



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 3487 83 20 / 11

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

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

<http://prensa.audi.es>

Audi lidera la venta de vehículos con tracción a las cuatro ruedas en España

- **En 2014 se matricularon más de 7.700 vehículos Audi equipados con tracción quattro.**
- **Uno de cada cinco Audi vendidos en España son versiones con tracción a las cuatro ruedas.**
- **Todos los modelos de Audi disponen de versiones con tracción quattro. La gama en España se compone de 155 versiones equipadas con este sistema.**

Madrid, 29 de enero de 2015 – Un año más Audi se sitúa líder del mercado español en ventas de vehículos con sistemas de tracción a las cuatro ruedas, no sólo en el mercado Premium sino también en el mercado absoluto. La avanzada tecnología quattro de la marca de Ingolstadt se empezó a desarrollar con gran éxito en competición a comienzos de los años ochenta del pasado siglo, donde demostró su supremacía en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Después, todos los conocimientos adquiridos en las carreras se fueron transfiriendo a los coches de serie. Hoy, la tracción quattro sigue siendo una referencia en el mundo del automóvil, como lo demuestran los seis millones y medio de vehículos Audi que se han comercializado ya en todo el mundo con este sistema pionero.

En 2014 Audi ha comercializado en el mercado español 7.745 coches con tracción quattro, una cifra que supone más del 15% de total de ventas con tracción a las cuatro ruedas del mercado, y que supera en 1.368 unidades a la obtenida por la segunda marca en este *ranking*. El liderazgo de Audi en este terreno es indiscutible, con una gama donde existen 155 versiones que equipan la tecnología quattro de tracción a las cuatro ruedas. Un sistema que está disponible para todos los modelos que se comercializan, desde el A1 al A8, además de los deportivos TT y R8 y, por supuesto, los vehículos pertenecientes al segmento SUV: Q3, Q5, Q7. Precisamente los Audi Q3 y Audi Q5, junto al Audi A4, son los coches de la gama que más matriculaciones han tenido de versiones quattro.

A nivel global Audi también es el fabricante número uno del mundo en turismos de tracción a las cuatro ruedas. Casi la mitad de las unidades que se comercializan de la marca de los cuatro aros en todo el planeta van provistas del sistema quattro. Desde sus comienzos, hace ya más de treinta años, la producción de vehículos quattro ha alcanzado los seis millones y medio de unidades.

La tecnología quattro nació de una idea tan simple como genial: adaptar a un turismo de calle el sistema de tracción total desarrollado inicialmente para los vehículos todoterreno



destinados a fines militares. El objetivo era repartir la potencia entre las cuatro ruedas, con el propósito de mejorar el agarre del vehículo, especialmente en suelos deslizantes.

La primera aplicación se hizo en 1980, cuando se presentó el Audi quattro, un modelo que adoptaba la carrocería modificada del Audi Coupé y que serviría como base para el coche de competición que revolucionó el panorama de los rallyes. En esta especialidad se lograron cuatro campeonatos del mundo consecutivos entre 1982 y 1984 (dos de pilotos y dos de marcas). En vista de esa superioridad aplastante, el resto de marcas se lanzaron a desarrollar sistemas de tracción total para los famosos vehículos de Grupo B, pero pocos años después llegaron las limitaciones reglamentarias y la prohibición de aquellos coches con potencias brutales.

Pero ese fue sólo el principio. La tecnología quattro de Audi, que consiguió 24 triunfos en rallyes del Mundial, tres victorias en la mítica subida americana de Pikes Peak y más de 20 títulos en circuitos, llegaba en 2012 a las 24 Horas de Le Mans, la prueba de resistencia más prestigiosa de la historia. Audi ganaba la carrera con un R 18 e-tron quattro y se convertía en el primer fabricante que vencía en esta competición con un prototipo de cuatro ruedas motrices, en este caso un híbrido en el que las ruedas del eje trasero estaban impulsadas por un motor de combustión TDI y las del delantero por un motor eléctrico. Las victorias se han repetido en 2013 y 2014.

En la actualidad Audi ya trabaja en el sistema de tracción e-quattro para sus futuros modelos de calle, en los que al igual que en el prototipo de competición no será necesaria una conexión mecánica entre los ejes delantero y trasero del vehículo, a pesar de contar con tracción a las cuatro ruedas.

La gama Audi cuenta en estos momentos con cuatro conceptos de tecnología quattro en función del tipo de modelo. Para los Audi A3, Q3, TT, S1 y S1 Sportback la potencia entre ambos ejes se reparte mediante un embrague electrónico multidisco de accionamiento hidráulico, que va situado en el tren posterior para lograr un mejor equilibrio de pesos.

La siguiente opción es la que emplean la mayoría de los coches de la gama, y se utiliza en modelos con el motor ubicado en posición longitudinal. Es la que equipan los Audi A4, A5, A6, A7 Sportback, A8, Q5 y Q7. Se trata de un diferencial central autoblocante mecánico con reparto asimétrico dinámico, formado por un conjunto de engranajes capaz de distribuir la potencia de forma instantánea. En condiciones normales el 40% del par va al eje delantero y el 60% al trasero, pero esa proporción puede variar en un amplio espectro según las condiciones de conducción y del terreno, y con unos reglajes que dependen de cada modelo.

Una tercera alternativa específica para algunos de los coches más deportivos es un evolucionado diferencial central de corona, muy ligero y compacto, con gestión individual



de par en cada rueda y capaz de variar el reparto inicial de par establecido en un valor de 40:60 hasta una proporción 70:30 o 20:80 en los ejes delantero y trasero respectivamente en función de las condiciones de adherencia. Lo llevan el RS 4 Avant, el RS 5 Coupé y el RS 5 Cabriolet. Por último, el superdeportivo R8 de motor central cuenta con su propia tecnología. Lleva un diferencial de acoplamiento viscoso, que recibe la fuerza del motor a través de un árbol de transmisión, y que puede enviar entre un 15% y un 30% del par a las ruedas del eje delantero.

- Fin -

Galerías de imágenes asociadas a esta información disponibles en la prensa de Audi de Audi <http://prensa.audi.es>:

- Modelos Audi quattro de producción
- Técnica Audi quattro
- La tracción quattro de Audi en competición