



**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>

## **Marcel Fässler prueba el Audi Q7 e-tron con asistente predictivo de eficiencia**

- **El piloto de Audi, ganador de las 24 Horas de Le Mans, se sorprende con el funcionamiento del sistema de gestión predictiva de energía.**
- **La información sobre el funcionamiento del sistema híbrido se muestra en la pantalla central y ayuda a conducir de forma eficiente.**
- **Realizando la conducción adecuada, el Audi Q7 e-tron quattro puede alcanzar una autonomía de más de 1.300 kilómetros.**

**Madrid, 18 de agosto de 2016 – Marcel Fässler no es un conductor cualquiera. Además de sus tres victorias con Audi en la carrera de resistencia más famosa del mundo, las 24 Horas de Le Mans, también es un experto a la hora de pilotar vehículos híbridos; sin ir más lejos, el prototipo Audi R18 con el que participa en el Campeonato del Mundo de Resistencia. Por eso su opinión al analizar el asistente predictivo de eficiencia tiene especial relevancia.**

Acompañado por Philipp Seyberth, ingeniero especializado en gestión de la propulsión híbrida, el piloto oficial de Audi, Marcel Fässler, realiza un recorrido de casi 100 kilómetros por los alrededores de Madrid para comprobar las bondades del nuevo Audi Q7 e-tron quattro y de su asistente predictivo de eficiencia. Fässler tiene grandes conocimientos de cómo funcionan los sistemas de propulsión híbridos y como sacarles el mayor rendimiento pero, aún así, se le pide que obedezca las recomendaciones que le indique el asistente sobre el estilo de conducción concreto que debe realizar en cada momento. Su sorpresa con algunas de esas indicaciones es manifiesta; sin embargo, sigue las instrucciones al pie de la letra y poco a poco va comprendiendo el por qué de unas instrucciones que al principio le parecían equivocadas.

Al poco de comenzar la prueba, el asistente predictivo de eficiencia envía una ligera señal al pedal del acelerador “invitando” a levantar el pie del pedal del gas. Fässler siente ese suave impulso y actúa en consecuencia, aunque pone cara de extrañeza: “¡No entiendo que me sugiera dejar de acelerar cuando estamos justo subiendo una pendiente!”. Segundos más tarde alcanzan la cresta de dicha colina y empieza una pequeña bajada que, unos 200 metros más adelante, acaba en una rotonda ya dentro de los límites de velocidad de una población. El ingeniero Seyberth sonríe y, mirando al piloto, le dice: “Aquí tienes el motivo”.

Esa es precisamente la clave del sistema predictivo de eficiencia. Marcel sólo ve que por delante una subida, lo que instintivamente le haría seguir dando gas para llegar bien a la



cima, pero el Audi Q7 e-tron quattro dispone de mucha más información. Por un lado, sabe que el tramo en cuesta que hay por delante lo supera sin problemas con la energía eléctrica que queda acumulada en el sistema; por otro, ya conoce que lo que viene después es una bajada corta y que, en poco tiempo, habrá que frenar para no sobrepasar la velocidad marcada por la señal que aparecerá, además de para afrontar la rotonda que Fässler tardará unos segundos más en ver. La inteligencia artificial del coche calcula por anticipado la cantidad de energía necesaria para recorrer los tramos que vienen a continuación y optimiza su uso, cuando el conductor todavía no tiene ni la más remota idea de lo que se va a encontrar.

Este asistente predictivo de eficiencia, que además de en el Audi Q7 está disponible en otros modelos Audi, como el A4 o el renovado A3, y que poco a poco se irá extendiendo a otros vehículos de la gama, puede llegar a conseguir un ahorro de combustible del 10%. Utiliza los datos de la ruta previamente marcada en el sistema de navegación, para adaptar la velocidad a las distintas situaciones de conducción, reconociendo la topografía del recorrido, los límites de velocidad y el tráfico.

