tiptronic o del multitronic de variación continua.

El motor más pequeño en la gama de los gasolina es un cuatro cilindros turboalimentado, el 2.0 TFSI, con 170 CV (125 kW) de potencia. En el otro extremo encontramos un V8, el 4.2 FSI con 350 CV (257 kW) de potencia. Entre estos dos, Audi ofrece dos nuevas versiones del motor V6 FSI de 2,8 litros: una con 190 CV (140 kW) de potencia y otra con 220 CV (162 kW). Ambas incorporan el innovador Audi valvelift system (AVS), que controla la alzada de las válvulas de admisión en dos fases, con lo aumenta la fuerza del motor a la par que se reduce su consumo.

Una atractiva novedad en la gama de propulsores es el V6 de 3,0 litros de cilindrada y 290 CV (213 kW) de potencia. Audi configura para cada uno de sus motores el paquete de propulsión más óptimo, motivo por el cual el 3.0 TFSI incorpora un sistema de alimentación por compresor; la “T” de sus siglas TFSI ya no equivale únicamente a Turbo, sino a sobrealimentación en general. La tecnología con compresor no conlleva de ningún modo un aumento del consumo, pero proporciona una respuesta muy espontánea. La fuerza de arrastre partiendo desde el régimen de ralentí es sorprendente: entre las 2.500 y las 4.850 rpm se dispone de un par motor de 420 Nm.

El 3.0 TFSI, que se combina con tiptronic y tracción quattro, acelera a la berlina A6 hasta los 100 km/h en 5,9 segundos. Su propulsión no finaliza hasta alcanzar la velocidad máxima, limitada electrónicamente, de 250 km/h; unas prestaciones que hasta hace pocos años estaban exclusivamente reservadas a motores de ocho cilindros. El consumo del V6 con compresor es además ejemplarmente contenido: una media de 9,4 litros de combustible a los 100 km en el ciclo EU.

Los motores TDI de Audi son una muestra más de la estrecha relación que existe entre deportividad y eficiencia. Reciben el combustible a través de un sistema common rail con ultrarrápidos inyectores piezoeléctricos, caracterizados además por su funcionamiento silencioso y refinado. El 2.7 TDI rinde ahora 190 CV (140 kW) de potencia, el 3.0 TDI 240 CV (176 kW). El par motor máximo de ambos V6 TDI abarca de los 400 a los 500 Nm.

El motor de menor potencia de la gama Diesel es un cuatro cilindros, el 2.0 TDI, disponible en dos variantes, una con 170 CV (125 kW) de potencia y otra con 136 CV (100 kW). La versión básica con 136 CV (100 kW) se oferta como modelo e de extrema eficiencia, bajo la denominación 2.0 TDI e. Sus 320 Nm de par motor fluyen hasta las ruedas delanteras a través de una caja de cambios manual. Con una aceleración de 10,3 segundos y una velocidad máxima de 208 km/h, el 2.0 TDI e con cambio manual presume de una sorprendente agilidad. Su consumo medio asciende a sólo 5,3 litros de combustible a los 100 km. El TDI de 2,0 litros y 136 CV (100 kW) está disponible opcionalmente con el multitronic de variación continua.

Estos ejemplares valores son sin duda el resultado de utilizar las más modernas tecnologías. La servobomba de la dirección actúa en función de la demanda y el generador recupera energía en las fases de marcha por inercia, aminorando así la carga del motor. La carrocería se encuentra 20 mm más baja y una serie de medidas aerodinámicas adoptadas en los parachoques y en los bajos del vehículo reducen el valor C_x a 0,28. La caja de cambios tiene una relación de transmisión más larga para las dos marchas superiores. Todos los Audi A6 con cambio manual y sistema de información al conductor, y por consiguiente también el 2.0 TDI e, incorporan un indicador de cambio de marcha en el cockpit que propone al conductor la marcha que más económica resulta en cada caso.

Ventaja consolidada: la tracción quattro

Audi ofrece la tracción integral quattro para todas las motorizaciones a partir de 190 CV (140 kW); con los motores más potentes se monta de serie. Con excepción del 2.8 FSI con 190 CV (140 kW) y cambio manual, en todos los casos se monta el más reciente nivel evolutivo de la tracción quattro con carga algo mayor sobre el eje trasero. Esta configuración aporta al A6 una elevada dinámica en marcha, una excelente tracción y una extraordinaria seguridad. En caso necesario, el diferencial central mecánico de tipo Torsen, con distribución asimétrica del par motor, envía de forma inmediata la mayor parte de la fuerza motriz al eje que mejor tracción presenta.

Las medidas de optimización adoptadas en el tren de rodaje perseguían básicamente dos objetivos: aumentar aún más el confort sin perder un ápice de deportividad. Los ingenieros de Audi han logrado ambos objetivos gracias a los nuevos amortiguadores del eje delantero, con un diámetro mayor y un sistema de válvulas perfeccionado, así como a una mejor respuesta de los muelles.

El A6 puede montar opcionalmente la suspensión neumática adaptive air suspension, con la que el conductor podrá cambiar la respuesta y la línea característica de los amortiguadores adaptativos en tres niveles. Las motorizaciones más potentes equipan grandes discos de freno en formato de 17 pulgadas. El equipamiento opcional cuenta con un indicador inteligente para el control de la presión de los neumáticos, que funciona sin desgaste y no requiere mantenimiento. Como alternativa el cliente puede optar por unos neumáticos capaces de cubrir un trayecto de hasta 50 km después de haber sufrido una pérdida de presión.

Los nuevos sistemas de asistencia del A6 también convierten la conducción en una experiencia superior; a partir de una velocidad de 30 km/h, el Audi side assist ayuda al conductor a cambiar de carril. Sus sensores de radar, con un alcance de 50 metros, detectan a los vehículos que se aproximan desde atrás; en el caso de que un cambio de carril pudiera resultar crítico se enciende un indicador LED de color amarillo en el retrovisor exterior. El Audi lane assist, que ayuda a que el vehículo no se salga de su carril por error, el adaptive cruise control gestionado por radar, que adapta el ritmo del A6 al del vehículo precedente y advierte ante posibles colisiones, así como el Audi parking system advanced con cámara para la marcha atrás, son otros de los sistemas de asistencia de alta tecnología.

Nueva generación: MMI Navigation plus

Desde su debut en el año 2002, el sistema de manejo MMI de Audi marca la pauta en cuanto a la perfecta integración de múltiples funciones. En el A6, Audi presenta la última generación de este convincente sistema. Su estructura básica, con el elemento de mando central y las grandes teclas para las distintas funciones, permanece prácticamente inalterada. Sin embargo, el elemento de mando central integra ahora una cubierta que puede moverse a modo de joystick, con lo que se simplifica y se acelera la navegación por el monitor.

El procesador gráfico de la empresa líder Nvidia marca la pauta, al igual que el monitor. Con siete pulgadas de diagonal y un display con una extraordinaria resolución de 800 x 480 píxeles, la imagen es rica en contrastes y muy nítida, incluso si las condiciones de luminosidad no son las más apropiadas.

Para la navegación puede optarse por una presentación tridimensional extremadamente ágil a vista de pájaro, que muestra los relieves topográficos del paisaje y los edificios emblemáticos en 3D. La topografía del terreno se presenta con una escala de colores, como en un atlas. El destino puede introducirse oralmente, ya que el sistema reconoce palabras completas sin previo aprendizaje. Nueva también es la opción de seleccionar una ruta alternativa más económica en el navegador.

El MMI se ha construido como un sistema modular. La versión básica MMI de serie integra ya atractivas funciones de audio y de manejo. La versión avanzada, denominada MMI Navigation plus, es un sistema de alta tecnología de un rendimiento impresionante. Sus elementos más interesantes son la unidad de DVD y un disco duro con una capacidad de almacenamiento de 40 GB para la navegación. El disco duro puede utilizarse también para guardar archivos de música y hasta 10.000 entradas de la agenda telefónica. La unidad de procesamiento combina un procesador de 800 MHz con un procesador de señal digital de 500 MHz que permite reproducir un DVD en calidad Dolby Digital 5.1.

El nuevo MMI Navigation plus integra un sintonizador doble para la perfecta recepción de señales de radio FM y un sistema de sonido de seis canales. Dispone además de un moderno control por voz que reconoce palabras completas al introducir oralmente los destinos de navegación.

Gracias a su concepto modular, el MMI puede ampliarse con los siguientes componentes adicionales: otros dos sistemas de sonido, un sintonizador doble para la recepción de radio digital, un sintonizador de TV analógica/digital, un cambiador de CD, una interfaz multimedia para la conexión del iPod o la memoria USB del cliente y un teléfono integrado. El teléfono MMI, que adopta vía Bluetooth todas las funciones del teléfono móvil del conductor, constituye una solución especialmente confortable.

Parte de las mejoras realizadas en el A6, tanto en la versión berlina como Avant, redundan también en beneficio de otros dos modelos: el versátil A6 allroad quattro y el dinámico S6. El A6 allroad quattro puede combinarse con el nuevo 3.0 TFSI con 290 CV (213 kW) y con ambos V6 TDI de potencia aumentada. El V10 del S6 rinde una potencia de 435 CV (320 kW). En este modelo deportivo, las modificaciones se concentran en detalles ópticos tanto del exterior como del interior; las llantas de 19 pulgadas son de nuevo diseño.

El Audi A6 actualizado llegará a los concesionarios españoles a mediados de octubre de 2008. Pese a las numerosas novedades, su precio de partida se mantiene prácticamente igual: 35.900 euros para la berlina A6 2.0 TDI e y 37.200 euros para la berlina A6 2.0 TFSI.

Resumen

El Audi A6

Carrocería

- 4.927 mm de largo, 1.855 mm de ancho, 1.459 mm de alto, 2.843 mm de batalla
- Proporciones dinámicas, elegante diseño con llamativos retoques
- Gran volumen del maletero, entre 565 y 1.660 litros (Avant)

Habitáculo

- Generosa oferta de espacio, asientos traseros con acolchado más blando
- Reducido nivel de ruido, nuevos tapizados, embellecedores y aplicaciones
- Manejo intuitivo, sistema MMI de segunda generación con numerosas funciones adicionales

Motores

- Cuatro motores TDI y cinco de gasolina entre 136 CV (100 kW) y 350 CV (257 kW), todos con inyección directa
- Reducción del consumo en aprox. 15% en todas las motorizaciones gracias a las intensas medidas de optimización
- Nuevo 2.0 TDI e con 136 CV (100 kW), consumo de sólo 5,3 l/100 km
- Nuevo 3.0 TFSI con sobrealimentación por compresor y 290 CV (213 kW), consumo de sólo 9,4 l/100 km
- Amplia oferta de transmisiones de fuerza, tracción quattro con línea característica deportiva para numerosas motorizaciones

Tren de rodaje

- Confort de rodadura aún mayor sin reducir el carácter deportivo
- Suspensión neumática adaptive air suspension disponible como opcional

Equipamiento

- Modernos sistemas de asistencia y comunicación disponibles

Información detallada

Un triunfador que se hace más fuerte El Audi A6

Uno de los triunfadores de la marca de los cuatro aros se hace más fuerte: Audi perfecciona una vez más su serie de gama alta A6. Deportivos motores se suman a la oferta y reducen el consumo alrededor de un 15% en todas las motorizaciones. Un tren de rodaje mejorado y nuevos sistemas de asistencia de alta tecnología aumentan la soberanía, al tiempo que el sistema de manejo MMI presenta su lado más moderno y nuevas e impresionantes funciones.

