



Comunicación de prensa Audi
Dirección Comunicación y RR.EE. Audi
Tel: +34 91 417 70 22 / 70 23
E-mail: gonzalm2@vw-audi.es
E-mail: reyes.luque@vw-audi.es
<http://prensa.audi.es>

Cinco millones de Audi quattro: el triunfo de una tecnología superior

- **Cinco millones de vehículos Audi equipados con el sistema de tracción total quattro han salido de la cadena de montaje.**
- **Más de 140 variantes con tracción quattro componen la actual oferta de Audi.**
- **Más de tres décadas de éxito de la tracción quattro en la carretera y en competición**

Madrid, 19 de marzo de 2013 - AUDI AG ha celebrado un acontecimiento muy especial: la salida de la línea de montaje del Audi número cinco millones equipado con el sistema de tracción quattro, que corresponde a un Audi A6 allroad 3.0 TDI blanco. Este record es un testimonio del papel de liderazgo desempeñado por la marca pionera en la tracción total. Ninguna marca Premium en el mundo alcanza cifras de ventas tan elevadas en sus versiones con tracción a las cuatro ruedas, ni ofrece una gama de modelos comparable, que en el caso de Audi incluye más de 140 variantes quattro.

La tecnología quattro debutó en 1980 en el legendario Audi quattro. En la actualidad, la marca de los cuatro aros ofrece la más amplia gama de modelos con cuatro ruedas motrices: si se suman todos los tipos de carrocería disponibles, motores y sistemas de transmisión, la oferta de versiones con tracción quattro en Audi asciende a más de 140 posibilidades diferentes. El Audi Q7, el R8, los A4 allroad y A6 allroad, así como todos los modelos S y RS están disponibles exclusivamente con este sistema de tracción. Audi ofrece la tracción quattro como opción en todas las demás gamas de modelos.

Para Rupert Stadler, Presidente del Consejo de Dirección de AUDI AG "quattro es uno de los pilares fundamentales de nuestra marca, y ha sido un factor decisivo en nuestra exitosa historia. La tracción quattro hace posible que nuestros clientes puedan experimentar directamente nuestro lema 'A la vanguardia de la técnica'. Estamos comprometidos con nuestro papel pionero y continuaremos desarrollando este adelanto".

Hoy en día quattro es más que una tecnología, es todo un icono, sinónimo de deportividad y de seguridad incluso ante condiciones adversas. El éxito de los modelos quattro en la carretera y en los deportes de motor han contribuido a su engrandecimiento, sin olvidar la mítica serie de anuncios de televisión, comenzando con el trampolín de saltos de esquí en Kaipola, Finlandia, que el Audi 100 quattro CS subió en 1986.

En 2012, más de 43 por ciento de los clientes de Audi han elegido un modelo con tracción quattro, lo que supone un nuevo récord para la marca de los cuatro aros. El Audi Q5 encabeza la lista con cerca de 205.600 unidades. Pero no sólo los conductores de vehículos SUV



escogen el sistema de tracción total de la marca de los cuatro aros: en el resto de la gama, casi uno de cada cuatro clientes seleccionaron un Audi con este sistema de tracción el pasado año.

Los modelos quattro tienen una especial aceptación en los Estados Unidos, Canadá, Rusia y en los mercados de Oriente Medio. Las estadísticas de 2012 también revelan casi 99.800 nuevos usuarios para los modelos Audi con tracción quattro en Alemania.

Y quattro también es especialmente importante para la planta de Neckarsulm, donde se fabricó el pasado 25 de febrero el coche récord de la línea de montaje, que totaliza cinco millones de unidades producidas con tracción quattro. Actualmente, más de la mitad de los automóviles Audi producidos en Neckarsulm cuentan con tracción total.

