



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>

Junio de 2013

La gama RS de Audi: Fascinación quattro

Las tecnologías más destacadas de los modelos RS	2
Audi RS 4 Avant	3
Audi RS 5 Coupé y RS 5 Cabrio	6
Audi RS 6 Avant	7
Audi RS 7 Sportback	10
Audi RS Q3	12
Audi TT RS Coupé y TT RS Roadster	14



La gama RS de Audi: Máxima deportividad para el día a día

Los automóviles desarrollados y producidos por Audi y quattro GmbH son vehículos individualistas con un carácter muy personal. Sólo hay modelos RS en aquellas series donde encajan a la perfección, y las siglas RS son siempre sinónimo de la motorización más potente de una serie y de una extremada dinámica de conducción, combinadas con la máxima utilidad para el uso diario. En la actualidad, la gama RS de Audi es más amplia que nunca, al contar con ocho modelos.

Conducir un modelo RS de Audi implica conducir un deportivo de altas prestaciones y máxima eficacia sin tener que renunciar a la comodidad y la versatilidad para el día a día. Las siglas que identifican a los modelos más dinámicos de la marca de los cuatro aros son sinónimo de dinamismo, alta tecnología, máxima potencia, carácter exclusivo, individualidad y, por encima de todo, deportividad, pero sin dejar de lado las cualidades necesarias para una utilización plena a diario.

Toda la gama de modelos RS –así como los Audi R8– son fruto de una estrecha colaboración con quattro GmbH, filial de Audi AG, encargada del desarrollo y la producción de estos modelos. A los RS 4 Avant, el RS 5 Coupé y el TT RS en versión Coupé y Roadster, en 2013 se añaden cuatro nuevos modelos a esta serie, el RS 6 Avant, el RS 5 Cabrio, el RS 7 Sportback y el RS Q3, con lo que la gama RS es la mayor de toda su historia.

Las tecnologías más destacadas de los modelos RS

Fiel a su lema “A la vanguardia de la técnica”, Audi tiene el firme propósito de superar una y otra vez los límites de lo técnicamente posible, una filosofía que se plasma en sus modelos más deportivos. Junto a quattro GmbH, la marca de los cuatro aros realiza un trabajo pionero para la construcción ligera al trabajar con piezas de material plástico reforzado con fibra de carbono, y tecnologías como el diferencial central de corona en el sistema de tracción quattro y los discos de freno en diseño *wave* hicieron su debut en modelos RS.

Todos los modelos RS de quattro GmbH equipan de serie tracción integral quattro. Los modelos con motor montado longitudinalmente incorporan un diferencial central de corona de funcionamiento exclusivamente mecánico que debe su nombre al dentado especial de las ruedas que hay en su interior.

En la configuración estándar, el diferencial de corona distribuye las fuerzas del motor entre el eje delantero y trasero en una relación de 40:60. En caso necesario es capaz de



desviar hasta el 85% de la fuerza hacia el tren trasero y hasta el 70% hacia el delantero. El software de gestión del par individual para cada rueda complementa el trabajo del diferencial central de corona al trazar curvas a gran velocidad, para lo que interviene mínimamente en los frenos de las ruedas situadas en el interior de la curva. Si el cliente lo desea, el diferencial central se puede combinar con el diferencial deportivo, que distribuye las fuerzas de forma activa entre las ruedas traseras.

El Audi RS Q3, el Audi TT RS y el TT RS Roadster, con el motor montado transversalmente, equipan un embrague multidisco hidráulico de regulación electrónica que se encuentra situado en el extremo del árbol cardán con el fin de obtener un mejor reparto de las cargas entre los ejes. En condiciones de marcha normales, el embrague traslada la mayor parte de las fuerzas del motor a las ruedas delanteras. Si estas perdieran tracción, puede desviar las fuerzas de forma continua hacia el tren trasero.

Del RS 4 Avant en adelante –también en los RS 5 Coupé y RS 5 Cabrio, RS 6 Avant y RS 7 Sportback– Audi ofrece el tren de rodaje deportivo plus con Dynamic Ride Control (DRC). Incorpora muelles de acero y amortiguadores regulables en tres etapas que están conectados entre sí a través de conductos de aceite dispuestos en diagonal y de una válvula central. Al trazar curvas a gran velocidad, las válvulas actúan sobre el flujo de aceite del amortiguador contraído de la rueda delantera exterior. De este modo refuerzan el apoyo y reducen la inclinación lateral, con lo que consiguen que el automóvil permanezca más pegado a la calzada.

