



**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>

## **Audi en el Wörthersee Tour 2013**

- **Modelos quattro de competición y de serie, protagonistas en el *stand* de Audi.**
- **TT ultra quattro concept: peso mínimo para el máximo placer de conducción.**
- **Cuatro coches de carreras y ocho modelos de producción en los 3.500 metros cuadrados de la exposición “Home of quattro”.**

**Madrid, 25 de abril de 2013 – Audi está convirtiendo el Wörthersee 2013 en la “Home of quattro”. En la gran exposición que se celebrará del 8 al 11 de mayo en Reifnitz (Kärnten), la marca de los cuatro aros desvelará el Audi TT ultra quattro concept, un vehículo que combina ligereza con la máxima deportividad. Asimismo, junto al legendario Sport quattro S1 y los más recientes modelos RS también se exhibirá el Audi R18 e-tron quattro, primer vehículo híbrido en ganar las 24 Horas de Le Mans el pasado año.**

Cada año, a principios de mayo, el Wörthersee es el punto de encuentro para los aficionados de Audi y los apasionados de los coches deportivos. Por ello, la marca de los cuatro aros mostrará un modelo muy especial en 2013: el Audi TT ultra quattro concept. Este vehículo combina un ligerísimo peso total de 1.111 kilogramos con el potente motor 2.0 TFSI, que con sus 310 CV y 400 Nm permite una relación peso/potencia de 3,6 kg/CV, en línea con los grandes superdeportivos. Sus prestaciones lo dicen todo: el TT ultra quattro concept acelera de 0 a 100 km/h en sólo 4,2 segundos. Y también merece la pena detenerse en los detalles, porque este vehículo laboratorio rinde homenaje a la construcción ligera del automóvil, en la que Audi es pionera.

Incluso los actuales TT de producción en serie, con una carrocería que sólo pesa 206 kilos, más lo 98 kilogramos de los paneles desmontables, son testimonio de la extraordinaria experiencia de Audi en construcción ligera. Los ingenieros de Ingolstadt y Neckarsulm han trabajado conjuntamente afinando la carrocería Audi Space Frame (ASF) de la actual generación del TT, para este prototipo, aligerando hasta en 43 kilos el peso de su estructura. Esto, junto a las optimizadas piezas desmontables de la carrocería y otras medidas, da como resultado un ahorro de unos 100 kilos.

Audi ha empleado una inteligente mezcla de materiales, de acuerdo con el lema “la cantidad adecuada de material adecuado en el sitio correcto. El Audi TT ultra quattro concept utiliza polímeros reforzados con fibra de carbono (CFRP) en la trasera del coche, en el túnel central, en los pilares B y en el techo. Los componentes de magnesio en el piso y en algunos refuerzos reducen aún más el peso.



La combinación de ligereza y deportividad se ve también reflejada en el aspecto exterior del vehículo. Comparado con el modelo de producción en serie, los diseñadores de Audi han pulido sustancialmente los contornos de este prototipo. Con su gran spoiler, el TT ultra quattro concept muestra orgulloso sus genes de competición. La base del alerón trasero está fabricada en aluminio, mientras que el propio alerón, como elemento funcional, está realizado en fibra de carbono.

Este vehículo laboratorio está pintado en el color especial blanco cristal. El CFRP utilizado en el exterior añade un toque llamativo en el capó, el techo, los laterales y el maletero. En el interior el mismo material adorna el acabado de las puertas, la consola central y el refuerzo transversal que reemplaza al asiento trasero. También se han montado los asientos tipo bacquet del R8 GT. Sólo la estructura de estos asientos, realizada en material plástico reforzado con fibra de vidrio (FRP), reduce el peso en 22 kilogramos respecto a unos asientos convencionales. Y el conductor no necesita buscar ningún compromiso a la hora de elegir el equipamiento: aire acondicionado, elevalunas eléctricos y freno de mano electromecánico no faltan en el TT ultra quattro concept. Otro aspecto destacado es que los retrovisores exteriores han sido reemplazados por cámaras compactas que transfieren las imágenes directamente a un salpicadero digital.

Para invertir la espiral de aumento de peso, el concepto de construcción ligera Audi ultra se aplica a todos los elementos del automóvil. Además, los responsables de su desarrollo han optimizado aún más cada componente. Los frenos delanteros disponen de discos cerámicos con unas pinzas fijas de aluminio, y el sistema de escape, realizado en titanio, termina en un único tubo central. En las llantas también se ha rebajado el peso 20 kilos, al estar fabricadas en CFRP, con los radios atornillados realizados en un aluminio muy resistente.

