



Marzo 2006

La nuova Audi S6

In breve	2
In dettaglio – Potenza raffinata nella classe superiore sportiva	7
Il motore	8
La trasmissione	12
Il telaio	14
Il design	15
Gli interni	17
La sicurezza	19
Gli equipaggiamenti a richiesta	20
Le versioni S	22
Dati tecnici	24

Con riserva di modifiche ed errori.

In breve

Potenza raffinata nella classe superiore sportiva

La Audi S6

Un raffinato spiegamento di potenza, un superlativo comfort e un look improntato a un elegante understatement: questo il biglietto da visita della nuova Audi S6, la versione sportiva di punta della famiglia di vetture Audi di classe superiore. Le Audi A6 berlina e Avant, dal canto loro, avevano avuto uno strepitoso esordio di sul mercato, nel 2004, e avevano fatto registrare numerosi successi a livello internazionale sia presso gli esperti del settore, sia presso la Clientela.

Da sempre per la Audi la sigla “S” è espressione coerente di sportività. Nelle versioni S il temperamento sportivo è l’elemento centrale. Fondamentali sono anche il comfort, l’estetica, l’eleganza e una qualità senza compromessi. Tradizionalmente tutte le versioni S sono dotate di motori particolarmente potenti, di trazione integrale permanente quattro e del tipico design S. La nuova Audi S6, l’ultima nata di questa filosofia, prosegue la tradizione e la arricchisce ulteriormente, definendo una volta di più nuovi parametri di riferimento nella sua categoria. Contemporaneamente alla S6 esordisce la S6 Avant, che coniuga l’esemplare flessibilità e versatilità della A6 Avant con il carattere spiccatamente sportivo della nuova Audi S6.

Il propulsore

Per garantire uno spettro di potenza eccellente e sempre raffinato, la nuova Audi S6 monta un dieci cilindri a V di nuovo sviluppo. Questo motore, che ritroviamo in forma quasi identica anche nella nuova Audi S8, vanta prestazioni straordinarie: da una cilindrata di 5,2 litri eroga, a 6800 giri, una potenza di 435 CV (320 kW) e tra i 3000 e i 4000 giri sviluppa una coppia massima di 540 Nm. Oltre 500 Nm di coppia sono disponibili tra 2500 e 5500 giri, così il motore, che pesa solo 220 chilogrammi, garantisce caratteristiche di ripresa superiori in qualsiasi situazione di marcia.

Questo propulsore innovativo assicura alla Audi S6 le prestazioni di una Gran Turismo d’alto livello. La Audi S6 berlina accelera da 0 a 100 km/h in

5,2 secondi, mentre la S6 Avant impiega solo un decimo di secondo in più. La velocità è limitata elettronicamente a 250 km/h.

Il dieci cilindri è un propulsore ideale per ottenere delle prestazioni sportive, anche grazie alle sue dimensioni compatte. La tecnologia FSI a iniezione diretta con combustione omogenea della miscela garantisce un elevato rapporto di compressione: la Audi mette qui a frutto l'ampia esperienza maturata in gara.

La R8, un pioniere dell'iniezione diretta, ha conquistato quattro vittorie alla 24 ore di Le Mans su un totale di cinque presenze: una conferma straordinaria dell'efficienza e delle potenzialità di questa tecnologia.

La Audi S6 ne trae vantaggi evidenti:

- coppia possente già a bassi regimi
- comportamento di marcia sportivo fino a 7000 giri,
- risposta brillante e tempi di reazione molto brevi,
- tempi di innesto ridotti e cambi marcia più rapidi,
- sonorità caratteristiche e vigorose in accelerazione,
- sintesi perfetta di piacere di guida sportivo e idoneità ai lunghi viaggi.

Il cambio della S6 è un tiptronic a sei rapporti. I rapporti di trasmissione di questo cambio automatico, già molto apprezzato, sono più corti che nella A6; la gestione è stata ulteriormente migliorata e i cambi di marcia sono ora ancora più rapidi.

Naturalmente anche la nuova S6 scarica la sua potenza sull'asfalto tramite la trazione integrale permanente quattro. Grazie al concetto di ultima generazione con ripartizione asimmetrica e dinamica della coppia, conferisce ancora maggiore agilità al carattere già spiccatamente dinamico della S6. In situazioni normali, il differenziale centrale ripartisce il 40 per cento della coppia sull'asse anteriore e il 60 per cento sull'asse posteriore; questa configurazione, che privilegia leggermente il retrotreno, garantisce un handling particolarmente dinamico.

Al variare delle condizioni di marcia, ad esempio quando il fondo diventa bagnato o scivoloso, oppure quando cambia il tipo di terreno, il differenziale puramente meccanico reagisce tempestivamente e ripartisce la forza motrice, a seconda delle necessità contingenti, sulle ruote posteriori o su quelle anteriori.

Lo schema di trasmissione della nuova S6 permette di sfruttare sempre al massimo le enormi forze del motore V10 e di tradurle in propulsione: in situazioni in cui altre vetture vengono domate da sistemi di controllo elettronici, la S6 disegna le proprie traiettorie in scioltezza senza che il sistema di gestione di motore e freni debba intervenire per imbrigliare l'auto.

L'autotelaio

Per soddisfare le ambizioni particolarmente sportive della vettura, il telaio della S6 ha una taratura più rigida rispetto al telaio, pure già sportivo, della A6, garantisce però al contempo anche un elevato comfort sulle lunghe distanze. Il risultato è una spiccata maneggevolezza, percepibile in ogni momento, con una stabilità di marcia e una trazione perfezionate.

I componenti essenziali del telaio sono in struttura leggera d'alluminio, una raffinata soluzione tecnica che implica una netta diminuzione delle masse non sospese.

La Audi S6 viene fornita dalla Casa con cerchi in alluminio da 19 pollici con design a 5 razze. Gli pneumatici larghi sono di dimensioni 265/35 R19, un ulteriore elemento che differenzia la serie S6 dalla serie A6. Un impianto frenante da 18 pollici fornisce ottime prestazioni anche in presenza di sollecitazioni elevate. I quattro dischi sono autoventilanti e di grandi dimensioni.

Lo sterzo servotronic, rispetto alla A6 nella sua versione base, ha qui una taratura più diretta.

Il design

Tradizionalmente le versioni "S" della gamma Audi sono espressione coerente di sportività. E questo vale anche per le nuove S6 e S6 Avant che esaltano le doti della A6 e della A6 Avant e ne esprimono il temperamento sportivo anche attraverso il dinamismo delle linee.

La S6 è atletica ed elegante, mai aggressiva. Le modifiche più evidenti rispetto alla A6 riguardano la parte anteriore. L'emblema S6 spicca sulla pronunciata griglia single frame dotata di barre verticali doppie in look alluminio. Sotto la

griglia è situata una presa d'aria. Un piccolo spoiler sul frontale assicura ulteriore deportanza.

Il paraurti anteriore presenta un'altra importante innovazione: le luci diurne separate a LED, composte da cinque diodi luminosi bianchi a basso consumo d'energia. Quando queste sottili fasce luminose sono accese, l'effetto è assolutamente caratteristico: oltre a rafforzare enormemente la riconoscibilità della nuova Audi S6, il loro posizionamento nella parte bassa del frontale accentua il taglio dinamicamente orizzontale del design. I fari Xenon plus sono di serie; optional, invece, le luci di svolta dinamiche. Le luci freno della S6 e gli interi gruppi ottici posteriori della S6 Avant sono, di serie, a LED.