Muchos modelos RS montan discos de freno autoventilados y perforados en diseño tipo wave; su contorno exterior ondulado reduce el peso en un total de casi 3 kg. Para unir los anillos de fricción de acero con los armazones de aluminio se han utilizado pernos de acero inoxidable, un concepto procedente del mundo de la competición que reduce las tensiones y disipa el calor rápidamente. Las pinzas de freno en el eje delantero integran seis u ocho pistones. A petición del cliente quattro GmbH monta discos de freno cerámicos reforzados con fibra de carbono en las ruedas delanteras o en las cuatro ruedas.

Audi RS 4 Avant

El RS 4 Avant, que vio por primera vez la luz hace doce años, es todo un clásico moderno. En su tercera generación, el RS 4 Avant equipa un V8 FSI de altas revoluciones, que rinde 450 CV (331 KW), presenta una eficaz transmisión de fuerza e incorpora tecnologías versátiles de asistencia e infotainment. Al igual que todos los modelos RS, el nuevo RS 4 Avant es un vehículo deportivo para el día a día que aún impresionantes prestaciones con una utilidad casi ilimitada.

El carácter de altas prestaciones del RS 4 Avant se puede apreciar en su diseño. El modelo más potente de la gama es, con sus 4.719 mm, 20 mm más largo que el A4 Avant. De



ancho (1.850 mm), supera al modelo básico de partida en 24 mm. La carrocería de este potente Avant seduce por su elevada rigidez y seguridad en caso de impacto manteniendo un peso reducido.

Los bajos del vehículo presentan un carenado de gran superficie e integran difusores de aire para el S tronic de siete velocidades y para los frenos delanteros. Gracias a su elaborada aerodinámica, el Audi RS 4 Avant genera empuje descendente a altas velocidades, mejorando así aún más la estabilidad. El coeficiente de resistencia aerodinámica es de 0,34, la superficie de penetración mide 2,18 m².

El motor V8 4.2 FSI y la transmisión de fuerza

El potente motor del nuevo RS 4 Avant tiene ocho cilindros, con una cilindrada de 4.163 cc. Genera, entre las 4.000 y las 6.000 rpm, un par motor de 430 Nm, y a 8.250 rpm rinde 450 CV (331 KW). El régimen máximo es de 8.500 rpm. El 4.2 FSI acelera al nuevo modelo más potente de la familia A4 en 4,7 segundos de 0 a 100 km/h; la velocidad máxima queda limitada a 250 km/h, opcionalmente a 280 km/h. De media, el ocho cilindros se contenta con 10,7 litros de combustible cada 100 km, un 26% menos que el modelo predecesor.

El 4.2 FSI presenta un ángulo entre cilindros clásico de 90 grados; las dos filas están dispuestas con un desplazamiento entre sí de 18,5 mm, y pesa tan solo 216 kg. El cigüeñal forjado, las bielas de acero forjado y los pistones forjados en una ultrarresistente aleación de aluminio son ligeros y resistentes a la vez. El cárter del cigüeñal ha sido fabricado mediante el método de fundición en coquilla a bajas presiones, que garantiza una excelente homogeneidad.

Los tubos del colector de escape y del sistema de gases de escape, optimizados para ofrecer una contrapresión reducida, están fabricados en acero inoxidable mediante un proceso de hidroconformado. En el sistema de escape de dos vías, cada uno de los dos grandes tubos integra una válvula; cuando las válvulas se abren en condiciones de carga y regímenes elevados —o bien pulsando un botón en el sistema Audi drive select— se genera un sonido aún más regio. A petición del cliente, Audi monta un sistema de escape deportivo con embellecedores negros para los tubos de escape, asimismo con función de cambio de modo.

El S tronic de siete velocidades, que se encarga de la transmisión de la fuerza en el nuevo Audi RS 4 Avant, armoniza a la perfección con el carácter de altas revoluciones del 4.2 FSI, ya que ha sido concebido para alcanzar 9.000 rpm. El conductor del nuevo Audi RS 4 Avant puede utilizar el S tronic de siete velocidades de diferentes maneras. En el nivel completamente automático están disponibles los programas D (Drive) y S (Sport), en cuya gestión repercute también el modo seleccionado en el sistema de conducción dinámica



Audi drive select. Otra especialidad del S tronic de siete velocidades que monta el RS 4 Avant es el Launch Control, que permite realizar salidas extremadamente dinámicas.

