

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 20 / 11

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: reyes.luque@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Los *showcars* de Audi con motores TDI

- En 2005 Audi presentó el allroad quattro concept con un motor V8 TDI precursor del que posteriormente pasaría a la producción en serie.
- El V12 TDI del Audi Q7 coastline de 2007 se convirtió en el motor diésel más potente del mundo.
- En 2010, el Audi e-tron Spyder ya mostraba las posibilidades de la tecnología híbrida enchufable con motor TDI.

Madrid, 6 de agosto de 2014 –En los últimos diez años, la tecnología TDI de Audi ha sido protagonista en los *showcars* o prototipos de Audi. Durante este tiempo, la marca de los cuatro aros ha presentado vehículos experimentales con motores TDI de cuatro, seis, ocho, diez y doce cilindros, muchos de los cuales anticipaban futuros modelos de producción y tecnologías que han acabado pasando a los modelos de calle.

2007: el Audi Q7 coastline

Potencia máxima de 500 CV (368 KW), y un par máximo de 1.000 Nm: el *showcar* Q7 V12 TDI presentado por Audi en el Salón del Automóvil de Detroit en enero de 2007 fue el precursor del modelo que comenzó a fabricarse en serie en el año 2008. Con sus prestaciones, el prototipo se catapultó hasta la liga de los SUV deportivos: la aceleración estándar requería 5,5 segundos, y la velocidad máxima se limitaba electrónicamente al alcanzar los 250 km/h.

La tecnología del V12 TDI de seis litros se correspondía con el estándar de los vehículos de serie. El sistema common rail, con sus inyectores piezoeléctricos, generaba una presión de inyección de hasta 2.000 bares. Los dos turbocompresores VTG generaban una presión de sobrealimentación relativa de hasta 1,6 bares. El cárter del cigüeñal se había realizado en fundición de grafito vermicular, y las bancadas de cilindros se encontraban dispuestas en un ángulo ideal de 60 grados entre sí; el V12 diésel de Audi también fascinó por su inigualable suavidad de funcionamiento.

2008: el Audi R8 V12 concept y el R8 TDI Le Mans

A comienzos del año 2008 Audi presentó el Audi R8 V12 TDI concept en Detroit, y pocas semanas más tarde el R8 TDI Le Mans, en el Salón del Automóvil de Ginebra. Con estos dos prototipos la marca hacía referencia a las victorias obtenidas por el Audi R10 TDI en 2006 y 2007 en las 24 horas de Le Mans.

Al igual que el vehículo de competición, el *showcar* también montaba un V12 TDI con 6 litros de cilindrada. El motor en posición central se encontraba justo detrás del conductor y del acompañante. Con una potencia de 500 CV (368 KW) y 1.000 Nm de par motor, disponibles estos últimos a 1.750 rpm, el biplaza deportivo con motor TDI aceleraba en 4,2 segundos de los 0 a los 100 km/h, con una velocidad punta de más de 300 km/h. El consumo se situaba por debajo de los 10 litros a los 100 kilómetros.

2008: Audi A3 TDI clubsport quattro

El Audi A3 TDI clubsport quattro se presentó en mayo de 2008. Con una potencia de 224 CV (165 KW), rendía 450 Nm de par motor a 1.750 rpm. El prototipo aceleraba de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos y alcanzaba una velocidad máxima de 240 km/h. Los valores específicos del diésel de dos litros se situaban en 113,8 CV (83,8 KW) y 228,7 Nm por litro de cilindrada. Un turbocompresor VTG de mayor tamaño que en el motor de serie utilizado como base de partida empujaba el aire hasta las cámaras de combustión, y el sistema common rail inyectaba el combustible a una presión de 1.800 bares. Las cámaras de resonancia conmutables en el sistema de escape proporcionaban al 2.0 TDI un sonido deportivo.

2010: Audi e-tron Spyder

El Audi e-tron Spyder, uno de los protagonistas del Salón del Automóvil de París del año 2010, era un biplaza descapotable de más de cuatro metros de longitud. Poseía una estructura de aluminio en construcción Audi Space Frame, una capa exterior realizada en material plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) y un sistema de propulsión híbrido enchufable.

El V6 TDI de tres litros con sobrealimentación biturbo impulsaba a las ruedas traseras con una potencia de 300 CV (221 KW) y un par motor de 650 Nm. Dos motores eléctricos, con un rendimiento de 64 KW y 352 Nm, actuaban sobre las ruedas delanteras; podían accionarse por separado y permitían de este modo repartir el par de forma selectiva. El suministro eléctrico se llevaba a cabo a través de una batería de iones de litio con una capacidad de 9,1 kWh. La autonomía en modo eléctrico era de 50 kilómetros; el consumo medio del Audi e-tron Spyder a los 100 km se situaba en 2,2 litros de combustible (59 gramos de CO₂ por kilómetro). Los datos clave en términos de dinamismo: de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos, y velocidad máxima limitada electrónicamente a 250 km/h.

2013: Audi nanuk quattro concept

En el Salón del Automóvil de Frankfurt celebrado en el año 2013 Audi presentó su prototipo técnico Audi nanuk quattro concept. El concepto *crossover* de un coupé biplaza

combinaba el dinamismo de un deportivo de alto rendimiento con la competencia quattro de Audi en carretera, en circuitos de competición y en terrenos sin asfaltar.

Como propulsor se utilizó un V10 TDI montado longitudinalmente delante del eje trasero. El potente diésel, con una cilindrada de 5,0 litros, rendía más de 544 CV (400 KW) de potencia y desarrollaba 1.000 Nm de par motor ya a 1.500 rpm. Utilizaba una sobrealimentación biturbo y el sistema de distribución variable Audi valvelift system (AVS), tecnologías ambas que Audi ha ido perfeccionando hasta la actualidad. El sistema common rail generaba una presión de hasta 2.500 bares. El Audi nanuk quattro concept aceleraba hasta los 100 km/h, con salida parada, en 3,8 segundos, y su velocidad máxima alcanzaba los 305 km/h. De media consumía sólo 7,8 litros de combustible a los 100 km.

Otros *showcars* con motores TDI

Además de los ya mencionados *showcars*, Audi ha presentado al público otros prototipos con sistema de propulsión TDI. El Audi allroad quattro concept que llevó al Salón del Automóvil de Detroit en el año 2005 fue el precursor del nuevo V8 diésel que poco más tarde pasaría a la producción en serie. En 2008 Audi presentó en el Salón de Shanghai el Cross Coupé quattro, y en Los Ángeles el Cross Cabriolet quattro. El coupé de dos puertas montaba un 2.0 TDI, mientras que el descapotable disponía de un V6 diésel de tres litros. Y a comienzos de 2009 se presentó en el *stand* de Audi en Detroit el Sportback concept, el precursor del Audi A7 Sportback, que albergaba bajo su capó el 3.0 TDI clean diesel con catalizador SCR.

- Fin -

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