



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

<http://prensa.audi.es>

Julio de 2017

La gama S de Audi: Elevados a la potencia S

Sumario	2
S1 y S1 Sportback	3
S3, S3 Sportback, S3 Cabrio y S3 Sedan	6
S4 y S4 Avant	9
S5 Coupé, S5 Sportback y S5 Cabrio	12
S6 y S6 Avant	15
S7 Sportback	17
S8 y S8 Plus	20
TTS Coupé y TTS Roadster	22
SQ5	25
SQ7	27
Elementos comunes en los modelos S	29



La gama S de Audi: Elevados a la potencia S

Audi pone a disposición de sus clientes la gama más amplia de versiones deportivas S, que se caracterizan por una imagen que combina deportividad y elegancia, una dinámica de marcha ágil que no renuncia al confort y unas altas prestaciones con un consumo contenido.

En el Rally de San Remo de 1985, Walter Röhrl y Christian Geistdörfer obtienen una victoria histórica con el Audi Sport quattro S1, uno de los coches de rallies más potentes. Ese mismo año, Michèle Mouton participó en la subida a Pikes Peak con una evolución del quattro S1, donde obtuvo la victoria y estableció un nuevo récord. En 1990, Audi lanzó el S2 Coupé de 162 kW (220 CV), cuyo motor era otra variante del cinco cilindros en línea turboalimentado del S1 de competición. En 1992 le siguió el S2 Avant y, un año más tarde, el S2 berlina, también con el cinco cilindros turbo pero con la potencia aumentada a 169 kW (230 CV). Hasta 1995, se fabricaron 9.488 unidades del S2 en sus tres carrocerías.

Desde entonces, las versiones S siempre han tenido un espacio en la gama de modelos de Audi. Del cinco cilindros turboalimentado se pasó al V6 biturbo del S4 en 1997. En 2003, llegó el motor V8 de 4,2 litros y la caja de cambios tiptronic. Paralelamente a las 24 Horas de Le Mans de 2012, en las que logró la victoria con el R18 e-tron quattro (diésel híbrido), Audi presentó el SQ5 TDI, primer SUV de la familia S y también primer S de Audi con motor diésel.

La evolución técnica ha sido una constante en cada modelo S. Los motores han ido ganando en rendimiento hasta llegar a los actuales, algunos con tecnologías como la inyección dual, nuevos ciclos de combustión o sobrealimentación eléctrica. La tracción total, una característica común en los modelos S, se ha ido refinando y adaptando a las diferentes configuraciones y exigencias de cada modelo. En el chasis, se han impuesto soluciones como la suspensión adaptativa, la dirección dinámica o los frenos carbocerámicos –disponibles de forma opcional en muchos de los modelos de la gama–. Las ayudas a la conducción, como el control de estabilidad, están diseñadas específicamente para que el conductor obtenga toda la seguridad que pueden brindar estos dispositivos y, a la vez, revelar el carácter dinámico que se espera de un modelo S.

La oferta de carrocerías también ha crecido notablemente desde aquel primer Coupé: actualmente hay berlina de tres o cinco puertas, familiares, coupés, descapotables y SUV. El sistema Audi drive select ofrece posibilidades de configuración específicas para los modelos S, que el conductor puede personalizar según sus preferencias.

Un repaso a los modelos S deja constancia que Audi no se limita a proporcionar un suplemento de potencia y colocar algunos elementos distintivos en la carrocería. Cada modelo S es un proyecto en sí mismo en el que todos los elementos del automóvil, sinérgicamente, están concebidos y realizados para satisfacer las expectativas de los clientes que buscan un Audi más deportivo.



Audi S1 y S1 Sportback

Los Audi S1 y S1 Sportback constituyen la nueva punta de lanza deportiva de la serie de compactos A1, al tiempo que completan la oferta de modelos S de Audi en el segmento de los deportivos compactos. El S1 está disponible con dos carrocerías: de tres puertas o el Sportback de 5 puertas.

Exterior

Su parrilla Singleframe es de color gris platino con listones cromados dobles dispuestos en horizontal e incorpora la insignia S1 y la firma luminosa está trazada con faros xenón plus de serie. Las carcasas de los retrovisores exteriores presentan nuevos contornos y lucen en óptica con efecto aluminio. El spoiler posterior en diseño S prolonga la línea del techo. En la versión de tres puertas, el arco del techo está disponible en tres colores de contraste, mientras que en la versión de cinco puertas puede solicitarse en tres colores de contraste el techo completo.

En la zaga del Audi S1 y del S1 Sportback llaman la atención las salidas de escape dobles con sus embellecedores elípticos, integrados en el difusor de color gris oscuro. Los grupos ópticos traseros constan de un total de 54 LED para las luces de freno e intermitente. Un logotipo S1 decora el portón del maletero, y el paragolpes de diseño S aporta fuerza a la trasera.

A petición del cliente el Audi S1 y el S1 Sportback pueden equiparse con el paquete óptico quattro exterior. Las barras en los faros xenón plus (las denominadas wings) se han pintado aquí de color rojo, y una serie de elementos en óptica de aluminio decoran el blade del paragolpes. El spoiler del techo y una inscripción quattro de color negro y plata en la aleta trasera (en el S1 Sportback se encuentra en las puertas traseras) aportan un toque llamativo. Las pinzas de freno de color negro pueden ir pintadas opcionalmente en color rojo.

Interior

Los grandes difusores de aire circulares, un elegante panel de control para el sistema de climatización y las inserciones acabadas en aluminio mate cepillado o en color negro con apariencia 3D realzan el diseño interior. El volante deportivo multifunción, forrado en cuero, cuenta con un diseño deportivo. Los pedales y el reposapiés son de aluminio cepillado, y los relojes de la instrumentación están acabados en gris oscuro, con los indicadores en color blanco. El cuentarrevoluciones incluye un indicador de la presión de soplado del turbocompresor. El sistema FIS de información al conductor, con pantalla a color y sistema de alerta y recomendación de parada por fatiga, forma parte del equipo de serie. La pantalla del sistema MMI Navegación plus de serie, oculta en la consola, se despliega electrónicamente, y recibe al conductor con el logo "S" cuando se acciona el encendido.

Las costuras en contraste realzan el acabado en color negro del interior. Opcionalmente se puede elegir un acabado en dos tonos procedente de la oferta de Audi design, combinando



Negro y Rojo Corso. Los asientos deportivos de serie con reposacabezas integrados incluyen el anagrama S, y opcionalmente también están disponibles los asientos deportivos S con el emblema S1 bordado en el respaldo.

Motor

El compacto y ligero 2.0 TFSI proporciona una potencia máxima de 170 KW (231 CV) a 6.000 rpm, con un régimen máximo de giro de 6.800 rpm. El par máximo es 370 Nm, constante entre 1.600 y 3.000 rpm. El cuatro cilindros propulsa al Audi S1 de 0 a 100 km/h en 5,8 s (S1 Sportback: 5,9 s). Ambos pueden alcanzar una velocidad máxima de 250 km/h, y el consumo medio homologado es de 7 l/100 km (S1 Sportback: 7,1 l/100 km), equivalente a unas emisiones de CO₂ de 162 g/km (S1 Sportback: 166 g/km).

A través del Audi drive select el conductor puede influir también en el sonido, con un actuador que refuerza el ruido de aspiración, y con una válvula conmutable en el tramo de salida de los gases de escape que se abre al incrementar la carga y el régimen. El dinámico carácter del cuatro cilindros va acompañado de un elevado refinamiento mecánico; en el bloque de cilindros rotan dos árboles de equilibrado a doble velocidad que el cigüeñal y en sentido contrario entre sí.

El cárter del cigüeñal se ha reforzado de forma selectiva en la zona de los puentes y de la tapa del cojinete de bancada; la culata se ha realizado en una aleación de aluminio y silicio. El turbocompresor posee una válvula de descarga de accionamiento eléctrico y genera una presión máxima de 1,4 bar. El árbol de levas de admisión permite un decalaje continuo de 60 grados con respecto al cigüeñal, y de 30 grados en el caso del árbol de levas de escape; en el lado de escape, el Audi valvelift system (AVS) varía además la alzada de las válvulas en dos fases. Las válvulas denominadas *drumble* (de *drally* y *tumble*, turbulencia espiroidal y cilíndrica) provocan en el aire aspirado un determinado movimiento que permite una óptima preparación de la mezcla.

La inyección indirecta adicional complementa a la inyección directa de gasolina FSI en régimen de carga parcial, para reducir el consumo y las emisiones. La inyección FSI, que funciona con una presión de hasta 200 bar, entra en acción en el arranque y con cargas elevadas. El colector de escape está integrado en la culata, y cuenta con refrigeración líquida, una solución que reduce la temperatura de los gases de escape y acelera el calentamiento del motor al arrancar en frío.