El tren de rodaje y el sistema de tracción quattro

La tracción integral permanente quattro hace uso del denominado diferencial central de corona. Este componente compacto y ligero varía sin demora, de forma homogénea y en un amplio rango, la distribución de las fuerzas entre el eje delantero y trasero; hasta un 70% puede desviarse hacia delante, y un 85% como máximo hacia atrás. Como complemento opcional se ofrece el diferencial deportivo, que distribuye los pares activamente entre las ruedas traseras. Al entrar o acelerar en una curva, los dirige sobre todo hacia la rueda ubicada en el exterior de la curva, empujando así al RS 4 Avant hacia el interior de la curva y contrarrestando la tendencia al sobreviraje o al subviraje ya desde el principio.

Los ingenieros de Audi han conferido al nuevo RS 4 Avant un reglaje estrictamente dinámico. Cojinetes rígidos proporcionan una elastocinemática deportiva, y los estabilizadores tubulares presentan un diseño más robusto que en el A4 de la gran serie. Los amortiguadores son más rígidos y la altura de la carrocería se ha rebajado en 20 mm. Como alternativa Audi ofrece el tren de rodaje deportivo plus con Dynamic Ride Control (DRC). Este sistema reduce todos los movimientos de la carrocería de forma meramente mecánica y por tanto sin demora, siendo además compacto y ligero.

La servodirección electromecánica de nuevo desarrollo fusiona al conductor de forma sensible con la calzada y le transmite una respuesta altamente diferenciada. Entre el equipamiento de serie se cuentan las ruedas forjadas de aluminio de 19 pulgadas y el sistema de conducción dinámica Audi drive select.

Tras las grandes ruedas se alojan poderosos discos de freno con diseño tipo *wave*: en el eje delantero con un diámetro de 365 milímetros y un grosor de 34 milímetros y en el eje trasero con 324 y 22 milímetros respectivamente. Como opcional, Audi ofrece para el eje delantero discos perforados de cerámica reforzada con fibra de carbono. Tienen un diámetro de 380 mm e incorporan pinzas fijas de seis pistones de color gris antracita.

El control electrónico de estabilidad ESC ha sido especialmente concebido para adaptarse al perfil dinámico del nuevo Audi RS 4 Avant. Con sólo pulsar una tecla el conductor puede seleccionar un modo deportivo que desactiva las intervenciones del motor, con lo que al acelerar se garantizan virajes espectaculares pero seguros. Si se desea una conducción especialmente dinámica, el ESC se puede también desconectar completamente. Una función del sistema es el asistente opcional de arranque en subida que facilita la puesta en marcha en pendientes, de manera que cuando se suelta el freno, sigue manteniendo la presión en el sistema.



El interior

El Audi RS 4 Avant es un vehículo deportivo con grandes posibilidades prácticas para el uso cotidiano: su maletero ofrece, en función de la posición del respaldo de los asientos traseros, un volumen de entre 490 y 1.430 litros, las barras longitudinales del techo están incluidas de serie. Como equipamientos opcionales se ofrecen a elegir, entre otros, un sistema de raíles que incluye un set de fijación y un portón del maletero de accionamiento eléctrico.

El equipamiento de serie del dinámico y más potente modelo de la gama incluye los asientos deportivos S tapizados en una combinación de cuero negro y Alcantara, Audi parking system plus, climatizador automático de confort con regulación de 3 zonas, radio concert con reproductor de CD y ocho altavoces, respaldos de los asientos traseros abatibles con dispositivo para carga larga, así como un amplio paquete de seguridad y de sistemas de retención.

Audi suministra en el nuevo RS 4 Avant todos los sistemas de asistencia a la conducción de la gama A4, así como una extensa oferta de sistemas multimedia, destacando el sistema MMI navigation plus: una central de navegación y mando con disco duro de gran capacidad, unidad de DVD, monitor de color de 7 pulgadas con gráficos en 3D e introducción de destino con identificación de palabras completas. El precio del Audi RS 4 Avant par el mercado español es de 87.740 euros.

Audi RS 5 Coupé y Audi RS 5 Cabrio

El Audi RS 5 Coupé y el Audi RS 5 Cabrio se equipan con el mismo motor que el RS 4 Avant. El 4.2 FSI, un motor de aspiración V8 de altas revoluciones, entrega 450 CV (331 KW) y 430 Nm de par motor. El coupé de altas prestaciones acelera de los 0 a los 100 km/h en 4,5 segundos, y, si el cliente lo desea, Audi aumenta la velocidad máxima hasta los 280 km/h. El consumo medio del 4.2 FSI asciende a 10,5 litros de combustible a los 100 km. En el caso del RS 5 Cabrio, con su ligera capota de lona de accionamiento automático, los valores se sitúan en 4,9 segundos y 10,7 litros de combustible, respectivamente.