El A6 actualizado, en versión berlina, Avant, A6 allroad quattro y S6, llegará al mercado español en octubre. Pese a sus muchas innovaciones, el precio de partida se mantiene prácticamente igual: 35.900 euros para la berlina A6 2.0 TDI e y 37.200 euros para la berlina A6 2.0 TFSI

El diseño exterior

El trazado de las líneas de la carrocería evidencia el deportivo carácter del A6; presenta la clásica silueta Audi con una zona de hombros elevada, la estrecha franja acristalada de las ventanillas y una zaga elegante y fluida. El centro de gravedad óptico de la carrocería se encuentra delante del eje trasero, lo que permite que la zaga parezca más ligera y despierte la sensación de incipiente dinámica hacia delante.

Una delicada moldura en diseño de aluminio que se extiende a lo largo de la parte inferior de los laterales realza lo que Audi denomina la línea dinámica. Los intermitentes en tecnología LED integrados en las carcasas de los retrovisores exteriores y las poderosas llantas de aleación ligera, de nuevo diseño y con cubiertas individuales para los tornillos de rueda, aportan a la imagen lateral un toque muy especial. En el caso del Avant, las barras longitudinales de techo fabricadas en aluminio anodizado e integradas sin juntas visibles realzan el estilo coupé de la carrocería.

Desde su debut en el año 2004, el Audi A6 había mantenido inalterada la nueva parrilla Singleframe; ahora, este icono de diseño de la marca se presenta ligeramente perfeccionado. Integra con gran armonía el soporte de la matrícula, las láminas de la rejilla son de nuevo diseño y su pintura es brillante. El parachoques también ha sido remodelado; las entradas de aire exteriores realzan la línea horizontal y permiten que el frontal parezca más ancho y plano. También los faros antiniebla integrados presentan un nuevo diseño.

Las luces diurnas, importante innovación de la marca de los cuatro aros en el ámbito de la seguridad, pertenecen al equipamiento de serie del A6. En lugar de los faros halógenos de serie, Audi ofrece como opcional faros xenón plus de especial potencia luminosa, que se combinan con una luz diurna formada por diodos luminosos de color blanco. Los seis LEDs en cada faro, que sólo consumen unos pocos vatios, conforman una banda horizontal en el borde inferior de los faros. Entre el equipamiento opcional destaca también el sistema de iluminación dinámica adaptive light, que ahora desempeña la función de luz de curva y de giro.

Rápido y seguro: el asistente para las luces de carretera

También como opcional, y en combinación con los faros xenón plus, Audi ofrece el asistente para las luces de carretera. Diferentes ensayos han demostrado que este asistente conecta y desconecta las luces de carretera con mayor rapidez y precisión que el ser humano. El sistema es capaz de detectar vehículos e incluso poblaciones en base a la iluminación mediante un pequeño detector sensible a la luz, ubicado en la base del retrovisor interior. Como consecuencia, conmuta automáticamente de las luces de carretera a las luces de cruce. Cuando la calzada está libre, vuelve a activar las luces de carretera en fracciones de segundo.

Los pilotos traseros integran ahora de serie una unidad LED para la luz de freno y las luces traseras. Los diodos alcanzan generalmente una vida útil de 10.000 horas de funcionamiento, e incluso más, consumen muy poca energía y su respuesta es inmediata; la potencia luminosa máxima está disponible en cuestión de un milisegundo, lo que supone una decisiva aportación a la seguridad para los vehículos que circulan por detrás.

En la berlina A6, los grupos ópticos traseros presentan un nuevo diseño: se mantienen anchos y planos, pero su parte interior termina en punta. En el Avant se ha utilizado una cubierta de cristal modificada. El diseño horizontal de la zaga hace que las dos versiones del A6 ofrezcan una sensación de aplomo sobre el asfalto; el ancho difusor, la moldura cromada en el parachoques y los tubos de escape rectos aumentan la sensación de deportividad. La berlina incorpora un discreto borde en el portón del maletero y el Avant un spoiler en el borde del techo.

Audi ofrece a sus clientes un amplio abanico de pinturas para la carrocería, con 13 colores diferentes. A los ya conocidos Blanco ibis, Negro brillante, Gris cuarzo, Negro Phantom, Azul noche, Gris ostra, Verde intenso y Beige Dakar se suman ahora cinco colores nuevos, denominados Plata hielo, Gris cóndor, Azul polar, Azul aventurina y Rojo granate.

Próximamente Audi pondrá a disposición de sus clientes más dinámicos el paquete exterior S line. En este paquete, algunos componentes, como los parachoques, la rejilla del radiador, el embellecedor del difusor y el spoiler trasero, presentan un diseño marcadamente dinámico, y los guardabarros delanteros y la molduras de acceso incorporan inscripciones especiales. Completan la oferta embellecedores cromados para el sistema de escape de las versiones de cuatro cilindros, molduras redondas para los faros antiniebla y un sistema lavafaros.

El Audi A6 es un espléndido vehículo de representación en la gama alta; tanto en versión berlina como Avant mide 4,93 m de largo, 1,86 m de ancho y 1,46 m de alto. Su valor C_x de 0,31 en el Avant y 0,29 en la berlina es ejemplar. Este valor ha podido hacerse realidad gracias al revestimiento de los bajos del vehículo, que reduce la resistencia aerodinámica total en casi un 11%.

La carrocería

Serenidad a bordo, excelente comportamiento vibratorio, manejabilidad deportiva y elevada seguridad ante impactos; todas estas virtudes del A6 se basan principalmente en la elevada rigidez de la carrocería. Uno de sus factores clave es el uso de planchas de acero de alta y de máxima resistencia, que a su vez reducen el peso. En su versión básica, la berlina apenas pesa 1.520 kg.

El capó del motor, los guardabarros delanteros y una serie de componentes de refuerzo han sido fabricados en aluminio, un material en cuya utilización Audi disfruta de una posición líder a escala internacional. Los procesos empleados para la unión de los componentes son muy diversos: a fin de conseguir una unión fuerte y duradera, además de la clásica soldadura por puntos, también se utilizan el remachado, la soldadura por puntos en combinación con un adhesivo estructural, la soldadura láser fuerte o blanda y la soldadura MIG.

Para Audi, un elevado nivel de protección es una cuestión de honor. En caso de producirse una colisión frontal, una serie de sensores de impacto ubicados detrás de la parrilla Singleframe registran el impulso en unas pocas milésimas de segundo. El sistema de sensores activa los airbags frontales de gran tamaño en dos fases, que se adaptan a la gravedad de la colisión. Otros de los elementos de seguridad son la columna de dirección de seguridad con mecanismo de desplazamiento y los pedales, que pueden soltarse de sus soportes para proteger los pies. En colisiones frontales o traseras leves (hasta aprox. 15 km/h), los parachoques han sido especialmente desarrollados para absorber la energía, y con ello las cargas del impacto, y pueden repararse sin ocasionar muchos gastos.

En caso de colisión lateral, un perfil extrusionado de aluminio en la talonera absorbe de forma concreta las fuerzas del impacto. En las puertas, las planchas interiores, los resistentes elementos de refuerzo y una superficie de impacto fabricada en aluminio ofrecen resistencia adicional. Los travesaños del suelo estabilizan el habitáculo y los bastidores de los asientos delanteros integran resistentes tubos de acero. Los airbags laterales de serie en las plazas delanteras (y opcionales en las plazas traseras) y el sistema de airbags para la cabeza sideguard, que cubre prácticamente toda la superficie de las ventanillas, ofrecen mayor seguridad a los pasajeros.

El diseño de los asientos delanteros del A6 contrarresta las consecuencias de una colisión trasera (el efecto de latigazo, que puede provocar traumatismos cervicales). La forma del bastidor de los respaldos, una blanda esterilla elástica de muelles y una espuma capaz de absorber energía permiten que la espalda se sumerja profundamente en el respaldo. De este modo, el estable apoyacabezas, que se encuentra así a una distancia de unos cuatro centímetros, recoge la parte posterior de la cabeza mucho antes.

Este sistema integral de apoyacabezas, que Audi también utiliza en otras gamas de modelos, ya ha demostrado con creces su eficacia. Ha obtenido una excelente clasificación en diversas pruebas independientes, como por ejemplo, en la realizada por el renombrado IIWPG (International Insurance Whiplash Prevention Group), un grupo de trabajo dedicado a la prevención de lesiones cervicales. También la institución estadounidense Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) le otorgó una excelente nota. En Alemania, el Club General de Automovilistas Alemanes (ADAC) e importantes publicaciones especializadas han llegado a conclusiones similares.

Maletero de 546 litros: el mejor valor de su clase

Al igual que los pasajeros, el equipaje también viaja bien protegido, cómodo y con mucho espacio en el Audi A6. El maletero de la berlina, revestido con una elegante moqueta, presenta un volumen de 546 litros, con lo que presume del mejor valor entre sus competidores directos. En las motorizaciones más potentes, los respaldos de los asientos traseros pueden abatirse de serie por separado (opcional en las versiones de cuatro cilindros). El equipamiento opcional ofrece un paquete para el maletero con ganchos, una red y una toma de corriente, una alfombrilla reversible y un portón de accionamiento automático.

El A6 Avant también presume de un maletero elegantemente revestido con una capacidad de entre 565 y 1.660 litros, tanto si está equipado con tracción delantera como con tracción quattro. Integra de serie dos guías con cuatro argollas de amarre en el suelo plegable del maletero, así como ganchos para bolsas y una red lateral. La toma de corriente de 12 voltios, la red divisoria de seguridad de sencillo montaje y la cortinilla también pertenecen al equipamiento de serie, al igual que un segundo suelo algo más bajo. La cubeta de plástico que se encuentra en este segundo suelo es especialmente adecuada para colocar objetos mojados o sucios.

La oferta de equipamientos opcionales para el maletero es muy elaborada. El compartimento lateral con cerradura permite guardar objetos pequeños. La barra telescópica y la correa accionada por resorte amplían las posibilidades de uso de las guías. La gran caja portaobjetos es una solución práctica y versátil; la alfombrilla reversible integra una lámina protectora que puede extenderse por encima del parachoques. El portón del maletero automático, que se abre y se cierra con sólo pulsar una tecla, ofrece el máximo confort. La apertura de carga en el respaldo de los asientos traseros, con una bolsa extraíble para esquís o snowboards, está especialmente pensada para aquellas personas que disfrutan de los deportes de invierno.

El interior

El interior del A6 profundiza en la cultura de la marca Audi; con su elegante y claro trazado de líneas, su generosa oferta de espacio y la perfecta calidad de los acabados se convierte en un verdadero centro de bienestar para los sentidos. La ancha consola central es la expresión de una arquitectura deportiva, específicamente orientada al conductor. En su parte superior, a la misma altura que el cuadro de instrumentos, se encuentra el monitor del sistema de manejo y entretenimiento MMI de última generación. El marco tridimensional de la pantalla realza su imagen; la versión MMI Radio integra ya un display en color.

