



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>

La estrategia de movilidad de Audi: apuesta por la electrificación

- **Más de 30 modelos electrificados para 2025**
- **Cuatro plataformas eléctricas modulares cubren todos los segmentos**
- **Los híbridos enchufables, cada vez más demandados, ya amplían la gama de producto en el último trimestre de 2019**
- **La dirección de la compañía apoya la transición hacia la electrificación**

Madrid, 7 de octubre de 2019 – Audi electrifica su gama de modelos de forma consistente y se convierte en un fabricante de vehículos eléctricos con un amplio catálogo. Con este fin, la empresa utiliza cuatro plataformas para poder ofrecer coches eléctricos en cada segmento del mercado. La gama de vehículos híbridos enchufables también se amplía, con una importante iniciativa de producto que llegará al mercado durante el último trimestre de 2019. La compañía impulsa su plan de electrificación en las áreas de estrategia de marca, organización de ventas, producción y cualificación del personal.

“El futuro es eléctrico. El Audi e-tron es, tanto para nosotros como para muchos clientes satisfechos, nuestro primer vehículo de propulsión eléctrica. En 2025 habremos presentado 30 modelos electrificados, 20 de ellos totalmente eléctricos. Estamos marcando el ritmo en lo que se refiere a movilidad eléctrica para el uso diario”, declara Bram Schot, Presidente de AUDI AG.

Con el objetivo de cumplir estos ambiciosos proyectos, Audi está haciendo uso de las sinergias dentro del grupo para poner en marcha la producción de coches eléctricos en base a cuatro plataformas modulares: el SUV Audi e-tron, primer modelo completamente eléctrico de la marca de los cuatro aros, está basado en una versión adaptada de la plataforma modular longitudinal (MLB evo). El segundo modelo, el deportivo Audi e-tron GT concept, que llegará al mercado en 2020, se fabricará en estrecha colaboración con Porsche sobre la plataforma J1 para vehículos de altas prestaciones. En 2021, Audi presentará el modelo de producción derivado del Q4 e-tron concept, construido sobre la plataforma modular electrificada (MEB), un vehículo que se convertirá en el modelo de acceso al mundo eléctrico de la marca de los cuatro aros. Audi presentará varios vehículos compactos y de tamaño medio basados en la plataforma MEB, que Volkswagen ha diseñado para todo el Grupo. Para los eléctricos de gran tamaño y modelos de lujo, Audi utiliza la plataforma PPE (Plataforma Eléctrica Premium), cuya disposición técnica específica para estos segmentos permite la aplicación de un gran número de elementos de alta tecnología.

Además, Audi continúa expandiendo su gama de modelos híbridos enchufables (PHEV), en los que un motor gasolina (TFSI) funciona junto a un motor eléctrico y una batería de iones de litio. Los



modelos PHEV cuentan con sofisticados sistemas de gestión de la energía durante la conducción en ciudades y zonas residenciales. Durante el último trimestre de 2019, Audi lanzará cuatro nuevas versiones híbridas enchufables para los A7 Sportback, A8, Q5 y Q7. Otros nuevos modelos ampliarán la gama de PHEV en 2020.

Con el objetivo de promover la movilidad sostenible y otros campos de innovación, Audi invertirá alrededor de 14.000 millones de euros en movilidad eléctrica hasta finales de 2023. Además del desarrollo y producción de los nuevos modelos eléctricos, las inversiones se destinarán también a la cualificación del personal y a las ventas.

La compañía se ha marcado el objetivo de conseguir de forma gradual el balance neutro en emisiones de CO₂ para el ciclo de vida completo de sus vehículos: desde la producción de las materias primas, la fabricación y su utilización, hasta su conversión a energía renovable. El objetivo es que en el año 2025 la huella de carbono de su flota sea un 30% más baja que el valor de referencia de 2015. Audi pretende alcanzar un balance neutro de emisiones de CO₂ en sus factorías en todo el mundo para el año 2050.

-Fin-

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi e-tron 55 quattro:

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 26,4 – 22,9 (WLTP); 24,6 – 23,7 (NEDC)
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0.

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión



La hoja de ruta de Audi en la era de la movilidad eléctrica

Madrid, 7 de octubre de 2019 – Audi se está transformando en un proveedor de movilidad eléctrica, un proceso que involucra a todas las áreas de la compañía. La marca de los cuatro aros tiene previsto lanzar al mercado más de 30 modelos electrificados hasta el año 2025, que supondrán una cuota del 40% de sus ventas. De este modo, Audi sigue de manera constante su camino hacia la movilidad sostenible. Las áreas de Compras y Producción también se alinean de forma más consecuente con los criterios relacionados con la sostenibilidad. La experiencia adquirida en el desarrollo y la producción del Audi e-tron se incorporará a los próximos proyectos de los modelos completamente eléctricos. Conceptos integrales de formación y desarrollo juegan un papel destacado en este proceso evolutivo.

Consistentemente eléctricos

Audi se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad integrada y sin emisiones de dióxido de carbono, con el objetivo de asumir el liderazgo frente a sus competidores. Con este fin, la marca de los cuatro aros acelera su plan de electrificación y la descarbonización de toda la empresa. Para 2025, la huella de carbono de la flota de vehículos a lo largo de todo su ciclo de vida se reducirá en un 30% frente al valor de referencia registrado en 2015. En el futuro, el retorno de la inversión como parámetro central dentro del control financiero también mostrará el rendimiento de CO₂ de la compañía, con una gestión sostenible que ayudará a aumentarlo por encima del 21%.

En el contexto del enfoque constante del Grupo Volkswagen hacia la movilidad eléctrica, la marca de los cuatro aros ha adoptado una estrategia específica, para ofrecer una gama de modelos que cumpla los requisitos de los clientes premium. Con una proporción considerable de vehículos pertenecientes a los segmentos más grandes, teniendo en cuenta sus correspondientes necesidades de potencia y un uso frecuente para cubrir largas distancias, Audi apuesta por los híbridos enchufables para complementar a los vehículos totalmente eléctricos.

