



**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>

## **Altas prestaciones: Audi Sport celebra 25 años de las versiones Audi RS**

- Desde su lanzamiento en 1994, se han añadido 25 modelos RS a las distintas gamas
- Sólo en 2019 se suman seis innovaciones de producto, de las cuales dos corresponden a modelos completamente nuevos
- Filosofía de los modelos RS: alto rendimiento, prestigio y exclusividad con practicidad para el uso diario
- Exposición aniversario en el Audi Forum de Neckarsulm con los RS más singulares

Madrid, 15 de julio de 2019 - Hace 25 años se lanzó al mercado la primera versión Audi RS: el Audi RS 2 Avant, que marcó el comienzo de una historia de éxito. Por su proximidad a la competición y su exclusividad, las versiones Audi RS siempre han creado una fascinación especial. Hasta la fecha, Audi Sport GmbH, anteriormente quattro GmbH, ha presentado un total de 25 modelos RS. En 2019 tienen lugar otros seis lanzamientos, de los que dos corresponden a modelos RS completamente nuevos.

En Audi, la denominación RS representa una filosofía que se basa en la búsqueda del máximo rendimiento y la perfección. “Cada modelo RS expresa la pasión que ponemos en el desarrollo de nuestros coches de altas prestaciones”, declara Oliver Hoffmann, Director de Audi Sport GmbH. “Desde hace 25 años, nuestros clientes experimentan las versiones RS como compañeros ideales para la vida cotidiana, que transmiten emociones puras y el máximo placer de conducción”.

Las versiones RS son la punta de lanza de sus respectivas líneas de producto. Representan rendimiento, prestigio y exclusividad en el límite de lo técnicamente factible, sin perder la funcionalidad cotidiana. Muchos de ellos son pioneros en sus segmentos de mercado y crean tendencia en innovaciones técnicas, como el Audi RS 4 Avant, con su extraordinario V6 biturbo hace 19 años; o el TT RS, con la última evolución de su varias veces galardonado y potente motor de cinco cilindros en línea.

### **Del RS 2 Avant al RS 4 Cabrio: dinamismo arraigado en la tradición**

Las versiones RS llevan un cuarto de siglo causando sensación. Cinco hitos merecen una mención especial.

En 1994, el Audi RS 2 Avant con su motor de cinco cilindros de 232 kW (315 CV) y cuatro válvulas por cilindro, que ya se había utilizado en numerosos modelos, escribió el primer



capítulo de la historia RS. Con este modelo, la empresa creó el segmento de los familiares dinámicos de altas prestaciones. La tracción quattro con su diferencial central autoblocante, que ha demostrado su eficacia en circuitos y rallies, permitía trasladar eficazmente la potencia a la carretera.

En 1999, el Audi RS 4 Avant, basado en el S4 de la época, introdujo una nueva dimensión en su segmento en términos de potencia. Bajo el capó, un V6 biturbo con una cilindrada de 2,7 litros y cinco válvulas por cilindro, como en el S4. Para el RS 4, los ingenieros de la entonces quattro GmbH desarrollaron aún más esta unidad de potencia de cara a elevar su rendimiento y generar un par todavía mayor. En colaboración con Cosworth Technology, se desarrolló la culata, y se revisaron los conductos de admisión y de escape, ampliando su sección transversal. Además, los turbocompresores eran más grandes y la presión de sobrealimentación aumentó en comparación con el S4. Como resultado, el motor del RS 4 desarrollaba una potencia máxima de 280 kW (380 CV) en lugar de 195 kW (265 CV).