Transmisión de fuerza

La caja de cambios manual de seis marchas tiene una carcasa de magnesio. Como todos los modelos S de Audi, también el Audi S1 y el S1 Sportback equipan tracción integral quattro. El embrague de regulación electrónica distribuye el par del motor entre los ejes en función de la situación de marcha y, en beneficio del reparto del peso, está situado en el eje trasero. En el modo deportivo o con el ESC desconectado permite realizar derrapes controlados sobre superficies con reducido coeficiente de fricción.



Tren de rodaje

El reparto de la carga entre los ejes de 60:40 armoniza de forma extraordinaria con la tracción quattro. Como suspensión para las ruedas delanteras se utiliza una construcción de tipo McPherson con un bastidor auxiliar de acero de alta resistencia; con 1.474 mm, la vía es inusualmente ancha. La dirección está asistida por un motor eléctrico situado en la columna de la dirección que consume poca energía y tiene una relación de 14,8:1.

La suspensión trasera tiene un brazo longitudinal y tres transversales en cada rueda. El longitudinal absorbe las fuerzas de propulsión y de frenado; con el objetivo de incrementar el confort de rodadura, sus cojinetes son grandes y relativamente elásticos. Los transversales, responsables de absorber las fuerzas laterales, se han unido de forma rígida al portaeje en beneficio de la dinámica de conducción. Para la fabricación de los brazos se han utilizado distintos tipos de acero de alta resistencia, y los bujes se han realizado en aluminio. Los amortiguadores y los muelles helicoidales se encuentran dispuestos por separado. En comparación con el A1, el tarado de la suspensión del Audi S1 y del S1 Sportback es mucho más rígido.

Los Audi S1 y S1 Sportback equipan de serie llantas de aleación de 17 pulgadas, con neumáticos en formato 215/40.

Precio

El precio parte desde los 35.990 euros para el Audi S1 2.0 TFSI quattro, y desde los 36.720 euros para el Audi S1 Sportback 2.0 TFSI quattro.



Audi S3, S3 Sportback, S3 Cabrio y S3 Sedan

La oferta de esta versión deportiva se despliega en cuatro carrocerías: S3 de tres puertas, Sportback, Sedan y Cabrio. Aunque cada uno con su estilo y desarrollado para un tipo de cliente distinto, todos ellos comparten elementos de diseño precisos y llamativos a la vista, la última evolución del motor 2.0 TFSI con 228 kW (310 CV), cambio S tronic de doble embrague y tracción quattro de serie.

Exterior

En las cuatro carrocerías, el diseño exterior refleja claramente el carácter dinámico del Audi S3. La parrilla Singleframe S específica incluye barras horizontales dobles cromadas y el logotipo S; las inserciones están acabadas en gris platino mate. Las entradas de aire inferiores tienen una rejilla con un diseño distintivo, y las carcasas de los espejos retrovisores están acabadas con apariencia de aluminio. La vista lateral se ve acentuada por las estriberas en el color de la carrocería. En la parte trasera el spoiler específico (versiones S3 y S3 Sportback) o el borde de separación (en el S3 Sedan) añaden otra característica llamativa. El difusor gris platino enmarca las cuatro salidas elípticas del sistema de escape y contribuye a acentuar el aspecto deportivo del S3. En la gama de colores, el azul Navarra y el negro pantera metálico con efecto cristal son exclusivos del Audi S3.

El Audi S3 Sportback tiene una distancia entre ejes alargada 35 mm respecto a la versión con carrocería de 3 puertas, con un amplio espacio los ocupantes de las plazas traseras y 340 litros de capacidad en el maletero. En el S3 Cabrio, la capota se puede abrir y cerrar en 18 s, incluso en marcha a menos de 50 km/h. En caso de impacto, un sistema activo de protección antivuelco protege a los pasajeros.

Audi monta de serie faros en tecnología LED. La luz diurna LED forma en el borde superior e interior de dichos faros un claro contorno luminoso homogéneo. Con los faros Audi Matrix LED disponibles con carácter opcional Audi traslada al segmento de los compactos una tecnología propia de la clase superior. Los faros de alta tecnología constan de LED independientes que se encienden, se apagan o se atenúan hasta en 64 niveles en función de la situación, proporcionando la iluminación precisa en todo momento sin deslumbrar al resto de usuarios de la vía. Los faros Audi Matrix LED incluyen intermitentes dinámicos delante y detrás.

Interior

El dinamismo del diseño exterior se extiende hasta el interior del Audi S3. Un marco independiente rodea el esbelto tablero de instrumentos, que parece flotar sobre la consola central. Los difusores de aire redondos y el panel de mandos del climatizador aportan el toque especial desde el punto de vista óptico y táctil.

Las esferas de los instrumentos se han realizado en el típico diseño S. La esfera en sí es de color gris y las cifras y agujas de color blanco. En el cuentarrevoluciones se ha integrado un



logotipo S3 en 3D y un indicador de la presión de sobrealimentación. El sistema de información al conductor FIS en color con *laptimer* pertenece al equipamiento de serie; el monitor de 11 mm de grosor, que se despliega eléctricamente recibe al conductor con una pantalla S3 al conectar el encendido. El sistema MMI radio plus forma parte del equipamiento de serie, y opcionalmente puede montarse el MMI Navegación plus con MMI Touch. El volante deportivo de cuero con emblema S3 también se equipa de serie con levas de cambio en aluminio. Otros elementos específicos de los modelos S son el anillo rojo en el botón de start-stop y los pedales realizados en acero inoxidable cepillado.

Las butacas de los asientos se pueden extender, y los respaldos incorporan la inscripción S3 grabada. Un reposabrazos central regulable en inclinación y en sentido longitudinal incrementa el confort. A petición del cliente Audi monta los asientos deportivos S con reposacabezas integrados y zona de hombros en guateado de rombos.

Motor

El 2.0 TFSI de la familia S3 genera una potencia de 228 kW (310 CV) y un par máximo de 400 Nm constantes entre 2.000 y 5.400 rpm. Los modelos S3 ofrecen un rendimiento superior y una revolucionaria eficiencia. El cuatro cilindros combina tecnologías de vanguardia: doble inyección (en la cámara de combustión y en el colector de admisión), integración del colector de escape en la culata, sistema de alzado variable de las válvulas Audi valvelift y un módulo de válvula rotativa para la gestión térmica.

El turbocompresor de grandes dimensiones, un nuevo desarrollo, ha sido concebido para soportar temperaturas de los gases de escape de hasta 1.000 °C. Con una presión de sobrealimentación máxima de 1,2 bar es capaz de comprimir 1.000 kg de aire a la hora. Un eficiente intercooler aire/aire reduce drásticamente la temperatura del aire comprimido e incrementa así su masa disponible en la combustión, y con ello el contenido de oxígeno. La válvula de descarga de regulación electrónica funciona de un modo muy rápido y preciso; simplifica el trabajo de intercambio de gases porque en régimen de carga parcial reduce la presión de sobrealimentación básica y con ello la contrapresión de los gases de escape.

La eficiencia del 2.0 TFSI queda reflejada en las cifras de consumo medio: desde 6,4 l/100 km en el caso del Audi S3 de 3 puertas con cambio S tronic, equivalente a unas emisiones de CO₂ de 146 g/km. Aun así, el Audi S3 es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 4,5 segundos.

Transmisión de fuerza

Para las distintas versiones del S3 Audi ofrece una caja de cambios S tronic de siete marchas doble embrague. El conductor puede cambiar con la palanca de selección o con las levas del volante. Junto al modo manual, se dispone de dos modos de funcionamiento automático: el modo D para un consumo reducido y el modo S con cambios a un régimen mayor. El programa Launch Control regula la aceleración máxima con salida parada. Otra particularidad del S tronic de siete velocidades es el desacoplamiento o modo de marcha libre, cuyo objetivo



consiste en reducir el consumo. Se activa cuando en el sistema de conducción dinámica Audi drive select está seleccionado el modo efficiency y el conductor retira el pie del acelerador.

El nuevo S3 se equipa de serie en todas las versiones con la tracción integral permanente quattro. El elemento principal es el embrague multidisco de nuevo desarrollo con control electrónico y accionamiento hidráulico. El compacto y robusto embrague se encuentra situado delante del diferencial del eje trasero. En condiciones normales, el embrague traslada la mayor parte de las fuerzas del motor a las ruedas delanteras. Si estas ruedas perdieran tracción, puede desviar los pares de forma continua hacia la parte trasera.

Tren de rodaje

La suspensión deportiva S con tarados más firmes reduce la altura de la carrocería en 25 milímetros respecto a las versiones convencionales del Audi A3. Tras las llantas de 18 pulgadas de diseño específico S se encuentran los grandes discos de freno, con pinzas pintadas en color negro (opcionalmente en rojo) y adornadas con anagramas S. Los neumáticos de serie son en formato 225/40-18. A pesar de sus cualidades dinámicas, los neumáticos contribuyen a la eficiencia gracias a su baja resistencia a la rodadura. Alternativamente, Audi ofrece en opción llantas de 19 pulgadas. Para conductores particularmente exigentes se ofrecen unos neumáticos especiales de alto rendimiento con las llantas de 19 pulgadas, puestos a punto especialmente para un comportamiento aún más dinámico.