Desde su debut en el año 2002, el sistema MMI (Multi Media Interface) de Audi se perfila, sin lugar a dudas, como la mejor interfaz de usuario entre sus competidores. El terminal de mando ubicado en el túnel central posibilita un rápido acceso gracias a sus grandes teclas y al elemento de mando central; su estructura estrictamente lógica permite desplazarse por los diferentes menús de forma intuitiva.

La versión avanzada, denominada MMI Navigation plus, es un sistema de vanguardia que responde a los más recientes avances de la técnica. La versión equipada de serie se denomina MMI Radio, y permite la configuración individual de numerosas funciones del vehículo, al tiempo que integra una radio CD con un sistema de sonido de cuatro canales y ocho altavoces.

Elegancia y perfecta manejabilidad; estas características cualidades de Audi se encuentran también en otros ámbitos del cockpit del A6. Los grandes instrumentos, que permiten una lectura ideal, portan aros embellecedores de aluminio; los relojes también presumen de una nueva imagen, así como el display central ubicado entre ellos. En las versiones con cambio manual y sistema de información al conductor, este display propone además al conductor la marcha ideal en cada momento.

Una serie de componentes, como el mando giratorio de las luces, el botón de arranque opcional, la cubierta del regulador de los retrovisores y el interruptor del freno de estacionamiento eléctrico de serie, integran ahora también discretas molduras cromadas. También el diseño y el tacto de los volantes de tres radios ha sido ligeramente modificado, y algunos de ellos portan abrazaderas cromadas. Todos los volantes tienen coronas revestidas en cuero, y además pueden regularse tanto en altura como en profundidad. Con regulación eléctrica, levas de cambio y revestimientos de cuero especiales, Audi ofrece en este ámbito una amplia variedad de equipamientos opcionales.

El lujoso nivel al que se encuentra la calidad de los acabados en el A6 marca una nueva pauta en la gama alta. En cuanto a las inserciones, además del aluminio Radial perteneciente al equipamiento de serie, puede optarse por otras cuatro variedades: aluminio Trigon, madera de raíz de nogal, madera de abedul y madera de fresno natural. Ésta última es un enchapado de madera natural con un barnizado de la superficie que deja los poros abiertos.

Las inserciones combinan a la perfección con los colores del interior. El beige lino sustituye al beige crema, y el gris luz al gris claro; se ofrecen además nuevos colores para el revestimiento del techo, para el cuadro de instrumentos y para la consola central, denominados plata estrella, pimienta y Flexmetallic plata. En lo referente a los tapizados, la tela Arkana sustituye a la tela Mondial y los asientos deportivos se mantienen en cuero Valcona de dos colores con costuras en color contrastado. Las combinaciones de color disponibles son beige lino/negro, marrón amaretto/negro, plata estrella/gris luz y beige lino/beige cardamomo.

Serenidad a bordo: nivel de ruido aún menor

Otras muchas y detalladas medidas convierten la estancia a bordo del A6 en todo un placer. Un paquete de complejas medidas vuelve a reducir casi a la mitad el ya de por sí reducido nivel de ruido en importantes zonas del vehículo. Para la parte trasera Audi ofrece dos cómodos asientos individuales ergonómicos con tapizado de cuero Valcona. La banqueta de asientos de serie integra nuevos apoyacabezas. Gracias a su diseño en forma de L no sólo son atractivos, sino que además pueden sumergirse hasta una posición muy baja, dejando así la vista libre en el retrovisor interior. La banqueta tiene ahora un acolchado más suave, al igual que los reposabrazos de las puertas delanteras, que opcionalmente pueden revestirse en cuero.

Los asientos delanteros ofrecen al cuerpo perfecto agarre y posición, y equipan el ajuste de altura de serie. En el A6 4.2 quattro, el ajuste de los asientos y del apoyo lumbar es eléctrico. El equipamiento opcional que Audi ofrece incluye otros muchos elementos dinámicos y cómodos, como los asientos deportivos S con apoyacabezas integrados y reposapiernas regulable. La oferta de tipos de cuero tampoco conoce límites: los clientes más individualistas podrán ennoblecer incluso el cockpit con este material natural.

Un elemento técnico de lo más selecto en todos los A6 es el climatizador automático de confort. Tiene en cuenta la posición del sol en su funcionamiento y puede calefactar y refrigerar el lado del conductor y del acompañante por separado. El 4.2 quattro incorpora una versión más potente, el climatizador automático de confort plus, cuya rejilla en la parte superior del tablero de instrumentos permite una ventilación prácticamente sin corrientes y cuyo nuevo filtro de polvo fino combinado retiene incluso partículas de 2,5 µm de tamaño. Su complemento perfecto es el techo corredizo con células solares integradas, que suministran energía a los ventiladores cuando el vehículo está parado. El servocierre eléctrico para las puertas y las lunas con cristales termoaislantes u oscurecidos son otros de los elementos de lujo.

De noche, el paquete de iluminación proporciona una atmósfera muy selecta; sus pequeños focos luminosos aportan al interior un toque de refinamiento. En trayectos largos resulta especialmente útil el paquete portaobjetos, que incluye redes, portabebidas y compartimentos adicionales. Diferentes cortinillas protegen a los pasajeros de las plazas traseras de la radiación directa del sol. El programa Audi exclusive ofrece además una mesa plegable para los ocupantes de las plazas traseras.

Imagen dinámica: el paquete deportivo S line

Para aquellos clientes que deseen dar al interior de su A6 una imagen especialmente auténtica, Audi ha dispuesto el paquete deportivo S line plus. Junto a las modificaciones técnicas en el tren de rodaje, las llantas y los frenos, incluye además inscripciones en las molduras de entrada y en los guardabarros, asientos deportivos con apoyo lumbar de regulación eléctrica e inserciones especiales. Se podrá optar aquí entre aluminio cepillado mate, lacado brillante negro y madera de abedul gris.

Con el paquete deportivo S line plus, el tablero de instrumentos y el revestimiento del techo se mantienen en color negro. Como materiales especiales para los tapizados de los asientos y los volantes se ofrecen tela, cuero y Alcantara. El relieve S line en los respaldos y los volantes deportivos de cuero multifuncionales realzan el especial carácter de esta línea de equipamientos. En cuanto a las pinturas de la carrocería, Audi ofrece en este punto los colores especiales Gris Daytona efecto perla y Plata Monza metalizado.

Los clientes que deseen personalizar su vehículo aún más pueden echar un vistazo al programa Audi exclusive. Su amplia oferta de pinturas especiales, equipamientos de cuero, inserciones, alfombrillas, cinturones de seguridad, volantes y moquetas no deja nada que desear.

Los motores

El A6 puede equiparse con cinco mecánicas de gasolina y cuatro Diesel con cuatro, seis y ocho cilindros. Con dos excepciones, todas ellas han sido minuciosamente perfeccionadas o son completamente nuevas. Todas reciben el combustible por inyección directa según el principio common rail, y hacen uso de las ultramodernas tecnologías FSI, TFSI y TDI. Los motores han aumentado simultáneamente su potencia y su eficiencia. Intensivas medidas de optimización han conseguido reducir la fricción interna; en todas las motorizaciones se han reducido los valores de consumo alrededor de un 15%, y en algunas de ellas se ha llegado incluso al 16%.

Dinámicos y eficientes: los motores FSI

Con los motores de gasolina, Audi vuelve a fundamentar su posición líder en el sector de la construcción de motores; todos ellos utilizan la tecnología de inyección directa denominada FSI, mediante la cual el combustible es inyectado directamente en las cámaras de combustión a una presión muy elevada, mezclándose de forma intensiva. La evaporización resta calor a las paredes, lo que permite una elevada relación de compresión en beneficio de una combustión extremadamente eficiente.

En el marco de su estrategia de eficiencia, Audi ha vuelto a dar un empujón a la tecnología FSI. En los dos motores V6 de 2,8 litros, la tecnología FSI se combina con la técnica de variación de la alzada de las válvulas Audi valvelift system, en el 3.0 TFSI con sobrealimentación por compresor. El 2.0 TFSI monta un turbocompresor, lo que le permite complementar su facilidad de giro con un elevado par motor.

El 2.0 TFSI con 170 CV (125 kW) es todo un triunfador; la versión con 200 CV, la misma que se monta en el Audi A3, ha sido elegida en cuatro ocasiones consecutivas, desde el año 2005, como “Mejor motor del año” por un jurado compuesto por periodistas internacionales. El cuatro cilindros tiene una cilindrada de 1.984 cc. Sus principales características son el árbol de levas de admisión regulable 60 grados con respecto al cigüeñal y los dos árboles de equilibrado en el cárter del cigüeñal. Estos últimos compensan las fuerzas de inercia de segundo orden y consiguen un excelente refinamiento de marcha sin balanceos.

El 2.0 TFSI entrega una potencia de 170 CV (125 kW) y genera un par motor de 280 Nm entre 1.800 y 4.200 rpm. En combinación con el cambio manual de seis marchas acelera a la berlina hasta los 100 km/h en 8,2 segundos y le permite alcanzar una velocidad punta de 228 km/h. En cuanto al consumo, el dos litros se muestra muy poco exigente: le bastan 7,5 litros a los 100 km. El Audi A6 2.0 TFSI puede combinarse de forma alternativa con el multitronic de variación continua; en ambos casos las ruedas traccionadas son las delanteras.

Dos variantes: el 2.8 FSI

En el caso de los motores V6, Audi ofrece dos nuevas versiones del FSI de 2,8 litros: una con 190 CV (140 kW) de potencia y otra con 220 CV (162 kW). Ambas generan un exuberante par motor de 280 Nm; esta fuerza de arrastre máxima está disponible entre las 3.000 y las 4.500 rpm ó las 3.000 y las 5.000 rpm respectivamente.

Las dos versiones del V6 de 2,8 litros se combinan con el Audi valvelift system (AVS). Esta tecnología, que gestiona de forma variable la alzada de las válvulas de admisión en dos niveles, permite un excelente llenado de las cámaras de combustión. El sistema regula la cantidad del aire aspirado a través de la apertura de las válvulas; la válvula de mariposa puede permanecer la mayor parte del tiempo completamente abierta, lo que reduce considerablemente las pérdidas por estrangulación. Como consecuencia, el motor respira libremente, de modo que alcanza una mayor potencia y par motor y consume menos.

Otros avances en el 2.8 FSI, con una cilindrada de 1.773 cc, nos sitúan en el área de las cadenas de distribución para los árboles de levas. Sus engranajes intermedios y las ruedas dentadas incorporan un mayor número de dientes, consiguiendo así un funcionamiento más silencioso y una reducción de las fuerzas en las cadenas. Un efecto similar se obtiene mediante la configuración trioval, es decir, ligeramente triangular, de las ruedas dentadas de la cadena. El volumen de bombeo de la bomba de aceite se ha reducido en un 30% y funciona regulada por caudal volumétrico y, por ende, conforme a la demanda. En resumidas cuentas, las pérdidas por fricción se han reducido notablemente.