I parafranghi anteriori all'altezza dei passaruota sono stati allargati di 14 millimetri. Anche le modanature delle portiere, verniciate nel colore carrozzeria, sono dotate di superfici più larghe per sottolineare la sportività dei modelli S. Altri segni distintivi sono i listelli sottoporta con logo S6 a tutte e quattro le portiere, lo spoiler posteriore sobriamente integrato nel portellone del bagagliaio (la S6 Avant è dotata di uno spoiler al tetto), gli specchietti retrovisori esterni in look alluminio, l'emblema V10 sotto gli indicatori di direzione anteriori e il logo S6 sulla parte posteriore. Qui figurano anche un diffusore in contrasto cromatico sul paraurti e i quattro terminali di scarico ovali.

Gli equipaggiamenti

Come la linea della carrozzeria, anche l'abitacolo della nuova Audi S6 esprime in ogni sua parte, dal cruscotto armoniosamente articolato fino al sistema di controllo integrato MMI, un'eleganza dinamica e un elevato livello qualitativo.

I sedili sportivi sono di nuova generazione. Dotati di poggiatesta integrati e caratterizzati da una pronunciata tenuta laterale, sono in Alcantara/pelle. Di serie i sedili anteriori sono regolabili elettronicamente in più direzioni e sono dotati di supporto lombare

Il volante sportivo in pelle multifunzione a tre razze con emblema S è rivestito in pelle liscia con una doppia cucitura dal motivo particolare in contrasto cromatico. I bilancieri del cambio fissati al volante (ne seguono cioè il movimento) sono in look alluminio, così come la leva selettiva del cambio, rivestita anch'essa in pelle liscia.

Gli inserti sono in carbonio. Anche il materiale di rivestimento della plancia rappresenta un'innovazione: la sua superficie è metallica e color antracite. Il color antracite è la nota cromatica predominante anche nelle altre sezioni della strumentazione. La consolle centrale, invece, è nera.

Il sistema di informazione per il conducente della nuova S6 con display a colori da 3,5 pollici è dotato di un ulteriore indicatore digitale della velocità. Il sistema Multi Media Interface MMI, potente e allo stesso tempo facile e intuitivo, visualizza le informazioni su un monitor a colori da 7 pollici ad alta risoluzione. Nel sistema MMI sono inoltre integrati un impianto radio ampliato con doppio sintonizzatore e DSP con dieci altoparlanti e un cambia CD nel vano portaoggetti.

La Audi è all'avanguardia anche per quanto riguarda la telefonia: il nuovo impianto telefonico, disponibile come optional, unisce tutti i vantaggi di un telefono veicolare fisso con i vantaggi della telefonia cellulare: tramite un'interfaccia Bluetooth il portatile è collegato al modulo GSM interno della vettura. Diventa quindi superflua la connessione con adattatore: mentre è alla guida, il conducente può tranquillamente lasciare il proprio cellulare in tasca.

Anche il telefono veicolare Bluetooth viene gestito dal sistema MMI. E' inoltre disponibile come optional un ricevitore con tastiera integrata, alloggiato nel bracciolo centrale.

La sicurezza

La superiorità della potenza motore, l'imprescindibile trazione integrale permanente quattro e l'ESP a due fasi disattivabile contribuiscono in modo determinante all'elevata sicurezza attiva della nuova Audi S6, ma il modello sportivo di punta della gamma A6 vanta anche un equipaggiamento di sicurezza passiva più che esaustivo. Ne fanno parte, ad esempio, un pacchetto di sistemi di ritenuta perfettamente calibrato sulla carrozzeria molto rigida, due airbag anteriori fullsize, airbag laterali anteriori e grandi airbag per la testa Audi sideguard. Gli airbag laterali per i sedili posteriori sono disponibili come optional. Tutte e cinque le cinture di sicurezza a tre punti della Audi S6 sono dotate di limitatori di escursione. Le cinture di sicurezza dei sedili anteriori sono dotate, di serie, di pretensionatori. Il sistema Audi backguard protegge gli occupanti in caso in tamponamento.

In dettaglio

La Audi S6 – Potenza raffinata nella classe superiore sportiva

Spiccata sportività, linea elegante e raffinato comfort sono le caratteristiche distintive dell'attuale Audi A6. Già al momento del lancio sul mercato nel 2004 la A6 – splendida berlina di classe superiore – si era posizionata ai vertici della sua categoria grazie alle sue qualità dinamiche. La Casa di Ingolstadt presenta ora, per chi desidera il meglio del meglio, la sua versione sportiva.

La Audi S6 è sinonimo di grande dinamismo – che si esprime nel motore, nel cambio, nel telaio e nel design – di lusso sportivo e di elevata esclusività. Le versioni berlina e Avant saranno disponibili da metà 2006.

La nuova Audi S6 è equipaggiata con un nuovo motore V10, direttamente derivato dalla supersportiva Lamborghini Gallardo, ma perfezionato e impiegato ora, in forma quasi invariata, anche nella nuova Audi S8. Il dieci cilindri a corsa lunga da 5,2 litri di cilindrata eroga una potenza massima di 435 CV (320 kW) a 6800 giri e sviluppa una coppia di 540 Nm, disponibile già tra 3000 e 4000 giri.

Come sulla R8, la vettura trionfatrice a Le Mans e auto da corsa di grande successo, anche sulla Audi S6 l'iniezione diretta di benzina FSI assicura uno straordinario sfruttamento della potenza. La versione berlina accelera da 0 a 100 km/h in 5,2 secondi e la versione Avant in 5,3 secondi; la propulsione termina dolcemente a 250 km/h grazie all'intervento del limitatore elettronico di velocità.

I vantaggi di questo modernissimo propulsore sono chiari:

- coppia possente già ai bassi regimi,
- comportamento di marcia sportivo fino a 7000 giri,
- risposta brillante e tempi di reazione molto brevi,
- tempi di innesto ridotti e cambi marcia ancora più rapidi,
- sonorità caratteristiche e vigorose in accelerazione,
- sintesi perfetta di piacere di guida sportivo e idoneità ai lunghi viaggi.

La trasmissione, lo sterzo, il telaio e i freni della S6 sono stati adattati alla potenza del motore. La trazione integrale permanente quattro di ultima generazione con

ripartizione asimmetrica e dinamica della coppia trasmette la forza motrice a tutte e quattro le ruote.

La taratura più rigida di molle, ammortizzatori ed elastocinematica e la calibratura più diretta dello sterzo garantiscono che la forza e il dinamismo del propulsore vengano scaricati sull'asfalto in modo preciso e senza perdite di potenza.

Il design della nuova S6 completa il quadro: il modello sportivo di punta della gamma si presenta come un vero atleta, anche se all'insegna di un elegante understatement. All'interno regna un'atmosfera di eleganza sportiva. L'ampio equipaggiamento della nuova Audi S6 esprime le grandissime potenzialità tecnologiche della vettura e le conferisce una posizione di mercato preminente nella sua categoria.