Cada gramo cuenta, especialmente en la suspensión. La reducción de las masas no suspendidas mejora el comportamiento y el confort. En el TT ultra quattro concept los muelles helicoidales no están hechos de acero, sino de plástico reforzado con fibra de vidrio (FRP). El núcleo de los nuevos muelles se compone de largas piezas de fibra de vidrio trenzadas e impregnadas con resina epoxy. Una máquina envuelve las fibras adicionales alrededor de este núcleo, que tiene sólo unos pocos milímetros de diámetro, formando ángulos alternos superiores e inferiores a 45 grados con respecto al eje longitudinal. Cada una de estas capas soporta a la otra y actúa tanto en compresión como en tensión. El uso del FRP en este punto reduce el peso en un 40% (seis kilos en total), mientras que mantiene todas las características positivas para su funcionamiento.

Para perfeccionar aún más la manejabilidad del TT ultra quattro concept, el equipo de desarrollo ha eliminado peso de los extremos del vehículo y lo ha desplazado a la parte central. Por ejemplo, la batería de arranque, que es de iones de litio, se encuentra en el



interior del habitáculo, debajo del asiento del conductor. Es mucho más pequeña que una batería de plomo y pesa menos de cuatro kilos.

En conjunto, todas estas medidas de construcción ligera hacen a este *concept car* unos 300 kilos más ligero que el modelo deportivo de producción en serie comparable. Esto ayuda a minimizar las inercias que el motor TFSI de 2 litros y 310 caballos de potencia provoca en plena aceleración. El modificado propulsor de cuatro cilindros desarrolla su par máximo de 400 Nm entre las 1.900 y las 5.000 revoluciones, lo que le sitúa a la altura de un potente V8. Las modificaciones efectuadas en el cárter, el cigüeñal, los árboles de equilibrado, el volante motor, el cárter de aceite y en ciertos elementos auxiliares consiguen que el propulsor sea 25 kilos más ligero y ocupe menos espacio.

Por ello, el Audi TT ultra quattro concept ofrece el placer en la conducción que los aficionados al automóvil presentes en el Wörthersee esperan de un auténtico modelo de altas prestaciones. Al igual que el "Ur-quattro" de 1980 y los más de cinco millones de vehículos de producción en serie que se han fabricado desde entonces con esta tecnología, el Audi TT ultra quattro lleva también el sistema de tracción integral permanente de la marca de los cuatro aros. De esta manera el agarre está siempre garantizado, a pesar de sus impresionantes prestaciones. Con su transmisión de seis velocidades, el TT ultra quattro concept es 1,3 segundos más rápido que el modelo de serie cuando acelera de 0 a 100 kilómetros por hora. Su velocidad máxima es de 280 km/h.

Este Audi demuestra las posibilidades técnicas de una mezcla inteligente de materiales. En este sentido, el considerable ahorro de peso se puede lograr incluso en un modelo de producción en serie ya existente. El uso de esta tecnología es factible para futuros modelos que se fabriquen en pequeñas series.

### **El *stand* de Audi en el Wörthersee**

Audi está presente en este Wörthersee no sólo con el TT ultra quattro concept. Acompañan a este vehículo laboratorio cuatro coches de competición y ocho modelos de producción que comparten con el *concept car* la tecnología de la construcción ligera y las altas prestaciones.

Entre los más destacados se incluye el nuevo Audi RS 6 Avant, desarrollado por la filial quattro GmbH. Gracias a la construcción ultraligera, el RS 6 Avant pesa casi 100 kilos menos que el anterior, un ahorro en peso que es en gran medida responsable de la reducción de consumo de combustible, que pasa de 14 litros a 9,8 litros por cada 100 kilómetros. Con el motor V8 4.0 TFSI de doble turbocompresor, que desarrolla 560 caballos, la relación peso potencia del RS 6 Avant es de 3,4 kg/CV. Ese mismo dato en su predecesor era de 3,5 kg/CV, a pesar de que montaba un propulsor V10. El Audi RS 6



Avant acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo 3,9 segundos. Si el cliente lo desea, la velocidad máxima limitada electrónicamente de serie a 250 km/h se puede incrementar hasta los 305 km/h.

Acompaña al RS 6 Avant el nuevo RS 7 Sportback, que es la representación del dinamismo en su forma más pura. Su fortaleza proviene igualmente del motor V8 4.0 TFSI de doble turbocompresor. La potencia de 560 CV está disponible entre las 5.700 y las 6.600 rpm. De la misma manera, los 750 Nm de par máximo los entrega entre las 1.750 y las 5.500 revoluciones por minuto. Además de su poderoso empuje a cualquier régimen, el sonido también constituye un factor importante en la experiencia de conducción: unas mariposas que se pueden abrir y cerrar en el sistema de escape hacen que el rugido del motor pueda ser aún más rotundo con sólo pulsar un botón o al acelerar de forma contundente. Audi también ofrece un sistema de escape deportivo opcional.

