



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 Sport quattro laserlight concept, primicia mundial en la feria tecnológica CES 2014

- **Un coupé dinámico con un sistema de propulsión híbrido enchufable**
- **Potencia de 700 CV, y consumo de solo 2,5 l/100 km**
- **Tecnología de faros de luz láser de alto rendimiento**

Madrid, 2 de enero de 2014 – Diseño dinámico, alta potencia y nuevas funciones electrónicas: Audi presenta en la feria Consumer Electronics Show (CES), que tiene lugar del 6 al 10 de enero de 2014 en Las Vegas, un fascinante prototipo. El Audi Sport quattro laserlight concept recuerda al clásico Sport quattro de 1983 y, al mismo tiempo, remite al futuro, incorporando las tecnologías más innovadoras de la marca de los cuatro aros en cuanto a propulsión híbrida enchufable, manejo e indicación y tecnología de iluminación.

“El nuevo *showcar* pone de manifiesto que Audi está a la vanguardia de la técnica a muchos niveles”, declara el Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, responsable de Desarrollo Técnico de Audi. “Contamos a bordo con tecnología e-tron, para conseguir una potencia de 700 CV (515 KW) y un consumo de tan solo 2,5 l/100 km; faros láser de alto rendimiento que superan a todo lo existente hasta ahora, y nuevos sistemas de indicación y manejo con un rendimiento pionero. Aquí mostramos el futuro de Audi”.

El coupé, una evolución del Sport quattro concept, en color Rojo Plasma, recuerda al histórico Sport quattro, con una carrocería de voladizos cortos, y proporciones equilibradas y deportivas. Con una batalla de 2.784 mm, tiene una longitud de 4.602 mm, y resulta muy ancho (1.964 mm) e inusualmente bajo (1.386 mm).

En los faros dobles, una típica característica quattro, Audi pone de manifiesto el futuro de la tecnología de iluminación con una combinación de faros Matrix LED y luz láser. En el interior de los faros se pueden observar en cada caso dos cuerpos trapezoidales planos; el exterior genera la luz de cruce a través de los Matrix LED y un obturador; el situado en el interior, por su parte, genera la luz de carretera mediante tecnología láser. Los potentes diodos láser son sensiblemente más pequeños que los diodos LED; presentan un diámetro de unos pocos micrómetros. Con un alcance de casi 500 metros, la luz de carretera láser alumbra el doble de distancia y ofrece una potencia tres veces superior que la luz de carretera LED. Con esta tecnología de futuro, que en 2014 también se utilizará en el R18 e-tron quattro en competición, Audi pone de manifiesto una vez más su papel de liderazgo en la tecnología de iluminación del sector automovilístico.

Otras reminiscencias del diseño del clásico Sport quattro son los montantes C, angulosos y planos, y los pliegues sobre las aletas. Todo el vehículo está marcado por los nítidos contornos que envuelven superficies de trazo tenso y musculoso; la combinación de curvaturas cóncavas y convexas define el carácter atlético del Sport quattro laserlight concept. Asimismo, la parrilla Singleframe hexagonal deja entrever el diseño de los futuros modelos deportivos de Audi. Su parte inferior se encuentra prácticamente en posición vertical, mientras que la superior sigue el trazo del capó del motor; dos grandes *blades* verticales dividen cada una de las inmensas entradas de aire, que parecen ser la continuación de las acanaladuras del capó del motor. El *splitter* de material plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) se encuentra muy desplazado hacia delante, al igual que en los coches de competición.

Determinante para las proporciones de la zaga es la combinación de la franja acristalada de las ventanillas y la ancha zona de cintura. Otro elemento característico es el difusor realizado en CFRP, con una parte superior compuesta por una rejilla en diseño de panal, mientras que la parte inferior engloba las dos grandes salidas ovaladas del sistema de escape. Los grupos ópticos traseros, que descansan sobre un embellecedor de CFRP de color negro, son de diseño rectangular, otra reminiscencia del estilo quattro. El maletero, reforzado por un travesaño macizo, ofrece un volumen de 300 litros. Los ensanchamientos de las taloneras se han realizado en CFRP, y las manillas de las puertas se despliegan eléctricamente en cuanto se acerca la mano a ellas. Las llantas en diseño de cinco radios dobles disponen de cierres centrales.

El interior: nuevas soluciones en manejo e indicación

El interior del Audi Sport quattro laserlight concept es una continuación de la línea de elegante deportividad del exterior, con un habitáculo realizado en tonos grises oscuros y un diseño totalmente centrado en el conductor. Tanto el diseño como la selección de los materiales ponen de manifiesto la filosofía de construcción ligera de Audi. El tablero de instrumentos recuerda, visto desde arriba, al ala de un planeador. Una bandeja de CFRP constituye la estructura portante del interior y actúa a su vez como portaobjetos en las puertas.

Una línea que transcurre por debajo del parabrisas envuelve tanto al conductor como al acompañante y engloba diferentes funciones, como por ejemplo los tiradores de apertura de las puertas. Los asientos anatómicos abatibles de competición con laterales pronunciados y reposacabezas integrados, así como los dos asientos traseros, ofrecen espacio para cuatro personas. El mando del climatizador está integrado en los difusores de aire; la intensidad, la temperatura y la corriente de aire se pueden regular desde un mismo elemento, y la información se muestra en el *display* integrado en los difusores centrales.