La superioridad del sistema quattro de Audi en competición se demostró desde sus inicios en el Mundial de Rallyes. El dominio siguió posteriormente en el paso de la marca de los cuatro aros a los circuitos, hasta el punto de que durante un tiempo, las autoridades europeas en automovilismo prohibieron esta tecnología. El balance de la tracción quattro de Audi en competición incluye cuatro títulos en el Campeonato del Mundo de Rallyes, tres victorias en el Pikes Peak, una victoria en el campeonato TransAm, dos títulos DTM, un campeonato mundial de turismos y once campeonatos nacionales en esta misma especialidad.

El pasado año, en las 24 Horas de Lemans, el Audi R18 e-tron quattro con tecnología híbrida y tracción a las cuatro ruedas escribió un nuevo capítulo en la historia de la marca y de la tracción quattro, celebrando una doble victoria deslumbrante.

Audi quattro: la tecnología

En su actual gama, Audi ofrece con la tracción quattro una solución tecnológica personalizada y adecuada a las características de cada modelo.

Para el compacto A3 y los modelos Q3 y TT con el motor instalado transversalmente, Audi utiliza el sistema de tracción quattro con un embrague multidiscos de accionamiento hidráulico con control electrónico. En condiciones normales, el embrague envía potencia casi exclusivamente a las ruedas delanteras, reduciendo así las pérdidas por fricción para mejorar el consumo. Pero cuando se producen pérdidas de adherencia, el sistema reparte la fuerza del motor de forma que se puede dirigir hasta el cien por cien a la parte trasera.

El diferencial central que se utiliza en la mayoría de los modelos de Audi con motor situado longitudinalmente es un sistema mecánico que combina las ventajas de un diferencial Torsen y un engranaje planetario. Permite un reparto desigual de la fuerza en los ejes de salida – normalmente un 40 por ciento para el eje delantero y un 60 para el trasero–, pero si es necesario el reparto se puede variar de forma para que el vehículo pueda superar situaciones de baja adherencia sin que intervenga el control de estabilidad.



En algunos modelos, el diferencial deportivo eleva aún más la dinámica de conducción al ser capaz de redistribuir la fuerza del motor de forma continua e instantánea entre cada rueda en el eje posterior, para lo cual utiliza dos embragues multidisco –uno en cada semieje– situados a la salida del diferencial trasero.

Los modelos más dinámicos de Audi cuentan con el diferencial central de corona, que se estrenó en el RS 5. Más ligero y más rápido, este sistema permite repartir la potencia del motor a cada eje de forma asimétrica, y en caso necesario puede ejercer un efecto autoblocante que envía de forma instantánea la mayor parte de la potencia –con un límite máximo prefijado en cada eje, según el modelo de que se trate– al eje con menor capacidad de tracción. Si es necesario, hasta un 85 por ciento del par puede desviarse a la parte delantera, y un máximo del 70 por ciento al eje trasero. Al igual que sucede con el diferencial central convencional, el diferencial de corona también puede combinarse con el diferencial deportivo.

El Audi R8 con motor central cuenta con una solución a medida. Un acoplamiento viscoso que conecta los dos ejes mediante un árbol de transmisión que pasa a través del cárter del motor permite variar el reparto inicial del 85 por ciento de la fuerza para el eje trasero y el 15 por ciento para el delantero hasta un 30 por ciento en este último, si las condiciones lo requieren.

Con la llegada de nuevos sistemas de propulsión, como los vehículos híbridos o eléctricos, se abre un nuevo campo de actuación. La marca de los cuatro aros ya trabaja con una tecnología de tracción total que no utiliza diferenciales de ningún tipo para controlar la fuerza que cada rueda transmite al asfalto. El prototipo en fase de pruebas, con cuatro motores eléctricos –uno en cada rueda– puede distribuir la fuerza motriz de forma variable, integrando e incluso ampliando todas las ventajas de la tecnología quattro, al permitir controlar la tracción de forma selectiva y totalmente independiente en cada una de las ruedas del vehículo.

- Fin -

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