El control de estabilidad ESC tiene una calibración que le permite actuar con una particular sensibilidad. La dirección progresiva con asistencia eléctrica varía la desmultiplicación para hacerla más indirecta en la posición central, y más directa cuando se realizan grandes giros del volante. El sistema de conducción dinámica Audi drive select es de serie, con la suspensión Audi magnetic ride disponible de forma opcional. Los frenos del nuevo Audi S3 se pueden dosificar con gran precisión. Todos los discos son autoventilados y tienen un diámetro de 340 mm. Las pinzas de freno pintadas en negro incorporan el emblema S3. Con carácter opcional también se pueden solicitar pintadas en rojo. El nuevo freno de estacionamiento electromecánico se puede manejar a través de una tecla y está integrado en el sistema de frenos en el eje trasero. El control de estabilización electrónico ESC se presenta en una nueva fase evolutiva, caracterizada por una regulación extraordinariamente precisa.

Precio

El precio del Audi S3 2.0 TFSI quattro S tronic es de 49.200 euros. Con la misma transmisión, el Audi S3 Sportback tiene un precio de 51.080 euros, y el del Audi S3 Sedan es de 51.810 euros. En el caso del Audi S3 Cabrio, el precio de la versión quattro S tronic parte de los 59.000 euros.



Audi S4 y S4 Avant

La oferta del Audi S4 comprende la berlina de cuatro puertas y el familiar Avant, ambos a la cabeza de su categoría con su impresionante rendimiento y con una eficiencia ejemplar. Audi ha transferido muchas de las tecnologías de la clase superior al S4.

El S4 Avant combina un deportivo carácter con un elevado nivel de practicidad diaria. Su compartimento de equipajes ofrece una capacidad de carga de 505 litros, superior a la de sus competidores en el segmento Premium. El portón trasero cuenta con asistencia motorizada de serie. Un sensor opcional permite controlar su apertura o cierre como respuesta a un movimiento con el pie.

Exterior

El frontal y la trasera se caracterizan por sus líneas horizontales que enfatizan la anchura. Listones dobles cromados estructuran la parrilla Singleframe. Los faros con sus distintivos bordes inferiores están diseñados con un aspecto tridimensional. En el Audi S4 incluyen de serie tecnología LED con intermitentes dinámicos traseros. Los faros Audi Matrix LED están disponibles como opción; sus doce LED para la luz larga iluminan la carretera con una luz similar a la luz diurna.

En los laterales destacan las carcasas acabadas en estilo aluminio de los espejos retrovisores exteriores. El poderoso contorno de los umbrales de las puertas contribuye a proporcionar esa afilada apariencia de los nuevos modelos S. Los paragolpes traseros integran una rejilla en nido de abeja de color negro, y la moldura del difusor elaborada en aluminio plateado mate rodea las dos dobles salidas de los tubos de escape. En la parte lateral delantera los Audi S4 y S4 Avant lucen el anagrama V6 T, mientras que el logo S4 con un rombo rojo decora la parrilla del radiador y la tapa del maletero. Los colores de carrocería, con un total de 16 posibles elecciones, incluyen el azul Navarra (nuevo en la gama) y el rojo Misano.

Interior

El salpicadero queda definido por un conjunto ampliamente extendido de salidas de ventilación, un elegante panel para el sistema de climatización y una gran superficie decorativa. El monitor del MMI Navegación plus con MMI touch tiene 21,1 cm (8,3 pulgadas). El sistema integra el módulo Audi connect, que proporciona conexión a Internet de alta velocidad 4G, permite a los pasajeros utilizar sus dispositivos móviles gracias al punto Wi-fi integrado, y da acceso a un gran número de servicios en línea. Por la noche, una banda de luces de LED traza el contorno de las puertas y de la consola central. Con el pack de luz ambiente opcional se puede elegir entre 30 colores diferentes. Como es típico de los modelos S, el negro es el color dominante.

Los asientos deportivos opcionales S están tapizados en cuero napa fina. Audi puede suministrar estas tapicerías en negro, gris rotor o rojo magma (exclusivamente para los modelos S), con diseño de rombos y costuras de contraste en gris roca, antracita y gris



granito. Los asientos deportivos S vienen de serie con apoyo lateral regulable, reposacabezas integrados y función de masaje. Como alternativa al volante multifunción plus ofrecido de serie, también se ofrece una variante calefactada y otra con la parte inferior del aro plana. Entre otros detalles distintivos están los pedales y el reposapiés izquierdo en acero inoxidable, la instrumentación digital Audi virtual cockpit de serie, un círculo rojo alrededor del botón de arranque y una pantalla de bienvenida especial para el Audi MMI. El logotipo S con un rombo rojo va incorporado sobre el volante, el marco donde se aloja la palanca de cambios y los protectores de los umbrales de puerta iluminados, además de ir grabado en el cuero de los asientos.

Motor

El motor turboalimentado 3.0 TFSI combina el rendimiento típico de un propulsor deportivo con nuevos niveles de eficiencia y también impresiona por su potencia, su cifra de par, por una respuesta instantánea y por un poderoso sonido. Desarrolla 260 kW (354 CV) y 500 Nm de par entre 1.370 y 4.500 rpm.

El factor clave a la hora de conseguir esta eficiencia es el nuevo método de combustión utilizado en el V6 3.0 TFSI. Está basado en el denominado ciclo B y utiliza las válvulas de inyección de alta presión montadas en el centro de las cámaras de combustión. Al acortar la fase de compresión durante el proceso de combustión permite al motor trabajar con una relación geométrica de compresión significativamente elevada. Las mejoras en eficiencia se consiguen en combinación con una fase de expansión que es más larga que la de compresión. En la zona de carga parcial, permite tiempos muy cortos de apertura de las válvulas de admisión de 130 grados del cigüeñal, y al mismo tiempo el cierre de dicha válvulas se realiza muy pronto. Con cargas más altas, las válvulas de admisión pueden gobernarse a través de un contorno del árbol de levas que permite tiempos de apertura más largos con una alzada de las válvulas más grande, lo que maximiza la potencia del motor.

El turbocompresor tiene doble entrada, los gases de escape de las dos bancadas de cilindros fluyen por separado para evitar las interacciones no deseadas entre las dos corrientes de gases de escape. El turbocompresor está situado dentro de la V a 90 grados que forman las dos bancadas, con los colectores de escape están en la parte interior de las culatas y los de admisión en el lado exterior. Un completo rediseño del V6 TFSI ha permitido reducir su peso en 14 kg, hasta quedar solamente en 172 kg.

Con este motor, el Audi S4 3.0 TFSI quattro tiptronic acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 s (Audi S4 Avant: 4,9 s), y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h, limitada electrónicamente. El consumo medio de combustible es de 7,5 l/100 km (S4 Avant: 7,6 l/100 km), con unas emisiones de CO₂ de 170 g/km (S4 Avant: 175 g/km).

Transmisión de la fuerza

La caja de cambios tiptronic de ocho velocidades está integrada dentro del sistema de gestión térmica del motor y diseñada para que pueda funcionar el sistema start-stop. El conductor



puede seleccionar los modos D, S o E y, además, utilizar las levas situadas en el volante para realizar los cambios de marcha de forma manual. Si el conductor levanta el pie del pedal del acelerador entre los 55 y los 160 km/h, la transmisión se desacopla, lo que permite ahorrar combustible (esto no sucede en el modo S). Si el vehículo lleva instalados el asistente predictivo de eficiencia opcional y el control de crucero adaptativo con Stop&Go, con el asistente de conducción en atascos incluido, la función de marcha libre por inercia se activará en cuanto sea posible.

El sistema de tracción integral permanente quattro, actúa de forma asimétrica. En conducción normal, su diferencial central mecánico dirige el 60% del par hacia el eje trasero y el 40% al delantero. Si se produce algún deslizamiento en uno de los ejes, la mayor parte de la potencia se redirige rápidamente hacia el otro (puede llegar a pasar hasta un máximo del 85% tanto en el eje delantero como en el trasero). Cuando se afronta una curva a velocidad elevada, el sistema torque vectoring interviene aplicando una presión mínima sobre el freno de las ruedas situadas en el interior del viraje, justo antes de que empiecen a patinar. Estas intervenciones las ejecuta incluso si el conductor no está presionando el pedal del acelerador. La diferencia entre las fuerzas de propulsión entre las ruedas hace que el coche gire ligeramente hacia el interior de la curva, consiguiendo un comportamiento más preciso, ágil y estable.

El diferencial deportivo opcional utiliza dos engranajes superpuestos para variar la distribución del par entre las ruedas del eje trasero. En curvas rápidas empuja literalmente al coche hacia dentro. Su gestión, que funciona en el nuevo concepto de plataforma electrónica del chasis (ECP), está incorporada en el sistema Audi drive select.