El cliente: interés en la movilidad sostenible

Los clientes premium cada vez tienen un mayor interés por la movilidad sostenible. Por ello, es un paso coherente hacer de la movilidad eléctrica una de las piedras angulares de la nueva estrategia de la marca. En el futuro, Audi destinará el 50% de su presupuesto de marketing a asuntos relacionados con la movilidad eléctrica. El objetivo es proporcionar a los clientes una experiencia de conducción aún más emocional, disipar cualquier duda sobre esta nueva tecnología y despertar el entusiasmo. Vigente ya por segundo año, el lema de la compañía “El futuro es eléctrico”, que ha recibido recientemente el galardón World Media Award en la categoría Automoción, es un buen ejemplo de este exitoso enfoque. Audi también inició un nuevo capítulo con el lanzamiento al mercado del e-tron a principios de 2019, presentando el coche como si fuese un meteorito que hubiese aterrizado en el aeropuerto de Múnich. Los asistentes al evento tuvieron la oportunidad de vivir una nueva experiencia relacionada con el modelo y con la marca Audi. En total, en este ‘meteorito’ del aeropuerto muniqués se llevaron a cabo más de 20.000 pruebas de conducción.



Los socios de la marca a nivel mundial son embajadores de suma importancia en todo aquello relacionado con la nueva tecnología. Con el fin de prepararse para la llegada del Audi e-tron, los concesionarios han dedicado muchos meses a la instalación de la infraestructura de recarga adecuada. Audi también ha impartido formación a más de 9.500 empleados en concesionarios de todo el mundo para preparar un lanzamiento tan especial. De cara a garantizar un servicio óptimo, la marca de los cuatro aros apuesta por la innovadora tecnología de realidad virtual (VR). Los técnicos de servicio de más de 40 mercados emplean un curso de formación en VR, especialmente desarrollado para familiarizarse con los detalles de la batería de alta tensión del Audi e-tron.

Aparte del producto en sí, la experiencia de marca es cada vez más importante para los clientes premium. Esto se aplica especialmente a los modelos electrificados, ya que el ecosistema del vehículo desempeña un papel decisivo en este sentido. Por ello, Audi ofrece a sus clientes el servicio Audi e-tron Charging Service. Proporciona acceso a alrededor del 80% de las estaciones de carga de Europa, más de 110.000 puntos de carga pública en 20 países de la UE, operados por 220 proveedores. Ya sea de corriente alterna (AC) o de corriente continua (DC), y con potencias que oscilan entre los 11 y los 150 kW, para iniciar el proceso de carga todo lo que necesita el usuario es una sola tarjeta. La factura se transmite automáticamente a su cuenta. Con la nueva función Plug & Charge, que se lanzará en breve, el Audi e-tron recibe la autorización directa en el terminal de carga mediante procesos criptográficos, activando el proceso automáticamente.

Para cargar sus vehículos en el domicilio, los clientes de Audi pueden recibir el servicio de “Volkswagen Naturstrom”, con energía generada a partir de fuentes 100% renovables. Si el usuario lo desea, el propio concesionario Audi puede gestionar la visita de un técnico electricista para que realice la comprobación del suministro de corriente, y proceda a la instalación de una conexión de carga.

El sistema de carga opcional connect, que puede cargar completamente la batería del Audi e-tron en poco más de cuatro horas, proporciona funciones inteligentes cuando funciona en conexión con un sistema de gestión de energía para el hogar. De esta forma, el Audi e-tron puede recuperar la carga con la máxima potencia disponible teniendo en cuenta las necesidades de otros elementos consumidores de energía eléctrica en la vivienda, para evitar así sobrecargar el suministro eléctrico del hogar. Los clientes también pueden definir prioridades individuales, como por ejemplo la facturación cuando la electricidad es más barata. Si la casa está equipada con un sistema de placas fotovoltaicas, el coche se puede alimentar utilizando principalmente la electricidad generada por el sistema, y la gestión de la carga incluso tiene en cuenta las fases previstas de luz solar.

Objetivo transversal: una infraestructura de carga completa

El Grupo Volkswagen puso en marcha en 2017 la red europea de carga rápida de corriente continua Ionity, en la que colaboran Audi, Porsche, BMW, Daimler y Ford. Durante 2020 esta red contará con 400 estaciones de carga de alta potencia (HPC) separadas por una distancia máxima de 120 kilómetros a lo largo de 25 países. Además de su participación en el grupo Ionity, Audi también está realizando pruebas de desarrollo de modelos y poniendo en marcha asociaciones



para conseguir ofertas con grupos energéticos y empresas de servicios públicos, con el fin de poner a disposición de los usuarios de los vehículos eléctricos una oferta de movilidad completa con el suministro de energía verde. La gestión de la carga que soporta la red local es un elemento importante en el ecosistema de la movilidad eléctrica de Audi, que hace todo lo posible para evitar sobrecargarla. Junto con los proveedores de energía y de servicios energéticos, la marca investiga el potencial de las redes domésticas y de las “redes inteligentes”, que convertirán a los modelos e-tron en protagonistas en el campo de la transición energética. Las primeras pruebas ya han dado resultados prometedores, incluso desde el prisma del cálculo de costes para el cliente.

Sostenibilidad a lo largo de toda la cadena de valor

Con su plan de sostenibilidad para toda la empresa, Audi se ha fijado el objetivo de la descarbonización total en todo el ciclo de vida de sus vehículos, desde la cadena de suministro y la producción hasta el uso y la utilización. Además, la marca tiene como objetivo lograr un proceso de producción con balance neutro en emisiones de dióxido de carbono en toda la compañía para el año 2050.