La segunda generación del RS 4 se presentó en 2005. Numerosas innovaciones, muchas de ellas procedentes de la competición, caracterizaban a este modelo. Entre ellas destaca el motor V8 de 309 kW (420 CV). Era la primera vez que un fabricante implementaba la combinación de inyección directa de gasolina con un concepto de motor de altas revoluciones, capaz de girar hasta 8.250 rpm. El bloque de inyección directa de gasolina permitió incrementar la potencia gracias a una mezcla más efectiva de combustible y aire. En el Audi R8 LMP, que alcanzó el éxito en las 24 Horas de Le Mans, la tecnología FSI ya había demostrado su rendimiento de una forma impresionante. En 2007, este motor también se utilizó en la primera generación del Audi R8. Estaba dotado de la última evolución de tracción integral permanente y del sistema de amortiguación Dynamic Ride Control, que se estrenó por primera vez en el RS 6, en 2002. Con su distribución asimétrica del par, 40% delante y 60% detrás, la perfeccionada tracción quattro con diferencial central autoblocante garantizaba un agarre óptimo. El primer y, hasta la fecha, único RS 4 Cabrio, proporcionaba placer de conducción a cielo abierto con la música de fondo del sonoro motor V8 atmosférico.

En 2008 llegó el RS 6 Avant, un deportivo en forma de discreto familiar. Con un motor V10 biturbo completamente nuevo, con inyección directa FSI, lubricación por cárter seco (como en competición) y con la tracción total permanente quattro, el RS 6 Avant superaba a su competencia. Con la impresionante potencia del V10 de 426 kW (580 CV) y 650 Nm de par, el RS 6 Avant se convertía el Audi de serie más potente hasta ese momento. El bloque de este V10 se fabricaba mediante un proceso de fundición a baja presión por gravedad, con una aleación de aluminio de alta tecnología que combinaba un bajo peso con una alta resistencia. Los cilindros no estaban cubiertos con camisas, lo que contribuía a que el peso de todo el motor fuera de tan sólo 278 kg. Al mismo tiempo, para satisfacer las exigencias más duras de la dinámica del vehículo, el circuito de lubricación incluía un cárter seco, técnica desarrollada y probada en competición. El depósito de aceite externo y el módulo de la bomba de aceite, que funcionaba con varias etapas de succión, aseguraban que todos los componentes del motor y los dos turbocompresores estuvieran lubricados constantemente. Hoy en día, esta tecnología de alto



rendimiento se utiliza en el Audi R8 (consumo combinado: 13,1-12,9 l/100 km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> 297-293 g/km).

En 2011, el RS 3 Sportback de 250 kW (340 CV), con motor de cinco cilindros, llevó la filosofía de RS a la clase compacta. Dos años después, en 2013, el RS Q3 la extendió a otro segmento de mercado, convirtiéndose así en el primer SUV compacto de altas prestaciones. La propulsión corría a cargo del motor de cinco cilindros de 2,5 litros instalado transversalmente, tal y como se utiliza en el TT RS y en el RS 3. Se trata de un motor muy compacto: menos de 50 cm de longitud. Con una carrera larga (diámetro de 82,5 mm y carrera de 92,8 mm) era ideal para ubicarlo transversalmente. Inicialmente generaba 228 kW (310 CV) y, desde finales de 2014, aumentó a 250 kW (340 CV). El rendimiento del RS Q3 que siguió en 2016 llegó incluso a 270 kW (367 CV).

### **Las versiones actuales RS: potentes y exclusivas**

Audi Sport GmbH dispone actualmente de siete modelos RS en su gama:

- Audi TT RS Coupé  
(Consumo combinado WLTP: 9,3-9,2 l/100 km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> WLTP: 210-208 g/km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> NECD: 181 g/km).
- Audi TT RS Roadster  
(Consumo combinado WLTP: 9,5-9,4 l/100 km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> WLTP: 215-213 g/km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> NECD: 183-182 g/km).
- Audi RS 3 Sedan  
(Consumo combinado WLTP: 9,5-9,4 l/100 km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> WLTP: 215-213 g/km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> NECD: 194 g/km).
- Audi RS 3 Sportback  
(Consumo combinado WLTP: 9,6-9,5 l/100 km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> WLTP: 217-214 g/km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> NECD: 195-194 g/km).
- Audi RS 4 Avant  
(Consumo combinado WLTP: 9,8-9,6 l/100 km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> WLTP: 222-216 g/km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> NECD: 208 g/km).
- Audi RS 5 Coupé  
(Consumo combinado WLTP: 9,5-9,2 l/100 km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> WLTP: 215-210 g/km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> NECD: 206 g/km).
- Audi RS 5 Sportback  
(Consumo combinado WLTP: 9,6-9,4 l/100 km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> WLTP: 218-213 g/km; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> NECD: 207 g/km).

