



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>

Bailar en un volcán: el nuevo Audi A3 ofrece la mejor dinámica de conducción de su historia

- **Tracción quattro: la referencia en sistemas de tracción aporta un emocionante dinamismo y un alto placer de conducción**
- **Deportivo y preciso: dirección progresiva con desmultiplicación variable**
- **Control adaptativo de la amortiguación: amplio rango entre agilidad y confort**

Madrid, 7 de febrero de 2020 – Audi celebrará el debut mundial del nuevo Audi A3 Sportback en el próximo Salón del Automóvil de Ginebra. Antes de su estreno, el fabricante premium pondrá a prueba la cuarta generación de su exitoso modelo en un test muy especial: en la isla São Miguel, en el archipiélago de las Azores, el compacto deportivo se pondrá a prueba para demostrar su alto dinamismo de conducción sobre un desafiante recorrido.

Emoción pura: fiel a sus orígenes

En un lugar en el que los volcanes crearon en el pasado un archipiélago y donde existe una gran actividad volcánica, Audi imprime su ADN: la tracción quattro. La primera aparición en escena de la cuarta generación del Audi A3 tendrá lugar en el immaculado paisaje de São Miguel, donde se disputa el Rally de las Azores. La tracción a las cuatro ruedas presenta en este nuevo modelo compacto la evolución más reciente de esta exitosa tecnología. Un embrague electrohidráulico multidisco, gestionado por un software con una puesta a punto muy precisa, constituye su núcleo. Además de proporcionar al nuevo Audi A3 un alto nivel de estabilidad, agarre y placer de conducción, resulta extremadamente eficiente. En combinación con la suspensión adaptativa y la dirección progresiva, proporciona un rendimiento deportivo que es capaz de impresionar en carreteras estrechas y sinuosas, como en estos tramos de montaña y valles.

Regulación inteligente: la tracción quattro al detalle

El embrague se encuentra situado en el extremo del eje de la transmisión, delante del diferencial del eje trasero, una posición que beneficia especialmente el reparto de pesos. En el interior hay un conjunto de discos con sus correspondientes separadores, que funcionan en un baño de aceite. Los discos de fricción metálicos están colocados en parejas: un disco de cada par está unido al embrague, que rota con el eje de transmisión; el otro disco está unido a través del eje de salida al diferencial posterior.

Audi ha modificado el mecanismo de control electrónico de distribución de par para adaptarlo al nuevo A3 e integrarlo en el sistema de conducción dinámica Audi drive select. El sistema tiene en cuenta los datos de los sensores en la suspensión y no solo detecta las condiciones de



conducción y el estado de la carretera, sino también el estilo de conducción. La unidad de control utiliza estos datos como base para calcular la distribución de par, lo que proporciona una eficiencia óptima y transfiere el valor de par al embrague, algo que resulta particularmente eficiente.

La tracción a las cuatro ruedas distribuye el par de forma completamente variable entre los ejes delantero y trasero. Durante una conducción normal, la mayor parte de la potencia del motor se transmite a las ruedas delanteras. Al iniciar la marcha o cuando el eje delantero tiene poca adherencia, se reparte el par de forma prácticamente instantánea. En este caso se activa una bomba eléctrica de pistón axial, que aplica hasta 44 bares de presión eléctrica a los discos del embrague multidisco electrohidráulico. Cuanto más se presionan los discos con esta bomba, mayor es la transmisión de par al eje trasero, con un reparto que puede alcanzar el 100%. El embrague multidisco también puede transmitir parte del par al eje trasero cuando el conductor gira el volante con un estilo de conducción deportivo. En cuanto el conductor acelera, el reparto del par motor ayuda a que el A3 Sportback inscriba la mejor trayectoria en su paso por curva. Durante la transmisión de pesos, la distribución del par motor permite realizar giros precisos al afrontar, por ejemplo, una sucesión de curvas en una carretera de montaña, lo que incrementa la dinámica de conducción.

Control total: el Control Electrónico de Estabilidad (ESC)

El control selectivo de par, una función de software del sistema del Control Electrónico de Estabilidad (ESC), es la guinda del pastel en lo que a comportamiento deportivo se refiere. Cuando el nuevo Audi A3 toma una curva a alta velocidad, el sistema activa ligeramente los frenos en las ruedas que se encuentran en el interior de la curva. La diferencia entre las fuerzas inducidas en ambos ejes hace que el coche entre con mayor facilidad en la curva y siga con mayor precisión el ángulo marcado por la dirección. Esto hace que la conducción sea aún más ágil, fluida y segura.