El 2.8 FSI sorprende en sus dos versiones por su eficiencia: montado en la berlina A6 consume de media 8,2 ó 8,4 litros de combustible a los 100 km respectivamente. La versión con 190 CV (140 kW) proporciona una aceleración estándar de 8,2 segundos y una velocidad punta de 238 km/h. Estos valores pertenecen a la combinación de cambio manual y tracción delantera, aunque también puede optarse por el cambio multitronic o la combinación de cambio manual y tracción quattro. La versión más potente acelera en 7,3 segundos y su velocidad punta alcanza los 240 km/h. Se combina de serie con multitronic y tracción delantera, y opcionalmente con tiptronic y quattro.

El retorno de la tecnología de compresor: el 3.0 TFSI

Uno de los recién llegados a la gama de motores que despierta un especial interés es el V6 de 3,0 litros de cilindrada y 290 CV (213 kW) de potencia. Los compresores impulsaban ya en los años 30 a los motores del legendario bolido de Grand Prix de la Auto Union, permitiéndole alcanzar unas prestaciones excelentes; en el Audi A6, esta tecnología celebra su regreso. La “T” de sus siglas TFSI ya no equivale únicamente a Turbo, sino a sobrealimentación en general.

Extensos estudios comparativos han demostrado que el compresor mecánico del V6 de tres litros es una mejor opción que el concepto biturbo; resultó ser superior tanto en construcción como en comportamiento de inicio de marcha y en respuesta dinámica. El compresor es tan compacto que se aloja en el lugar del colector de admisión, en la V de 90 grados formada por las bancadas de cilindros. Dado que es accionado por el motor a través de una correa, ofrece todo su impulso partiendo desde el régimen de ralentí.

El 3.0 TFSI genera su par motor máximo de 420 Nm a 2.500 rpm, y lo mantiene constante hasta las 4.850 rpm. Esta elasticidad permite alargar la relación de transmisión, con lo que la eficiencia mejora aún más. Los conductos de gases a partir del compresor son muy cortos; este es el motivo por el cual el par motor se establece con extremada rapidez, de forma aún más dinámica que en un motor atmosférico de cilindrada similar. El 3.0 TFSI resulta ágil y efusivo, y gira con extremada facilidad hasta un máximo de 6.800 rpm.

En cuanto al compresor, se trata de un denominado compresor Roots. En su interior giran dos rotores de cuatro alas con una velocidad de hasta 23.000 rpm pero en sentidos contrarios. De este modo pueden desplazarse hasta 1.000 kg de aire por hora, que se impulsa hasta las cámaras de combustión con una presión de carga de hasta 0,8 bar. Dos radiadores del aire de sobrealimentación por agua, conectados a un circuito de refrigeración de agua independiente, vuelven a enfriar el aire de admisión comprimido, y por tanto calentado, con el fin de aumentar la cantidad de oxígeno necesaria para la combustión. Un extenso paquete de medidas reduce al mínimo los ruidos generados por el compresor.

El V6 de tres litros pertenece a la familia de los ultramodernos motores en V de Audi. Su diámetro mide 84,5 mm, la carrera 89,0 mm, con lo que resulta una cilindrada de 2.995 cc. Todos los componentes han sido optimizados de forma consecuente para reducir al mínimo la fricción; los árboles de levas de admisión pueden regularse de forma continua en un ángulo del cigüeñal de 42 grados.

En los canales de aspiración, las mariposas basculantes (tumble) provocan el movimiento del aire aspirado para conseguir una preparación de la mezcla óptima. Un sistema common rail inyecta el combustible en las cámaras de combustión a una presión de hasta 150 bar. El elevado dinamismo de los inyectores permite realizar, en un elevado abanico de posibilidades del mapa de gestión, hasta tres inyecciones por carrera del pistón. Pero la inyección directa convence además por otra gran ventaja: a diferencia de los que sucede con las soluciones convencionales, permite colocar el compresor detrás de la válvula de mariposa. Debido a la baja densidad del aire de admisión requerida en situaciones de carga por debajo de niveles de sobrealimentación y en ralentí, sus rotores giran suavemente, por lo que demanda una energía menor.

El 3.0 TFSI, que se combina con el cambio tiptronic y la tracción quattro, destaca por su ejemplar eficiencia: su consumo medio en el ciclo EU es de 9,4 litros de combustible a los 100 km. Acelera a la berlina A6 en 5,9 segundos hasta los 100 km/h, y su fuerza de empuje no cesa hasta que alcanza los 250 km/h y entra en juego el limitador electrónico.

El motor más potente del A6 es el 4.2 FSI con 350 CV (257 kW). El V8, con una cilindrada de 4.163 cc, entrega 350 CV (257 kW) de potencia y su par motor alcanza los 440 Nm a 3.500 rpm. Con un sonido musical y refinado, proporciona unas prestaciones impresionantes. El V8 con tiptronic de serie acelera a la berlina A6 hasta los 100 km/h, con salida parada, en 5,9 segundos; el valor se asemeja al del 3.0 TFSI, pero la relación de transmisión se ha configurado de manera diferente. La velocidad punta, limitada, alcanza los 250 km/h. Gracias a la tecnología FSI, su consumo medios es de sólo 10,2 litros a los 100 km.

Potencia inteligente: los motores TDI

Los cuatro motores TDI son otra muestra que Audi ofrece de la estrecha relación que existe entre dinamismo y eficiencia. Su elevado par motor, unos valores de consumo extremadamente reducidos y su funcionamiento silencioso y refinado son las principales características de un conjunto global de gran armonía. Audi lanzó el principio TDI al mercado en el año 1989, y desde entonces lo ha ido evolucionando de forma continua. Con sus tres victorias en la carrera de 24 horas de Le Mans, el bólido R 10 TDI viene demostrando desde 2006 de forma convincente la cantidad de potencia inteligente que se esconde tras un Diesel.

El motor de menor potencia en la gama Diesel del A6 viene de la mano de un cuatro cilindros, el 2.0 TDI, disponible en dos versiones. El dos litros, con una cilindrada de 1.968 cc, amplía considerablemente las virtudes de su predecesor, el motor Diesel más fabricado en el mundo: el placer de conducción, la eficiencia y el refinamiento en marcha.

El avance más importante se ha producido en la culata, donde los elementos inyector-bomba utilizados hasta el momento han sido sustituidos por inyectores common rail. El 2.0 TDI hace uso de modernos inyectores piezoeléctricos; la precisa modulación de hasta cinco procesos de inyección por carrera del pistón reduce el nivel de ruido considerablemente. La dispersión extremadamente fina del combustible a una presión de hasta 1.800 bar garantiza una combustión precisa.

El accionamiento de las correas dentadas también ha sido perfeccionado en beneficio de la acústica. Dos árboles de equilibrado reducen las vibraciones que se generan en el mecanismo de accionamiento. La geometría de los pistones también ha sido modificada. Una serie de electromotores gestionan la posición de las válvulas de turbulencia ubicadas en el colector de admisión con el fin de adaptar el flujo de aire entrante a la correspondiente carga y régimen. El turbocompresor pertenece a una nueva generación y sus álabes regulables permiten un establecimiento más rápido del par.

En resumidas cuentas, todos estos avances conllevan un elevado régimen máximo de 5.400 rpm y una termodinámica mejorada en las cámaras de combustión. Esta última permite que el 2.0 TDI funcione con una elevada tasa de gases de escape en recirculación y fuertemente enfriados, reduciendo considerablemente las emisiones brutas de óxidos de nitrógeno.

La versión más potente del 2.0 TDI, que llegará al mercado en una fecha algo posterior, rinde 170 CV (125 kW) de potencia y genera 350 Nm de par motor entre las 1.750 y las 2.500 rpm. Los valores de referencia en cuanto a las prestaciones son, en la berlina con cambio manual, 8,9 segundos para la aceleración de 0 a 100 km/h y 225 km/h de velocidad máxima. Impresiona por lo tanto su reducido consumo, que asciende a sólo 5,7 litros a los 100 km. Audi ofrece este potente Diesel de dos litros equipado con tracción delantera y lo combina opcionalmente con el multitronic de variación continua.

Sólo 5,3 l/100 km: el A6 2.0 TDI e

La segunda versión del 2.0 TDI también se presenta con un carácter de lo más interesante: se trata de un modelo especialmente eficiente, denominado 2.0 TDI e. Su potencia asciende a 136 CV (100 kW) y su par motor máximo a 320 Nm. Con una aceleración de 10,3 segundos y una velocidad máxima de 208 km/h (berlina con cambio manual), el 2.0 TDI e presume de una sorprendente agilidad. Sin embargo, su consumo medio es de sólo 5,3 litros a los 100 km.

Este consumo ejemplarmente reducido se debe a la intensiva utilización de innovadoras tecnologías. El generador recupera energía en las fases de marcha por inercia, aminorando así la carga del motor, y la servobomba de la dirección actúa en función de la demanda. La carrocería se encuentra 20 mm más baja y una serie de medidas aerodinámicas adoptadas en los parachoques y en los bajos del vehículo reducen el valor C_x a 0,28. La caja de cambios tiene una relación de transmisión más larga para las dos marchas superiores. Opcionalmente pueden equiparse deportivas llantas de fundición de 17 pulgadas con neumáticos en formato 225/50 R17 que presentan una baja resistencia a la rodadura. El modelo e también equipa generalmente tracción delantera, y puede combinarse además con multitronic.

Impactante potencia: el Diesel V6

Los dos Diesel V6, el 2.7 TDI y el 3.0 TDI, son también motores extremadamente eficientes. Ambos montan bloques fabricados en un material de alta tecnología, la fundición de grafito vermicular, que es alrededor de un 15% más ligero que la fundición gris convencional. Su extremada rigidez proporciona la base para un funcionamiento silencioso del motor, mientras que las complejas medidas de optimización han reducido las pérdidas por fricción. En cuanto a la inyección, los V6 TDI utilizan también sistemas common rail, capaces de establecer una presión en el sistema de hasta 1.800 bar. Sus inyectores piezoeléctricos se abren con extrema rapidez y pueden volver a cerrarse tras 0,2 milésimas de segundo, con lo que se consigue inyectar cantidades mínimas de combustible, de tan solo 0,8 mg de peso, o lo que es igual, de menos de una milésima de gramo.

Con una cilindrada de 2.698 cc, el 2.7 TDI rinde 190 CV (140 kW) y genera 400 Nm de par motor máximo en el cigüeñal entre las 1.400 y las 3.500 rpm. Combinado con tracción delantera y cambio manual, acelera a la berlina A6 hasta los 100 km/h en 7,9 segundos y le permite alcanzar una velocidad máxima de 232 km/h. Su consumo medio es de 6,2 l/100 km. Este vehículo de tracción delantera puede combinarse también con el cambio multitronic, o si el cliente lo prefiere podrá decidirse por la combinación quattro/tiptronic.

El tres litros, con una cilindrada de 2.967 cc, es el TDI más potente de la gama A6. Su potencia alcanza los 240 CV (176 kW), su par motor entre las 1.500 y las 3.000 rpm asciende a unos impresionantes 500 Nm. El conductor lo experimentará en forma de majestuoso impulso, como sobre una ola en la que hacer surfing relajada y confiadamente.