Il motore

V10 di nuova generazione con tecnologia FSI e poderoso sviluppo di coppia

Per la prima volta nella sua storia il marchio Audi presenta un dieci cilindri: il nuovo V10. La Gallardo, supersportiva di Casa Lamborghini (consociata Audi), deve la sua forza propulsiva proprio a un dieci cilindri. Il V10 è stato completamente rielaborato e modificato ad hoc in vista dell'impiego nella nuova Audi S6: presentato per la prima volta nella Audi S8, esordisce ora anche nel modello di punta della classe superiore.

Diversamente che nelle vetture Lamborghini, nei modelli Audi il V10 adotta l'iniezione diretta di benzina FSI. La Audi è l'unica Casa automobilistica ad abbinare un motore a dieci cilindri con la tecnologia FSI.

Il dieci cilindri è il motore ideale per soddisfare le ambizioni sportive. Rispetto a un dodici cilindri con prestazioni simili, grazie al minor numero di componenti, vanta masse mobili più contenute e un minore attrito interno cosicché la gestione del carburante risulta altamente efficiente. Inoltre, il V10 è molto più leggero e compatto di un 12 cilindri tradizionale: includendo tutti i componenti aggiunti, il motore della nuova Audi S6 misura solo 685 mm di lunghezza, 801 mm di larghezza e 713 mm di altezza. Il monoblocco non supera i 560 mm di lunghezza.

Un otto cilindri avrebbe dimensioni ancora inferiori, ma nella categoria da cinque litri richiederebbe pistoni e bielle di grandi dimensioni e peso, con conseguenti svantaggi in termini di progressione del motore. Non a caso, per quanto riguarda i motori V8 di grande cilindrata molte Case concorrenti hanno semplicemente dato priorità alla coppia elevata piuttosto che alle prestazioni sportive.

Il V10 da 435 CV della nuova Audi S6 fa parte della nuova generazione di motori Audi a V che hanno un angolo tra le bancate di 90 gradi e una distanza fra i cilindri di 90 mm, con le due bancate sfalsate tra loro di 18,5 mm. Rispetto al motore della Lamborghini Gallardo, il propulsore Audi è stato rielaborato in diversi punti chiave: l'alesaggio è stato aumentato da 82,5 a 84,5 millimetri; la corsa è di 92,8 mm e la cilindrata di 5204 cm³.

Il basamento del dieci cilindri Audi è prodotto con processo di fusione in conchiglia a bassa pressione utilizzando una lega ipereutettica di alluminio. Questa tecnologia non richiede canne separate per i cilindri, in quanto esse vengono ricavate direttamente dal materiale agendo mediante procedimento meccanico sui cristalli duri di silicio. La cosiddetta struttura "bedplate", ossia il ricorso ad un telaio intermedio, conferisce al basamento un'elevata rigidità torsionale e migliora la risposta alle vibrazioni. I ponti dei cuscinetti in ghisa grigia integrati nel telaio intermedio in fase di getto riducono la dilatazione termica e mantengono allo stesso tempo il gioco dei cuscinetti principali dell'albero motore entro limiti ridotti.

Le bielle ad alta resistenza sono in acciaio fucinato, i pistoni in lega di alluminio. A regime nominale, ciascuno di loro percorre in media 21 metri al secondo. Con un anticipo di 18 gradi il V10 raggiunge la fase di scoppio nell'intervallo ideale di 72 gradi dell'angolo di manovella. Un contralbero posizionato tra le bancate elimina le forze d'inerzia libere di primo grado e contribuisce in modo decisivo a rendere il motore estremamente docile.

Tutti e quattro gli alberi a camme del dieci cilindri (principio "DOHC", cioè due alberi a camme in testa per ogni bancata cilindri) possono essere regolati in modo variabile di 42 gradi di manovella mediante un variatore di fase idraulico in funzione del carico e del regime. In questo modo essi ottimizzano il riempimento delle camere di combustione lungo tutta la gamma di regimi, migliorando così la prontezza di risposta del motore.

Gli alberi a camme, e con loro l'albero di equilibratura, la pompa dell'olio e dell'acqua nonché i gruppi ausiliari, vengono azionati da catene esenti da manutenzione che scorrono sul retro del motore

Le 40 valvole complessive vengono gestite da bilancieri a rullo con compensazione idraulica del gioco.

Le valvole hanno un diametro di 32,5 mm sul lato di aspirazione e di 28,0 mm sul lato di scarico. Le valvole di scarico sono sottoposte a stress notevoli e per migliorarne il raffreddamento sono state dotate di un riempimento di sodio.

Grazie alla tecnologia dell'iniezione diretta di benzina FSI, nella nuova Audi S6 il V10 ha un rapporto di compressione di 12,5:1 e, di conseguenza, vanta una combustione notevolmente efficace.

La tecnologia FSI ha dimostrato il suo enorme potenziale nello sport motoristico: la R8 ha conquistato quattro vittorie alla 24 ore di Le Mans su un totale di cinque presenze.

Nella Audi S6 la tecnologia FSI viene gestita dal perfezionato Bosch Motronic versione MED 9.1, che opera con due diverse centraline secondo il principio Master-Slave.

Diversamente dai sistemi di iniezione tradizionali con collettore di aspirazione, il sistema di iniezione FSI Common Rail inietta il carburante direttamente nelle camere di combustione dosandolo con la massima precisione a una pressione che può raggiungere i 100 bar. In questo modo si ottiene una miscela estremamente omogenea di carburante e aria che favorisce un efficace processo di combustione. Inoltre si ha un effetto di raffreddamento interno che consente di aumentare la compressione di base del motore fino al rapporto di 12,5:1 – con il risultato di una combustione ad altissimo rendimento.

Il collettore di aspirazione a geometria variabile a due fasi in magnesio respira attraverso due condotti distinti dotati di due filtri dell'aria. Nel condotto di aspirazione sono integrate delle valvole tumble a comando elettronico che provvedono a garantire ai bassi regimi e in presenza di carico ridotto l'ottimale "tumble" (moto di turbolenza vorticoso dell'aria), così da rendere più efficiente il processo di combustione del motore.

Le due vie del condotto di aspirazione in magnesio svolgono questa stessa funzione. A seconda del carico e del numero di giri viene attivato il condotto di aspirazione opportuno: quello più lungo (675 mm) per una possente coppia a regimi bassi e medi e quello più corto (307 mm) per ottenere grande potenza ad alti regimi.

Anche la configurazione dei collettori monotubo – perfettamente adattata alla sequenza di accensione del motore V10 – contribuisce all’ottimale dinamicità del ricambio della carica. Per ogni bancata i collettori sono uniti per il primo e secondo cilindro nonché per il quarto e quinto, e si incontrano solo dopo un percorso relativamente lungo sul collettore del terzo cilindro. La depurazione dei gas di scarico è affidata a quattro catalizzatori principali.

Il potente dieci cilindri brilla non soltanto per la sua potenza ma anche per la sua elevata capacità di ripresa. Eroga 435 CV (320 kW) di potenza massima a 6800 giri e sviluppa la potente coppia di 540 Nm già tra 3000 e 4000 giri.

Più del 90 per cento della coppia è disponibile già a 2300 giri. Il V10 risponde con spontaneità ad ogni sollecitazione dell’acceleratore risultando estremamente docile, ma sotto carico esprime le vigorose sonorità sportive che si addicono alla dinamicità di una Gran Turismo. Il V10 non è assolutamente un motore sportivo rude: nonostante i tratti tipicamente sportivi, il dieci cilindri è praticamente privo di vibrazioni ed altamente raffinato.