El S tronic de siete velocidades mejora la eficiencia gracias a su elevado rendimiento y a la larga relación de transmisión de la séptima marcha. La tracción integral permanente quattro se presenta en su último nivel evolutivo con el diferencial central de corona y la gestión del par individual para cada rueda. Audi ofrece el diferencial deportivo en el eje trasero con carácter opcional.

En ambos modelos, la carrocería se encuentra 20 mm más baja que en el modelo que constituye su base técnica. La servodirección electromecánica funciona con una gran



eficiencia. Las ruedas de aleación ligera forjadas en formato de 19 pulgadas presentan un diseño específico RS. Si el cliente lo desea, Audi monta en el eje delantero discos de freno cerámicos reforzados con fibra de carbono. El sistema de conducción dinámica Audi drive select pertenece al equipamiento de serie; con él, el conductor puede intervenir también en el tren de rodaje deportivo RS plus opcional con Dynamic Ride Control (DRC).

La capota del RS 5 Cabrio

La capota de lona del Audi RS 5 Cabrio, con su gran luneta de cristal, es mucho más ligera que un techo de acero plegable y reduce así el peso total del vehículo. Entre el revestimiento exterior y el revestimiento interior del techo se ha integrado una capa de material esponjado con un grosor de hasta 15 mm. El proceso de apertura dura 15 segundos, y 17 segundos el de cierre, y ambas maniobras se pueden llevar a cabo en marcha mientras no se superen los 50 km/h. La capota abierta se recoge debajo de una tapa fija, donde se pliega de forma compacta. Su receptáculo, compuesto por un robusto material textil, ocupa sólo 60 litros del volumen del maletero; los 320 litros restantes suponen todo un récord en el segmento.

Tanto el RS 5 Coupé como el RS 5 Cabrio se pueden equipar todos los sistemas de asistencia de la serie A5. El sistema de información al conductor con recomendación de descanso, que pertenece al equipamiento de serie. En el ámbito del *infotainment* la oferta de componentes también es muy completa. La versión de alta gama es el sistema MMI navigation plus: una central mediática de alta tecnología con disco duro, unidad de DVD y monitor en color de 7 pulgadas con gráficos en 3D.

El teléfono de automóvil Bluetooth online constituye el complemento perfecto del sistema MMI navigation plus. Los pasajeros pueden navegar libremente por la red con sus terminales móviles gracias al punto de acceso inalámbrico WLAN integrado. El sistema permite al conductor utilizar en el vehículo los servicios *online* personalizados que se agrupan bajo el nombre de Audi connect.

El precio del Audi RS 5 Coupé para el mercado español es de 90.730 euros. El Audi RS 5 Cabrio tiene un precio básico de 103.360 euros.

Audi RS 6 Avant

El nuevo Audi RS 6 Avant es más ligero y eficiente que el modelo anterior. Acelera de 0 a 100 km/h en sólo 3,9 segundos, y a petición del cliente la velocidad punta se puede incrementar desde los 250 km/h limitados electrónicamente de serie hasta los 305 km/h. Y todo ello con un consumo combinado es de sólo 9,8 litros de combustible a los 100 km.



Gracias a la construcción ligera de Audi, el nuevo modelo pesa casi 100 kg menos que su antecesor. La carrocería está compuesta por aceros de alta resistencia y por un 20% aproximadamente de aluminio. El equipamiento exterior incluye aplicaciones en aluminio mate, la rejilla protectora en color negro de brillo intenso, y paragolpes, taloneras y pasos de rueda ensanchados. El *spoiler* del borde del techo en diseño RS, el difusor y los dos tubos finales del sistema de escape RS en la zaga del RS 6 Avant lo señalan como el modelo deportivo de máxima potencia de la serie. Dos paquetes de diseño opcionales, en aluminio mate y en carbono, dan un toque aún más personal a su imagen.

El motor

Con una cilindrada de 3.993 cc, el V8 biturbo ofrece su potencia máxima de 560 CV (412 KW) entre las 5.700 y las 6.600 rpm, y sus 700 Nm de par motor están disponibles de forma constante entre las 1.750 y las 5.500 rpm. El compacto y ligero 4.0 TFSI (con todas las piezas accesorias importantes, el peso asciende a 224 kg), caracterizado por su facilidad de giro, hace gala de numerosas tecnologías innovadoras.