El 3.0 TDI se ha dotado de un turbocompresor VTG de última generación con geometría de turbina variable, cuyos álabes son accionados por un servomotor eléctrico. El radiador del aire de sobrealimentación, también nuevo, enfría fuertemente el aire, con lo que aumenta el grado de llenado en los cilindros. También el 3.0 TDI se caracteriza por la extraordinaria limpieza de sus gases de escape; un novedoso concepto para la recirculación de los gases de escape reduce los óxidos de nitrógeno.

En combinación con el cambio manual, el 3.0 TDI acelera a la berlina A6 hasta los 100 km/h, con salida parada, en 6,6 segundos, y alcanza una velocidad punta de 250 km/h limitada electrónicamente. Su consumo medio es de sólo 6,7 litros a los 100 km. El 3.0 TDI se combina exclusivamente con la tracción quattro, pero el cliente también podrá optar por el tiptronic de seis relaciones. Con el fin de mejorar el comportamiento vibratorio, ambas cajas de cambios han sido dotadas de nuevos rodamientos.

La transmisión de fuerza

En cuanto a la transmisión de fuerza, Audi, marca líder en este ámbito técnico, ofrece una amplia variedad de soluciones de alta tecnología. La fuerza de los motores fluye hasta las ruedas delanteras o hasta la tracción integral quattro, que con una distribución asimétrica-dinámica del par se presenta más deportiva que nunca. Todas las cajas de cambios del A6 (cambio manual, el tiptronic automático de seis relaciones y el cambio automático de variación continua multitronic) se caracterizan por su sencilla manejabilidad, su elevado rendimiento y su preciso funcionamiento.

Dos variantes: las cajas de cambios manuales

En las motorizaciones con hasta 190 CV (140 kW) y en el 3.0 TDI, la potencia del motor es trasladada a las ruedas a través de cajas de cambios manuales. El 2.0 TFSI y los dos 2.0 TDI se combinan exclusivamente con tracción delantera. El 2.8 FSI con 190 CV (140 kW) y el 2.7 TDI también pueden montar opcionalmente la tracción quattro, que el 3.0 TDI monta de serie.

Numerosas medidas reducen la fricción interna en las cajas de cambios, lo que mejora su ya de por sí buen rendimiento. Gracias al soporte especial de las horquillas de cambio, la palanca del cambio queda aislada de las vibraciones producidas por la transmisión de la fuerza. El conductor no percibe ningún tipo de vibración, pero lo que sí percibe es una extremada exactitud en los cambios y unos recorridos de palanca cortos y claramente definidos. Todas las versiones del A6 que equipan cambio manual integran también un indicador de cambio en el display del sistema de información al conductor opcional. Este indicador muestra la marcha engranada y, en caso de que el sistema detecte que la conducción sería más económica con otra marcha, se lo indica al conductor.

Versátil: el cambio multitronic

El cambio automático de variación continua multitronic está disponible como equipamiento opcional para todas las versiones con tracción delantera; el 2.8 FSI con 220 CV (162 kW) lo equipa de serie. El multitronic fusiona las ventajas de un cambio manual con las de un cambio automático y ofrece, con su funcionamiento extremadamente confortable y dinámico, un confort de cambio muy deportivo. Permite además al motor funcionar siempre en el ámbito de su rendimiento más óptimo, lo que supone una decisiva ventaja en cuanto a eficiencia.

Innumerables mejoras en la geometría de los elementos constructivos, en los soportes de los árboles y en la estructura de la bomba de aceite han logrado reducir aún más la energía disipada, ya de por sí reducida, del multitronic. El nuevo variador optimiza el escalonamiento; la proporción entre la relación más larga y más corta se ha ampliado de 6,25 a 6,73. Con la relación más larga el A6 acelera con vehemencia, con la más corta se comporta extremadamente eficiente a regímenes bajos; gracias a una relación de arranque más corta, acelera con salida parada con gran ímpetu. Con su control adaptativo, el cambio se adapta al estilo de conducción del conductor y a las condiciones de la calzada.

En el modo de conducción D entra en juego la acreditada regulación continua. Con sólo pulsar un botón el conductor puede activar el programa deportivo dinámico, que funciona con relaciones de transmisión más cortas. Al acelerar, el programa de cambio dinámico se ocupa de cambiar de forma escalonada las siete marchas a través de líneas características fijas; un proceso de una deportividad impactante. En el modo Tipp, que supone el tercer modo de funcionamiento, el conductor puede cambiar de forma manual estas siete marchas, bien mediante la palanca de selección, bien mediante las levas de cambio opcionales ubicadas detrás del volante.

Cambio automático de confort: el cambio tiptronic

Audi combina su confortable tiptronic de seis relaciones exclusivamente con la tracción quattro. Está disponible para todas las versiones del A6 con tracción a las cuatro ruedas, con excepción del 2.8 FSI con 190 CV (140 kW). La clásica caja de cambios automática con programa deportivo y niveles manuales adicionales ha sido intensamente perfeccionada en el ámbito de la caja de transferencia y del convertidor.

El convertidor de par ha sido dotado de un novedoso amortiguador de oscilaciones torsionales de dos fases, que permite conducir durante largos trayectos con el embrague puente cerrado, aumentando así el rendimiento y reduciendo el consumo de combustible. Cuando el vehículo está parado, un embrague de arranque regulado desacopla la caja de cambios del motor, incluso si el nivel D está aún engranado. En cuanto el conductor suelta el pedal del freno el embrague se cierra.

En su más reciente nivel evolutivo, el tiptronic funciona con extremado dinamismo; reacciona con rapidez y realiza los cambios en muy poco tiempo, sin perder por ello ni un ápice de confort al cambiar de marcha. Al cambiar a una marcha más larga, la unidad de gestión reduce el par del motor en hasta un 80%, mientras que al engranar una marcha más corta proporciona una aceleración intermedia.

Insuperable: la tracción quattro

Las motorizaciones a partir de 190 CV (140 kW) del Audi A6 disponen de la tracción integral permanente quattro, bien como equipamiento opcional, bien de serie, como es el caso en el 3.0 TFSI, el 4.2 FSI y el 3.0 TDI. El beneficio adicional en cuanto a tracción, dinámica de marcha, seguridad en marcha y marcha rectilínea da sentido al proverbial lema de la casa “A la vanguardia de la técnica”. Los modelos quattro se dejan manejar con extraordinaria estabilidad, sean cuales sean las condiciones climatológicas, y son especialmente aptos para ser utilizados como vehículos tractor. Con excepción del 2.8 FSI con 190 CV (140 kW) y cambio manual, se emplea la más reciente generación de esta tecnología con distribución asimétrica-dinámica del par motor.

La piedra angular de la tracción quattro es un mecanismo autoblocante basado en el principio de un tornillo sin fin; este diferencial central funciona de manera exclusivamente mecánica y por lo tanto inmediata. Su efecto autoblocante se produce sólo bajo carga; tanto al frenar como al trazar las curvas, el engranaje admite ciertas diferencias de velocidad. En condiciones de marcha normales, envía un 40% de la fuerza motriz al eje delantero y un 60% al el eje trasero, lo que permite un manejo deportivo con una carga algo mayor sobre el eje trasero. En el 2.8 FSI con 190 CV (140 kW) y cambio manual, la distribución es de 50:50.

En caso necesario, por ejemplo cuando una rueda comienza a patinar, el diferencial envía de forma inmediata la mayor parte del par al eje que presenta una menor velocidad rotacional, es decir, al que tiene una mejor tracción. Es capaz de desviar hasta un 65% de las fuerzas hacia delante y hasta un 85% hacia atrás, con lo que el A6 puede superar situaciones límite sin intervención en los frenos por parte del sistema de estabilización ESP. En el caso de que patine una rueda de un eje, el bloqueo electrónico del diferencial EDS la estabiliza mediante intervenciones en los frenos, aunque es una acción que se requiere con poca frecuencia.

El tren de rodaje dinámico

El tren de rodaje dinámico del A6 se compone del eje delantero de cuatro brazos y del eje trasero de brazos trapezoidales con control de vía ya habituales en Audi; una combinación que se utiliza tanto en las versiones con tracción delantera como en las versiones quattro. Sus principales componentes son las suspensiones fabricadas en aluminio, que reducen de manera decisiva las masas no suspendidas. Con su precisa manejabilidad, que también se ve influida por la dirección asistida servotronic regulada en dependencia de la velocidad, el Audi A6 es el automóvil más deportivo de su segmento.

Con las medidas de optimización adoptadas en el tren de rodaje, los ingenieros de Audi perseguían dos objetivos: aumentar aún más el ya de por sí elevado confort sin perder un ápice de deportividad. Esta tarea ha sido resuelta gracias a los nuevos amortiguadores del eje delantero, con un diámetro mayor y un sistema de válvulas perfeccionado, así como a la mejor respuesta de los muelles.

Como equipamiento opcional Audi ofrece el paquete deportivo S line plus. Junto a los numerosos elementos para el interior del vehículo incluye también una serie de componentes dinámicos. El tren de rodaje deportivo S line de la filial quattro GmbH reduce la altura de la carrocería en 30 mm. Las llantas de fundición de aluminio presentan el formato 8J x 18 con neumáticos 245/40 ó 8,5J x 19 con neumáticos 255/35. Tras las grandes ruedas del 2.8 FSI y del 2.7 TDI se esconde un sistema de frenos de 17 pulgadas. Junto al tren de rodaje deportivo S line se ofrece también otro tren de rodaje deportivo que reduce la altura de la carrocería en 20 mm.

Síntesis perfecta: la adaptive air suspension

Opcionalmente, Audi monta en el A6 la suspensión neumática adaptive air suspension, que permite una perfecta síntesis de manejabilidad deportiva y ejemplar confort de suspensión. Los fuelles neumáticos se componen de un material elastómero de varias capas; las fibras de poliamida integradas axialmente proporcionan una gran rigidez. Las paredes de los fuelles son muy finas, y por lo tanto blandas, con lo que ayudan a mejorar el excelente comportamiento de rodadura y la precisa respuesta de la suspensión del A6.

La adaptive air suspension regula la carrocería en tres niveles de altura: para el funcionamiento normal, para la conducción por autopista y para la conducción por terreno desigual, con una diferencia total entre los tres niveles de 30 mm. En la posición más baja, en la que el centro de gravedad se rebaja 15 mm, mejora la estabilidad en marcha del A6, al tiempo que se reduce el consumo de combustible. La suspensión neumática integra la función de regulación del nivel: con un peso total elevado, el aire es bombeado a los muelles, mientras que al descargar es liberado. De este modo, la carrocería se mantiene a una altura constante, independientemente de la carga.

La adaptive air suspension se combina con una regulación activa para los amortiguadores. El conductor podrá seleccionar en el terminal MMI tres líneas características, desde una muy deportiva hasta una comfortable. El modo “automatic” constituye la perfecta configuración multiuso. El ajuste “comfort” proporciona una amortiguación suave y un insuperable confort en trayectos largos. En el modo “dynamic” el rendimiento equivale al de un tren de rodaje deportivo con muelles de acero. En todos los rangos de selección, los amortiguadores adaptativos se ajustan a las condiciones de la calzada y al estilo del conductor.