Tren de rodaje

El chasis de los dos nuevos modelos S está basado en las suspensiones de cinco brazos recién desarrolladas, tanto para el eje delantero como para el trasero. Este sistema permite una absorción óptima de las fuerzas longitudinales y transversales. Su configuración es rígida y deportiva en sentido lateral, mientras que cuando trabaja longitudinalmente es más suave y flexible. Junto con la evolucionada dirección asistida electromecánica, con relaciones directas, se consiguen las condiciones adecuadas para lograr un comportamiento dinámico, un buen confort y una elevada estabilidad.

Gracias a su menor peso, también contribuye a la reducción del consumo de combustible. Opcionalmente, Audi puede instalar la dirección dinámica, que tiene una desmultiplicación variable, dependiendo de la velocidad del vehículo y del ángulo de giro del volante. Los neumáticos del Audi S4 y S4 Avant son en formato 245/35 con llantas de 19 pulgadas en las cuatro ruedas.

Precio

El precio del Audi S4 para el mercado español es de 73.590 euros; el Audi S4 Avant tiene un precio de 75.680 euros.



Audi S5 Coupé, S5 Sportback y S5 Cabrio

El S5 se despliega en tres carrocerías: Coupé, Sportback y Cabrio. Tres propuestas muy distintas que tienen en común un diseño emocional y unas cualidades dinámicas deportivas, aplicadas a la elegancia del Coupé, la funcionalidad del Sportback y el atractivo del Cabrio.

Exterior

El paragolpes, las entradas de aire y los estribos tienen contornos distintivos. Las entradas de aire laterales tienen bordes marcados y una rejilla con forma de panal, así como barras verticales que sugieren las láminas afiladas de un coche de competición. Muchos elementos están pintados en un tono gris mate, a los que se suman las inserciones en aluminio que acentúan la expresividad del coche.

La carcasa de los retrovisores exteriores también tiene un acabado de aluminio. El paragolpes trasero integra una parrilla negra con trama de nido de abeja, un difusor rematado en estilo aluminio y cuatro salidas de escape. Un spoiler en el color de la carrocería adorna uno de los extremos de la tapa del maletero. El S5 Cabrio mide 4.692 mm de longitud, lo que supone 19 mm más que el A5 Cabrio, mientras que la anchura y la altura no varían respecto al modelo base. La distancia entre ejes es de 2.765 mm, 14 mm más que en el S5 Coupé y 60 mm más corta que en el S5 Sportback. Gracias a la inteligente combinación de materiales utilizada en su construcción, el nuevo Audi S5 Cabrio pesa 1.840 kg, lo que supone una reducción de peso de 40 kg respecto al modelo anterior.

Interior

Cuando el conductor o el pasajero entran, la pantalla Audi MMI les da la bienvenida con el logo S5. También aparece en el Audi virtual cockpit, de serie en España. En este último caso, además de las dos configuraciones estándar, el conductor también puede seleccionar un modo deportivo.

Los asientos opcionales S sport tienen reposacabezas integrados, apoyos laterales ajustables y función de masaje neumático. La tapicería de estos asientos es en cuero Napa de color negro, gris rotor o rojo magma, con un patrón de diamantes, costuras de contraste y el logo S. También tienen el logo S con un rombo rojo las tiras iluminadas en el umbral de las puertas, el volante de deportivo multifunción plus y el marco cromado de la palanca de selección del cambio tiptronic.

Los Audi S5 Coupé, S5 Sportback y S5 Cabrio ofrece los mismos sistemas de infotainment y asistencia a la conducción que el resto de la gama Audi A5.

Motor

Como en el S4, el corazón del nuevo Audi S5 Sportback es el nuevo 3.0 TFSI. Con inyección directa de gasolina y turbocompresor de doble entrada, rinde 260 kW (354 CV) de potencia y un par máximo de 500 Nm entre 1.370 y 4.500 rpm. También como en el S4, un completo



rediseño del V6 TFSI ha permitido reducir su peso hasta 172 kg. El cárter, fabricado en aleación de aluminio mediante un sofisticado proceso de fundición a alta presión, integra las camisas de los cilindros de paredes delgadas realizadas en fundición gris. Junto con los segmentos de nuevo desarrollo para los pistones de aluminio, esto reduce las fricciones internas del motor.

Otro factor clave para la eficiencia es la gestión térmica. El cárter y la culata tienen circuitos de refrigeración separados. Tras el arranque en frío, la bomba de agua, provista de un conmutador, controla el flujo de líquido refrigerante que circula a través del motor, para que el aceite alcance su temperatura óptima de funcionamiento lo antes posible. El colector de escape está integrado en la culata y el refrigerante circula alrededor de él, lo que hace que el motor se pueda calentar rápidamente. Cuando el motor está caliente, el sistema reduce la temperatura de los gases de escape, lo que a su vez reduce el consumo de combustible, especialmente cuando se conduce de forma deportiva.

Con el 3.0 TFSI, el Audi S5 Coupé y el S5 Sportback aceleran de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos. El consumo medio es de sólo 7,3 l de combustible por cada 100 km en el Coupé, y de 7,5 l/100 km en el Sportback. Las cifras para el Audi S5 Cabrio son respectivamente 5,1 segundos para la aceleración corta, y un consumo de 7,8 l/100 km de promedio.

Transmisión de la fuerza

En el nuevo Audi S5, la transmisión queda en manos de la rápida y suave tiptronic de ocho velocidades. Las primeras marchas son cortas para proporcionar una respuesta deportiva, mientras las últimas son largas, con el claro objetivo de reducir las revoluciones y bajar el consumo de gasolina. Cuando el conductor levanta el pie del acelerador entre 55 y 160 km/h, la transmisión se desacopla y deja al coche rodar libre por inercia para aumentar así la eficiencia en marcha.

El sistema de tracción integral permanente quattro contribuye a hacer más deportiva la experiencia de conducción. En condiciones normales distribuye la potencia con una ligera deriva al eje posterior; siempre que sea necesario, la mayor parte de la fuerza se puede dirigir al eje con mejor capacidad de tracción. El control selectivo de par en cada rueda optimiza la dinámica y la estabilidad en las curvas rápidas con la mínima intervención en el sistema de frenos. El diferencial deportivo opcional distribuye activamente el par entre las ruedas traseras.

Tren de rodaje

Las suspensiones anterior y posterior –ambas de cinco brazos– hacen que aumente el confort y la respuesta se vuelva más deportiva. Como alternativa a la dirección electromecánica, existe una dirección dinámica que varía su desmultiplicación en función de la velocidad. Las llantas de 19 pulgadas con neumáticos de medida 255/35 son de serie, aunque Audi Sport también ofrece otras opciones del mismo tamaño. Las ruedas delanteras cuentan con discos



de freno de 350 milímetros de diámetro y pinzas de seis pistones pintadas en negro (rojo en opción) con la inscripción S.

El Audi S5 está equipado con una suspensión deportiva S de nuevo desarrollo, que logra una óptima absorción de las fuerzas longitudinales y transversales. El sistema de conducción dinámica Audi drive select integra todo lo relativo a la amortiguación adaptativa CDC, la gestión del motor, de la dirección, el cambio tiptronic y el diferencial deportivo opcional. Esto permite al usuario controlar la conducción a través de diferentes modos.

Precio

El precio del Audi S5 Coupé para el mercado español es de 78.060 euros, el mismo que para el Audi S5 Sportback. El Audi S5 Cabrio tiene un precio de 87.060 euros.



Audi S6 y S6 Avant

Además de vehículos de representación, los Audi S6 y S6 Avant son automóviles deportivos para el uso cotidiano y el tiempo libre. Gracias a su inteligente concepto de construcción híbrida, la carrocería es extremadamente rígida y segura. Numerosos componentes de aluminio y acero endurecido en molde conforman la columna vertebral de un concepto de construcción ligera coherente. El confort es excelente, y el nivel de ruido en el habitáculo es extremadamente bajo.

Exterior

La aerodinámica del S6 y S6 Avant ha sido objeto de un estudio concienzudo. Los bajos revestidos dirigen el aire de forma selectiva, incluso en el vano motor el aire fluye sin apenas pérdidas. Numerosos detalles, tales como el diseño de los retrovisores exteriores, garantizan una aeroacústica excelente. Junto a la impactante parrilla Audi Singleframe con sus tirantes cromados dobles horizontales y el emblema S, proporcionan a los Audi S6 y S6 Avant una apariencia deportiva inconfundible.

Los faros Audi Matrix LED opcionales –de serie equipan faros LED– proporcionan una iluminación excelente de la calzada, sin deslumbrar a los demás conductores. Su unidad de mando, que se comunica con la cámara en el retrovisor interior, puede encender y apagar individualmente los diodos en función de las necesidades y regularlos en 64 niveles.

El sistema de escape emite la profunda sonoridad del V8. Dos colores de carrocería, Gris Daytona y Azul Sepang, así como el rojo arras de Audi design selection para el interior, están reservados en exclusiva para los modelos S.