Las culatas presentan el lado de escape en el interior y el de admisión en el exterior. Ambos turbocompresores *twin scroll*, capaces de generar una presión de carga relativa de 1,2 bares, se han ubicado con su radiador del aire de sobrealimentación en el interior de la V formada por las filas de cilindros; esto da lugar a conductos de gases muy cortos y una respuesta óptima. La gestión del motor específica para los modelos RS y el sistema de admisión también contribuyen al dinámico carácter del V8 biturbo. Con sólo pulsar un botón o al acelerar intensamente, una serie de válvulas variables situadas en el sistema de escape proporcionan un sonido del motor todavía más rotundo. A petición del cliente, quattro GmbH monta un sistema de escape deportivo RS.

La tecnología de eficiencia más vanguardista es el sistema cylinder on demand (COD). En condiciones de carga y régimen bajos-medios, el sistema desconecta los cilindros 2, 3, 5 y 8, cerrando sus válvulas mediante actuadores electromecánicos, y el 4.0 TFSI trabaja como un cuatro cilindros hasta que el conductor vuelve a acelerar con más fuerza. El cambio entre ambos modos se efectúa en pocas centésimas de segundo, completándose de modo tan fluido y rápido que apenas se siente o se oye, y los soportes activos del motor contrarrestan las ligeras vibraciones que se producen durante el funcionamiento con cuatro cilindros emitiendo antivibraciones de fase opuesta. La tecnología COD reduce el consumo en el ciclo NEDC en un 5% aproximadamente, y en un trayecto a velocidad moderada, el ahorro puede alcanzar el 10%.

La transmisión de fuerza y el tren de rodaje

La potencia del 4.0 TFSI se traslada a la tracción integral permanente quattro, con un diferencial central evolucionado, a través de un tiptronic de ocho relaciones de



configuración deportiva con una octava marcha de transmisión larga. La gestión del par individual para cada rueda complementa el trabajo del sistema de tracción quattro, e incluye el diferencial deportivo, que distribuye activamente las fuerzas entre las ruedas traseras.

La suspensión neumática adaptive air, especialmente adaptada para el RS 6 Avant, reduce 20 mm la altura de la carrocería, y combina la suspensión neumática con una amortiguación regulable. Opcionalmente Audi ofrece el tren de rodaje deportivo plus con el sistema Dynamic Ride Control (DRC), que reduce el balanceo de la carrocería. Otro equipamiento opcional es la dirección dinámica con asistencia variable y relación de dirección variable de forma continua.

El sistema de frenos incluye cuatro discos autoventilados con diseño tipo *wave*, que ahorra peso gracias a la forma ondulada de sus contornos exteriores. Opcionalmente se ofrecen discos de freno cerámicos reforzados con fibra de carbono, con un diámetro de 420 mm en el eje delantero. Las llantas de serie son forjadas, en diseño de siete radios dobles, y con unas dimensiones de 20 pulgadas, equipadas con neumáticos de tamaño 275/35 R 20. Como alternativa Audi ofrece para el RS 6 Avant hasta tres versiones diferentes de llantas de fundición de 21 pulgadas. El control electrónico de estabilización ESC integra un modo deportivo y también puede desconectarse completamente.

El interior y el equipamiento

En el interior del nuevo Audi RS 6 Avant predomina el deportivo color negro. El volante deportivo de cuero en diseño de tres radios específico de los modelos RS está achatado en su parte inferior y monta una corona más gruesa y de contornos más pronunciados. Las piezas decorativas en óptica de aluminio y lacado brillante, molduras de acceso iluminadas con emblemas RS 6 e inserciones en carbono aportan el toque de distinción.

Los asientos deportivos RS con laterales pronunciados y reposacabezas integrados se equipan de serie; sus tapizados se han realizado en una combinación de Alcantara y cuero de color negro. Las bandas centrales de los asientos están decoradas con un elemento especial, el guateado de rombos.

Para el mercado español, el equipamiento de serie del nuevo Audi RS 6 Avant incluye, entre otros muchos elementos, faros LED, grupos ópticos traseros LED, asientos deportivos RS tapizados en Alcantara y cuero, Audi parking system advanced con cámara de visión trasera, control automático de velocidad, climatizador automático de cuatro zonas, MMI navigation plus con MMI touch, Audi pre sense basic, asientos delanteros eléctricos, Audi sound system con diez altavoces, airbags laterales traseros, cortinillas laterales traseras, Audi Music Interface y el depósito de combustible ampliado a 75 litros.



Los clientes pueden equipar opcionales de alta tecnología como la información proyectada en el parabrisas *head-up display*, los eficientes sistemas de asistencia al conductor o el equipo Bang & Olufsen Advanced Sound System con 15 altavoces y una potencia total de 1.200 vatios. En las plazas traseras el Audi RS 6 Avant incorpora una banqueta de tres plazas o bien se puede solicitar dos asientos de corte deportivo.