La cadena de suministro juega un papel crucial en la hoja de ruta de sostenibilidad de Audi, especialmente cuando se trata de vehículos eléctricos. Por ello, la compañía está intensificando sus esfuerzos para entablar un diálogo con sus socios, de cara a reducir considerablemente de forma conjunta las emisiones de CO₂ a lo largo de toda la cadena de valor. A finales de 2018, Audi lanzó el programa CO₂ en el área de Compras y, desde entonces, ha organizado más de 30 seminarios de CO₂ con sus proveedores. Los primeros resultados muestran que existe potencial para reducir las emisiones, en particular al cerrar los ciclos de materiales, utilizar electricidad verde y apostar por una mayor cantidad de materiales secundarios y reciclados. Inicialmente, el enfoque se centra en aquellas piezas que requieren una producción más intensiva de energía. Esto incluye, por ejemplo, las baterías de alta tensión y los componentes de aluminio. Por ello, Audi exige a sus proveedores de baterías que utilicen electricidad verde en la producción de celdas, y ha incluido este requisito en sus especificaciones.

La marca de los cuatro aros también está centrada en el tratamiento sostenible del aluminio. Audi ha sido el primer fabricante de automóviles en recibir el certificado “Performance Standard”, otorgado por la Aluminium Stewardship Initiative (ASI), que creó un patrón de sostenibilidad integral en octubre de 2018. Este certifica que los componentes de aluminio de la carcasa de la batería del Audi e-tron se fabrican e instalan de acuerdo con los requisitos de sostenibilidad de la ASI.

Además, Audi tiene la intención de establecer cooperaciones específicas con socios que también están certificados por la ASI. Desde julio de 2019, por ejemplo, Hydro suministra aluminio sostenible con certificación ASI para la carcasa de la batería del primer modelo completamente eléctrico de Audi. A partir de finales de este año, Hydro únicamente proveerá aluminio certificado por ASI para el Audi e-tron.

Por otro lado, Audi reduce las emisiones de CO₂ en lo referido al aluminio mediante la reutilización del material, de acuerdo con el principio de economía circular. La empresa ya



introdujo un “Circuito Cerrado de Aluminio” en la factoría de Neckarsulm en 2017. Los recortes de chapa de aluminio que se producen en el taller de prensado se envían directamente al proveedor para su reciclaje. Audi reutiliza estas láminas de aluminio recicladas en su proceso de fabricación. Gracias a ello, la marca ahorró alrededor de 90.000 toneladas métricas de CO₂ en 2018, un 30% más que el año anterior. A partir de 2020, Audi introducirá gradualmente el “Circuito Cerrado de Aluminio” en otras fábricas.

Con el fin de garantizar la sostenibilidad de la cadena de suministro con mayor eficiencia, la marca de los cuatro aros introdujo una clasificación de sostenibilidad en 2017. Se utiliza para evaluar si el proveedor cumple con las normas sociales y ambientales. Además de una divulgación voluntaria, la calificación también puede realizar una verificación in situ. Desde julio de 2019, esta calificación de sostenibilidad (calificación S) también incluye un control de cumplimiento. Desde entonces, la calificación S supone un criterio obligatorio para la adjudicación de contratos. Esto significa que los proveedores sólo podrán recibir un pedido si cumplen de forma verificable con las normas sociales, medioambientales y de cumplimiento específicas. La calificación se extenderá a todo el Grupo Volkswagen.

Audi también participa en varias iniciativas, realizando campañas para la preservación de los derechos humanos y medioambientales en la cadena de suministro junto a otros socios. Por ejemplo, Audi es miembro de la Global Battery Alliance, que se ocupa de la protección de los derechos humanos y de las normas sociales para la extracción de materias primas para baterías, además de desarrollar soluciones para la reutilización de las baterías de iones de litio.

Balance neutro de emisiones de CO₂ en el proceso de producción

Audi también considera que la producción de vehículos eléctricos con un balance neutro en emisiones de dióxido de carbono es un elemento importante para la movilidad sostenible. La fábrica de Bruselas desempeña un papel pionero en este sentido: desde el inicio de la producción del Audi e-tron, funciona con un balance neutro en emisiones de CO₂.

Esto se ha logrado mediante la conversión a electricidad verde, un paso que la factoría dio en 2012, así como a través de la instalación del sistema de placas fotovoltaicas más grande de la región. Además, las instalaciones de Audi en Bruselas satisfacen sus necesidades de calefacción con certificados de biogás. En total, la planta ahorra hasta 40.000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ al año, gracias al uso de fuentes de energía renovables.

El paquete de medidas se completa con proyectos de compensación por emisiones que todavía no pueden evitarse. La empresa desarrolla esta estrategia de forma integral, con el objetivo de que para 2025, todas las fábricas de Audi tengan un balance neutro en emisiones de dióxido de carbono.

Reutilización y reciclaje de baterías

Audi y Volkswagen también desarrollan procedimientos para la manipulación y reutilización de baterías de alta tensión. Si una batería ha perdido cierto porcentaje de su capacidad de carga en el transcurso de varios años, podrá seguir utilizándose para una aplicación estacionaria. Entre sus múltiples posibilidades, actualmente se está ensayando con dos proyectos piloto: el empleo



de estas baterías en carretillas elevadoras y unidades tractoras en la fábrica de Audi en Ingolstadt; y su utilización como almacenamiento estacionario de energía en un campus en Berlín.

También se ha completado la primera fase de una cooperación estratégica de investigación, en la que Audi y el especialista belga en tecnología de materiales y reciclaje, Umicore, han desarrollado un circuito cerrado para los elementos de las baterías de alta tensión. El objetivo es recuperar materiales valiosos como el cobalto y el níquel, para utilizarlos en baterías nuevas de alta tensión.

Máxima flexibilidad: producción de modelos electrificados

La marca de los cuatro aros entró en la era eléctrica con el inicio de la fabricación del Audi e-tron en la factoría de Bruselas, que ha pasado de ser una fábrica de vehículos convencionales a convertirse en uno de los centros de producción de vehículos eléctricos más avanzado de Europa. Los propulsores eléctricos son suministrados por la propia factoría de producción de motores de Audi en Győr, y la sede de Bruselas ha establecido su planta de fabricación de baterías. Muchas experiencias de la producción del e-tron en Bruselas se incorporan ahora en los nuevos proyectos de vehículos eléctricos, así como en el establecimiento de nuevas fábricas para producir este tipo de modelos.