La struttura leggera è per la Audi una filosofia che si estende a tutti gli ambiti di un’autovettura. Come era già avvenuto per le vetture da gara, in fase di sviluppo della S6 gli ingegneri hanno fatto di tutto per eliminare ogni grammo superfluo. Grazie alla sua struttura compatta e agli spessori ridotti delle pareti, il motore V10 pesa solo 220 chilogrammi. I pesi sono ripartiti in modo equilibrato e dinamico sugli assi e il dinamismo di marcia è elevato. Per la stessa ragione la batteria e il sistema di gestione dell’energia sono stati disposti nel vano bagagli.

Il V10 assicura alla Audi S6 le prestazioni di una Gran Turismo di classe: la Audi S6 berlina accelera da 0 a 100 km/h in 5,2 secondi, mentre la S6 Avant impiega solo un decimo di secondo in più.

La velocità massima di 250 km/h, regolata elettronicamente, viene raggiunta senza alcuna fatica; il coefficiente di resistenza aerodinamica, molto basso, è pari a 0,31 Cx.

Il motore si accontenta di 13,4 litri di benzina Super Plus ogni 100 chilometri. La S6 pesa 1910 chilogrammi nella versione berlina e 1970 chilogrammi nella versione Avant, inclusa la trazione integrale permanente quattro, garanzia di dinamismo e sicurezza. Ogni cavallo-vapore deve quindi spingere solo 4,39 chilogrammi (S6 Avant: 4,53 kg): il rapporto peso-potenza di un'auto sportiva di prima categoria.

La trasmissione

Più diretta per un dinamismo superiore

L'intero schema di trasmissione della Audi S6 è stato progettato ex novo. La trasmissione della forza motrice della S6 è affidata esclusivamente al cambio tiptronic a sei rapporti (di serie), che asseconda lo stile del guidatore grazie a capacità adattative intelligenti e che opera tenendo conto delle accelerazioni trasversali e longitudinali momentanee e della potenza motore di volta in volta richiamata. Il programma software della gestione elettronica del tiptronic è stato ottimizzato per consentire cambi di marcia più dinamici e, soprattutto in modalità sequenziale, i tempi di innesto sono sensibilmente ridotti.

Con la leva selettore il guidatore può attivare la modalità sportiva "S" del cambio automatico ed effettuare quindi i cambi marcia a regimi più alti.

In entrambe le modalità è inoltre possibile cambiare le marce manualmente agendo sui bilancieri in look alluminio che, alloggiati dietro il volante, ne seguono i movimenti (bilancieri "fissati al volante"). La leva selettore è in look alluminio e, come il volante, rifinita in pelle liscia.

Lo sterzo servotronic, molto diretto, contribuisce sensibilmente all'agilità della S6.

Potenza e controllo

Fedele alla filosofia Audi, anche la nuova S6 è dotata di trazione integrale permanente quattro. Il risultato è noto: trazione superiore in tutte le condizioni di guida. Oltre venticinque anni di esperienza acquisita in questo campo dalla Casa di Ingolstadt, hanno portato allo sviluppo di una nuova generazione quattro con ripartitore di coppia asimmetrico/dinamico, a ulteriore conferma di come la Audi sia all'avanguardia della tecnica.

Un differenziale centrale autobloccante, montato longitudinalmente nello schema di trasmissione, ripartisce la potenza tra le ruote anteriori e quelle posteriori, sempre in base alle necessità contingenti. In situazioni normali, il differenziale centrale ripartisce il 40 per cento della coppia sull'asse anteriore e il 60 per cento sull'asse posteriore; questa configurazione, che privilegia leggermente il retrotreno, fa risaltare ulteriormente il carattere sportivo e dinamico della nuova Audi S6.

Al variare delle condizioni di marcia, ad esempio quando il fondo diventa bagnato o scivoloso, oppure quando cambia il tipo di terreno, il differenziale puramente meccanico reagisce immediatamente e ripartisce la forza motrice, a seconda delle necessità contingenti, sulle ruote posteriori o su quelle anteriori. Se la ruota di un asse gira a vuoto (slittamento) il bloccaggio elettronico del differenziale EDS interviene anche sui freni. Questo pacchetto tecnico di nuova configurazione garantisce un'agilità ancora maggiore, un comportamento sterzante più spontaneo e un comportamento di marcia ancora più stabile.

Il programma elettronico di stabilizzazione ESP si disattiva in due fasi: premendo una volta il pulsante ESP si disattiva solo il sistema di controllo della trazione ASR, mentre l'ESP rimane attivo per stabilizzare la vettura in caso di necessità. Il quadro strumenti indica "ASR off" e il simbolo dell'ESP rimane acceso. Questa modalità rimane attiva sulla S6 fino a quando l'ASR non viene ripristinato premendo un'altra volta il pulsante ESP. Al contrario della A6, nella nuova S6 l'ASR non si inserisce automaticamente al superamento di una determinata soglia di velocità.

Se si tiene premuto il pulsante ESP per oltre tre secondi, vengono disattivate tutte le funzioni dell'ESP ad eccezione del bloccaggio elettronico del differenziale

(EDS) e del sistema antibloccaggio (ABS). Premendo nuovamente il pulsante dell'ESP si riattivano tutte le funzioni.

Risultato: tramite il pulsante ESP il guidatore può scegliere il livello di assistenza elettronica desiderato. Senza il sistema di controllo della trazione (ASR), entro certi limiti il guidatore può influire sul grado di stabilità tramite il pedale dell'acceleratore. Per i guidatori che prediligono una guida spiccatamente sportiva e che vogliono mantenere attivamente il controllo anche ai limiti di aderenza è prevista la possibilità di disattivare completamente tutte le funzioni dell'ESP al secondo livello.

Lo schema di trasmissione della nuova S6 permette di sfruttare sempre al massimo le enormi forze del motore V10 e di trasformarle in propulsione in modo efficiente e con perdite minime, come raramente avviene nei veicoli monoasse. Ne conseguono uno sviluppo e uno sfruttamento di potenza costantemente elevati.

Il telaio

Più rigido e più spontaneo

Il telaio dinamico della nuova Audi S6 si basa su una tecnologia che ha già dato prova delle proprie caratteristiche sportive nelle condizioni più impegnative: le tipiche sospensioni anteriori a quattro bracci, ulteriormente sviluppate, e le sospensioni posteriori a bracci trapezoidali con controllo direzionale mutuato dalla Audi A6. Grazie a questa combinazione la S6 vanta uno dei sistemi di sospensioni posteriori più articolati ed efficienti attualmente esistenti. Dal punto di vista della cinematica, questo capolavoro della tecnica è stato adeguato alle caratteristiche decisamente sportive della Audi S6. La riduzione mirata della variazione di convergenza ha migliorato la marcia in rettilineo, la precisione di sterzata e la maneggevolezza. L'intero schema di trasmissione è stato progettato al fine di ottenere un comportamento di marcia neutro con una moderata tendenza al sottosterzo quando si raggiungono i limiti – molto estesi – delle condizioni di aderenza.

La struttura del telaio è in materiali diversi. I componenti essenziali del telaio sono in struttura leggera d'alluminio, con una diminuzione netta delle masse non sospese. L'uso mirato della lamiera d'acciaio, invece, conferisce rigidità ottimale

nei punti necessari. Con la scelta di materiali e tecniche di produzione specifiche per ogni singolo braccio delle sospensioni, gli ingegneri Audi hanno ottenuto un telaio che combina in modo ottimale peso ridotto, elevata rigidità e massima sicurezza.