El nuevo Audi RS 6 Avant está disponible con un precio final de venta al público de 129.100 euros.

Audi RS 7 Sportback

El RS 7 Sportback es el gran coupé de cinco puertas de Audi. Su carrocería se compone de un 20% de aluminio aproximadamente, e integra muchas piezas fabricadas en aceros de alta y máxima resistencia. Exteriormente incluye detalles de diseño distintivos como los paragolpes, la rejilla, el alerón emergente eléctricamente integrado en el portón trasero o el difusor, con sus dos grandes embellecedores elípticos del sistema de escape.

Audi ofrece una paleta de hasta 10 colores de carrocería para el RS 7 Sportback, así como dos paquetes de diseño, en aluminio mate y en carbono. Otros opcionales son los retrovisores exteriores con recubrimiento de carbono y los faros íntegramente diseñados en tecnología LED con pantallas oscurecidas.

El V8 4.0 TFSI biturbo es el mismo que equipa el RS 6 Avant. Entre 5.700 y 6.700 revoluciones alcanza una potencia de 560 CV (412 KW), y ofrece un par motor constante de 700 Nm desde apenas 1.750 hasta las 5.500 rpm, lo que permite al RS 7 Sportback acelerar de 0 a 100 km/h en tan sólo 3,9 segundos. La velocidad máxima está limitada de serie a 250 km/h; con el paquete dinámico opcional, el límite se eleva hasta los 280 km/h, y con el paquete dinámico plus, llega incluso hasta los 305 km/h.

Dotado de la tecnología cylinder on demand (COD), el RS 7 Sportback se conforma con un promedio de 9,8 litros de combustible a los 100 km; un resultado inmejorable en el que también influyen el sistema de arranque y parada de serie y la innovadora gestión térmica.

La transmisión de fuerza y el tren de rodaje

El tiptronic de ocho velocidades de serie permite al conductor decidirse por el modo D o S, o engranar manualmente las marchas mediante las levas de cambio situadas en el volante o con la palanca de selección. Las marchas inferiores del tiptronic presentan un escalonamiento corto y deportivo, y la octava marcha trabaja como una marcha superdirecta, reduciendo el consumo gracias a su amplia relación de transmisión.



El Audi RS 7 Sportback incluye de serie la tracción integral permanente quattro, con un diferencial central que distribuye el par entre los ejes delantero y trasero inicialmente en una proporción 60/40, pero que puede variar según se requiera, dentro de un amplio margen. Además, la gestión del par individual para cada rueda realiza intervenciones sobre las ruedas que soportan menos carga, lo que contribuye a elevar el límite de estabilidad en curva. Opcionalmente, Audi monta un diferencial deportivo en el eje trasero, capaz de repartir las fuerzas entre las ruedas de forma continua.

El Audi RS 7 Sportback monta de serie llantas forjadas de aleación ligera de 20 pulgadas, en diseño de siete radios dobles y torneado brillante. Opcionalmente puede calzar llantas de fundición de 21 pulgadas, en tres versiones diferentes. Los cuatro discos de freno autoventilados se han concebido en diseño *wave* de peso reducido. A petición, Audi monta discos de freno fabricados en cerámica reforzada con fibra de carbono. El control electrónico de estabilización ESC integra un modo deportivo y también puede desconectarse completamente.

La adaptive air suspension del RS 7 Sportback rebaja la altura de la carrocería en 20 mm, y ajusta el tarado de la amortiguación al estado de la calzada, al estilo de conducción del piloto y al modo seleccionado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select. Como alternativa a la suspensión neumática, Audi ofrece el tren de rodaje deportivo plus con Dynamic Ride Control (DRC). Otro opcional es la dirección dinámica con su asistencia y desmultiplicación variable de regulación continua.

El interior

En el *cockpit* del Audi RS 7 Sportback destacan los asientos deportivos RS con apoyacabezas integrados. Opcionalmente, Audi monta asientos de confort con función de memoria y ajuste eléctrico. Según la posición de los respaldos de los asientos traseros, el volumen del maletero puede aumentar de 535 a 1.390 litros.

Los instrumentos redondos presentan esferas negras, agujas rojas y la gráfica del cuentavueeltas y el velocímetro en color blanco; en el sistema de información al conductor (FIS) indica cuándo se ha alcanzado el par motor límite, y otros indicadores para la presión de carga y la temperatura del aceite, así como un *lap timer* para cronometrar los tiempos de las vueltas en un circuito de competición, completan el menú específico del RS 7 Sportback.