Para la fabricación de sus futuros coches eléctricos, Audi se basa en un alto nivel de flexibilidad y en valiosas sinergias dentro del Grupo. Por ejemplo, la plataforma PPE (Plataforma Premium Eléctrica) para los coches eléctricos de alta gama se ha desarrollado en colaboración con Porsche. El objetivo es producir los modelos con esta plataforma en las instalaciones ya existentes. El concepto se basa en las estructuras estandarizadas de la planta y puede transferirse rápidamente a otras fábricas.

Audi también confía en la sinergia para los modelos más pequeños, basados en la plataforma MEB (Plataforma de Electrificación Modular). La versión de producción del Audi Q4 e-tron concept saldrá de la cadena de montaje de la fábrica de Volkswagen en Zwickau, junto con modelos de las marcas Volkswagen y SEAT. La agrupación de las plataformas en la producción permite que los futuros modelos eléctricos de mayor volumen se produzcan en gran número y con una elevada eficiencia. Las partes más importantes de los modelos con la plataforma MEB se fabrican en las plantas de componentes del Grupo, principalmente en Kassel (módulos de transmisión), Salzgitter (elementos de motores eléctricos) y Brunswick (baterías y componentes de suspensión).

Los preparativos para el modelo de producción basado en el Audi e-tron GT concept, que saldrá de la línea de montaje en Böllinger Höfe –cerca de Neckarsulm– junto con el Audi R8 a partir de finales de 2020, también están en marcha. Mientras que el deportivo de altas prestaciones con motor de combustión sigue ensamblándose en gran parte a mano por operarios con una alta cualificación, la carrocería del Gran Turismo eléctrico se construirá con un mayor grado de automatización. Ambos modelos pasan por la misma línea de montaje, que actualmente se ha ampliado de 20 a 36 ciclos, por medio de un transportador suspendido que recorre el proceso. Los elementos eléctricos específicos del vehículo, como el sistema de baterías, el de propulsión o



el de gestión térmica, se preparan en zonas de premontaje especiales, y llegan a la cadena de montaje como un módulo terminado.

Los híbridos enchufables se fabrican en las mismas ubicaciones que el resto de versiones de sus respectivas gamas: el Audi A3 Sportback TFSIe, en Ingolstadt; el Audi Q5 TFSIe, en San José Chiapa (México); y el Q7 TFSIe, en Bratislava (Eslovaquia); el Audi A7 TFSIe y el A8 TFSIe se producen en Neckarsulm, donde también comenzará pronto la fabricación del A6 TFSIe. Audi fabrica en la actualidad dos modelos electrificados de producción local en China: el A6 L e-tron y el Q2 L e-tron, a los que seguirá el Audi e-tron a partir de 2020.

En la misma corriente: nuestros empleados en el camino hacia la movilidad eléctrica

Audi también destina importantes inversiones en movilidad eléctrica para el área de Recursos Humanos. La compañía está incorporando a más expertos, a la vez que amplía su experiencia interna y prepara a los empleados para este campo. Así, el presupuesto para la formación superior se ha incrementado en algo más de un tercio, pasando de 60 a 80 millones de euros al año.

Junto con la Universidad Técnica de Ingolstadt (Technische Hochschule Ingolstadt, THI), Audi ha diseñado un curso de capacitación en movilidad eléctrica para desarrollos de grupos motrices. Los ingenieros de Audi están ampliando sus conocimientos en el campo de la movilidad eléctrica en el auditorio de la THI. El objetivo es mejorar sus habilidades estratégicas y técnicas. Especialistas y expertos en educación de Audi trabajaron junto con profesores de la Universidad para adaptar la capacitación en servicio a los requisitos de la empresa. Los eventos in situ y las fases de autoaprendizaje se alternan durante un período de tres meses y medio. El calendario para los desarrolladores de la cadena cinemática incluye módulos como “motores eléctricos y electrónica de potencia” o “conceptos de vehículos electrificados y almacenamiento de energía”. Los primeros participantes del desarrollo de grupos motrices completaron la capacitación a principios de 2017.

Audi también lleva a cabo un consistente planteamiento hacia la movilidad eléctrica en sus programas de talento juvenil. Por ello, la empresa adapta constantemente su formación al progreso tecnológico, y desarrolla nuevos perfiles de trabajo cuando es necesario. El perfil del “especialista en electricidad centrado en el sistema y la tecnología de alta tensión” se introdujo en 2014. Desde entonces, unos 700 jóvenes de ambos sexos han iniciado o han completado esta titulación de tres años en los emplazamientos de Ingolstadt y Neckarsulm. Después de superar esta fase, suelen trabajar en diferentes áreas de producción, como en el análisis de datos; o aplican sus habilidades en uno de los talleres de Desarrollo Técnico o del Centro de Pre-Series. La nueva cualificación “especialista en electricidad titulado para la tecnología de baterías” se introdujo en 2018. En este caso, la atención se centra en la producción y control de calidad de las baterías de alta tensión. No importa si se trata de un aprendizaje o de una formación continua cuyo curso esté orientado a la movilidad eléctrica: las sedes internacionales de Audi están siempre disponibles, y las ofertas especiales de formación y desarrollo se adaptan a las características específicas de cada país según sea necesario.



Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi e-tron 55 quattro

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 26,4–22,9 (WLTP); 24,6–23,7 (NEDC)
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi A7 55 TFSIe quattro

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 2,2–1,7 (WLTP);
Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 18,9–18,1 (WLTP);
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 49–39 (WLTP); 48–44 (NEDC).

Audi Q5 55 TFSIe quattro

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 2,7–2,1 (WLTP);
Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 20,2–19,2 (WLTP);
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 62–49 (WLTP); 54–46 (NEDC).