Per conformarlo all'indole particolarmente sportiva della S6, il telaio è stato provvisto di una taratura più rigida, anche rispetto al telaio sportivo della A6; allo stesso tempo, però, esso garantisce pur sempre un elevato comfort sulle lunghe distanze. Dato che anche l'elastocinematica è stata sostanzialmente riadattata, la Audi S6 rivela in qualsiasi momento una maggiore agilità; sono state inoltre ottimizzate stabilità di marcia e trazione al fine di adattare al grande spiegamento di potenza della Audi S6.

La Audi S6 viene fornita dalla Casa con cerchi in alluminio da 19 pollici con design a 5 razze. Gli pneumatici larghi sono di dimensioni 265/35 R19, un ulteriore elemento che differenzia la S6 dalla Audi A6.

Un impianto frenante da 18 pollici (che presuppone cerchi di dimensioni minime di 18 pollici) fornisce ottime prestazioni anche in presenza di sollecitazioni elevate. I quattro dischi sono autoventilanti e di grandi dimensioni: anteriormente il diametro è di 385 millimetri e posteriormente di 330 mm. Lo spessore dei dischi anteriori e posteriori è, rispettivamente, di 36 e 22 mm. Le pinze dei freni sono nere; quelle anteriori hanno una piastrina di colore grigio titanio con emblema S6 nello stile tipico delle versioni S.

Il design

Presenza atletica suprema

Per tradizione le versioni S della gamma Audi sono sinonimo di sportività coerente e raffinata. E questo vale anche per la nuova S6, che esalta le doti della A6 esprimendole anche attraverso il dinamismo delle linee che, disegnate con leggerezza ed eleganza, conferiscono alla S6 un'estetica particolare e spiccatamente sportiva nell'ambito delle vetture di classe superiore.

È innegabile: la S6 è estremamente elegante e atletica, senza però risultare in alcun modo aggressiva. Le modifiche più evidenti rispetto alla A6 riguardano la

parte anteriore. L'emblema S6 spicca sulla pronunciata griglia single frame che, come ulteriore elemento distintivo, presenta barre verticali doppie in look alluminio. Sotto la griglia è situata una presa d'aria. Un piccolo spoiler sul frontale assicura ulteriore deportanza.

Il paraurti anteriore presenta un'altra innovazione molto importante sia ai fini della sicurezza, sia stilisticamente: le luci diurne separate a LED, composte da cinque diodi luminosi bianchi a basso consumo d'energia. Quando queste sottili fasce luminose sono accese, l'effetto è assolutamente caratteristico: oltre a rafforzare enormemente la riconoscibilità della nuova Audi S6, il loro posizionamento nella parte bassa del frontale accentua il taglio dinamicamente orizzontale del design.

In seguito all'adozione di questa nuova configurazione, i fendinebbia sono stati spostati all'interno delle luci principali, che presentano coprifarì grigi. I fari Xenon plus sono di serie; optional, invece, le luci di svolta dinamiche. Le luci freno della S6 e gli interi gruppi ottici posteriori della S6 Avant sono, di serie, a LED.

I parafranghi anteriori sono stati allargati di 14 millimetri. Anche le modanature nella parte bassa delle portiere, verniciate nel colore carrozzeria, sono più larghe per sottolineare la sportività dei modelli S. Altri segni distintivi sono i listelli sottoporta con logo S6 a tutte e quattro le portiere, lo spoiler posteriore sobriamente integrato, e non semplicemente applicato, nel portellone del bagagliaio (la S6 Avant è dotata di uno spoiler al tetto), gli specchietti retrovisori esterni in look alluminio, l'emblema V10 sotto gli indicatori di direzione anteriori e il logo S6 sulla parte posteriore. Qui figurano anche un diffusore in contrasto cromatico, sul paraurti, che migliora la circolazione dell'aria, e i quattro terminali di scarico ovali che si fanno portavoce di sonorità spiccatamente sportive.

Gli espressivi colori carrozzeria della nuova Audi S6 comprendono, oltre ai tre colori di base, altre otto tonalità. I colori carrozzeria disponibili sono: la nuova tonalità bianco ibis, il rosso brillante (esclusivo per il modello S) e il nero brillante. La S6 e la S6 Avant sono disponibili anche in argento metallizzato e, per la prima volta, in grigio quarzo metallizzato. I colori perla disponibili per la carrozzeria sono invece le tonalità blu aurora, nero profondo, blu stratos, blu notte, verde profondo e blu sprint (a sua volta un colore esclusivo per il modello S).

Gli interni

Lusso e finezza nei dettagli

Come la linea della carrozzeria, anche l'abitacolo della nuova Audi S6 esprime in ogni sua parte un'eleganza dinamica e un elevato livello qualitativo: dal cruscotto armoniosamente articolato fino al sistema di controllo integrato MMI (Multi Media Interface), che con i suoi comandi chiari ed intuitivi non ha eguali sul mercato.

Il raffinato abitacolo della S6 ha un'identità inconfondibile e caratteristiche peculiari. Ad esempio, i sedili sportivi di nuova generazione. Caratterizzati da una pronunciata tenuta laterale e dotati di poggiatesta integrati, sono rivestiti in Alcantara/pelle; come optional sono disponibili anche in nappa setificata. Di serie, i sedili anteriori sono regolabili elettronicamente in più direzioni e sono dotati di supporto lombare e di riscaldamento a più livelli. I sedili posteriori sono dotati di poggiatesta a forma di L che consentono una miglior visibilità posteriore. I supporti ISOFIX per i seggiolini per bambini ai sedili laterali posteriori sono di serie.

Nel pieno rispetto della tradizione Audi, artigianalità e raffinatezza fin nei minimi dettagli vanno di pari passo. Ne è un tipico esempio il volante sportivo in pelle multifunzione a tre razze con emblema S: rivestito in pelle liscia, ha una doppia cucitura in colore di contrasto con un motivo esclusivo. Il volante è regolabile meccanicamente in profondità e altezza; come optional è disponibile anche con regolazione elettrica, comprensiva di un dispositivo automatico che agevola la salita e discesa dall'auto. I bilancieri del cambio fissati al volante (che, quindi, ne seguono il movimento) sono in look alluminio. Anche il pomello della leva del cambio è in look alluminio e rivestito in pelle liscia; come optional è disponibile in legno di betulla venato grigio.

Gli inserti sono, di serie, in carbonio. Anche il materiale di rivestimento della plancia rappresenta un'innovazione: la sua superficie è metallica e color antracite. Il color antracite è la nota cromatica predominante anche nelle altre sezioni della strumentazione. La consolle centrale, invece, è nera.

L'illuminazione delle lancette degli strumenti è bianca; i numeri sono in corsivo, il carattere tipico dei modelli S; i quadranti sono grigio scuro. L'emblema S6 caratterizza, inoltre, il quadrante del contagiri.