La respuesta de la tracción quattro también se modifica en tres niveles según el modo del ESC seleccionado. Esto permite adaptar la tracción y la estabilidad a las necesidades del conductor. Si el ESC tiene que actuar, sus intervenciones serán suaves y prácticamente imperceptibles. Con el control de estabilidad activado está asegurada la máxima transmisión de potencia. Esto quiere decir que la aceleración es segura y estable, y se lleva a cabo con la menor posibilidad de que las ruedas patinen. Al seleccionar el modo Sport, el conductor puede provocar deslizamientos de forma segura y controlada sobre superficies de bajo coeficiente de fricción, como en una zona con nieve. El mayor deslizamiento de las ruedas en este caso proporciona un mayor placer de conducción. Con el control de estabilidad desconectado, la posibilidad de deslizamiento de las ruedas es casi ilimitada, lo que permite al Audi A3 ofrecer unas características de conducción puras.

Variable en cualquier situación: la dirección progresiva

Debido a su diseño, los sistemas de dirección convencionales siempre precisan de un equilibrio entre la deportividad y el confort. La dirección progresiva electromecánica del nuevo Audi A3 resuelve este conflicto de intereses. Su cremallera tiene una forma y un dentado especiales. Esto



permite contar con una desmultiplicación diferente en función del ángulo de la dirección. Para un giro considerable del volante, la desmultiplicación es menor y la dirección resulta muy directa, lo que disminuye el esfuerzo a la hora de circular en el tráfico urbano y durante las maniobras, incrementando considerablemente el nivel de confort.

En carreteras con curvas la dirección progresiva aumenta el dinamismo, lo que permite al A3 ofrecer un estilo de conducción aún más deportivo. El volante sólo tiene 2,5 vueltas entre topes, y la desmultiplicación en su posición central es de 14,3:1. La asistencia funciona en perfecta armonía con este carácter y se adapta a la velocidad de la marcha. A velocidades bajas es más alta para facilitar la maniobrabilidad; cuando la velocidad aumenta, la asistencia disminuye progresivamente, lo que permite al conductor experimentar una sensación de tranquilidad, con la dirección bajo control incluso a altas velocidades en autopista.

La dirección progresiva cuenta con un sistema electromecánico de alta eficiencia que actúa sólo cuando es necesario. Funciona junto a varios sistemas de asistencia a la conducción, como el asistente de cruce adaptativo, el asistente anti colisiones y el asistente de aparcamiento.

Nueva tecnología de amortiguación: la suspensión adaptativa

¿Un rodar confortable o un ajuste firme y deportivo? Ambas opciones son posibles gracias a la suspensión con control adaptativo de amortiguación. Tres ajustes de la suspensión con diferentes características garantizan que el conductor pueda experimentar las sensaciones de conducción y disfrutar de un control especialmente ágil. Distintos sensores miden la aceleración vertical de la carrocería y el movimiento relativo de las ruedas de forma individual. La unidad de control procesa su señal en cuestión de milisegundos y adapta cada amortiguador a la condición de la carretera, a la situación de la conducción y a las solicitudes del conductor de forma individual y continua. Los amortiguadores incluyen válvulas de accionamiento electromagnético que pueden regularse con extrema rapidez y de forma eficiente. Dependiendo de su posición, el líquido hidráulico fluye más rápido o más lento, lo que modifica las características de los amortiguadores entre una mayor suavidad o dureza.

El conductor puede variar los ajustes básicos de la amortiguación a través del sistema Audi drive select en tres modos: comfort, auto y dynamic. Con ello, la suspensión incrementa el rango entre una amortiguación suave o un ajuste más firme, para que el conductor tenga sensaciones intensas. En el caso de que se adopte una conducción deportiva en curvas, los amortiguadores sostienen el coche y aseguran el control en la frenada. Esto permite que las ruedas permanezcan siempre en contacto directo con la carretera.

Una cuestión de carácter: Audi drive select

El sistema Audi drive select es la interfaz entre la suspensión, el sistema de transmisión y el conductor. Se puede elegir entre cinco modos: comfort, auto, dynamic, efficiency e individual, mediante un botón situado cerca de la palanca de cambios. Si el conductor selecciona el ajuste "individual", puede especificar libremente sus preferencias. En todos los A3 el sistema Audi drive select modifica las características de la respuesta del acelerador y la asistencia de la dirección. En función del equipamiento, esta tecnología también interviene sobre el cambio S tronic, la



tracción quattro y la suspensión con amortiguación variable. También puede hacer cambios en los sistemas de confort y seguridad, como el climatizador, los faros Matrix LED, los pretensores del cinturón de seguridad y el control de crucero adaptativo.

-Fin-

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en <https://www.audi-mediacyenter.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 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 2017, con un volumen de ventas de 60.100 millones de euros, el Grupo Audi alcanzó un resultado operativo de 5.100 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.