



**Comunicación de prensa Audi**  
Dirección Comunicación y RR.EE. Audi  
Tel: +34 91 348 86 11 / 12  
E-mail: gonzalm2@vw-audi.es  
E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es  
<http://prensa.audi.es>

## **Potencia procedente del gas: El nuevo Audi A4 Avant g-tron**

- **Sistema de propulsión alternativo para el nuevo Audi A4 Avant**
- **Motor Bi-fuel 2.0 TFSI dotado de un innovador proceso de combustión**
- **El Audi e-gas proporciona movilidad libre de emisiones CO2**

**Madrid, 21 de octubre de 2015 – Deportivo, versátil y con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>. Con su comercialización programada para finales de 2016, el Audi A4 Avant g-tron es otra propuesta de Audi para la movilidad sostenible del futuro. Siguiendo la estela iniciada por el Audi A3 Sportback g-tron, es el segundo modelo de la marca que puede utilizar gas natural o Audi e-gas de producción sostenible.**

El A4 Avant g-tron es, simultáneamente, deportivo, eficiente y extremadamente económico. El motor está basado en el nuevo 2.0 TFSI desarrollado por Audi, que ofrece un avanzado y altamente eficiente proceso de combustión. La unidad de potencia turboalimentada produce 170 CV (125 kW). Su par máximo de 270 Nm está disponible en torno a las 1650 rpm. Los pistones y las válvulas han sido especialmente modificados para funcionar con gas y permitir un óptimo índice de compresión. Un controlador electrónico reduce la elevada presión de más de 200 bares del gas procedente del depósito hasta alcanzar una presión de trabajo de 5 a 10 bares en el motor. Este sistema de control de la presión se realiza de forma dinámica y precisa en respuesta a los requerimientos que el conductor exige del motor. La presión correcta está así siempre presente en los conductos del gas y en las válvulas de inyección: baja presión para una conducción eficiente a bajos rangos de velocidad, y presiones más altas para obtener mayor potencia y par.

Según las mediciones NEDC, el Audi A4 Avant g-tron consume menos de cuatro kilogramos de CNG (gas natural comprimido) cada 100 kilómetros, lo que se traduce en unos costes de combustible para el cliente de menos de cuatro euros (precios de octubre 2015). Las emisiones de CO<sub>2</sub> son inferiores a los 100 gramos por kilómetro. La capacidad del depósito es de 19 kilogramos de gas, suficientes para disponer de una autonomía superior a 500 kilómetros. Cuando el contenido de gas en el depósito cae por debajo de 0,6 kilos —cantidad análoga a una presión residual de 10 bar— la unidad de control cambia al funcionamiento en modo gasolina. El A4 Avant g-tron puede entonces cubrir una distancia adicional de 450 kilómetros en este modo. La autonomía potencial total es comparable a la de un coche dotado con un motor TDI.

Las bocas de llenado de los depósitos de gas y de gasolina están situadas una junto a la otra en idéntico emplazamiento bajo una misma tapa. Después de repostar y siempre que



la temperatura no sea muy fría, el motor inicia su arranque en modo gasolina, cambiando después, tan rápido como sea posible, a funcionar con gas natural. Dos indicadores en el cuadro de mandos mantienen al conductor al corriente de los niveles de llenado de ambos depósitos. El sistema de información al conductor muestra el consumo de combustible en el modo de funcionamiento activo.

Audi instala los cuatro depósitos cilíndricos de CNG como un único módulo compacto en la parte trasera del A4 Avant. Cada uno de ellos ha sido específicamente dimensionado y adaptado al espacio disponible. Están protegidos por un recubrimiento de chapa de acero y unas correas tensoras sostienen los cilindros y los protegen contra posibles daños. El módulo completo del depósito CNG, que también incluye el depósito de gasolina de 25 litros, se fija a la carrocería durante la producción del A4 Avant. La rueda de recambio habitual se ha eliminado, y la batería varía su emplazamiento desde el compartimento de equipajes al vano motor. El piso del maletero cuenta incluso con su borde en la zona de carga, lo que permite ofrecer un espacio para el equipaje completamente funcional.

Los depósitos de CNG, con una presión de funcionamiento de 200 bares a 15 grados Celsius, siguen el principio de construcción ultraligera de Audi. Gracias a su innovador diseño, su peso es un 56 por ciento inferior al de unos depósitos comparables realizados en acero. Su capa interna es una matriz de poliamida estanca a los gases. La segunda capa, un compuesto formado por polímeros reforzados con fibra de carbono (CFRP) y polímeros reforzados con fibra de vidrio (GFPR), proporciona la máxima resistencia. La tercera capa está realizada en GFPR y sirve principalmente de ayuda para una primera inspección visual en caso necesario, al volverse de un color blanco lechoso en caso de daño. Antes de ser instalado en el coche, cada depósito es probado a 300 bar durante la fase de producción, por lo que la presión máxima que soportan es aún más alta y supera con creces los requerimientos legales.

Con Audi e-gas producido en Alemania, el A4 Avant g-tron es un vehículo que funciona libre de emisiones de CO<sub>2</sub>. El e-gas es metano sintético que se obtiene a partir de agua y CO<sub>2</sub> con la ayuda de electricidad sostenible en plantas “power-to-gas”. Audi puso en marcha la primera planta del mundo de este tipo para la producción de Audi e-gas a escala industrial en Werlte, pero ahora también produce e-gas en otras instalaciones. Con la tecnología “power-to-gas”, la marca de los cuatro aros hace que sea posible almacenar excesos de energía renovable, una valiosa contribución a la transición energética. La compañía y sus socios están impulsando intensamente el desarrollo de varios combustibles sintéticos conocidos como Audi e-fuels, incluso mediante nuevos procesos biológicos de producción.

En Alemania, el conductor puede repostar combustible utilizando la tarjeta Audi e-gas de reabastecimiento de combustible como en el caso del Audi A3 Sportback g-tron, la cual sirve como un medio de pago y al mismo tiempo como instrumento para equilibrar las



emisiones. A partir de la información transferida durante el pago, Audi alimenta la red alemana de gas natural con la cantidad equivalente a la carga de gas repostada por el cliente. De este modo, Audi logra una movilidad completamente neutra de emisiones CO<sub>2</sub>.

- Fin -

**Consumos de combustible de los modelos mencionados anteriormente\***

**Audi A3 Sportback g-tron:**

Consumo de CNG en kg/100 km: 3,6-3,3

Consumo combinado en l/100km: 5,5-5,1

Emisiones CO<sub>2</sub> en ciclo combinado en g/km (CNG): 98-89

Emisiones CO<sub>2</sub> en ciclo combinado en g/km: 128-117

\* Datos de consumo de combustible, emisiones CO<sub>2</sub> y rangos de eficiencia dependen del conjunto llanta/neumático utilizado.

**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)**