Pero, ¿qué ocurre si no introducimos nuestro destino en el navegador? En este caso, el sistema se basa en los tres o cuatro kilómetros que vienen a continuación y el software realiza sus predicciones según el radio de las próximas curvas, de las pendientes o de las dificultades que detecte.

El Audi Q7 e-tron quattro que ha probado Marcel Fässler dispone de un motor 3.0 TDI de 258 CV (190 kW), más otro eléctrico que eleva la potencia total a 373 CV (275 kW), con un impresionante par máximo de 700 Nm. La batería de iones de litio necesita sólo 2 horas y media para cargarse por completo a través de una toma de 380 voltios. La autonomía teórica en modo eléctrico es de 50 km, aunque si aprovechamos bien la energía con este asistente predictivo de eficiencia podemos conseguir incluso más.

La prueba llevada a cabo por el triple vencedor de las 24 Horas de Le Mans en los alrededores de la capital de España se componía de un total de 95,9 kilómetros, que junto a Philipp Seyberth ha completado en hora y media, y en los que únicamente ha gastado 3,9 litros de combustible, realizando el 68,6% del recorrido sin la intervención de la mecánica diésel y, por tanto, sin emitir ningún tipo de gas contaminante.

Después de programar el recorrido en el navegador, la primera parte de la ruta se ha realizado prácticamente con el motor de combustión, pero aprovechando siempre que se podía las zonas de recuperación de energía eléctrica y funcionando “a vela” para ahorrar combustible. El sistema ha decidido que lo mejor sería guardar dicha energía eléctrica para más adelante, cuando los tramos de carretera fueran más favorables a esa estrategia. Eso no quita para que, en un par de ocasiones, Fässler haya ignorado las recomendaciones del asistente predictivo de eficiencia y pisara a fondo el pedal del acelerador en el momento de adelantar a otros vehículos. En esos instantes, el motor térmico y el eléctrico trabajan conjuntamente y proporcionan una sorprendente respuesta que hace la maniobra rápida y segura.



El piloto de Audi, acostumbrado a un sistema similar en su prototipo de competición, queda maravillado por cómo funciona en el Q7 e-tron. “Hay que estar muy atento para darse cuenta cuándo funciona el propulsor TDI y cuándo está desconectado. Es tan suave y silenciosa la interacción del sistema que apenas percibes los cambios”, comenta Fässler.

En el final de la prueba, con el tráfico típico en torno a Madrid, el coche se mueve sólo con el motor eléctrico, gracias a que la batería ha guardado la cantidad necesaria para estas condiciones de circulación. “Uno va más atento con este vehículo que con uno convencional”, comenta el especialista en Le Mans. En efecto, el conductor está pendiente de la gran cantidad de información que se le suministra a través del cuadro de instrumentos digital Audi virtual cockpit, de la gran pantalla central del sistema de información y entretenimiento MMI y del pedal de acelerador activo. Conseguir la conducción más eficiente requiere estar concentrado para seguir los datos de las pantallas y las señales sobre el pie derecho. Es una forma agradable de mantener los cinco sentidos en la carretera.

El asistente predictivo de eficiencia es un ejemplo más de cómo Audi aprovecha toda su experiencia en las competiciones del máximo nivel (en este caso, en el Campeonato del Mundo de Resistencia, donde hay un complejo reglamento que obliga a gestionar la energía de la forma más conveniente), para trasvasar la tecnología más vanguardista e innovadora a sus vehículos de producción en serie.

-Fin-

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

El Grupo Audi, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 16 plantas distribuidas en doce países. En el segundo semestre de 2016, Audi iniciará la producción del Q5 en San José Chiapa (México). Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen quattro GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant’Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).

En 2015, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,8 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.245 deportivos de la marca Lamborghini y aproximadamente 54.800 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2015, AUDI AG alcanzó una facturación de 58.420 millones de euros, con un beneficio operativo de 4.800 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.