Interior

El volante deportivo multifunción con levas en acabado aluminio, el pomo de la palanca de cambios y los asientos lucen inscripciones S. Los asientos están tapizados en una combinación de Alcantara y cuero. El sistema de manejo MMI radio plus y el climatizador automático de tres zonas forman parte del equipamiento de serie, opcionalmente el sistema MMI Navegación plus con MMI touch. Opcionalmente se pueden montar unos exclusivos asientos deportivos S en cuero Valcona con reposacabezas integrados.

El maletero del Audi A6 Avant tiene una capacidad de 565, fácilmente ampliable hasta los 1.680 litros, y numerosas funciones prácticas. El portón del maletero automático del S6 Avant está controlado por sensor y un cubre maletero enrollable eléctrico permiten introducir y colocar la carga de forma aún más cómoda.

Motor

Los Audi S6 y S6 Avant están equipados con el motor 4.0 TFSI, un V8 con sobrealimentación biturbo y una potencia de 331 kW (450 CV). Uno de los elementos destacados en cuanto a eficiencia es el sistema Audi cylinder on demand, que en régimen de carga parcial desactiva



cuatro cilindros. En estas fases, el sistema Active Noise Cancellation (ANC) emite en el habitáculo un sonido selectivo a través de los altavoces del equipo de audio que suprime las frecuencias no deseadas; a su vez, los soportes activos del motor amortiguan las oscilaciones de baja frecuencia.

En las culatas del V8 biturbo, el lado de admisión está situado en el exterior y el lado de escape en el interior; este concepto permite diseñar recorridos de gases cortos con pérdidas de flujo mínimas y posibilita una respuesta espontánea.

EL Audi S6 4.0 TFSI quattro S tronic acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos (S6 Avant: 4,6 s), y homologa un consumo medio desde 9,2 l/100 km (S6 Avant: 9,4 l/100 km), equivalente a unas emisiones de CO₂ de 214 g/km (S6 Avant: 219 g/km). La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h.

Transmisión de la fuerza

Las fuerzas generadas por el motor 4.0 TFSI se transmiten a través de un cambio S tronic de siete velocidades con doble embrague. Si el sistema de conducción dinámica Audi drive select de serie se encuentra en el modo efficiency, el S tronic cambia a la marcha libre en cuanto el conductor levanta el pie del acelerador. La tracción integral permanente quattro funciona de manera puramente mecánica. En condiciones de marcha normales, su diferencial central autoblocante transfiere el 60 por ciento del par motor al eje trasero y el 40 por ciento al delantero. En caso necesario, también puede redistribuir las fuerzas sin retardo: en ese caso se transmite hasta un 70 por ciento al eje delantero y hasta un 85 por ciento al trasero. Este diferencial tiene un elevado coeficiente de bloqueo en los S6.

Tren de rodaje

La suspensión neumática adaptativa deportiva de serie rebaja 20 milímetros la carrocería. Las llantas son de 19 pulgadas con neumáticos 255/40 y las pinzas de los frenos de disco delanteros están pintadas en negro mate, con inscripciones S6. Ambos modelos S cuentan con un equipamiento altamente confortable. Entre los elementos opcionales se cuentan los discos de freno carbocerámicos, el diferencial trasero deportivo y la dirección dinámica, estos dos últimos con un reglaje especialmente ágil.

Precio

El precio del Audi S6 4.0 TFSI quattro S tronic es de 95.030 euros, y el del S6 Avant es de 97.880 euros.



Audi S7 Sportback

Potencia, dinamismo y deportividad elegante, junto con los más recientes avances de la técnica, hacen del Audi S7 Sportback un deportivo sobresaliente para el día a día, al no sacrificar confort ni eficiencia. Tiene una carrocería de cinco puertas y cuatro plazas de 4,98 m de longitud basada en el principio de construcción ultraligera de Audi, compuesta de aluminio en aproximadamente un 20%, por lo que su peso es alrededor de un 15% inferior que una construcción comparable fabricada completamente en acero.

Exterior

Dinámica en estado puro. Así puede definirse la silueta del Audi S7 Sportback, un gran coupé de cuatro puertas que irradia deportividad. La parrilla delantera con lamas dobles cromadas está flanqueada por unos estilizados grupos ópticos con tecnología LED de serie, que incluyen luz de carretera, luz de día, luz de giro estática, luz de todo clima, luz de autopista e intermitentes traseros dinámicos son de serie, e incluyen el asistente de luces largas. Opcionalmente se pueden equipar faros Audi Matrix LED, con funciones adicionales como la iluminación selectiva gracias a la cámara, luz de curva dinámica, intermitentes dinámicos delanteros y luz para cruces detectados por GPS.

En los flancos destacan las molduras de las taloneras en el color de la carrocería y las carcasas de los retrovisores exteriores en óptica de aluminio. Inscripciones V8 T decoran las aletas, y el anagrama S7 el portón del maletero y la parrilla Singleframe. El paquete de brillo aporta el toque especial a la zona de las ventanillas laterales, de serie.

El embellecedor del difusor en la zaga integra una hoja en óptica de aluminio con elementos contrastados en color gris platino. El sistema de escape desemboca en dos tubos dobles a cada lado, cromados y de forma ligeramente elíptica. Los grupos ópticos traseros se han realizado en tecnología LED, y se caracterizan por su imagen luminosa de efecto tridimensional. La luz trasera, que se genera a partir de 90 diodos luminosos independientes, se muestra como un arco ancho y ópticamente homogéneo gracias a una óptica de dispersión antepuesta.

Interior

Todo el interior, desde el tablero de instrumentos hasta la moqueta, se ha realizado en negro. Opcionalmente los asientos y el revestimiento interior del techo también se ofrecen en color plata lunar. A petición del cliente, las molduras de acceso al habitáculo en aluminio pueden ir iluminadas. El display a color del FIS y el monitor del MMI muestran saludos especiales de bienvenida al conectar el encendido. El volante de cuero multifuncional está decorado con costuras en color de contraste e incorpora levas de cambio en óptica de aluminio.

Los pedales y el contorno del reposapiés presentan inserciones en acero inoxidable, mientras que el pomo de la palanca de selección y las teclas del sistema de manejo del MMI Navegación plus opcional resplandecen en óptica de aluminio. Un delicado aro rojo rodea la



tecla de arranque iluminada del encendido. Emblemas S7 decoran las molduras de acceso, el cuadro de instrumentos y las llaves. Las esferas son de color gris y las agujas de color blanco.

Los asientos deportivos de serie proporcionan al cuerpo una firme sujeción y un buen apoyo. Se pueden ajustar eléctricamente, incluyendo los apoyos lumbar de cuatro posiciones, e opcionalmente incorporan calefacción de asientos. Las inscripciones grabadas en las cabeceras de los respaldos y los tapizados de color negro (u opcionalmente de color plata) en una combinación de Alcantara y cuero napa perla realzan el carácter de refinada deportividad. El climatizador es de cuatro zonas de serie.

Otra característica del S7 Sportback son las inserciones de serie en carbono Atlas, en las cuales un tejido de fibra de carbono cubre de forma extraordinariamente homogénea también formas cóncavas y convexas. Todo el habitáculo se ha realizado en color negro, lo que ofrece un toque deportivo, pero si se desea un tono más claro se puede optar por el color plata luna para los tapizados de asientos y el revestimiento del techo. Audi ofrece equipamientos opcionales como la llave de confort, la iluminación ambiental, un acristalamiento insonorizante especial, el servocierre para las puertas y los sistemas de protección solar para las plazas traseras.

Motor

La potencia del V8 biturbo 4.0 TFSI, el mismo que equipan los Audi S6 y S6 Avant, es de 331 kW (450 CV) a 5.500 rpm, con un par constante de 550 Nm entre 1.400 y 5.700 rpm. El sistema Audi cylinder on demand contribuye a la eficiencia que demuestra el Audi S7 Sportback, que homologa un consumo medio de combustible de 9,3 l/100 km. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h, y la aceleración de 0 a 100 km/h se cubre en 4,6 segundos.

Transmisión de fuerza

El S tronic de siete velocidades, un cambio de doble embrague de alta tecnología, destaca por su mínima fricción interna y por su elevado rendimiento. Una vez caliente, parte del refrigerante del motor fluye hasta el radiador de aceite del cambio para calentarlo y reducir las pérdidas por fricción. El modo completamente automático del S tronic de siete velocidades ofrece los programas D y S. Opcionalmente se dispone de un modo de cambio manual que el conductor realiza con la palanca de selección o con las levas de cambio del volante.

La tracción total permanente quattro tiene un diferencial central autoblocante. En condiciones de marcha normales, el engranaje planetario puramente mecánico envía un 60% de la fuerza motriz al diferencial del eje trasero y un 40% al eje delantero. En el caso de que una rueda patine, traslada la mayor parte de las fuerzas al eje con la mejor tracción: hasta el 80% puede llegar al eje trasero y un máximo del 70% al delantero.