El nuevo Audi RS 7 Sportback cuenta con un equipamiento de serie muy generoso que incluye, entre otros elementos, los faros LED, el diferencial trasero deportivo, ocho airbags, sistema de control de la presión de los neumáticos, Audi parking system plus, el climatizador de cuatro zonas, el control automático de la velocidad, los asientos



deportivos RS con regulación eléctrica y el MMI navigation plus con sistema de sonido Bose sound system y conexión a Internet gracias al Audi Bluetooth online.

Entre los opcionales más exquisitos se cuentan un *head-up display*, un paquete de confort, el paquete dinámico y el paquete dinámico plus. Como complemento ideal de MMI navigation plus de serie, está disponible el teléfono de automóvil Bluetooth online. La oferta de componentes de audio alcanza hasta el Advanced Sound System de Bang & Olufsen, y no falta ningún elemento del programa de sistemas de asistencia al conductor de Audi, con el adaptive cruise control con función Stop & Go y el Audi pre sense front a la cabeza.

El precio del Audi RS 7 Sportback para el mercado español es de 136.850 euros.

Audi RS Q3

El RS Q3 es el primer SUV de Audi con las siglas que identifican a los modelos más deportivos de la marca de los cuatro aros. Combina una gran aptitud para el uso cotidiano con unas prestaciones dinámicas impresionantes: acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 5,5 segundos, y la velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h.

Los detalles de diseño específicos RS distinguen al SUV compacto de altas prestaciones del resto de la gama Q3. Destacan las aplicaciones en la carrocería y las barras laterales del techo en aluminio mate, las molduras de acceso laterales y de las puertas, las rejillas protectoras en diseño de panal pintadas en negro brillante en el frontal, el parachoques delantero RS, un spoiler del borde del techo de gran tamaño o el gran tubo de escape elíptico. Con sus 4.410 mm, el dinámico modelo superior de la gama supera en 25 mm la longitud del Audi Q3. Su peso es de 1.730 kg.

El Audi RS Q3 está disponible en ocho colores de carrocería, entre ellos el exclusivo Azul Sepang efecto perla. Exteriormente se distingue por el paquete óptico en aluminio mate, opcionalmente en negro, que permite un mayor grado de personalización.

El motor y la transmisión de fuerza

El motor 2.5 TFSI de cinco cilindros con inyección directa y turbosobrealimentación desarrolla una potencia máxima de 310 CV (228 KW) entre las 5.200 y las 6.700 revoluciones, y su par motor máximo de 420 Nm está disponible en el rango entre 1.500 y 5.200 rpm. Dotado de un sistema de arranque y parada, y de otras medidas de eficiencia como la bomba de aceite de caudal variable, el consumo medio es de sólo 8,8 l/100 km.



Mediante el sistema de dinámica de conducción de serie Audi drive select con los modos auto, comfort y dynamic, el conductor puede influir en el control de válvulas del sistema de escape y en la curva característica del acelerador. En el modo dynamic, esto se traduce en una respuesta más ágil y una sonoridad del motor más intensa.

Para la transmisión de fuerza se ha optado de serie por un S tronic de siete velocidades con doble embrague. El conductor puede elegir los programas automáticos D y S o engranar él mismo las marchas mediante las levas de cambio situadas en el volante o con la palanca de selección, en diseño específico RS. La función Launch Control regula la aceleración con la tracción óptima al salir desde parado.

La tracción integral permanente quattro se utiliza un embrague multidisco de regulación electrónica y accionamiento hidráulico que permite distribuir las fuerzas motrices entre los ejes delantero y trasero en función de las necesidades.

El tren de rodaje

El tren de rodaje deportivo RS rebaja en 25 mm la altura de la carrocería del RS Q3, que para mejorar la distribución de pesos aloja la batería en el maletero. La dirección electromecánica de cremallera transmite una sensación firme y precisa. Otros equipamientos de serie son el freno de estacionamiento electromecánico y un asistente de arranque en pendiente.

El Audi RS Q3 monta de serie llantas de aleación ligera de 18 pulgadas, bajo pedido se ofrecen llantas de 19" y 20". Los discos de freno autoventilados y perforados en las ruedas delanteras poseen contornos exteriores ondulados, tienen un diámetro de 365 mm e incorporan pinzas de ocho pistones pintadas en negro y con la inscripción RS. El control electrónico de estabilización ESC integra un modo deportivo y también puede desconectarse completamente.

El diseño interior y el equipamiento

En el habitáculo del RS Q3 tiene continuidad la línea deportiva del diseño exterior. El cuadro de instrumentos luce esferas grises, y mediante el menú RS en el FIS se pueden consultar la presión de carga y la temperatura del aceite, además de contar con un cronómetro para medir tiempos de vuelta.