El volante deportivo multifuncional deja ya entrever las futuras soluciones deportivas de la producción en serie. Lleva dos botones que permiten al conductor influir en la propulsión híbrida, un botón rojo de arranque-parada, una tecla para el sistema Audi drive select y un botón “view” para controlar el Audi virtual cockpit. Una gran pantalla TFT muestra toda la información importante mediante representaciones de efecto tridimensional y de alta resolución; un procesador de última generación Tegra 30 de Nvidia procesa los gráficos. El conductor puede cambiar entre diferentes modos. Por ejemplo, en el modo MMI predominan los indicadores como el mapa de navegación o las listas de medios, mientras que en la vista clásica aparece el velocímetro en primer plano.

Casi todas las funciones del Audi Sport quattro laserlight concept se pueden controlar a través del terminal MMI perfeccionado situado en la consola del túnel central. Su mando giratorio, que también actúa como touchpad, se puede mover en cuatro direcciones. Por su carácter intuitivo, el nuevo manejo recuerda a un *smartphone*. Se puede acceder de inmediato a todas las funciones más frecuentes. Gracias a un nuevo sistema de búsqueda de texto libre, para introducir la mayoría de los datos tan solo son necesarios unos pocos pasos; para una dirección de navegación, en casi todos los casos basta con cuatro caracteres. Mediante gestos *multitouch* en el *touchpad*, el conductor puede desplazarse rápidamente por las listas o hacer un zoom de la imagen del mapa, y también se ha perfeccionado el sistema de control por voz.

Potente y altamente eficiente: el motor

El sistema de propulsión híbrido enchufable confiere al Audi Sport quattro laserlight concept una dinámica fascinante. Su potencia de sistema es de 700 CV (515 KW), y el par motor de sistema asciende a 800 Nm, que se transmiten hasta el sistema de tracción quattro a través de un tiptronic de ocho relaciones modificado; la tracción quattro incorpora un diferencial deportivo en el eje trasero. De media, el *showcar* obtiene un consumo según la norma correspondiente de 2,5 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 59 gramos por km.

Como motor de combustión se utiliza un V8 de cuatro litros con sobrealimentación biturbo, que rinde 560 CV (412 KW) y genera 700 Nm de par motor. El sistema cylinder on demand (COD), que en régimen de carga parcial desconecta cuatro cilindros, y un sistema de arranque y parada convierten al ocho cilindros en un motor muy eficiente. Entre el 4.0 TFSI y la caja de cambios se ha montado un motor eléctrico con forma de disco que entrega 150 CV (110 KW) y 400 Nm. Obtiene la energía necesaria para su funcionamiento de una batería de iones de litio refrigerada por líquido situada en la zaga, cuya capacidad es de 14,1 kWh, suficiente para recorrer hasta 50 km en modo eléctrico. La carga se realiza a través de un módulo de pared o *wallbox* de Audi, que garantiza un óptimo suministro de energía.

Un inteligente sistema de gestión regula la interacción de los motores en función de las necesidades. El conductor puede elegir entre tres modos diferentes. En el modo EV sólo funciona el motor eléctrico, y con su elevado par motor propulsa el *showcar* con gran potencia también fuera de ciudad. Un pedal de acelerador activo muestra al conductor mediante una resistencia variable la transición al modo híbrido, de modo que éste pueda gestionar la transición de forma consciente.

El modo híbrido se centra en la combinación óptima en términos de consumo del motor V8 TFSI y el motor eléctrico mediante el uso de los datos del entorno y de la ruta. El conductor puede influir selectivamente en la función *hold* o *charge* del MMI, por ejemplo, en caso de que desee disponer de energía eléctrica para recorrer los últimos kilómetros en el lugar de destino. El sistema de dinámica de conducción Audi drive select ofrece otras posibilidades de regulación: a cada uno de los perfiles de conducción se les asignan diferentes niveles de recuperación.

En el modo Sport, la estrategia operativa adapta el sistema de propulsión para obtener la máxima potencia. Cuando el V8 y el motor eléctrico propulsan conjuntamente, el Audi Sport quattro laserlight concept acelera en 3,7 segundos de 0 a 100 km/h, con una velocidad punta de 305 km/h.

La carrocería y el tren de rodaje

Este dinamismo se debe también en gran medida al concepto de construcción ligera de Audi. En el habitáculo se combinan ultrarresistentes chapas de acero y elementos estructurales de fundición de aluminio. Las puertas y las aletas se han realizado en aluminio, el techo, el capó del motor y el portón trasero en material plástico reforzado con fibra de carbono. Con ello, el peso en vacío, incluidas las baterías, se limita a 1.850 kg.

El eje delantero está formado por cinco brazos por rueda, y el eje trasero se rige por el principio de brazos trapezoidales. Los muelles y amortiguadores presentan unos ajustes deportivos, y la dirección dinámica varía su relación de transmisión en función de la velocidad a la que se circula. Las pinzas de freno actúan sobre discos de grandes dimensiones realizados en cerámica reforzada con fibra de carbono; los neumáticos tienen un formato de 285/30 R 21.

- Fin -

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