Como complemento de serie de la tracción quattro se incorpora un sistema de software inteligente: la gestión del par individual para cada rueda. Al circular por curvas a alta velocidad, su unidad de mando determina la distribución óptima de las fuerzas motrices. Si detecta que las ruedas en el interior de la curva están a punto de patinar, las frena muy suavemente: basta un sutil contacto de las pastillas de freno con el disco y una presión mínima. El trabajo de la gestión del par individual para cada rueda se ejecuta con suavidad y de manera continua. A petición del cliente Audi ofrece el diferencial trasero deportivo, que distribuye las fuerzas motrices entre las ruedas del tren trasero de forma variable y continua.

Tren de rodaje

Con la suspensión neumática adaptativa deportiva, que rebaja 10 mm la altura de carrocería, el Audi S7 Sportback combina un elevado confort con una dinámica maniobrabilidad. El sistema combina la suspensión neumática con una amortiguación regulada y actúa al mismo tiempo como una suspensión autonivelante, para mantener constante la altura independientemente de la carga.

La dirección electromecánica, un componente compacto y ligero, se encuentra en una posición muy baja, a la altura del centro de la rueda. El sistema es altamente eficiente, y además ayuda al conductor en la frenada y en el contraviraje sobre firmes con diferente agarre de las ruedas a cada lado reforzando las correcciones adecuadas.

Todos los discos de freno son autoventilados y los delanteros, perforados. En el eje delantero, las pinzas son de seis émbolos pintadas en negro con emblemas S7. Con carácter opcional Audi ofrece discos carbocerámicos con pinzas en color gris antracita. Estos discos son extremadamente estables y duraderos, y en conjunto pesan unos 15 kg menos que unos discos de acero de dimensiones comparables.

Precio

El precio del Audi S7 Sportback 4.0 TFSI quattro tiptronic para el mercado español es de 103.200 euros.



Audi S8 y S8 plus

El Audi S8 ofrece prestaciones deportivas del más alto nivel. Una de las fortalezas de la gran berlina es su construcción ligera. Con una carrocería fabricada casi en su totalidad en aluminio según el concepto de construcción Audi Space Frame (ASF), pesa sólo 231 kg, la mejor cifra entre su competencia. Actualmente existen dos versiones: S8 y S8 plus, ambos con la carrocería de batalla normal.

Exterior

Atlético y a la vez elegante. La parrilla Singleframe y las barras dobles van pintadas en negro brillante en el S8 plus, y son cromadas en el S8, mientras que la estructura de nido de abeja de las entradas de aire se acaban en negro mate. El spoiler en la tapa del maletero, pintado del color de la carrocería, también está disponible de fibra de carbono para el S8 plus. Las carcasas de los retrovisores acabadas en aluminio pueden solicitarse opcionalmente en negro brillante o carbono. Las molduras en las ventanillas laterales y en la parte trasera relucen en cromado para el S8 y negro brillante para el S8 plus.

Rasgos distintivos de diseño del Audi S8 plus son las luces traseras oscurecidas y el difusor en negro brillante, con un recubrimiento adicional de carbono. En exclusiva, el S8 plus puede contar con el color de carrocería Plata Floret con efecto mate, además de tres diseños de llantas específicos para esta versión. Los faros LED con intermitentes traseros dinámicos son de serie en el Audi S8, mientras que el S8 plus equipa los faros Audi Matrix LED con los cuatro intermitentes dinámicos

Interior

Las inserciones decorativas se realizan en carbono Atlas y en aluminio cepillado, los revestimientos de las puertas en Alcantara y la palanca de selección del tiptronic en carbono. Los pedales y los reposapiés resplandecen en óptica de aluminio; un aro de color rojo decora el pulsador de arranque, y un emblema S8 el volante. Para el interior se ofrecen cuatro colores, y para los tapizados diez. Los asientos deportivos de confort que se equipan de serie están tapizados con cuero Valcona perforado.

Motor

El motor 4.0 TFSI V8 biturbo rinde una potencia máxima de 382 kW (520 CV) en el S8 y de 445 kW (605 CV) en el S8 Plus. La diferencia de potencia entre ambos radica en que el segundo tiene un turbocompresor con diferente geometría interna para mejorar la dinámica, distintas válvulas de escape y una gestión diferente de la sobrealimentación. El par máximo en el S8 es de 650 Nm entre 1.700 y 5.500 rpm, mientras que ese valor en el S8 Plus alcanza 700 Nm en condiciones normales y puede aumentar hasta los 750 Nm con la función *overboost*.

Las prestaciones son impresionantes: si el Audi S8 es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos, el S8 plus apenas necesita 3,8 segundos; en ambos casos la velocidad máxima



se limita electrónicamente a 250 km/h, pero puede aumentarse opcionalmente hasta los 305 km/h en el caso del S8 plus, como equipamiento dentro del paquete dynamic opcional exclusivo de esta versión, que incluye además los frenos cerámicos. El consumo medio combinado es de 9,4 l/100 km para el S8, y de 9,9 para el S8 plus.

Transmisión de la fuerza

El tiptronic de ocho relaciones del S8 también aúna deportividad y eficiencia. Mantiene bajo el nivel de revoluciones, pero si el cliente lo desea cambia de marcha de un modo rápido y cómodo. Envía las fuerzas del motor al sistema de tracción quattro, que se complementa con el diferencial deportivo en el eje trasero.

Tren de rodaje

Entre los elementos destacados están la adaptive air suspensión sport y la dirección dinámica. Las ruedas de serie del S8 tienen un formato 265/40 en llantas de 20 pulgadas, mientras que en el S8 Plus son 275/35 en llantas de 21 pulgadas. Los discos de freno autoventilados tienen un diámetro de 400 mm delante y 365 mm detrás; las inscripciones S8 decoran las pinzas delanteras de seis pistones pintadas en negro. Como alternativa Audi monta discos cerámicos reforzados con fibras de carbono con pinzas en color gris antracita.

Precio

El precio del Audi S8 es de 136.460 euros, mientras que el Audi S8 plus parte desde los 162.660 euros.



Audi TTS Coupé y TTS Roadster

Audi ofrece dos variantes del TTS: el TTS Coupé de 2+2 plazas o el TTS Roadster biplaza. Cada uno en su estilo, comparte elementos de diseño como unas líneas horizontales predominantes o la parrilla Singleframe ancha y plana.

Exterior

Muchos detalles del Audi TTS recuerdan de forma intencionada a aquel clásico del diseño que fue el Audi TT de primera generación. En el frontal predominan las líneas horizontales. La parrilla Singleframe es ancha y plana, con una serie de barras que dividen las entradas de air e conectadas entre sí. También los faros se han estructurado con barras separadoras, que conforman la luz de marcha diurna. Opcionalmente, Audi también ofrece los faros en tecnología LED o en la innovadora tecnología Audi Matrix LED, en la que pequeños diodos luminosos individuales y regulables generan la luz de carretera. De serie ambas versiones equipan faros xenón plus.

El contorno de las taloneras forma un pronunciado borde luminoso, y los anchos pasos de rueda conforman figuras geométricas propias. En la trasera también destacan las líneas horizontales que realzan la deportiva anchura. Las barras en los grupos ópticos traseros LED de serie reproducen el motivo de los faros delanteros y también se encienden junto con la luz de marcha diurna. El difusor integra a los lados las salidas de escape doble ovaladas.

Interior

Todos los elementos de mando se agrupan en torno al conductor y están orientados hacia él. Visto desde arriba, el esbelto tablero de instrumentos se asemeja al ala de un avión; los difusores de aire redondos, un elemento clásico del Audi TT, recuerdan a los propulsores y albergan los mandos del climatizador automático. En sus ejes se encuentran los reguladores para la calefacción de asiento, la recirculación de aire, la temperatura, la distribución y la potencia del flujo de aire.

Los asientos deportivos se han montado en una posición baja y pesan en conjunto cinco kilogramos menos que los asientos del modelo anterior. De serie en el TTS, Audi monta los asientos deportivos S con reposacabezas integrados y laterales pronunciados con regulación neumática para una mejor sujeción. La instrumentación digital Audi virtual cockpit forma parte del equipamiento de serie, con tres modos de visualización, incluyendo uno deportivo.

Motor

La potencia del 2.0 TFSI llega hasta 228 kW (310CV) y el par motor máximo es 380 Nm constantes entre 1.800 y 5.700 rpm. La culata se ha fabricado en una ligera aleación de silicio y aluminio con una gran resistencia mecánica y resistencia a las altas temperaturas. El gran turbocompresor, con una presión de sobrealimentación máxima de 1,2 bar, es capaz de comprimir hasta 1.000 kg de aire por hora. Un eficiente radiador del aire de admisión reduce drásticamente su temperatura.