Los asientos deportivos con inscripciones RS Q3 estampadas y tapizados en Alcantara/cuero negro son de serie. El maletero alcanza los 356 litros de capacidad, ampliables hasta los 1.261 litros abatiendo los respaldos de los asientos traseros. Otros elementos que forman parte del equipamiento de serie son el Audi parking system plus,



el Audi sound system con diez altavoces, los faros xenón plus y los grupos ópticos traseros en tecnología LED.

En el ámbito del infotainment encabeza la oferta el sistema de navegación con disco duro MMI navegación plus. El Surround Sound System de Bose controla 14 altavoces con hasta 465 vatios de potencia, el teléfono de automóvil Bluetooth online con punto de acceso inalámbrico WLAN conecta el SUV compacto de altas prestaciones a Internet e introduce en el vehículo los servicios en línea de Audi connect. La gama de opciones se completa con los sistemas de asistencia al conductor de última generación disponibles en el resto de la gama Audi Q3.

El Audi RS Q3 iniciará su comercialización en el mercado español en otoño de 2013, con un precio de 62.400 euros.

Audi TT RS Coupé y Audi TT RS Roadster

El Audi TT RS monta un cinco cilindros de 2,5 litros con turbosobrealimentación, que rinde 340 CV (250 KW) de potencia y genera 450 Nm de par motor en el cigüeñal. Un motor que acaba de recibir por cuarta vez consecutiva el galardón “Mejor Motor Internacional del Año” en la categoría de 2 a 2,5 litros.

El potente cinco cilindros es extremadamente compacto y muy ligero. Su gran turbocompresor trabaja con una presión de carga relativa de hasta 1,2 bares. A plena carga, el radiador del aire de sobrealimentación reduce la temperatura del aire comprimido y alcanza un grado de efectividad de más del 80%. En el tubo de escape izquierdo se ha instalado una válvula: cuando el conductor pulsa el botón del modo Sport, el sonido se hace aún más intenso y la respuesta del motor es más directa.

El TT RS Coupé con S tronic se catapulta hasta los 100 km/h, con salida parada, en 4,3 segundos (con cambio manual: 4,6 s), mientras que el Roadster requiere para ello 4,4 segundos (con cambio manual: 4,7 s). Si así lo desea el cliente, quattro GmbH aumenta la velocidad máxima hasta los 280 km/h. El Coupé equipado con S tronic consume sólo 8,5 litros de combustible a los 100 km, el Roadster 8,6 litros/100 km.

La relación peso-potencia en el caso del Coupé es de 4,3 kg por CV y en el caso del Roadster de 4,4 kg/CV (con S tronic: 4,5). Para la transmisión de la fuerza se ofrece el cambio manual de seis marchas y desarrollos cortos y el S tronic de siete velocidades. El cambio de doble embrague presenta una amplia relación de transmisión, con una séptima marcha configurada como superdirecta.

El S tronic dispone de la función Launch Control, que permite realizar salidas de vértigo. La tracción integral permanente quattro pertenece al equipamiento de serie.



El Audi TT RS monta ruedas de 18 pulgadas; en el eje delantero actúan pinzas de cuatro pistones sobre los discos de freno perforados. El tren de rodaje deportivo RS rebaja la altura de la carrocería en diez milímetros en comparación con el TT Coupé, y el sistema de amortiguación adaptativa Audi magnetic ride está disponible como opcional.

El precio del Audi TT RS Coupé con cambio manual es de 66.970 euros, y con cambio S tronic de 7 velocidades asciende a 67.520 euros. La versión Roadster tiene un precio de 70.920 euros con la caja de cambios manual, y 71.470 euros con el S tronic.

Audi TT RS plus Coupé y Audi TT RS plus Roadster

En la versión plus, el 2.5 TFSI del TT RS incrementa su potencia hasta los 360 CV (265 KW) y su par motor hasta los 465 Nm. El Coupé con S tronic acelera hasta los 100 km/h, con salida parada, en 4,1 segundos (con cambio manual: 4,3 s), mientras que el Roadster requiere para ello 4,2 segundos (con cambio manual: 4,4 s). La velocidad punta está limitada a 280 km/h en todas las variantes. El Coupé equipado con S tronic se conforma de media con 8,5 litros de combustible a los 100 km, el Roadster con 8,6 litros.

El Audi TR RS plus Coupé tiene un precio de 71.940 euros con cambio manual de seis velocidades, y de 72.310 euros con el S tronic de 7 velocidades. Para las versiones Roadster los precios son de 75.890 y 76.260 euros respectivamente.

- Fin -

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