Nueva imagen: las llantas de aluminio

Las llantas de aleación ligera del A6 se presentan con un diseño completamente nuevo. La oferta es amplia, ya que permite elegir entre ocho modelos, y cabe destacar que todos ellos integran una cubierta uniforme para los tornillos. Las versiones de cuatro cilindros montan llantas de aleación en formato 7J x 16 en diseño de seis brazos. Las versiones de seis cilindros montan llantas de aleación en formato 7,5J x 17 en diseño de 7 brazos. El A6 4.2 FSI monta llantas de aleación en formato 8J x 18 en diseño de 10 radios.. El equipamiento opcional incluye otros cinco modelos con 17 y 18 pulgadas de diámetro. Audi exclusive, por su parte, incluye otros siete diseños de rueda de 18 ó 19 pulgadas. El A6 equipa de serie una rueda de repuesto idéntica a las de serie, aunque puede optarse también por el set de reparación de neumáticos.

El indicador para el control de la presión de los neumáticos de segunda generación, que Audi ofrece como equipamiento opcional, es una solución inteligente. A diferencia de los que sucede con otros sistemas de medición indirecta, es capaz de detectar cuál es la rueda que pierde presión observando las oscilaciones torsionales incitadas por la calzada. En caso de producirse una pérdida de presión, la rigidez de los neumáticos se modifica, y con ello su frecuencia resonante característica. Esta solución de Audi se basa además en un software, y, a diferencia de los sistemas de medición directa, no requiere ni batería ni mantenimiento.

El sistema de frenos del A6 hace honor al elevado potencial de los motores. Los grandes discos se mantienen estables incluso con cargas elevadas, la sensación que proporciona el pedal de freno es deportivamente rígida y su dosificación es excelente.

El programa electrónico de estabilización ESP integra una serie de funciones adicionales: mediante pequeñas intervenciones en los frenos seca los discos mojados, activa los intermitentes de emergencia al producirse una frenada de emergencia y estabiliza un remolque que amenace con entrar en balanceo mediante impulsos concretos. Basta con pulsar brevemente una tecla para desactivar la regulación antipatinaje ASR, lo que podría ser necesario sobre nieve para poder iniciar la marcha. Si se pulsa la misma tecla prolongadamente se desactiva el ESP por completo.

También el freno de estacionamiento electromecánico del A6 presenta unas virtudes muy especiales.

Facilita la puesta en marcha en pendientes seleccionando automáticamente el momento ideal para soltar el freno. Si el conductor lo activa en una situación de emergencia, el sistema proporciona valores de deceleración de 8 m/s^2 , mucho más que un freno de mano convencional. Además, al prescindir de la palanca del freno de mano se obtiene un mayor espacio en el túnel central del A6.

Los sistemas de asistencia

Los innovadores sistemas de asistencia que Audi ofrece en el A6 mejoran el placer de conducción. La marca de los cuatro aros, propulsora del avance también en este ámbito, cuenta con diferentes sistemas de alta tecnología. Se trata de sistemas que regulan la distancia con respecto al vehículo precedente, ayudan al conductor a cambiar de carril o a no salirse del mismo por accidente e incluso a aparcar.

La novedad en el A6 es el asistente para el cambio de carril Audi side assist, que inicia su trabajo a partir de los 30 km/h. Dos sensores de radar ubicados bajo el parachoques trasero, que funcionan en la frecuencia de 24 GHz y tienen un alcance de 50 metros, vigilan el espacio de los carriles laterales detrás del A6. Un rápido procesador evalúa los datos de los sensores y los interpreta.

Si otro vehículo se está moviendo en la zona crítica, se enciende un indicador LED de color amarillo en la carcasa del retrovisor exterior. Este indicador se ha diseñado de un modo “subliminal”: el conductor sólo lo ve si mira directamente al retrovisor; mientras esté mirando hacia delante no lo apreciará. Si a pesar de la advertencia el conductor acciona el intermitente indicando que va a cambiar de carril, el indicador LED brillará con mayor intensidad y parpadeará con una frecuencia elevada. Resulta prácticamente imposible no ver este impulso, ya que el ojo humano es extremadamente sensible a los cambios de contraste en las zonas periféricas del campo de visión.

EL indicador en la parte interior de la carcasa del retrovisor se han orientado de modo que prácticamente sólo puede ser visto por el conductor. Los vehículos que circulan por detrás no deben verlo, y el acompañante tampoco. La luminosidad del indicador depende de la luz ambiental, y es posible regularla a través del terminal de manejo MMI. El sistema puede desconectarse mediante una tecla ubicada cerca del retrovisor exterior.

Alta tecnología procedente de la categoría superior: el adaptive cruise control

Otro sistema de asistencia al conductor procedente de la clase de lujo es el control automático de la distancia asistido por radar. El adaptive cruise control (ACC) regula el ritmo y la distancia con respecto al vehículo precedente en un amplio rango de velocidad de entre 30 y 200 km/h, frenando automáticamente dentro de unos determinados límites.

El sensor de radar ubicado en el frontal del A6 integra cuatro unidades de emisión y recepción. Cada 100 milésimas de segundo, estas unidades envían ondas en la frecuencia de 76,5 GHz que abarcan un campo de 180 metros de longitud y un ángulo de apertura de 8 grados. Las señales fluyen hasta un procesador que, en cuestión de milésimas de segundo, puede ponerse en contacto con las unidades de gestión del motor, del cambio automático y del sistema de estabilización ESP.

El procesador analiza permanentemente las diferencias entre las consecutivas mediciones. De este modo detecta cuál es la distancia con respecto al vehículo precedente y en qué medida varía. Mediante la comparación de las señales en las cuatro antenas independientes averigua también el ángulo del vehículo precedente con respecto a nuestro propio sentido de marcha.

El ACC ofrece al conductor la posibilidad de elegir entre distintos programas. El intervalo de tiempo con respecto al vehículo precedente puede seleccionarse en cuatro niveles, la dinámica de la regulación en tres. El ACC adapta el ritmo y la distancia mediante intervenciones en el acelerador y el freno, pero sin perder de vista el confort. La deceleración máxima está limitada a 3 m/s^2 a partir de 50 km/h; supone casi un tercio de lo posible, y subjetivamente se percibe como cuando se pisa el pedal del freno con fuerza media.

Sin embargo, en determinadas situaciones puede darse el caso de que esta frenada automática no sea suficiente, por ejemplo si el vehículo precedente frena repentinamente. En este caso entra en juego una función integrada en el ACC: el sistema Audi braking guard, que advierte al conductor en dos niveles. En un primer nivel se produce una señal acústica y otra visual: suena un gong y en el cuadro de instrumentos se ilumina una señal de color rojo. A su vez, el ESP se ocupa de que el sistema de frenos se llene anticipadamente con líquido hidráulico. Si el conductor no reacciona, el sistema pasa al segundo nivel, en el que se produce la advertencia seria.

Ésta se activa exclusivamente cuando sólo una reacción inmediata del conductor (generalmente una frenada a fondo) puede salvar la situación.

La citada advertencia severa consiste en un tirón de aviso, que se genera mediante un rápido establecimiento de la presión en el sistema de frenos y dura apenas 0,5 segundos. Ésta sólo reduce la velocidad del Audi A6 en un máximo de 5 km/h para evitar colisiones desde atrás. Si el conductor pisa entonces el freno, el asistente de frenada hidráulico transforma esta acción en una frenada a fondo. Puesto que el ESP ya se había encargado de llenar previamente el sistema de frenos, se ahorran entre 0,1 y 0,2 segundos de tiempo, lo que a una velocidad de 130 km/h equivaldría a un recorrido de más de 7 metros.

El Audi braking guard permanece activo incluso cuando el conductor desactiva el ACC. Y a la inversa, la advertencia previa y la función completa pueden desactivarse por separado.

El Audi lane assist: mantenerse siempre en el carril

En el A6 puede optarse por un tercer sistema de asistencia procedente del segmento de lujo: el Audi lane assist. A partir de una velocidad de aprox. 65 km/h, este sistema avisa al conductor en caso de abandonar su carril por error. Una pequeña cámara en blanco y negro, ubicada en la parte superior del parabrisas, vigila la zona de la calzada que se encuentra delante del vehículo, con un alcance de 60 metros y un ángulo de aprox. 40 grados. Un procesador, que se encuentra en la misma carcasa, detecta las líneas de demarcación de la calzada y ubica el vehículo en relación a ellas.

Si el conductor pisa una línea sin activar el intermitente, el Audi lane assist le advierte mediante una vibración en el volante; su intensidad puede configurarse en tres niveles. También puede seleccionarse libremente el momento en el que se produce el aviso: justo antes de que la rueda toque la línea, al pisarla o según una valoración flexible del sistema. Un indicador señala cuándo el Audi lane assist no está en condiciones de emitir un aviso, por ejemplo porque las líneas de la calzada no puedan detectarse correctamente.

Sencillas maniobras de aparcamiento: los sistemas APS

Con el fin de que las maniobras de aparcamiento resulten lo más sencillas posible, Audi incluye tres sistemas de asistencia al aparcamiento en su programa. Conocido y muy apreciado es ya el Audi parking system APS, que señala la distancia trasera de forma acústica. La segunda versión APS incluye además una indicación óptica tanto de la parte delantera como trasera del vehículo. La solución de alta tecnología es el Audi parking system advanced, que integra una cámara para la marcha atrás. La cámara, extremadamente sensible a la luz, está montada en el portón del maletero. Gracias a su amplio ángulo de registro de 130 grados, muestra una extensa zona detrás del vehículo e incluso incluye el enganche de remolque. Sus imágenes se envían en una calidad excelente al monitor del sistema de manejo MMI.

El sistema indica al conductor la maniobra que tiene que realizar por medio de distintos campos y líneas de ayuda. Además del modo de imagen real, el APS advanced ofrece también las funciones clásicas de la ayuda de aparcamiento óptica y acústica mediante sensores de ultrasonido.

Los sistemas multimedia

En el ámbito técnico de los sistemas multimedia, Audi también es precursor del avance, y ostenta una posición líder. La marca de los cuatro aros ha mejorado profundamente su insuperable sistema de manejo, comunicación y entretenimiento, el MMI (Multi Media Interface), y vuelve a marcar la pauta en el segmento superior. El cliente del A6 puede optar entre tres niveles de construcción diferentes.

El A6 equipa de serie el MMI Radio, que incorpora un display en color de 6,5 pulgadas, una radio y un reproductor de CD, y que puede combinarse opcionalmente con un cambiador de CD compatible con el formato MP3. De la reproducción musical se encarga un sistema de sonido de cuatro canales y ocho altavoces. Este modelo básico ofrece ya, gracias a las antenas Diversity, una excelente recepción de radio, así como una regulación automática del volumen en dependencia de la velocidad.

El modelo de serie puede ampliarse en dos niveles, convirtiéndose en el MMI Radio plus o en la versión completa MMI Navigation plus. En ambas versiones fascinan los espectaculares elementos de alta tecnología que colocan el listón en su segmento a un nivel altísimo. El manejo básico, convincente por su intuitiva comprensibilidad, se mantiene sin cambios; sin embargo, la versión MMI Navigation plus incorpora además un nuevo joystick en el elemento de mando. Se trata de una cubierta sobre el elemento de mando central que puede desplazarse en ocho direcciones con la máxima precisión y con el más delicado tacto, como ya es habitual en Audi.