Nella nuova S6 il sistema di informazione per il conducente è dotato di un indicatore digitale della velocità supplementare. Il conducente ottiene ulteriori informazioni attraverso un display a colori da 7 pollici ad alta risoluzione che fa parte delle dotazioni di serie del potente sistema Multi Media Interface MMI di facile utilizzo ed intuitivo. Sullo schermo viene visualizzato un messaggio di benvenuto appositamente studiato per la S6. Il sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici, disponibile come optional, visualizza la pressione e la temperatura di ogni pneumatico. Nel sistema MMI sono inoltre integrati un impianto radio dalle funzioni ampliate rispetto alla A6 con doppio sintonizzatore (per la ricerca in background di frequenze alternative della stessa emittente), DSP con dieci altoparlanti e un caricatore da sei CD audio nel cassetto portaoggetti.

Per il massimo benessere degli occupanti il climatizzatore automatico comfort plus è dotato di regolazione di temperatura e distribuzione dell'aria separata lato conducente e passeggero e di un sensore di qualità dell'aria e di umidità. Ulteriori elementi comfort sono anche il sensore di luce e pioggia e l'impianto di regolazione della velocità.

Quanto la Audi, come da tradizione, sia all'avanguardia della tecnica, viene sottolineato dai dispositivi presenti a bordo della S6: sistema Multi Media Interface MMI, sistema di gestione dell'energia della batteria (che mantiene lo stato di carica ottimale), freno di stazionamento elettromeccanico posizionato sulla consolle centrale che comprende anche il dispositivo di assistenza alla partenza, doppio piano di carico con sottostante vaschetta per il trasporto di oggetti sporchi nella S6 Avant e diodi luminosi per le luci freno e le luci posteriori.

La Audi è all'avanguardia anche per quanto riguarda la telefonia. Il nuovo impianto telefonico, presto disponibile come optional, unisce tutti i vantaggi di un telefono veicolare fisso con i vantaggi della telefonia cellulare: tramite un'interfaccia Bluetooth il portatile è collegato al modulo GSM interno della vettura.

Diventa quindi superflua la connessione con adattatore: mentre è alla guida, il conducente può tranquillamente lasciare il proprio cellulare in tasca. Anche il telefono veicolare Bluetooth viene gestito dal sistema MMI. E' inoltre disponibile come optional un ricevitore cordless con tastiera integrata, alloggiato nel bracciolo centrale.

La sicurezza

Protezione senza compromessi

Tra le peculiarità fondamentali della Casa dei quattro anelli rientra la trazione integrale permanente quattro, che trasmette ai guidatori di una Audi un'ulteriore sensazione di sicurezza attiva assicurando la migliore trazione possibile anche in situazioni critiche. La ripartizione asimmetrica e dinamica della coppia della nuova Audi S6 incrementa ulteriormente questo vantaggio. Anche il potente impianto frenante contribuisce in modo determinante alla sicurezza attiva.

La superiorità della potenza motore, l'imprescindibile trazione integrale permanente quattro e l'articolato ESP contribuiscono in modo determinante all'elevata sicurezza attiva della nuova Audi S6, ma il modello sportivo di punta della classe superiore Audi vanta anche un equipaggiamento di sicurezza passiva più che esaustivo. Ne fanno parte, ad esempio, un pacchetto di sistemi di ritenuta perfettamente calibrato sulla carrozzeria molto rigida, due airbag anteriori fullsize a due fasi, airbag laterali anteriori e grandi airbag per la testa Audi sideguard. Gli airbag laterali per i sedili posteriori sono disponibili come optional. Tutte e cinque le cinture di sicurezza a tre punti della Audi S6 sono dotate di limitatori di escursione. I pretensionatori delle cinture di sicurezza rientrano, di serie, nei sistemi di ritenuta dei sedili anteriori. Il sistema Audi backguard protegge gli occupanti in caso in tamponamento.

Una caratteristica inconfondibile di design, che svolge contemporaneamente un ruolo importante ai fini della sicurezza, è rappresentata dalle luci diurne della nuova Audi S6.

Le luci diurne separate a LED, composte da cinque diodi luminosi bianchi a basso consumo d'energia (i singoli diodi necessitano di un solo Watt di potenza

ciascuno), caratterizzano in modo peculiare la parte anteriore della S6. Inoltre, le fasce luminose piatte sotto le prese d'aria laterali sottolineano la linea piatta della S6 che, da autentica sportiva, sembra abbracciare l'asfalto.

Gli equipaggiamenti a richiesta

Individualità senza limiti

Anche per gli equipaggiamenti a richiesta i componenti sportivi e i sistemi High Tech rivestono un ruolo di primo piano. L'adaptive cruise control con tecnologia radar, ad esempio, rappresenta un passo avanti decisivo rispetto ai dispositivi tradizionali di regolazione della velocità: questo sistema intelligente accerta sempre la distanza rispetto al veicolo che precede e adegua la velocità intervenendo sul pedale dell'acceleratore e sui freni. L'Audi adaptive light è un sistema di luci di svolta dinamiche che illumina in modo ottimale il tracciato della curva grazie ai proiettori orientabili.

L'Audi Parking System è un sistema acustico di assistenza al parcheggio: la versione plus fornisce un feedback acustico e visivo delle distanze anteriori e posteriori visualizzandole sul display MMI, mentre il livello avanzato attiva anche una videocamera posteriore. L'aprigarage HomeLink, con telecomando programmabile, apre i garage e i portoni esterni, ma può anche essere utilizzato per gestire sistemi di sicurezza e impianti di illuminazione.

Per quanto riguarda l'infotainment, sono molti gli optional disponibili, tra cui un sound system Bose con riproduzione surround a 5 canali, 13 altoparlanti e 270 Watt di potenza complessiva, ricezione radio digitale (DAB), ricezione TV analogica e digitale, sistema di navigazione con DVD (reperimento dinamico della meta con RDS-TMC), sistema di comunicazione vocale, predisposizione Bluetooth per telefono cellulare e telefono veicolare Bluetooth.

Per la personalizzazione degli interni sono disponibili, a richiesta, inserti in alluminio spazzolato opaco per i pannelli delle portiere e la plancia portastrumenti.

In alternativa è possibile ordinare anche il legno di betulla venato grigio o la radica di noce marrone opaco per i rivestimenti delle portiere, della plancia e della consolle centrale con bordatura in estetica alluminio.

A partire dalla seconda metà dell'anno sarà disponibile un sistema di chiusura assistita opzionale in grado di completare la chiusura delle portiere e dotato anche di un dispositivo di sicurezza per le portiere posteriori ad attivazione elettrica. A richiesta per la S6 Avant è disponibile anche un sistema di attivazione automatica del portellone posteriore (apertura e chiusura elettrica). Per aprire il portellone sono possibili tre alternative: premere il pulsante della chiave della vettura, premere un pulsante posto sul pannello della portiera del guidatore oppure utilizzare il tasto softtouch sul portellone posteriore. Per chiudere il portellone posteriore dotato di sistema di assistenza alla chiusura basta premere il tasto posto al suo interno, con cui è possibile anche programmare l'angolo di apertura del portellone.

Sono disponibili cerchi invernali da 18 pollici con pneumatici di diversi formati; anche la ruota di scorta può essere ordinata nelle stesse dimensioni. Il sistema di monitoraggio della pressione pneumatici, disponibile come optional, controlla durante la marcia la pressione impostata e la temperatura di ogni singolo pneumatico, anche con le gomme invernali fornite di serie dalla Casa. Pressione e temperature delle gomme possono essere visualizzate singolarmente sul display MMI.