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión



Cuatro plataformas para todos los modelos eléctricos de Audi

Madrid, 7 de octubre de 2019 - Audi está adoptando un enfoque coherente para adaptar su gama al concepto de movilidad eléctrica, desde el segmento de los vehículos compactos hasta los modelos de altas prestaciones. Para ello, la compañía aprovecha las sinergias de todo el grupo y se basa en cuatro plataformas, tanto de Desarrollo como de Producción. Esto permite a la marca de los cuatro aros ofrecer a sus clientes soluciones personalizadas para cada segmento. Con el e-tron, Audi ofrece su primer SUV de gran volumen sobre una variante convenientemente adaptada de la plataforma longitudinal modular (MLB evo). El Gran Turismo de cuatro puertas derivado del e-tron GT concept está basado en la plataforma de Porsche con la denominación J1. Los coches eléctricos compactos recurren a la versátil plataforma modular para vehículos eléctricos (MEB) del Grupo Volkswagen; y los innovadores modelos eléctricos del segmento superior utilizan la nueva Plataforma Premium Eléctrica (PPE).

Audi e-tron: el primer Audi completamente eléctrico, con plataforma MLB evo adaptada

El e-tron marca el comienzo de Audi en la era eléctrica. Este SUV es el primer coche que combina la movilidad eléctrica con la calidad de Audi, un sofisticado sistema de tracción y recuperación de energía, tracción total y un máximo confort. En resumen: "A la vanguardia de la técnica". El Audi e-tron utiliza una variante adaptada de la plataforma modular longitudinal (MLB evo). Añade una nueva carrocería con numerosos elementos estructurales innovadores en su parte inferior, en la zona central y en el techo.

Con una batalla de 2.928 milímetros, el e-tron se posiciona entre los Audi Q5 y Q7. La batería de alto voltaje almacena hasta 95 kWh de energía y constituye la base de su autonomía, que alcanza los 411 kilómetros bajo el ciclo de conducción WLTP. Esto se consigue principalmente gracias al innovador sistema de recuperación, que puede regenerar hasta el 30% de la energía producida durante la fase de frenado. Los dos motores asíncronos (ASM) alcanzan una potencia máxima conjunta de 300 kW y, junto a la tracción total eléctrica de accionamiento ultra rápido, garantizan un rendimiento deportivo. El Audi e-tron puede cargar la batería tanto con corriente alterna como con corriente continua, admitiendo una potencia de carga de hasta 150 kW. Esto se debe a la gestión térmica altamente eficiente del proceso de carga.

El e-tron GT concept: con la plataforma J1 de alto rendimiento

Audi presentó el e-tron GT concept en el Salón del Automóvil de Los Ángeles de 2018, como anticipo de su futuro Gran Turismo de altas prestaciones. El prototipo e-tron GT es un coche emblemático para la marca de los cuatro aros, y demuestra de forma impresionante lo emocional que puede ser la movilidad eléctrica. Su diseño entusiasma a los clientes y les proporciona una experiencia tecnológica fascinante. Audi utiliza como base técnica la plataforma de elevadas prestaciones J1, desarrollada en colaboración con Porsche.

El Audi e-tron GT concept está equipado con dos motores eléctricos síncronos de excitación permanente (PSM) que proporcionan una potencia máxima de 434 kW (590 CV) y 830 Nm de par. El Gran Turismo de cuatro puertas acelera de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos y alcanza los



200 km/h en poco más de 12 segundos, con una velocidad máxima de 240 km/h. Si es necesario, el Audi e-tron GT concept se puede cargar en un corto espacio de tiempo. El sistema de alta tensión está diseñado para trabajar con un voltaje de 800 voltios, y permite que la batería se cargue al 80% en unos 20 minutos en un terminal de corriente continua con una potencia de 350 kW. Bajo los criterios de la normativa WLTP, el Audi e-tron GT concept ofrece una autonomía de más de 400 kilómetros con una sola carga de batería.

La batería, con una capacidad de más de 90 kWh, se ubica en la parte inferior de la carrocería, entre los dos ejes. Su diseño tiene en cuenta el espacio para los pies de los ocupantes de las plazas traseras. Esto proporciona un elevado nivel de confort en todo el habitáculo. Dicha disposición permite integrar la batería del sistema de propulsión eléctrico en el piso del vehículo, a pesar de la carrocería rebajada típica de los coches deportivos. Ello redundará en un bajo centro de gravedad y permite una cómoda ergonomía. La ligera carrocería y el techo realizado en polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) adoptan el principio de construcción multimaterial de Audi. Con 4,96 metros de longitud, 1,96 metros de anchura y una altura de 1,38 metros, el Audi e-tron GT concept, próximo a la producción, tiene las proporciones típicas de un Gran Turismo.

En combinación con un bajo centro de gravedad, el sistema de tracción quattro, que funciona mediante la gestión de la entrega de potencia de los dos motores eléctricos, uno situado en el eje delantero y otro en el trasero, el Audi e-tron GT concept cuenta con la disposición ideal para un vehículo deportivo. La gestión del sistema de conducción distribuye el par de los motores eléctricos entre los dos ejes según sea necesario, controlando el reparto de fuerza a las ruedas por separado. La tecnología empleada permite establecer numerosas configuraciones para la conducción, como por ejemplo las cuatro ruedas directrices o el diferencial deportivo, lo que proporciona una excelente tracción y un alto nivel de dinamismo para el vehículo. En la producción en serie se utilizarán motores eléctricos con diferentes potencias y módulos de baterías con distintas capacidades.

Adentrándose en el mundo eléctrico con Audi: el Q4 e-tron concept con plataforma MEB

Lo que la plataforma modular transversal (MQB) es para la gama de modelos con motores de combustión, la plataforma modular para vehículos eléctricos (MEB) lo será para los modelos completamente eléctricos de Audi. Esta plataforma proporciona la base técnica para los futuros modelos eléctricos compactos y de tamaño medio de la marca de los cuatro aros.

Gracias a la plataforma MEB, disponible para todo el grupo, Audi puede ofrecer a sus clientes modelos eléctricos asequibles, pero técnicamente sofisticados, con el inconfundible ADN de la marca de los cuatro aros: un fascinante diseño, calidad premium y un sistema operativo de alta gama. El empleo de las sinergias en las plataformas del grupo permite que la movilidad eléctrica sea atractiva para muchos nuevos clientes en el segmento de los compactos. La plataforma modular para vehículos eléctricos del Grupo Volkswagen está diseñada para ser altamente versátil y adaptable. Permite configurar carrocerías SUV, crossover y hasta berlinas.