Junto al terminal de mando, el monitor es la segunda interfaz más importante. En el modelo MMI Navigation plus se trata de un display TFT en color con siete pulgadas de diagonal. Con una resolución extremadamente elevada de 800 x 480 píxeles e iluminación de fondo en tecnología LED, es muy nítida y rica en contrastes; incluso si las condiciones de luminosidad no son las más apropiadas, los colores brillan fuertemente sobre un fondo negro.

Como hasta el momento, el cambio entre las distintas pantallas se realiza con elegantes transiciones. Cuando el conductor activa el climatizador, los nuevos ajustes se muestran durante unos segundos en una pequeña ventana. Esta ventana desplegable ocupa muy poco espacio y ofrece al usuario la posibilidad de ver de forma ininterrumpida el contenido del MMI.

Imágenes espectaculares: la representación cartográfica

El gran display sirve de escenario a otra atractiva innovación: la representación cartográfica del navegador. Puede optarse aquí por la habitual vista en dos dimensiones o por una nueva vista en 3D. En ella puede verse el entorno a vista de pájaro con un nivel de detalle espectacular. Como en un atlas, representa la topografía del terreno con una escala de colores, y los principales edificios de ciudades grandes pueden verse en tres dimensiones.

En el ámbito de la navegación, Audi ha perfeccionado muchas de las funciones. Entre ellas se encuentra un mapa detallado de los cruces en el que pequeñas flechas adicionales muestran el carril correcto como propuesta de ruta. Siempre que lo considere adecuado, el sistema de navegación ofrece tres trayectos para elegir, entre ellos uno especialmente económico.

Si el conductor desea indicar el destino a través del control por voz, ya no será necesario que lo delectree. El nuevo sistema entiende, sin previo aprendizaje, palabras completas en numerosos idiomas. Esta misma opción puede disfrutarse si se desea en el MMI Navigation plus también para la amplia agenda del teléfono, en la que se pueden guardar hasta 5.000 registros con cinco números cada uno.

En un estudio se graban unidades de sonido independientes, denominadas difonos, y se guardan en forma de registros de datos en una memoria parcial del sistema. Un rápido software los reconoce en los comandos del conductor, los combina y compara las palabras completas con los términos del directorio. A la inversa, las indicaciones acústicas de la guía de ruta se generan a partir de un idioma artificial, y suenan fluidas y naturales. El conductor podrá elegir entre un modo de indicación detallado o compacto.

Música y entretenimiento: el reproductor de DVD

En el ámbito del entretenimiento, el nuevo MMI Radio plus y el MMI Navigation plus también desempeñan un papel fascinante. Ambos modelos integran un reproductor para DVDs de navegación, audio y video; para su manejo, la nueva función de joystick del elemento de mando ha demostrado ser especialmente práctica.

La unidad puede reproducir un DVD en sonido multicanal en calidad Dolby Digital 5.1 y en otros formatos comunes; la imagen, por motivos de seguridad y a causa de los requisitos legales, sólo puede verse cuando el vehículo está parado. Además, ambos modelos reproducen música guardada en un CD o en una tarjeta SD, incluso en formatos MP3, AAC y WMA. El sistema de sonido de seis canales distribuye las señales hasta diez altavoces. Un sintonizador doble se encarga de la recepción de radio. En este caso, un sintonizar recibe la música mientras el segundo busca permanentemente frecuencias de recepción alternativas; el cambio se produce sin interrupción perceptible.

El atractivo del MMI puede aumentarse aún más gracias a una serie de módulos técnicos opcionales. La interfaz Audi Music Interface permite la sencilla conexión de dispositivos mp3 externos, como por ejemplo el iPod del cliente. Todas las estructuras del menú, así como sus contenidos, se muestran en el display MMI, y el manejo se realiza a través del MMI o del volante multifuncional.

A través de una conexión en la guantera o mediante un adaptador pueden conectarse además otros muchos reproductores con interfaz USB y dispositivos de audio y video. Otro de los elementos estelares es el nuevo sintonizador doble para la recepción de radio digital DAB (Digital Audio Broadcasting); la calidad de sus señales es claramente superior a la del estándar analógico. La ventaja del sintonizador doble para DAB reside en la actualización continua de la lista de emisoras en segundo plano.

La estructura modular de las dos versiones superiores del MMI permite también la integración de un cambiador de CD. Del buen sonido se encarga opcionalmente un sistema Surround de Bose con un amplificador de ocho canales y 13 altavoces.

El equipamiento opcional también hace más cómodo llamar por teléfono. El sistema integra el teléfono móvil del cliente a través de una tarjeta Bluetooth, siempre y cuando éste sea compatible con el estándar SIM Access Profile. El teléfono fijo MMI entra en acción al introducir la llave en el contacto. Toma prestados los datos de la tarjeta SIM y de la memoria del teléfono y a continuación el teléfono móvil pasa al modo standby. El funcionamiento a través de las antenas del vehículo garantiza una óptima calidad de recepción. Un procesador de voz proporciona la mejor calidad manos libres, la salida de voz se produce a través del equipo de sonido.

En segundo plano: concentración de alta tecnología

Tras esta fascinante abundancia de funciones que ofrece el nuevo sistema se concentra una tecnología de vanguardia. El procesador central en la consola central, denominado “Main Unit”, integra todas las funciones que hasta el momento se encontraban repartidas entre unidades independientes, entre ellas el reproductor de DVD. Uno de sus elementos principales es un disco duro. 10 de sus 40 GB de capacidad de almacenamiento pueden utilizarse como “jukebox”, y guardar en ella hasta 4.000 canciones perfectamente clasificadas. El disco duro contiene también los datos de navegación y la documentación de a bordo en formato electrónico.

Dos procesadores (un procesador de 800 MHz y un procesador de señal digital de 500 MHz) se encargan de que todas las funciones, como el navegador, el control por voz, el teléfono y el sistema de audio, puedan ejecutarse simultáneamente, aunque esto requiera una elevada potencia de cálculo. Con el procesador gráfico 3D de la empresa líder californiana Nvidia, el MMI Navigation plus incorpora también la tercera dimensión; su calidad de resolución y de presentación marca una nueva pauta.

Un segundo bloque, denominado “Radio Unit”, incorpora las funciones del sintonizador y del sistema de sonido. Una interfaz central conecta las dos unidades con el resto de la red del vehículo. Todos los componentes han sido desarrollados en base a las estrictas especificaciones de Ingolstadt. Los niveles de calidad de Audi son igual de exigentes que siempre, puesto que el uso en el vehículo de estos componentes supone para el sistema electrónico una carga considerable en cuanto a temperaturas y vibraciones.

El equipamiento

El Audi A6 no sólo es la berlina más deportiva en el segmento de los vehículos de gama alta, sino que además ofrece un equipamiento muy generoso. Esto es válido en igual medida tanto para los elementos de confort como de seguridad, tanto para los equipamientos de serie como los opcionales.

El A6 equipa de serie el sistema de manejo y multimedia MMI, inédito entre la competencia, que integra un monitor, un sintonizador, un reproductor de CD y un sistema de sonido de cuatro canales y ocho altavoces. Los dos asientos delanteros pueden regularse en altura, y el climatizador automático de confort permite una regulación de la temperatura en dos zonas independientes.

El sensor de luz y lluvia evita al conductor muchas maniobras, y el freno de estacionamiento electromecánico se maneja cómodamente a través de una tecla ubicada en el túnel central. La dirección servotronic regulada en función de la velocidad reduce el esfuerzo que el conductor tiene que hacer en las maniobras de aparcamiento y al circular por ciudad. El A6 rueda sobre elegantes y poderosas llantas de aleación ligera en formato de 16 pulgadas.

Ser visto con anticipación: la luz diurna

Con la luz diurna de serie, la berlina de gama alta de Audi puede reconocerse claramente ya a grandes distancias. Los faros antiniebla también se equipan de serie, al igual que los pilotos traseros en tecnología LED, de respuesta muy rápida.

Se equipan asimismo seis airbags a bordo: los airbags de gran tamaño para conductor y acompañante, que se activan en dos fases, los airbags laterales delanteros y el sistema de airbags para la cabeza sideguard. El sistema integral de apoyacabezas reduce el riesgo de que se produzcan traumatismos cervicales en caso de colisión posterior. Cinco cinturones de tres puntos y pretensores y limitadores de la fuerza del cinturón completan este amplio paquete de sistemas de retención.

El A6 Avant es un automóvil especialmente versátil para la vida profesional y para el tiempo de ocio. Además de las barras longitudinales del techo, su gran maletero integra dos guías con argollas de amarre desplazables. Una red divisoria para el maletero, una red lateral, una cortinilla parasol, ganchos para bolsas y una toma de corriente de 12 voltios pertenecen también al equipamiento de serie. El suelo de carga, que puede abatirse hacia arriba y fijarse, permite acceder a un segundo nivel de almacenamiento, donde encontramos una cubeta para guardar objetos mojados.

El modelo más potente de la familia A6, el 4.2 FSI quattro, incorpora a bordo otros muchos y lujosos elementos: llantas de aleación ligera de 18 pulgadas, una alarma antirrobo, el sistema de información al conductor, el climatizador automático de confort plus y asientos delanteros con regulación eléctrica.

La flor y nata de la alta tecnología: los opcionales

La oferta de equipamientos opcionales es también muy extensa: como no podía ser de otro modo en Audi, se incluyen aquí numerosos elementos procedentes directamente del segmento de lujo. En lo que respecta al interior, la oferta para dar un toque adicional al elegante ambiente es muy amplia: inserciones en aluminio y madera noble, tapizados en las más exquisitas calidades de cuero o el paquete de iluminación.

El paquete deportivo S line plus impregna el interior de una imagen elegantemente negra; el programa Audi exclusive ofrece a los clientes otros muchos elementos de diseño extraordinarios.

Los volantes pueden montar una corona de cuero o de madera especiales y, si se combinan con el cambio tiptronic o multitronic, levas de cambio. El paquete portaobjetos ha demostrado ser muy útil, especialmente en trayectos largos. En lo referente a los asientos, los opcionales también son de lo más exclusivo: calefacción para asientos, regulación eléctrica, con función de memoria si se desea, y reposabrazos central.

Los clientes que busquen un estilo más dinámico pueden optar por asientos deportivos o asientos deportivos de diseño S; aquellos que se interesen más por el lujo y el confort tienen a su disposición una nueva banqueta trasera con dos asientos individuales e incluso mesas plegables Office. Ventanillas oscurecidas, lunas que reducen la entrada de rayos infrarrojos y cortinillas protegen contra miradas curiosas y contra el ardiente sol; el techo solar corredizo, por el contrario, utiliza la energía del sol para accionar los ventiladores con el vehículo parado. El climatizador automático de confort plus, con difusores indirectos, y el servocierre eléctrico para las puertas son otros de los opcionales de lujo.

Las berlinas de cuatro cilindros pueden equipar también respaldos de la banqueta trasera abatibles. Si se prefiere, el portón del maletero puede levantarse automáticamente una vez desbloqueado, y también puede optarse por un paquete para el maletero con ganchos para bolsas, red y toma de corriente. Para el Avant se ofrecen aún más elementos prácticos: una alfombrilla reversible, un portabicicletas, un juego de fijación con barra telescópica y correa accionada por resorte, una apertura de carga con bolsa para esquís y snowboard, un portón del maletero de accionamiento eléctrico, un compartimento lateral con cerradura y una gran caja portaobjetos. En ambas versiones puede optarse además por un enganche de remolque abatible mecánicamente.