*Las cifras de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> dependen de las llantas/neumáticos utilizados y del equipamiento seleccionado*

Las versiones RS tienen extraordinarios motores turbo bajo el capó, comenzando con el característico cinco cilindros, un propulsor que cuenta con una gran tradición en la marca de los cuatro aros. Durante la década de los 80, impulsaron los Audi de competición en rallies y



circuitos, además de a varios modelos de producción. La primera versión RS, el RS 2 de 1994, también tenía un motor de este tipo. Los cinco cilindros volvieron a aparecer en 2009 en el Audi TT RS, en el RS 3 Sportback de 2011 y, dos años más tarde, en el RS Q3. Hoy en día, el 2.5 TFSI no solamente impulsa al TT RS, sino también al RS 3. Tras su última actualización, el cinco cilindros es 26 kg más ligero que la versión anterior. Su bloque es ahora de aluminio, lo que supone un ahorro de 18 kg. Tiene también modificaciones para reducir el rozamiento interno y, al mismo tiempo, aumentar la potencia: los cilindros cuentan con un tratamiento con plasma; los apoyos del cigüeñal tienen un diámetro 6 mm inferior; el cigüeñal está perforado y resulta 1 kg más ligero, mientras que los pistones de aluminio tienen canales integrados que facilitan la refrigeración del lubricante. En la breve fase de calentamiento, después de un arranque en frío, la bomba de agua conmutable no hace circular el refrigerante por la culata, por lo que el motor de 2,5 TFSI alcanza más rápidamente su temperatura de funcionamiento. Esto reduce el coeficiente de fricción y el consumo de combustible. La secuencia de encendido 1-2-4-5-3, junto con la geometría del sistema de admisión y escape, proporciona el inconfundible sonido del motor que hizo popular a Audi en la década de 1980.

El innovador sistema de amortiguación variable Dynamic Ride Control es exclusivo de las versiones con motor longitudinal, una innovación que se utilizó por primera vez en el RS 6, en 2002. Este estabilizador integrado de balanceo y cabeceo consiste en un sistema de amortiguación que contrarresta los movimientos de la carrocería inmediatamente y sin dispositivos electrónicos. Cuando el vehículo entra en una curva y se desplaza por ella, la respuesta del amortiguador se modifica, de forma que los movimientos sobre el eje longitudinal (balanceo) y sobre el eje transversal (cabeceo) se reducen significativamente. Los amortiguadores de un lado están conectados en diagonal con los amortiguadores opuestos a través de dos líneas de aceite separadas, cada una de ellas con una válvula central. Las válvulas montadas cerca del eje trasero proporcionan el volumen de compensación necesario a través de émbolos internos, con el compartimento de gas presurizado detrás de ellos. Cuando el vehículo se desplaza en una curva, se crea un flujo de aceite entre los amortiguadores opuestos diagonalmente mediante la válvula central, lo que genera la fuerza de amortiguación adicional. De esta forma, la curva característica de amortiguación cambia cuando un lado tiende a comprimirse, lo que prácticamente elimina los movimientos de balanceo y cabeceo. Como resultado, este sistema de amortiguación con gran capacidad de respuesta asegura que las versiones RS tengan una estabilidad en curva especialmente buena.

La suspensión deportiva RS disponible en los actuales RS 4 Avant y RS 5 Coupé y Sportback, que incluye Dynamic Ride Control (DRC), tiene una respuesta variable de tres etapas. Con la ayuda del Audi drive select, el conductor puede influir en la respuesta del amortiguador y personalizar así la experiencia de conducción. La nueva generación de amortiguadores con válvula integrada es más compacta y ligera. Además, posibilita fuerzas de amortiguación aún más diferenciadas entre los modos comfort y dynamic, así como un ajuste más preciso de la suspensión para las fuerzas de amortiguación altas que se producen al tomar curvas a gran velocidad. El resultado: en el modo comfort, la suspensión deportiva RS con Dynamic Ride Control (DRC) garantiza un confort de marcha sobresaliente. En el programa dynamic, ofrece una extraordinaria precisión de conducción incluso en curvas a gran velocidad.