Ofrece una respuesta inmediata ante cualquier movimiento del pedal acelerador, hasta alcanzar el límite de revoluciones de 6.800 rpm. En el modo *dynamic* del Audi drive select tiene una respuesta incluso más directa; breves aceleraciones intermedias ponen la banda son ora al cambio de marcha del S tronic opcional. Con cargas y regímenes elevados se abren dos válvulas de sonido situadas en el sistema de escape, con lo que el sonido se vuelve aún más pleno.

El Audi TTS 2.0 TFSI quattro S tronic acelera de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos (4,9 s para la versión manual), con un consumo medio de 6,7 l/100 km, equivalente a unas emisiones de CO₂ de 155 g/km (7,1 l/100 km y 164 g/km respectivamente con cambio manual). Las cifras de aceleración para el Audi TTS Roadster son las mismas que para el Coupé, con un consumo medio homologado de 6,9 l/100 km en la versión S tronic (7,3 l/100 km con cambio manual).

Transmisión de la fuerza

La caja de cambios puede ser manual o S tronic, de seis velocidades en ambos casos. El cambio manual tiene una ligera carcasa de magnesio y recorridos cortos de la palanca. El S tronic cambia en unas centésimas de segundo sin interrupción perceptible del empuje. Es posible controlarlo de forma manual con la palanca o con las levas situadas tras el volante. En modo automático, la posición D prioriza los bajos regímenes del motor para reducir el consumo de combustible, mientras que en la posición S, por el contrario, la estrategia de cambio de marcha es más deportiva y el nivel de revoluciones más alto.

Otra ventaja del S tronic de seis marchas, además de su compacidad, es el posible funcionamiento en modo de "rueda libre" para ahorrar combustible. Se activa cuando el Audi drive select está en modo *efficiency* y el conductor levanta el pie del acelerador. También está disponible el programa de arranque para máxima aceleración *launch control*.

El TTS tiene un sistema de tracción total mediante un embrague multidisco central de accionamiento electrohidráulico optimizado especialmente para el TTS, que calcula la distribución de par ideal para cada situación de conducción, transmitiendo mayor potencia a las ruedas traseras para subrayar el carácter dinámico.

Tren de rodaje

El TTS tiene una carrocería rebajada 10 mm y, de serie, amortiguación Audi magnetic ride. Utiliza un fluido especial con partículas magnéticas microscópicas para variar la amortiguación en tres intensidades. En modo *dynamic*, el sistema hace que el coche se agarre más al pavimento. Con este sistema se limitan los movimientos de la carrocería.

La dirección electromecánica armoniza perfectamente con esta característica deportiva, disminuyendo según aumenta la velocidad de marcha. Uno de los aspectos destacados del equipo de renos son las ligeras pinzas delanteras de aluminio.



Precio

El precio del Audi TTS Coupé 2.0 TFSI quattro parte desde los 60.850 euros con cambio manual y desde 61.190 euros con el cambio S tronic de 6 velocidades, mientras que el TTS Roadster tiene un precio desde 63.890 euros para la versión con cambio manual, y 64.080 euros con cambio S tronic.



Audi SQ5 TFSI

La versión más deportiva de la familia Q5 hace gala más que nunca de la practicidad de un SUV con lo último en tecnología. Mide 4.671 mm de longitud, 1.893 mm de ancho y su altura es de 1.635 mm, con una distancia entre ejes de 2.824 mm. Su peso en vacío es de 1.995 kg, gracias a una carrocería está realizada con una combinación de aluminio y aceros de alta resistencia.

Exterior

Los llamativos paragolpes cuentan con entradas de aire S específicas con contornos más resaltados, y el difusor está acabado con una rejilla en nido de abeja. Otra característica específica S es la parrilla del radiador con dobles listones en aluminio y elementos de contraste en gris mate. El logo S con el rombo rojo se utiliza en numerosas ubicaciones de la carrocería.

La tecnología LED es de serie para todas las funciones de iluminación, y los intermitentes dinámicos aseguran una gran visibilidad para el resto de los conductores. En los laterales del vehículo, la carcasa de los espejos retrovisores en aluminio y las molduras en las puertas en el color de la carrocería acentúan el carácter deportivo. El paragolpes trasero integra la doble salida de escape y una terminación en aluminio para el difusor. El color negro pantera se reserva en exclusiva para el nuevo Audi SQ5

Interior

El acabado interior está realizado con tonos oscuros. Los asientos deportivos S en Alcantara y piel pueden ir también tapizados en cuero Napa con patrón de diamantes, con costuras de contraste en el volante y en los asientos. Pueden tener función de masaje. Las inserciones decorativas de aluminio cepillado son de serie, con una gran variedad de opciones en madera o en carbono. Las levas del cambio con acabado en aluminio permiten al conductor el manejo manual de la caja tiptronic. Los pedales y el reposapiés cuentan con una terminación en acero inoxidable. Los asientos traseros están divididos en tres sectores, y opcionalmente pueden contar con ajuste longitudinal y de inclinación del respaldo. En función de su posición, la capacidad del maletero puede variar desde los 500 hasta los 610 litros, y abatiendo los respaldos aumenta hasta los 1.550 litros.

Motor

Equipa un motor V6 TFSI de 3 litros turboalimentado, con una potencia de 260 kW (354 CV) y un par constante de 500 Nm entre 1.370 y 4.500 rpm. El proceso de combustión de “ciclo B” está combinado con inyectores de alta presión situados en el centro de las cámaras de combustión y un turbocompresor de doble entrada. Con una fase de compresión acortada, el ciclo B permite utilizar una relación de compresión significativamente mayor.



Bajo carga parcial, el sistema Audi valvelift permite una duración muy corta de la apertura de las válvulas de admisión de 130 grados de ángulo para el árbol de levas, junto a un cierre anticipado de las válvulas de admisión, lo que acorta la fase de admisión del motor. Con cargas más altas, el sistema cambia a un contorno del árbol de levas que permite tiempos de apertura más largos y mayor carrera de las válvulas. El peso del motor es de tan sólo 172 kilogramos.

Con el V6 TFSI, el Audi SQ5 acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos, y alcanza una velocidad máxima limitada de 250 km/h, limitada electrónicamente. El consumo medio homologado es de 8,3 l/100 km, con unas emisiones de CO₂ de 189 g/km.

Transmisión de la fuerza

Un suave y rápido cambio tiptronic de ocho velocidades transmite la potencia en el nuevo Audi SQ5. Siempre que se active la función en el Audi drive select, se conecta el modo de marcha por inercia tan pronto como el conductor levanta el pie del acelerador 55 y 160 km/h.

Durante la conducción normal el sistema quattro distribuye la potencia del motor con un reparto ligeramente favorable al eje trasero. Cuando es necesario, manda potencia al eje delantero para mejorar la tracción. El sistema de control selectivo de par está activo sobre cualquier superficie. Al abordar una curva en conducción deportiva esta función de software se encarga de aplicar ligeramente los frenos a las ruedas interiores para que el coche se inscriba en la curva de forma más precisa. El diferencial trasero deportivo opcional envía más par a la rueda exterior cuando se acelera en curvas de radio particularmente cerrado.

Tren de rodaje

Tiene una suspensión de cinco brazos en los dos ejes, con un sistema de amortiguación controlada electrónicamente de muy amplio ajuste entre los modos más confortable y más dinámico. La suspensión neumática S está disponible como opción y permite adaptar la altura de la carrocería a cada situación.

La nueva dirección electromecánica con ajustes específicos S contribuye igualmente a la dinámica de conducción del SQ5. De forma opcional está disponible la dirección dinámica, que varía la desmultiplicación en función de la velocidad y del ángulo de giro del volante. Los neumáticos de serie en formato 255/45 están montados en llantas de 20 pulgadas, y opcionalmente se pueden equipar llantas de 21 pulgadas. En el eje delantero los frenos incluyen discos de 350 mm con pinzas fijas de seis pistones en color negro (opcionalmente en rojo) que incluyen el logo S.

Precio

El precio del Audi SQ5 3.0 TFSI quattro tiptronic para el mercado español es de 80.110 euros.



Audi SQ7

El SQ7 no sólo destaca por ser el SUV diésel más potente del mercado, también por una serie de soluciones técnicas innovadoras que le confieren un rendimiento extraordinario, por prestaciones y por consumo, y por unas impresionantes cualidades dinámicas.

Exterior

El Audi SQ7 tiene una nueva parrilla en línea al resto de modelos S de la marca de los cuatro aros y unos paragolpes específicos. Otros rasgos distintivos son las entradas de aire laterales y las carcasas de los retrovisores en acabado aluminio. La cuádruple salida de escape tiene formas rectangulares, dos a cada lado. Los faros tienen un diseño tridimensional con una firma lumínica de doble flecha. Las luces LED son de serie y los faros Audi Matrix LED, opcionales. También los grupos ópticos traseros cambian su diseño: las luces crean ahora una doble flecha cuando se activa el encendido, igual que sucede con los faros delanteros. La luz de freno se encuentra en los dos segmentos superiores.

