



**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>

## **Más potencia y eficiencia en las gamas Audi A4, A5 y Q5**

- **Nuevo motor 2.0 TDI con 150 CV de potencia en sustitución del anterior 2.0 TDI de 143 CV.**
- **El 2.0 TFSI de 211 CV pasa a ofrecer 225 CV en todos los modelos, y cumple la normativa de emisiones EU6.**
- **Estas nuevas versiones ya están a la venta, manteniendo en cada modelo la misma oferta de combinaciones de carrocería y transmisión.**

**Madrid, 15 de julio de 2013 – Audi actualiza las versiones mecánicas 2.0 TDI y 2.0 TFSI en sus gamas Audi A4, A5 y Q5, al incorporar las últimas versiones de estos potentes y eficientes motores de cuatro cilindros. El 2.0 TDI es un motor de nuevo desarrollo que ahora rinde 150 CV de potencia y presenta un funcionamiento más refinado y todavía más eficiente. Por su parte, el sustituto del galardonado 2.0 TFSI pasa a rendir 225 CV, cumpliendo la normativa de emisiones EU6.**

Audi incluye importantes mejoras en sus gamas Audi A4, A5 y Q5, que afectan a los motores 2.0 TDI y 2.0 TFSI de cuatro cilindros. El anterior 2.0 TDI de 143 CV deja paso en todas las versiones a un nuevo 2.0 TDI estrenado en el compacto Audi A3, con una potencia de 150 CV, y que se caracteriza por un funcionamiento más suave y refinado.

Este nuevo motor 2.0 TDI rinde 150 CV (110 KW) de potencia y mantiene un par máximo de 320 Nm, disponibles desde las 1.750 a las 3.000 rpm. Durante su desarrollo se ha prestado especial atención a la reducción de la fricción. Así, los árboles de equilibrado están alojados sobre rodamientos, y los árboles de levas giran sobre cojinetes de agujas. La bomba de aceite regulada en dos fases consume muy poca energía motriz, y el bloque de cilindros y la culata disponen de circuitos de refrigeración independientes, cada uno de ellos con su propia bomba, de forma que en la fase de calentamiento sólo está activo el circuito de la culata. El radiador del aire de sobrealimentación está integrado en el colector de admisión, una solución que permite unos recorridos cortos de los gases y una elevada calidad de regulación. El nuevo sistema de recirculación de los gases de escape de baja presión, situado cerca del motor, es muy compacto y está concebido para minimizar las pérdidas de flujo.

Por su parte, el sustituto del galardonado 2.0 TFSI, elegido Motor del Año por un jurado internacional durante cinco años consecutivos entre 2005 y 2009, eleva su potencia desde los 211 CV hasta los 225 CV, sin afectar en ningún caso a los consumos, y cumpliendo ahora la normativa de emisiones EU6.



En el Audi A4 2.0 TFSI con cambio manual de 6 velocidades, por ejemplo, la nueva versión rebaja en una décima la aceleración de 0 a 100 km/h y, sin embargo, el consumo medio es inferior en casi medio litro cada 100 km, lo que supone quedarse en sólo 5,9 l/100 km, equivalente a unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 138 g/km.

Este nuevo 2.0 TFSI, que se estrenó en la renovación del Audi Q5, alcanza su par máximo de 350 Nm ya a 1.500 rpm, y se mantiene constante hasta las 4.500 rpm, un régimen al que ya entrega toda su potencia de 225 CV (165 KW). Entre sus innovaciones destaca una inyección indirecta adicional que complementa a la inyección directa FSI en régimen de carga parcial, reduciendo el consumo y las emisiones de partículas. La inyección FSI, que funciona con una presión de hasta 200 bares, entra en acción en el arranque y con cargas elevadas. Los dos árboles de levas se pueden regular en función de la demanda; en el lado de escape, el Audi valvelift system varía además la alzada de las válvulas en dos fases.

La innovadora gestión térmica permite que el aceite del motor alcance rápidamente la temperatura óptima, y ajusta la temperatura del líquido refrigerante para conseguir siempre la mejor relación entre una mínima fricción y un elevado rendimiento termodinámico. El colector de escape está integrado en la culata, donde es bañado por líquido refrigerante, una solución que reduce la temperatura de los gases de escape y el consumo al conducir de un modo deportivo. El nuevo turbocompresor incluye un actuador eléctrico de descarga que hace que la respuesta del motor sea aún más espontánea.

Audi incorpora el nuevo motor 2.0 TDI de 150 CV en sustitución del anterior 2.0 TDI de 143 CV, y el 2.0 TFSI de 225 CV en sustitución del 2.0 TFSI de 211 CV en los Audi A4 berlina y Avant, en el A4 Allroad, en los A5 Coupé, A5 Sportback y A5 Cabrio, así como en el Audi Q5, en el que el 2.0 TDI se ofrece tanto en versiones de tracción delantera como con tracción a las cuatro ruedas quattro.

- 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)**