Al estar diseñada exclusivamente para aplicaciones eléctricas, la plataforma MEB permite a los clientes experimentar todas las ventajas que ofrecen los motores eléctricos compactos y las



baterías de iones de litio en diferentes tamaños y potencias. Los sistemas de propulsión y el diseño de las suspensiones configuran un conjunto tecnológicamente sofisticado. A diferencia de los modelos actuales con motores de combustión, la sección delantera es considerablemente más corta; el eje delantero y el mamparo de separación del vano motor con el habitáculo se desplazan hacia delante, lo que hace que la batalla y, por lo tanto, la habitabilidad, sean considerablemente mayores.

En marzo de 2019 Audi presentó el Q4 e-tron concept en el Salón del Automóvil de Ginebra como un prototipo prácticamente listo para su paso a la producción en serie. Será el primer Audi con plataforma MEB, un SUV compacto 100% eléctrico que competirá en el mismo segmento que el Q3, que sólo está disponible con motores de combustión. Por tamaño, su longitud exterior de 4,59 metros sitúa al Q4 e-tron concept entre los modelos más grandes en el segmento de los SUV compactos. Sin embargo, gracias a una batalla de 2,76 metros, ofrece una habitabilidad interior al nivel de la categoría superior.

En términos de longitud dentro del habitáculo, cada modelo con la plataforma MEB se corresponde a un coche de la categoría inmediatamente superior. Mientras que las dimensiones exteriores del Q4 e-tron concept son comparables a las del Q3, en su habitáculo ofrece las cotas interiores de un Q5. Asimismo, la arquitectura del salpicadero permite nuevas oportunidades de diseño.

La plataforma MEB también ofrece distintos niveles de potencia y tipos de tracción. Además de la tracción integral quattro, con un motor eléctrico en el eje delantero y otro en el eje trasero, también se ofrecerá una variante con el motor y la tracción en el eje trasero para las variantes de acceso a la gama.

Plataforma Premium Eléctrica (PPE): la nueva base para los modelos de lujo

Para sus modelos de alta gama, Audi utiliza una cuarta plataforma: la denominada Plataforma Premium Eléctrica (PPE), diseñada y desarrollada desde un principio en colaboración con Porsche. Con su arquitectura especial, proporciona las condiciones necesarias para implementar una tecnología ultramoderna que satisfaga las exigentes demandas de los clientes de este segmento.

En el universo de los coches eléctricos, la plataforma PPE asumirá el papel que la plataforma modular longitudinal tiene entre los vehículos propulsados por motores de combustión. Se caracteriza por una arquitectura de alta tecnología y adaptabilidad, que permite construir vehículos tanto de piso bajo como alto. Audi trabaja en el desarrollo de varias series de modelos sobre la plataforma PPE, que cubrirán desde el segmento medio alto, a la categoría de lujo con diferentes tipos de vehículos con carrocería SUV, Sportback, Avant y crossover. Con ello, la marca también ampliará su actual gama de modelos en los segmentos grandes y de lujo con la llegada de numerosas variantes eléctricas.

El paquete tecnológico de la plataforma PPE es similar al de la plataforma MEB; además, ofrece grandes posibilidades en términos de potencia y prestaciones. De serie, los vehículos están equipados con un motor eléctrico para el eje trasero, mientras que los modelos de más alta



gama están equipados con un segundo motor eléctrico para el eje delantero (PSM o ASM), que les permite activar automáticamente la tracción a las cuatro ruedas cuando es necesario. También será posible ofrecer distintos niveles de potencia y capacidades de batería en la plataforma PPE. Al igual que en el prototipo Audi e-tron GT, el sistema de recarga es de 800 voltios; en combinación con una gestión térmica de alta eficiencia, permite una alta capacidad de carga de 350 kW.

Las dimensiones exteriores y los voladizos de los modelos Audi de carrocería con piso bajo con la plataforma PPE serán ligeramente más cortos que los de los modelos de motor de combustión actuales con plataforma MLB, pero ofrecerán una mayor longitud interior. Como es típico en los vehículos eléctricos, no hay intrusivos túneles de transmisión en el habitáculo. Al igual que los vehículos premium tradicionales, los modelos con plataforma PPE pueden equiparse con numerosas tecnologías de gama alta, desde todas las que afectan al manejo y control en el puesto de conducción como las referidas a la suspensión, incluyendo el control dinámico de par mediante el sistema torque vectoring, la suspensión neumática o la dirección a las cuatro ruedas.

- Fin -

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi e-tron 55 quattro

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 26,4-22,9 (WLTP); 24,6-23,7 (NEDC)

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión



Los híbridos enchufables de Audi: una combinación inteligente

Madrid, 7 de octubre de 2019 - No producen emisiones a nivel local en modo eléctrico, son eficientes y deportivos: los nuevos modelos híbridos enchufables para los segmentos de lujo constituyen un elemento importante de la estrategia de electrificación de Audi. Combinan un motor de gasolina con un potente motor eléctrico y una batería de iones de litio. Esta unión de deportividad y eficiencia es única en un entorno competitivo: gracias al alto rendimiento global del sistema, los híbridos enchufables resultan convincentes por sus prestaciones deportivas. Al mismo tiempo, la estrategia de funcionamiento predictiva selecciona los modos de propulsión en modo eléctrico o convencional de manera que los clientes se beneficien en todo momento de una gran autonomía eléctrica y un bajo consumo de combustible.

La iniciativa híbrida enchufable de Audi: modelos y variantes de equipamiento

Audi amplía sistemáticamente la gama de modelos A7, A8, Q5 y Q7 con versiones híbridas enchufables (PHEV). Como novedad en el segmento premium, Audi ofrece dos variantes híbridas enchufables de los modelos Q5, A7 Sportback y Q7: una versión orientada al confort y otra, a las altas prestaciones, con una mayor potencia del sistema y opciones de equipamiento deportivo. El A7 Sportback y el Q5 tienen un motor 2.0 TFSI. Dado que las variantes de cuatro cilindros ofrecen una potencia de sistema de hasta 270 kW (367 CV) y las de seis cilindros llegan a los 335 kW (456 CV), los híbridos enchufables de Audi se encuentran entre los vehículos más potentes en su categoría.