### **25 años de RS - Exposición en el Audi Forum de Neckarsulm**

El 12 de julio de 2019 se inauguró una exposición en el Audi Forum de Neckarsulm para conmemorar este 25 aniversario. Además de los modelos de producción conocidos, se presentan un total de 14 de modelos RS singulares. Entre ellos están la versión de competición del Audi TT RS de 2011 que desarrolló la marca para Nürburgring, el RS 5 del DTM que triunfó en la temporada 2013, así como un prototipo de un Audi RS 8 que no llegó a entrar en el proceso de producción. Además, la exposición también presenta un RS 4 berlina que recibió un acabado de pintura muy exclusivo del artista pop brasileño Romero Britto.

### **Las versiones RS en orden cronológico:**

- Audi RS 2 Avant (1994): 2,2 litros turbo de cinco cilindros, 232 kW (326 CV)
- Audi RS 4 Avant (2000): 2,7 litros V6 biturbo, 279 kW (380 CV)
- Audi RS 6 berlina y RS 6 Avant (2002): 4,2 litros V8 biturbo, 331 kW (450 CV); a partir de 2004 - RS 6 plus, 353 kW (480 CV), limitado a 999 coches
- Audi RS 4 berlina (2005), RS 4 Avant (2006), RS 4 Cabriolet (2006): V8 de 4.2 litros, 309 kW (420 CV)
- Audi RS 6 berlina y RS 6 Avant (2008): 5,0 litros V10 biturbo, 426 kW (580 CV), a partir de 2010 - RS 6 plus con velocidad máxima de 303 km/h
- Audi TT RS Coupé y TT RS Roadster (2009): 2,5 litros y cinco cilindros, 250 kW (340 CV); a partir de 2012, versión plus con 265 kW (360 CV)
- Audi RS 5 Coupé (2010) y RS 5 Cabriolet (2012): 4,2 litros V8, 331 kW (450 CV),
- Audi RS 3 Sportback (2011): 2,5 litros y cinco cilindros, 250 kW (340 CV)
- Audi RS 4 Avant (2012): 4,2 litros V8, 331 kW (450 CV)
- Audi RS Q3 (2013): 2,5 litros de cinco cilindros, 228 kW (310 CV); la versión de 2014 tenía 250 kW (340 CV); y en 2016, la versión de altas prestaciones tenía 270 kW (367 CV)
- Audi RS 6 Avant (2013): 4,0 litros V8 biturbo con 412 kW (560 CV); a partir de 2015 - versión de altas prestaciones con 445 kW (605 CV)
- Audi RS 7 Sportback (2013): 4,0 litros V8 biturbo con 412 kW (560 CV); a partir de 2015 - versión de altas prestaciones con 445 kW (605 CV)
- Audi RS 3 Sportback (2015): 2,5 litros de cinco cilindros con 270 kW (367 CV)
- Audi TT RS Coupé y TT RS Roadster (2016): 2,5 litros y cinco cilindros con 294 kW (400 CV)
- Audi RS 3 Sedan (2017): 2,5 litros de cinco cilindros con 294 kW (400 CV)
- Audi RS 5 Coupé (2017): 2,9 litros V6 biturbo con 331 kW (450 CV)
- Audi RS 4 Avant (2017): 2,9 litros V6 biturbo con 331 kW (450 CV)
- Audi RS 5 Sportback (2018): 2,9 litros V6 biturbo con 331 kW (450 CV)

-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 18 plantas distribuidas en 13 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 2018, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,812 millones de automóviles de la marca Audi, así como 5.750 deportivos de la marca Lamborghini y 53.004 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2018, con un volumen de ventas de 59.200 millones de euros, el Grupo Audi alcanzó un resultado operativo de 4.700 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 90.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.