



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>

Una historia de éxito en Audi: 8 millones de coches con tracción quattro

- El hito lo alcanzó una unidad del Q5 fabricado en la nueva planta de Audi en San José Chiapa, México
- La última etapa de desarrollo es la tracción quattro con tecnología ultra
- Trayectoria de éxito también en la competición.

Madrid, 19 de enero de 2017 – La marca de los cuatro aros celebra un hito especial en una ocasión propicia también para esta época del año: la salida de la línea de producción en la nueva planta de San José Chiapa de la unidad 8 millones de un modelo Audi equipado con tracción quattro. Una tecnología que, incluso sobre hielo o nieve, aporta seguridad y placer de conducción. El vehículo con el que se ha alcanzado este importante registro es un Audi Q5 2.0 TFSI quattro de color rojo granate.

La tecnología quattro hizo su debut en 1980, y actualmente está disponible en más de 100 versiones distintas dentro de la gama Audi. El sistema quattro de tracción total es de serie en el Audi Q7, el Audi A4 allroad quattro, el Audi A6 allroad quattro, el Audi A8, el Audi R8 y en todos los modelos de las series S y RS; y está disponible como una opción para todo el resto modelos de la gama Audi. En 2015, el 44 por ciento de todos los clientes Audi en el mundo eligió versiones equipadas con tracción quattro. El Audi Q5 encabezaba la lista con cerca de 262.000 unidades. Los modelos quattro generan una demanda particularmente fuerte en los Estados Unidos, Canadá, Rusia y también en los mercados de Oriente Medio.

Audi ofrece la tracción quattro en diferentes versiones adaptadas a cada modelo de la gama. Para las series de modelos compactos con motores dispuestos en posición transversal, se utiliza un embrague hidráulico multidisco controlado electrónicamente en el eje posterior. En el deportivo R8 de motor central, el embrague multidisco está situado en el eje delantero. En función de las condiciones reales de conducción en cada momento, estos sistemas activos distribuyen el par de forma variable entre ambos ejes.

El diferencial central autoblocante utilizado en muchos de los modelos Audi con motor delantero dispuesto longitudinalmente es un engranaje planetario puramente mecánico. Normalmente, reparte el par enviado a las ruedas delanteras y traseras en una proporción del 40:60 por ciento, respectivamente.

El diferencial deportivo está disponible en el eje trasero para algunas versiones tope de gama. Distribuye activamente el par entre las ruedas traseras mediante dos unidades



superpuestas, cada una de ellas dotada de un embrague multidisco electrohidráulico. En casos extremos, casi todo el par puede enviarse a una misma rueda; en realidad, el sistema prácticamente empuja el coche hacia el interior de la curva, eliminando así cualquier posibilidad de subviraje.

Último desarrollo: quattro con tecnología ultra

La última evolución es el sistema de tracción quattro con tecnología ultra, desarrollada para modelos con el motor dispuesto longitudinalmente. Aquí, un embrague multidisco controlado activamente al final de la transmisión distribuye el par de forma variable entre los ejes cuando funciona en modo de tracción total. Un segundo mecanismo situado en el diferencial del eje trasero puede desacoplar la conexión a las ruedas de este eje. Ambos embragues permanecen abiertos en aquellas situaciones de conducción en las que la tracción total no ofrece ninguna ventaja. De esta manera, los componentes del tren trasero no intervienen, reduciendo las pérdidas por arrastre. La unidad de control del sistema utiliza múltiples datos para crear un modelo predictivo del estado del vehículo que se anticipa a la situación de conducción en aproximadamente medio segundo. Si el sistema detecta, por ejemplo, que la rueda interior está próxima a perder agarre, cambia de forma predictiva al modo de tracción a las cuatro ruedas. Como resultado, la tracción total está siempre lista cuando es necesaria. El nuevo concepto aumenta considerablemente la eficiencia sin disminuir la motricidad o la dinámica de conducción.

Una historia de éxito: quattro

Audi alcanzó un hito en la historia de la automoción con la tracción permanente a las cuatro ruedas quattro; en 1980, ningún otro fabricante ofrecía un sistema de tracción total tan rápido y ligero para coches de grandes volúmenes de producción. La tecnología se presentó en 1980 sobre el Ur-quattro en el Salón del Automóvil de Ginebra. En 1986, Audi reemplazó la primera generación con bloqueo manual del diferencial central por una evolución con el diferencial Torsen, el cual podía distribuir el par de forma variable. Le siguió una unidad con engranajes planetarios en 2005, con su distribución asimétrica y dinámica de la potencia. Audi mantiene en continuo proceso de desarrollo el diferencial central autoblocante, el cual está considerado como el referente para la dinámica de tracción y conducción en combinación con un peso muy ligero.

La marca de los cuatro aros también ha celebrado muchos triunfos en la competición gracias a la tecnología quattro. Hasta ahora, la lista incluye cuatro títulos del Campeonato del Mundo de Rallies, seis victorias en la prestigiosa subida del Pikes Peak Hill Climb en los Estados Unidos, un título en las Trans Am Series de los Estados Unidos, dos títulos del DTM, 11 Campeonatos Nacionales de Súper Turismos y una Copa del Mundo de Turismos. La última victoria de la tecnología quattro tuvo lugar el pasado mes de noviembre, Mattias Ekström y EKS, su equipo privado de rallycross, conquistaron los títulos de Campeón del Mundo de Pilotos y de Campeón del Mundo por Equipos con el Audi S1 EKS RX quattro en el Campeonato del Mundo FIA de Rallycross.



Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi Q5 2.0 TFSI quattro S tronic (185 kW):

Consumo combinado en l/100 km: 7,1 – 6,8;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 162 – 154

Audi A4 allroad quattro:

Consumo combinado en l/100 km: 6,7 – 4,9;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 154 – 127

Audi A6 allroad quattro:

Consumo combinado en l/100 km: 6,5 – 5,6;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 172 – 149

Las cifras pueden variar en función de la medida de la llanta y el neumático utilizados.

–Fin–

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en <https://www.audi-mediacenter.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. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport 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 58.400 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.