Los nuevos modelos PHEV de Audi fascinan a los clientes por su carácter versátil. En carreteras con curvas, impresionan por su respuesta deportiva y dinámica, que se consigue gracias a la combinación de la tracción quattro, un motor eléctrico con par alto y un potente motor de gasolina. En ciudad, permiten la movilidad libre de emisiones con una gran autonomía. Y en viajes de larga distancia, brillan por su reducido consumo. Son ideales para los que acuden diariamente al trabajo y, en particular, para los usuarios de coches de empresa. En cada modelo, la autonomía en modo eléctrico es superior a 40 kilómetros en el ciclo WLTP, lo que en el mercado español les otorga el distintivo "0" de la DGT.

Sistema de propulsión y batería

Audi implementa un sistema de propulsión a medida en cada uno de sus modelos híbridos enchufables, según el segmento y el tipo de vehículo. Dado que el objetivo era lograr la potencia del sistema óptima para cada modelo, durante el desarrollo se hizo hincapié en la interacción de los diferentes componentes del sistema de propulsión.

El Audi Q5 55 TFSIe quattro y el A7 Sportback 55 TFSIe quattro están equipados con un motor 2.0 TFSI de 185 kW (252 CV) y un par de 370 Nm. El par del sistema alcanza su máximo de 500 Nm a partir de tan sólo 1.250 rpm. Los modelos PHEV con motor de combustión de cuatro cilindros también ofrecen una respuesta deportiva junto con un bajo consumo. El Q5 55 TFSIe quattro acelera de cero a 100 km/h en 5,3 segundos y alcanza una velocidad máxima de 239 km/h; esos valores en el A7 Sportback 55 TFSIe quattro son 5,6 s y 250 km/h, respectivamente.



Una batería de iones de litio con refrigeración líquida, situada debajo del maletero, almacena energía para el motor eléctrico. Tiene una capacidad de 14,1 kWh (Q7: 17,3 kWh) y una tensión de 385 V.

Tracción quattro de serie

Máxima tracción, incluso en condiciones meteorológicas adversas y sobre superficies deslizantes, y gran agilidad, también con un estilo de conducción deportivo: la tracción quattro es otra de las ventajas de los híbridos enchufables de Audi. La potencia se transmite a través de las cuatro ruedas de forma distinta según el modelo: tracción quattro permanente en las versiones de seis cilindros; y quattro ultra en los de cuatro. En el sistema quattro ultra, la propulsión se realiza generalmente a través del eje delantero; según sea preciso, se activa el eje trasero de forma predictiva a través de un embrague. Esto es particularmente eficaz en situaciones de conducción tranquila, así como seguro y dinámico cuando se requiere. El resto de modelos PHEV están equipados con un diferencial central quattro con regulación mecánica, que distribuye el par entre los ejes delantero y trasero en una relación 40:60 en condiciones de funcionamiento normal. Si fuera preciso, transfiere la mayor parte del par al eje con mejor tracción.

En todos los nuevos modelos híbridos enchufables de Audi, el motor eléctrico del sistema está integrado en la transmisión y situado entre el propulsor de combustión y la caja de cambios. El módulo híbrido está formado por el motor eléctrico y un embrague que conecta el bloque TFSI con la cadena cinemática, y que está situado directamente delante de la caja de cambios. Los modelos Q5 y A7 están equipados con la caja S tronic de siete velocidades, mientras que el resto equipan el cambio tiptronic de ocho velocidades.

Gestión de la batería: recuperación, avance por inercia y función boost

La estrategia del sistema de propulsión está concebida para proporcionar la experiencia de conducción más versátil posible. Logra una eficiencia máxima con una gran proporción de propulsión eléctrica, mientras que la función boost y el par del motor eléctrico proporcionan prestaciones deportivas cuando se requiere.

Durante la conducción cotidiana normal, el motor eléctrico realiza la mayoría de las deceleraciones. Si se necesita una fuerza de frenado media o intensa, con una deceleración superior a 0,3 g, el motor eléctrico y los frenos hidráulicos actúan conjuntamente. Un ajuste preciso garantiza que la transición entre la retención eléctrica y la frenada hidráulica sea casi imperceptible, y que el tacto en el pedal facilite la modulación de la frenada. El control del sistema permite recuperar hasta 80 kW de potencia durante la frenada.

El motor eléctrico ayuda al de combustión a través de la función boost, cuyo funcionamiento depende del programa seleccionado. Según el modelo y la configuración del motor, el par del sistema puede llegar a 500 Nm (Q5 y A7) o a 700 Nm (Q7 y A8), 200 Nm más que el motor TFSI funcionando individualmente.

Cuando el conductor retira el pie del acelerador, la gestión del sistema selecciona la mejor de tres posibilidades para cada situación: avance por inercia con el motor TFSI desconectado,



retención eléctrica con recuperación de energía o una estrategia predictiva que selecciona en cada momento la más conveniente de las dos anteriores. Hasta 180 km/h, los nuevos PHEV pueden avanzar con el motor TFSI desactivado. Cuando es necesario, el propulsor de combustión responde rápidamente y arranca de nuevo con el motor eléctrico de forma casi imperceptible.

El motor eléctrico permanece constantemente activo en retención para recuperar energía en el modo S de la caja de cambios, que se preselecciona al activar el programa dynamic en el Audi drive select. En el modo de recuperación de energía en retención, se puede alcanzar una deceleración de 0,1 g y una potencia de carga de 25 kW. En los modos de avance que utilizan el asistente predictivo de eficiencia, se alterna entre lo que sea más positivo en cada momento desde una perspectiva energética, bien sea el avance por inercia o la recuperación de energía.