El Audi RS 5 Cabriolet es un cuatro plazas con capota de lona que impresiona gracias a esa combinación única de elegancia y potencia. Su motor V8 4.2 FSI de altas revoluciones desarrolla 450 caballos. Con él, este deportivo de altas prestaciones acelera de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos. Y en el stand de Audi también se exhibe el nuevo Audi RS Q3, el primer modelo RS en la exitosa familia Q. Es, además, el cuarto coche que quattro GmbH lanzará este año. Bajo el capó del RS Q3 se encuentra el galardonado motor 2.5 TFSI de altas prestaciones, un poderoso propulsor que alcanza los 310 caballos. Desde 2010, un grupo internacional de periodistas especializados en el sector del automóvil ha elegido durante tres ocasiones consecutivas a este cinco cilindros como el “Motor Internacional del Año” en su categoría.

En 2012 Audi renovó por completo la familia R8, y en el Wörthersee los aficionados podrán contemplar el nuevo buque insignia, el R8 V10 plus, con 550 caballos y un par máximo de 540 Nm a 6.500 rpm. El R8 V10 plus con la caja de cambios S tronic acelera de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos, y sólo a 317 km/h la resistencia a la rodadura comienza a ser demasiado fuerte para seguir ganando velocidad.

El Audi S3 es otro de los protagonistas en la reunión GTI del Wörthersee. Entre sus excepcionales características, además de la posibilidad del uso cotidiano, se incluyen la impresionante potencia y la elevada eficiencia. Todo ello lo consigue gracias al nuevo motor 2.0 TFSI de 300 CV y 380 Nm de par.

En pocas palabras se podría resumir lo que quattro GmbH ha significado con sus altas prestaciones y su alta tecnología durante 30 años: fascinación quattro. Con este aniversario recordamos que en los años 80 el foco de atención estaba en el mundo de los rallyes, y fue allí donde el sistema de propulsión quattro se llegó a convertir en el más famoso del mundo en tracción integral.



Audi acude este año al Wörthersee con un modelo clave en su historia: el Audi Sport quattro S1. Debutó en el Campeonato del Mundo de Rallyes en 1985, en el Rallye de Argentina. Walter Röhrl y su copiloto Christian Geistdörfer lograron la primera victoria absoluta al volante de un S1 en el Rallye de San Remo, en Italia, en octubre de ese mismo año. El Sport quattro S1 expuesto fue utilizado por Walter Röhrl y Christian Geistdörfer en el Rallye de Montecarlo, en enero de 1986.

La temporada del DTM se pondrá en marcha el 5 de mayo en el circuito de Hockenheim. Ocho unidades del RS 5 DTM integrarán este año el equipo Audi que competirá en el más prestigioso certamen de turismos. Los aficionados podrán disfrutar de cerca con los coches de carreras en el stand de Audi en el Wörthersee. “La competición es parte del ADN de Audi y un laboratorio de pruebas para los coches de producción en serie”, manifestaba Wolfgang Dürheimer, miembro del Consejo como responsable de Desarrollo Técnico de AUDI AG.

En 2012 el Audi R8 LMS ultra fue el coche de carreras a batir. En cuatro años logró nada menos que 18 campeonatos. Los aficionados también pueden verlo en Reifnitz. Otro vehículo de competición, el victorioso R18 e-tron quattro, estará situado junto al TT ultra quattro concept en el stand de Audi. El pasado año se convirtió en el primer automóvil de competición híbrido en ganar las legendarias 24 Horas de Le Mans y, recientemente, ha conseguido otro éxito histórico para Audi en las 12 Horas de Sebring.

Los seguidores de Audi podrán contemplar también otra atracción especial en el Wörthersee: la Ducati Superbike 1199 Panigale R se encuentra en el *stand* como invitada especial. Inspirada en los circuitos, la nueva reina de la familia de supermotos Ducati ofrece extraordinarias prestaciones y una tecnología vanguardista. En 2012 el fabricante de motos deportivas Ducati Motor Holding S.p.A. pasó a ser propiedad de AUDI AG.

#### **Nuevos accesorios para el Audi A1.**

Los asistentes a la exhibición verán también un Audi A1 con un nuevo kit de competición. Desde el lanzamiento del Audi A1, Audi Genuine Accessories ha estado ofreciendo nuevos kits de personalización dos veces al año. El kit de competición R18 está basado en el aspecto del exitoso Audi R18 e-tron quattro de carreras, y ha sido reinterpretado para el Audi A1, tanto en gris como en rojo.

- Fin -

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