Gli airbag laterali per i sedili posteriori esterni completano le funzioni di sicurezza del sistema di airbag per la testa Audi sideguard e delle protezioni laterali antiurto delle portiere.

A richiesta è disponibile il tettuccio elettrico scorrevole e orientabile in vetro scuro con schermo parasole regolabile, un tettuccio solare con celle solari integrate, la cui energia serve ad attivare la ventilazione anche a vettura parcheggiata e, quindi, ad abbassare la temperatura all'interno dell'abitacolo. Tendine avvolgibili parasole sono disponibili per il lunotto posteriore (elettriche per la versione berlina, meccaniche per la Avant) e, a richiesta, anche per le portiere posteriori.

Come optional, i sedili posteriori laterali possono essere riscaldabili. Anche nella S6 è disponibile il sistema di riscaldamento/ventilazione supplementare per

climatizzare l'abitacolo. Grazie al preriscaldamento dell'abitacolo in inverno non è più necessario sbrinare i vetri, mentre in estate la circolazione dell'aria fresca permette di diminuire la temperatura all'interno della vettura. L'attivazione del sistema di riscaldamento/ventilazione supplementare avviene mediante la funzione del menu "setup clima" del sistema MMI oppure mediante telecomando da una distanza massima di 600 metri.

Ogni Cliente, inoltre, può scegliere tra numerosi altri allestimenti che arricchiscono l'elenco degli equipaggiamenti a richiesta.

La tradizione della competenza: le versioni S

Sportività, eleganza e raffinatezza

Per tradizione, i modelli S rappresentano una sintesi di eccellente dinamismo, di grande cura per i dettagli e di elevato comfort: una sintesi che garantisce un handling agile e riflessi rapidi. Questo, però, non significa che le sospensioni sono troppo rigide, né che i propulsori necessitano costantemente di regimi così alti da risultare acusticamente fastidiosi. La combinazione di tecnologia avanzata, prestazioni dinamiche, eleganza e prestigio che contraddistingue tradizionalmente le versioni S, consente ai guidatori più giovani, più dinamici e più sportivi di sperimentare la quintessenza del marchio Audi.

La capostipite di tutti i modelli S della Audi è stata la S1 del 1985, l'ultimo stadio evolutivo e tecnicamente il più avanzato della rivoluzionaria vettura da rally da gara. Della versione stradale, la Sport quattro con oltre 300 CV di potenza massima, sono stati prodotti 224 esemplari. Nel 1991 ha raggiunto i saloni di vendita il primo modello S destinato al puro impiego quotidiano: il coupé S2 designato a succedere alla antesignana delle Audi quattro.

Anche la S2, naturalmente, disponeva di trazione integrale permanente. Conciliava sportività e raffinatezza, esaltando nella sintesi i tratti caratteristici di entrambe. Sull'onda del successo registrato dalla S2, è nata una ricca gamma di modelli S, dalla S3 alla S4 e alla S6, fino ad arrivare alla S8.

Più o meno parallelamente alla serie S2, la Audi presentò la prima S6, che inizialmente era una S4 basata sulla Audi 100 e che venne prodotta senza

interruzioni dal 1991 al 1997. Questo primo modello di S6, prodotto nelle versioni berlina e Avant e originariamente dotato di un motore 2.2 Turbo a cui si aggiunse successivamente un V8 4.2, ha fatto registrare un record di vendite con oltre 27.000 esemplari venduti in tutto il mondo.

L'ultima Audi S6 venne presentata al Salone di Francoforte nel 1999. Le sue caratteristiche principali erano un V8 4.2 potenziato da 340 CV con tecnica a cinque valvole, telaio in alluminio e, naturalmente, trazione integrale permanente quattro; venne prodotta fino alla fine del 2004.

Fino ad oggi sono stati prodotti complessivamente circa 150.000 modelli S.

Come la versione precedente, anche la nuova Audi S6 è stata concepita per chi considera l'auto un'estensione della propria personalità. Si tratta in molti casi di imprenditori o liberi professionisti di successo che scelgono una sportiva prestigiosa e utilizzabile tutti i giorni che trasmetta il messaggio del loro successo e sia espressione delle loro elevate potenzialità.

I mercati più importanti per la nuova Audi S6 sono Germania, Stati Uniti e Svizzera.

Dati tecnici Audi S6

Marzo 2006

Modello

Audi S6

Motore / Impianto elettrico	
Tipologia di motore	motore a benzina, 10 cilindri a V a 90°, in alluminio, con iniezione diretta di benzina FSI, collettore di aspirazione a geometria variabile a due fasi in magnesio con valvola di regolazione del flusso di carico integrata, sistema alimentaz. ad alta e bassa pressione in funzione del regime
Distribuzione / n° valvole per cilindro	testata cilindri DOHC, levette oscillanti a rullino con compensazione idraulica, regolazione continua dell'albero a camme sul lato aspirazione e scarico, distribuzione attuata da catena ed esente da manutenzione/ 4V
Cilindrata in cm ³ / alesaggio x corsa in mm / compressione	5204 / 84,5 x 92,8 / 12,5
Potenza max in kW (CV) / a giri/min	320 (435) / 6800
Coppia max in Nm / a giri/min	540 / 3000 – 4000
Gestione motore / alimentazione	gestione motore elettronica, bobine di accensione per ogni singolo cilindro, gestione elettronica del motore mediante due centraline master e slave, acceleratore elettronico, iniezione sequenziale diretta di benzina, regolazione antidetonazione selettiva per ogni cilindro, regolaz. adattativa sonda Lambda (per ogni bancata), accensione a controllo integrato con distribuzione statica dell'alta tensione, sistema avviamento comfort e rapido / sistema di immissione aria secondaria, Bosch ME9.1
Sistema depurazione gas di scarico	collettore di scarico unico con 4 catalizzatori principali integrati vicini al motore ciascuno con sonda a monte e a valle
Classe di emissione	EU 4
Alternatore in A / batteria in A/Ah	190 / 520/110
Trazione / Trasmissione	
Trazione	trazione integrale permanente con differenziale centrale autobloccante e ripartizione asimmetrico-dinamica della coppia, sistema elettronico di controllo della stabilizzazione ESP, dispositivo di controllo della trazione ASR, dispositivo antislittamento in partenza EDS
Frizione	convertitore di coppia idraulico con presa diretta
Cambio	tiptronic a 6 rapporti con programma d'innesto dinamico DSP e programma sportivo
Rapporto di trasmissione in I / II	4,171 / 2,340
Rapporto di trasmissione in III / IV	1,521 / 1,143
Rapporto di trasmissione in V / VI	0,867 / 0,691
RM / riduzione finale (automatico: presa diretta)	3,403 / 3,801
Telaio / Sterzo / Freni	
Assale anteriore	asse a 4 bracci, bracci trasversali sup. e inf., barra stabilizzatrice, ammortizzatori a gas a doppio tubo
Assale posteriore	asse a bracci trapezoidali, barra stabilizz., ammortizzatori a gas a doppio tubo
Sterzo / riduzione / diametro di volta in m (D102)	a cremagliera esente da manutenzione con servoassistenza in funzione della velocità di marcia (servotronic) / 14,6 / 11,9
Sistema frenante	a due circuiti con ripartizione in diagonale, con ABS/EBV, controllo dinamico della frenata a gestione idraulica, servofreno; freni a disco ant. e post. autoventilanti
Cerchi / pneumatici	cerchi in fusione di alluminio 9 J x 19 / 265/35 R 19
Prestazioni / Consumi / Acustica	
Velocità max in km/h	250 (autolimitata)
Accelerazione 0-100 km/h in s	5,2
Carburante richiesto	SuperPlus s.p., 98 NO
Consumi ciclo urbano/extraurbano/combinato, l/100 km	19,7 / 9,7 / 13,4
Emissioni CO ₂ rif. a massa veicolo, g/km	319
Rumorosità esterna a veicolo fermo/passante, dB (A)	90 / 74
Assistenza / Garanzia Germania	
Cambio olio / tagliando	secondo indicatore Service, a seconda delle condizioni di impiego (max 2 anni)
Garanzia autoveicolo/vernice/corrosione passante	2 anni senza limiti di chilometraggio/3 anni/12 anni
Masse / Carichi	
Massa a vuoto (senza guidatore), kg/massa compl. amm., kg	1910 / 2490
Massa ammessa su asse ant./post. in kg	1350 / 1240
Max carico rimorchiabile non frenato in kg	750
Max carico rimorchiabile frenato, con pend. 8%/12% in kg	2100 / 2100
Max carico ammesso sul tetto/gancio di traino in kg	100 / 85
Rifornimenti	
Sistema raffreddamento (incl. riscaldamento) in l	15,0
Olio motore (incl. filtro) in l	10,0
Capacità serbatoio carburante in l	80
Carrozzeria / Dimensioni	
Tipo carrozzeria	autoportante, in acciaio, zincata, cofano motore e parafranghi in alluminio
N° porte / n° posti	4 porte / cinque posti
Coeff. aerodinamico Cx / superficie frontale S in m ²	0,31 / 2,26
Lunghezza/larghezza senza retrovis./altezza, a vuoto, mm	4916 / 1864 / 1449
Passo / carreggiata ant./post., a vuoto, in mm	2847 / 1596 / 1576
Altezza bordo di carico, a vuoto, in mm	675
Volume bagagliaio con parallelepipedi VDA in l (V210)	546