El asistente predictivo de eficiencia (PEA) y la estrategia predictiva de funcionamiento (PBS)

La estrategia predictiva es el eje tecnológico de los modelos PHEV. Permite alcanzar una gran autonomía en modo eléctrico y una gran capacidad de recuperación de energía, porque establece anticipadamente cómo gestionar el sistema híbrido. El asistente predictivo de eficiencia (predictive efficiency assist, PEA) tiene en cuenta la información de zonas próximas o inmediatas en la ruta. La estrategia predictiva de funcionamiento (predictive operating strategy, PBS) programa la gestión del sistema de propulsión de forma general para toda la ruta programada.

El PEA regula la propulsión y la recuperación de forma predictiva de acuerdo a informaciones inmediatas y cercanas en el trayecto. Entre esos datos están la indicación de poblaciones próximas, las intersecciones, las rotondas, los límites de velocidad y la topografía, que incluye las curvas y las pendientes ascendentes o descendentes. Además, también tiene en cuenta a los vehículos que circulan delante, detectados por el radar. Informa al conductor por medio de las pantallas correspondientes y proporciona un impulso táctil a través del acelerador, para recordarle que debe retirar el pie del pedal.

La estrategia predictiva de funcionamiento (predictive operating strategy PBS) tiene en cuenta los tramos de autopistas, carreteras secundarias y ciudades de toda la ruta que se ha programado, así como la situación real del tráfico a lo largo de ella, los límites de velocidad y los datos topográficos. Este modo de funcionamiento se activa automáticamente al programar la ruta en el sistema de navegación y evalúa constantemente los datos de la misma, teniendo en cuenta situaciones en tiempo real, como atascos o tráfico urbano denso, además de adaptar sus cálculos al estilo de conducción. A partir de esta información, crea un plan para toda la ruta con el objetivo de conseguir una máxima eficiencia. Utiliza la energía eléctrica en ciudad y tiende a que la batería esté completamente descargada al llegar al destino, ya que el objetivo es utilizar la mayor cantidad posible de energía eléctrica.

El conductor puede elegir entre tres modos de conducción: además del modo híbrido, que se activa por defecto cuando se introduce una ruta en el navegador, es posible activar el modo exclusivamente eléctrico (EV) o el de funcionamiento solo con el motor de combustión, para conservar la carga de la batería. En el modo EV solo se utiliza el motor eléctrico, siempre que el conductor no presione el acelerador más allá de un punto de presión variable y perceptible. El modo EV es el ajuste básico cada vez que se arranca el vehículo. En el modo de conservación de la



batería, se mantiene la carga en el nivel que tenga. No obstante, en este modo también puede haber funcionamiento en modo eléctrico.

Ambiente confortable: gestión térmica y bomba de calor

Los nuevos modelos híbridos enchufables están equipados con una sofisticada gestión térmica que permite una gran autonomía eléctrica y un rápido control de la temperatura interior. El motor TFSI, su equipo auxiliar y la transmisión se enfrían mediante un circuito de alta temperatura. La batería, el cargador, el motor eléctrico y la electrónica de potencia se refrigeran a través de un circuito de baja temperatura.

En la gestión térmica de los modelos A7 y Q5 está integrada una bomba de calor capaz de generar hasta 3 kW de potencia calorífica con 1 kW de potencia eléctrica, porque aprovecha el calor residual de los componentes de alta tensión, formando un conjunto con el circuito de refrigerante del sistema de aire acondicionado.

Proceso de carga funcional

El equipamiento estándar incluye el sistema de carga compact con un cable para tomas de corriente domésticas e industriales, así como un panel de control. Bajo pedido, Audi también ofrece un soporte de pared bloqueable. Cuando se utiliza una conexión con una potencia de 7,4 kW, se necesitan unas dos horas y media para cargar completamente la batería de 14,1 kWh. Con una toma de corriente doméstica de 230 V, el tiempo necesario es de alrededor de seis horas y media.

Para cargar la batería en las estaciones públicas de carga hay un cable de modo 3 con enchufe tipo 2, que también es parte del equipamiento de serie. El servicio opcional Audi e-tron Charging Service permite el acceso a un gran número de estaciones públicas de carga en 19 países europeos. Los clientes pueden utilizar una sola tarjeta para realizar la carga en terminales de numerosos proveedores diferentes.

La aplicación myAudi permite a los clientes utilizar los servicios de Audi connect en sus smartphones. Entre ellos están la comprobación del estado de la batería y de la autonomía, el inicio del proceso de carga, la programación del temporizador de carga y una visión general de las estadísticas de carga y consumo. Otra función de la aplicación myAudi es el control climático previo al uso del vehículo. Esto es posible porque el compresor del sistema de aire acondicionado y el calentador auxiliar del coche están alimentados eléctricamente. Los clientes pueden especificar la temperatura exacta que quieren en el interior en el momento en que accedan al vehículo. Según el modelo y el equipamiento, la calefacción del volante, los asientos, el espejo, el parabrisas y la luneta trasera, así como la ventilación del asiento, también se pueden activar previamente.

Lanzamiento al mercado y precios

La ofensiva de híbridos enchufables de Audi ya está en marcha. El primero en llegar es el Q5 TFSIe, que ya está a la venta. Se ofrece en dos versiones: la variante 50 TFSIe quattro ultra, que tiene una potencia conjunta de 220 kW (299 CV) y un precio que arranca en los 59.780 €; y la 55 TFSIe quattro ultra, con una potencia total de sistema de 270 kW (367 CV) y un precio base de



66.070 €. Durante las próximas semanas se unirá a la gama PHEV de Audi el A7 Sportback TFSIe.

-Fin-

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi A7 55 TFSIe quattro:

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 2,2-1,7 (WLTP);
Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 18,9-18,1 (WLTP);
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 49-39 (WLTP); 48-44 (NEDC).

Audi Q5 50 TFSIe quattro

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 2,8 - 2,2 (WLTP);
Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 20,3-18,8 (WLTP);
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 64 -50 (WLTP); 54-46 (NEDC).

Audi Q5 55 TFSIe quattro:

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 2,7-2,1 (WLTP);
Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 20,2-19,2 (WLTP);
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 62-49 (WLTP); 54-46 (NEDC).

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión

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.