El conductor también puede configurar el manejo de su A6 de una manera más confortable: con el sistema de información al conductor, el control automático de la velocidad, el sistema de acceso y arranque sin llave advanced key, los retrovisores antideslumbrantes, el dispositivo para abrir la puerta del garaje o uno de los cuatro sistemas de asistencia de alta tecnología.

El Audi side assist ayuda al conductor a cambiar de carril, el Audi lane assist a no salirse del mismo por error. El adaptive cruise control regulado por radar adapta el ritmo del A6 al del vehículo precedente y advierte ante un riesgo de colisión, el Audi parking system advanced facilita las maniobras de aparcamiento con ayuda de una cámara para marcha atrás.

Con toda seguridad: opcionales inteligentes

En el ámbito de la seguridad también se ofertan numerosos opcionales inteligentes. Los faros xenón plus se complementan con una luz diurna compuesta por LEDs. Con estos faros puede montarse también el sistema adaptive light perfeccionado, que ahora incluye luz de curva y de cruce, así como el asistente para las luces de carretera. El asiento del conductor puede equiparse con una fijación Isofix, con función de desconexión del airbag, y los asientos traseros con airbags laterales. El indicador para el control de la presión de los neumáticos y los neumáticos con sistema de emergencia mejoran la seguridad, mientras que la alarma antirrobo dificulta considerablemente las acciones malhechoras.

Los clientes del A6 que busquen una mayor deportividad también encontrarán una amplia variedad de opcionales: el paquete deportivo S line plus y el paquete exterior S line, la oferta de ruedas, con formatos de hasta 19 pulgadas, así como dos trenes de rodaje deportivos que rebajan la altura de la carrocería en 20 ó 30 mm respectivamente. Aquel que busque una síntesis perfecta entre dinamismo y confort, la encontrará en la suspensión neumática adaptive air suspension con amortiguación regulable.

La berlina de gama alta más deportiva del mercado es también la de mayor éxito: el Audi A6 es líder de su segmento tanto en Europa como en el resto del mundo. En el año 2006 Audi vendió en todo el mundo alrededor de 230.000 unidades de las versiones berlina y Avant; al año siguiente esta cifra se superó en 4.000 unidades, lo que equivalía a una cuota de mercado del 37% en su principal entorno competitivo.

En cuanto a los porcentajes del sistema de tracción, también realzan la posición líder de la que Audi disfruta en el segmento Premium. De todos los automóviles vendidos en 2007, un 35% equipaba tracción quattro. El 65% de estos vehículos con tracción quattro montaba motores V6 y otro 10% motores V8.

Si se tiene en cuenta el mercado chino, donde Audi lidera claramente el segmento de vehículos de gama alta, el porcentaje de vehículos con tracción quattro aumenta hasta el 51%, y las motorizaciones V6 y V8 hasta el 68% y el 14% respectivamente.

Los opcionales de lujo, como el sistema de navegación, alcanzan también a escala internacional porcentajes asombrosos, con lo que se demuestra el gran aprecio que los clientes tienen a las tecnologías de Audi. En la prensa especializada el Audi A6 ha obtenido numerosos galardones. Se encuentran entre ellos premios como el “Auto 1 de Europa” de la revista especializada *Auto Bild* y el “Import Car of the Year Award 2005” en Japón. En el año 2008 el Audi A6 fue elegido por cuarta vez consecutiva por los lectores de la revista *auto, motor und sport* como mejor vehículo de su segmento. La publicación *Auto Zeitung* le otorgó en el año 2007 el “Auto Trophy”, también por cuarta vez consecutiva.

El Audi A6 allroad quattro y el Audi S6

El A6 allroad quattro también se ha sometido a una actualización al tiempo que lo ha hecho el A6. El Audi para todo tipo de terreno ha adoptado importantes elementos del programa de novedades, entre ellos el extremadamente eficiente motor con compresor de tres litros de cilindrada.

El programa de motores incluye dos mecánicas de gasolina y dos Diesel. El 3.0 TFSI, con sobrealimentación mecánica, rinde 290 CV (213 kW) de potencia y un par motor de 420 Nm, disponibles entre las 2.500 y las 4.850 rpm. Este dinámico tres litros proporciona una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos y una velocidad punta, limitada, de 250 km/h; su consumo es de 9,4 litros de combustible a los 100 km. Audi combina el 3.0 TFSI con el cambio automático tiptronic de seis relaciones; la tracción integral permanente quattro se monta de serie en todas las motorizaciones.

El propulsor más potente del A6 allroad quattro es el 4.2 FSI con una potencia de 350 CV (257 kW) y un par motor de 440 Nm, disponibles a 3.500 rpm. 6,3 segundos tarda en acelerar de 0 a 100 km/h, y alcanza una velocidad punta, limitada, de 250 km/h; estos datos evidencian que las prestaciones del este sonoro y refinado V8 son soberanas. El consumo del A6 4.2 FSI quattro es de 10,8 litros a los 100 km y se combina de serie también con el cambio tiptronic.

El motor de menor potencia en el mundo del A6 allroad quattro es el 2.7 TDI. Rinde ahora 190 CV (140 kW) y su par motor de 450 Nm está disponible en un amplio rango de entre 1.750 y 2.250 rpm. El Diesel V6 acelera al A6 allroad quattro hasta los 100 km/h en 8,8 segundos y le permite alcanzar una velocidad máxima de 218 km/h. Su consumo medio a los 100 km es de 7,5 litros de combustible Diesel. El 2.7 TDI también equipa de serie el confortable cambio tiptronic.

El 3.0 TDI alcanza ahora una potencia de 240 CV (176 kW). Su par motor de 500 Nm está disponible entre las 1.500 y las 3.000 rpm. Con cambio manual, el gran Diesel V6, con un refinamiento de marcha similar al de su hermano pequeño, acelera hasta los 100 km/h en 7,2 segundos y alcanza una velocidad máxima de 233 km/h. Su consumo medio es de sólo 7,2 litros a los 100 km.

Las novedades en la carrocería del Audi A6 allroad quattro son evidentes a primera vista. Se trata de la luz diurna (que en combinación con los faros xenón plus opcionales está formada por diodos luminosos), de los pilotos traseros en tecnología LED y de los retrovisores exteriores con intermitentes LED integrados. En el abanico de colores, compuesto de doce tonos, destacan las cinco pinturas nuevas: Blanco ibis, Plata hielo, Azul piedra, Rojo granate y Marrón moca.

El interior del A6 allroad quattro se ha dotado de numerosas novedades que realzan su majestuoso carácter. Opcionalmente Audi ofrece también la consola central en aluminio; la versión de serie se ha diseñado en Flexmetallic plata. También puede optarse por madera de fresno natural de poros abiertos. En cuanto a los colores del interior, la novedad es el gris luz para todo el interior y el plata estrella y el beige lino para el revestimiento del techo. El equipamiento opcional incluye los reposabrazos de las puertas tapizados en cuero.

También el Audi S6, el modelo deportivo de la gama, llega con una serie de elementos nuevos. En el exterior, parachoques modificados delante y detrás y nuevas llantas de 19 pulgadas en diseño S. También son novedad los colores para la carrocería Plata hielo, Gris cóndor y Gris piedra, que se suman a otros ocho colores disponibles.

En su espacioso y confortable interior también se dispone de dos nuevos colores, del material Flexmetallic plata para la consola central (opcionalmente en aluminio) y de reposabrazos de las puertas tapizados en cuero.

El S6, tanto en versión berlina como Avant, aúna dinámica y lujo al más elevado nivel. Su motor V10, que obtiene el combustible a través de un sistema de inyección directa FSI, rinde nada menos que 435 CV (320 kW) de potencia y un par motor de 540 Nm, disponibles entre las 3.000 y las 4.000 rpm. La fuerza del motor fluye a través del cambio tiptronic de seis relaciones hasta la tracción integral permanente quattro, que la distribuye entre los ejes con una carga algo mayor en el eje trasero. Las prestaciones son fascinantes: el S6 en versión berlina acelera de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos, y su fuerza de empuje no cesa hasta que se alcanzan los 250 km/h y entra en juego el limitador electrónico.

El Audi A6 Security

La seguridad presume en Audi de una gran tradición, que se iniciaba en el año 1928, cuando la marca precedente, Horch, fabricaba un vehículo muy especial. Los ingenieros blindaron una berlina de lujo, un Horch 8 Typ 375, y la sometieron a las primeras pruebas balísticas. Con esta experiencia a sus espaldas Audi fabricó posteriormente otros vehículos de seguridad que encontraron una gran aceptación entre sus clientes.

Ahora, la marca de los cuatro aros presenta un vehículo de protección especial en la gama alta, el Audi A6 Security. Se fabrica en la planta de Ingolstadt, sometido a los más estrictos controles de calidad y bajo la atenta mirada de especialistas experimentados, en el marco de la producción de berlinas de serie. Desde el punto de vista óptico apenas se diferencia de ellas, pero su blindaje se compone de materiales de la más elevada calidad.

Además de acero de alta resistencia y cristal blindado, se utiliza también un tejido de fibra de aramida especial. Todos los materiales de blindaje se superponen en los puntos de transición, aumentando así la robustez. El Departamento de Balística de Múnich, tras prolongadas series de ensayos, ha otorgado al A6 Security un certificado de categoría de blindaje VR4 (norma europea); la berlina garantiza a sus pasajeros protección contra pistolas de hasta un calibre 44.

Adicionalmente, los clientes pueden solicitar opcionales especiales: blindaje de bajos antimagnético, resistente al efecto divisor de las granadas de mano del tipo DM 51, blindajes especiales para el depósito y la carrocería, neumáticos con sistema de emergencia PAX y lunas traseras tintadas. Si el cliente así lo desea, las ventanillas traseras también pueden accionarse eléctricamente; una función que desde luego no es obvia en una carrocería de protección especial. Cuando las ventanillas están cerradas, un sistema de intercomunicación permite mantener el contacto con el exterior. Una caja de seguridad con cerradura, ubicada en el maletero, da cabida a un maletín y a otros objetos de valor.

La seguridad activa también presenta excelentes cualidades en el A6 Security. Bajo su capó ruge un motor FSI de 4,2 litros con 350 CV (257 kW) de potencia, que transmite su fuerza hasta la tracción quattro a través del tiptronic de seis relaciones. Sin importarle el peso adicional, de más de 300 kg, el V8 impulsa a esta gran berlina con vehemencia; acelera de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos y alcanza una velocidad punta, limitada, de 250 km/h.

La suspensión neumática adaptive air suspension pertenece al equipamiento de serie del A6 Security, y ha sido adaptada a las mayores cargas. El climatizador automático de confort plus, asientos delanteros con regulación eléctrica, tapizados en cuero Milano, inserciones en madera de raíz de nogal, cortinillas parasol en la parte trasera y el paquete de iluminación se encargan de proporcionar un ambiente elegante y distinguido a bordo.