Dati tecnici Audi S6 Avant

Marzo 2006

Modello

Audi S6 Avant

Motore / Impianto elettrico	
Tipologia di motore	motore a benzina, 10 cilindri a V a 90°, in alluminio, con iniezione diretta di benzina FSI, collettore di aspirazione a geometria variabile a due fasi in magnesio con valvola di regolazione del flusso di carico integrata, sistema alimentaz. ad alta e bassa pressione in funzione del regime
Distribuzione / n° valvole per cilindro	testata cilindri DOHC, levette oscillanti a rullino con compensazione idraulica, regolazione continua dell'albero a camme sul lato aspirazione e scarico, distribuzione attuata da catena ed esente da manutenzione/ 4V
Cilindrata in cm ³ / alesaggio x corsa in mm / compressione	5204 / 84,5 x 92,8 / 12,5
Potenza max in kW (CV) / a giri/min	320 (435) / 6800
Coppia max in Nm / a giri/min	540 / 3000 – 4000
Gestione motore / alimentazione	gestione motore elettronica, bobine di accensione per ogni singolo cilindro, gestione elettronica del motore mediante due centraline master e slave, acceleratore elettronico, iniezione sequenziale diretta di benzina, regolazione antidetonazione selettiva per ogni cilindro, regolaz. adattativa sonda Lambda (per ogni bancata), accensione a controllo integrato con distribuzione statica dell'alta tensione, sistema avviamento comfort e rapido / sistema di immissione aria secondaria, Bosch ME9.1
Sistema depurazione gas di scarico	collettore di scarico unico con 4 catalizzatori principali integrati vicini al motore ciascuno con sonda a monte e a valle
Classe di emissione	EU 4
Alternatore in A / batteria in A/Ah	190 / 520/110
Trazione / Trasmissione	
Trazione	trazione integrale permanente con differenziale centrale autobloccante e ripartizione asimmetrico-dinamica della coppia, sistema elettronico di controllo della stabilizzazione ESP, dispositivo di controllo della trazione ASR, dispositivo antislittamento in partenza EDS
Frizione	convertitore di coppia idraulico con presa diretta
Cambio	tiptronic a 6 rapporti con programma d'innesto dinamico DSP e programma sportivo
Rapporto di trasmissione in I / II	4,171 / 2,340
Rapporto di trasmissione in III / IV	1,521 / 1,143
Rapporto di trasmissione in V / VI	0,867 / 0,691
RM / riduzione finale (automatico: presa diretta)	3,403 / 3,801
Telaio / Sterzo / Freni	
Assale anteriore	asse a 4 bracci, bracci trasversali sup. e inf., barra stabilizzatrice, ammortizzatori a gas a doppio tubo
Assale posteriore	asse a bracci trapezoidali, barra stabilizz., ammortizzatori a gas a doppio tubo
Sterzo / riduzione / diametro di volta in m (D102)	a cremagliera esente da manutenzione con servoassistenza in funzione della velocità di marcia (servotronic) / 14,6 / 11,9
Sistema frenante	a due circuiti con ripartizione in diagonale, con ABS/EBV, controllo dinamico della frenata a gestione idraulica, servofreno; freni a disco ant. e post. autoventilanti
Cerchi / pneumatici	cerchi in fusione di alluminio 9 J x 19 / 265/35 R 19
Prestazioni / Consumi / Acustica	
Velocità max in km/h	250 (autolimitata)
Accelerazione 0-100 km/h in s	5,3
Carburante richiesto	SuperPlus s.p., 98 NO
Consumi ciclo urbano/extraurbano/combinato, l/100 km	19,7 / 9,7 / 13,4
Emissioni CO ₂ rif. a massa veicolo, g/km	319
Rumorosità esterna a veicolo fermo/passante, dB (A)	90 / 74
Assistenza / Garanzia Germania	
Cambio olio / tagliando	secondo indicatore Service, a seconda delle condizioni di impiego (max 2 anni)
Garanzia autoveicolo/vernice/corrosione passante	2 anni senza limiti di chilometraggio/3 anni/12 anni
Masse / Carichi	
Massa a vuoto (senza guidatore), kg/massa compl. amm., kg	1970 / 2600
Massa ammessa su asse ant./post. in kg	1350 / 1350
Max carico rimorchiabile non frenato in kg	750
Max carico rimorchiabile frenato, con pend. 8%/12% in kg	2100 / 2100
Max carico ammesso sul tetto/gancio di traino in kg	100 / 85
Rifornimenti	
Sistema raffreddamento (incl. riscaldamento) in l	15,0
Olio motore (incl. filtro) in l	10,0
Capacità serbatoio carburante in l	80
Carrozzeria / Dimensioni	
Tipo carrozzeria	autoportante, in acciaio, zincata, cofano motore e parafranghi in alluminio
N° porte / n° posti	4 porte / cinque posti
Coeff. aerodinamico Cx / superficie frontale S in m ²	0,34 / 2,26
Lunghezza/larghezza senza retrovis./altezza, a vuoto, mm	4933 / 1864 / 1453
Passo / carreggiata ant./post., a vuoto, in mm	2847 / 1596 / 1576
Altezza bordo di carico, a vuoto, in mm	592
Volume bagagliaio con parallelepipedi VDA in l (V210)	565 -1660 (a schienale posteriore ribaltato e carico fino al tetto)