Interior

El SQ7 puede tener cinco o siete asientos, a elección del cliente. La segunda fila se ofrece de serie con tres respaldos abatibles y plegables de forma independiente. La tercera fila se maneja siempre gracias a un mecanismo eléctrico desde las puertas traseras o desde el maletero. Los asientos plegables de la segunda fila proporcionan un acceso más fácil a la tercera fila opcional. La capacidad de maletero alcanza los 705 litros con la tercera fila de asientos plegada, y 235 litros si se utilizan las siete plazas.

Los difusores de aire y las inserciones ponen de relieve la horizontalidad y la amplitud del habitáculo. Los clientes tienen la posibilidad de elegir entre dos tipos de asientos: sport y sport plus. El portón trasero eléctrico forma parte de la dotación de serie. El SUV cuenta con elegantes soluciones de diseño en el interior, incluidos los instrumentos analógicos con fondo gris y agujas blancas, las pantallas especiales de bienvenida y las insignias S.

Motor

El V8 de 4.0 litros, 320 kW (435 CV) y 900 Nm tiene dos turbocompresores que se activan de forma selectiva: los gases de escape sólo fluyen hacia uno de ellos cuando en carga baja y media, en carga alta se activa el otro. Un compresor accionado de forma eléctrica (EPC), situado detrás del radiador del aire de sobrealimentación, es la solución para eliminar cualquier posible retraso de respuesta del turbocompresor, mejorando la respuesta. Para la alimentación del EPC se utiliza un subsistema eléctrico de alta potencia con 48 voltios, que cuenta con una segunda batería de iones de litio.

Con el sistema Audi Valvelift System (AVS), introducido por primera vez en un motor diésel, hay dos contornos de leva por válvula. En el lado de la admisión, uno de ellos trabaja junto al EPC para ayudar al arranque, mientras el otro optimiza el llenado del cilindro a regímenes altos. En los rangos más bajos de velocidad del motor una válvula por cilindro permanece



cerrada, de manera que la corriente de escape fluye hacia el turbocompresor activo. Cuando se incrementa la carga y la velocidad del motor, el sistema AVS abre la segunda válvula de escape, lo que dirige el flujo hacia el segundo turbocompresor.

Con la combinación de los catalizadores de oxidación NOx y el convertidor catalítico SCR integrado en el filtro de partículas diésel, que utiliza AdBlue para reducir los óxidos de nitrógeno, el V8 TDI tiene un sistema de control de emisiones particularmente eficiente.

El gran SUV deportivo necesita apenas 4,8 segundos para alcanzar los 100 km/h con salida parada, y se conforma con un consumo medio de 7,2 l/100 km, equivalente a unas emisiones de CO2 de 189 g/km. La velocidad máxima está limitada a 250 km/h.

Transmisión de la fuerza

La caja de cambios tiptronic de ocho velocidades se ha rediseñado para ser extremadamente eficiente y rápida en sus transiciones entre marchas. También permite rodar en modo de marcha por inercia a altas velocidades, a régimen de ralentí. El diferencial central autoblocante es el corazón del sistema de tracción total permanente quattro. Es compacto, ligero e interactúa de forma muy precisa con el sistema de control de la suspensión.

Tren de rodaje

La suspensión está realizada principalmente de aluminio. La dirección asistida electromecánica, el sistema de conducción dinámica Audi drive select y la suspensión neumática adaptativa son de serie, con una configuración más deportiva. El Audi SQ7 equipa llantas de 20 pulgadas de serie y neumáticos en formato 285/45; opcionalmente se ofrecen llantas de 21 y hasta 22 pulgadas, así como unos frenos muy ligeros de alto rendimiento con discos carbocerámicos.

Audi ofrece el SQ7 con un paquete dinámico opcional que comprende tres módulos de tecnología: diferencial deportivo, control antibalanceo electromecánico y dirección a las cuatro ruedas (eje trasero direccional). La unidad de gestión asume el control de todo ello, lo que ha supuesto un desafío para los ingenieros, que finalmente han logrado un funcionamiento en red y una coordinación óptimas. El resultado es que el cliente experimenta una dinámica de conducción excepcional en cualquier situación.

Precio

El precio del Audi SQ7 4.0 TDI quattro tiptronic para el mercado español es de 113.130 euros.



Elementos comunes en los modelos S

Hay una serie de sistemas y dispositivos que son equipo de serie en todos los modelos S. Por otra parte, otros elementos que también están presentes en toda la gama Audi pero que en los modelos S se modifican para que se funcionamiento permita una experiencia de conducción aún más dinámica. Es el caso del control de estabilidad, que tiene la opción de tolerar un mayor deslizamiento que en las otras versiones.

Audi drive select

El sistema Audi drive select es el método más eficaz para evitar el compromiso entre un vehículo orientado hacia el confort y otro que favorece una conducción dinámica. Con este sistema, que tienen de serie todos los modelos S, los clientes pueden disfrutar de ambos.

Las posibilidades dependen del modelo y del equipamiento opcional que lleve. En el Audi S1 y S1 Sportback, por ejemplo, el sistema Audi drive select varía en diferentes niveles la respuesta del motor al acelerador y la amortiguación variable, además del climatizador automático. El control del Audi drive select sobre el vehículo se extiende a los sistemas de ayuda a la conducción. En el Audi S3, este sistema permite elegir entre cinco niveles de distancia, ajustar la aceleración y la dinámica del control de crucero activo ACC. También controla elementos como elegir entre las 30 tonalidades de iluminación interior del Audi S5 o la sonoridad del motor en el SQ7.

Los dispositivos más sofisticados y tecnológicamente innovadores que afectan a la dinámica del vehículo se pueden ajustar en distintos niveles con el Audi drive select: el modo de eficiencia, el modo de marcha por inercia, las cajas de cambio S tronic y tiptronic, el diferencial trasero deportivo, la suspensión neumática adaptativa, la asistencia de la dirección o la respuesta de la dirección dinámica, entre otros.

En el Audi drive select se puede elegir entre varios programas que afectan a todos o alguno de esos elementos ("efficiency", "confort", "dynamic" o "Auto"), más el programa "individual" en el que el conductor puede hacer los ajustes precisos para obtener una respuesta dinámica a la medida de sus gustos.

Audi virtual cockpit

El Audi virtual cockpit es una alternativa al cuadro de instrumentos analógico, que Audi ofrece de serie en todos los modelos de la gama S salvo en los Audi S1 y S1 Sportback, S6 y S6 Avant y S7 Sportback.

Las diferentes opciones de pantalla dan la oportunidad al conductor de elegir a su conveniencia. Un monitor TFT de 31,2 cm (12,3 pulgadas) y una resolución de 1.440x540 píxeles, ubicado donde estaría la instrumentación convencional, muestra unos gráficos animados con mucha riqueza de detalles, gracias a un microprocesador de cuatro núcleos que trabaja en segundo plano junto a un programa especial de gráficos en 3D.



El conductor puede elegir entre distintos modos de visualización. En el caso de los modelos S, el Audi virtual cockpit añade al modo convencional y al modo Infotainment un tercer modo deportivo en el que el cuentarrevoluciones cobra protagonismo en el centro de la pantalla, con la velocidad en su interior presentada mediante cifras digitales, además de poder mostrar informaciones adicionales como la presión de soplado del turbocompresor o la temperatura del aceite.

Infotainment y Audi connect

De serie en algunos modelos y opcionalmente en otros Audi ofrece su sistema de infotainment más avanzado, el MMI Navegación plus con MMI touch. En el caso de los Audi S5, por ejemplo, el MMI touch incluye un monitor de 21,1 cm (8,3 pulgadas) con 1.024 x 480 píxeles, un reproductor de DVD, una memoria flash de 10 GB, dos lectores de tarjetas, una conexión AUX-IN y una toma USB con función de carga. Asimismo, el sistema reconoce caracteres escritos, así como gestos propios de los dispositivos de electrónica de consumo, como el hacer zoom con los dedos. También proporciona confirmación táctil a cada orden.

La aplicación gratuita Audi MMI connect ofrece funciones como configurar rutas desde Google Earth y los servicios de Audi connect del vehículo permiten entre otras cosas visualizar imágenes reales de Google Street View, consultar la información meteorológica, las noticias o estar informado del estado del tráfico. Audi connect se conecta a Internet mediante conexión de alta velocidad 4G utilizando una tarjeta Audi connect SIM instalada permanentemente en el vehículo.

Personalización de Audi Sport

Además del desarrollo y producción de los Audi R8, de los modelos de la familia RS y de la división de competición para clientes, Audi Sport GmbH ofrece opciones adicionales para personalización de los modelos S, a través del programa Audi exclusive y de las llantas opcionales de Audi Sport.

Las posibilidades se extienden a elementos exteriores, como acabados de pintura, elementos de estilo o diseños de llantas, e interior, como materiales de recubrimiento, materiales o tapicerías.

–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. 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 2016, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,868 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.457 deportivos de la marca Lamborghini y 55.451 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2016, AUDI AG alcanzó una facturación de 59.300 millones de euros, con un beneficio operativo de 3.100 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 88.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.