



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>

Audi quattro: un coche de leyenda

- **El primer Audi quattro se presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1980, con un motor turbo de 5 cilindros y 2,2 litros de 147 kW (200 CV) de potencia**
- **Desde su debut en competición en 1981, las cualidades de su sistema de tracción total revolucionaron la escena internacional de los rallyes**
- **Durante estas cuatro décadas, Audi ya ha fabricado más de 10,5 millones de vehículos con tracción a las cuatro ruedas**

Madrid, 6 de abril de 2020 – En el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra, el 3 de marzo de 1980, Audi presentó un coupé deportivo con tracción total que despertó la admiración de la prensa y del público: el Audi quattro. Un vehículo que marcó un antes y un después en el ámbito de los turismos de pasajeros y en competición, gracias a su revolucionaria tecnología para transmitir la potencia. Desde entonces, el sistema de tracción quattro es una de las señas de identidad de Audi, que ya ha comercializado más de 10,5 millones de vehículos con tracción a las cuatro ruedas.

Desde 1980, cuando se desveló al público el primer Audi quattro en el Salón del Automóvil de Ginebra, la tracción integral permanente se ha consolidado como uno de los grandes avances de la tecnología automovilística. Ninguna otra innovación ha tenido un impacto de alcance similar en la marca de los cuatro aros como la tecnología quattro, que es sinónimo de seguridad, potencia y deportividad.

En la actualidad, la tracción total quattro, en sus diferentes configuraciones, está presente en todas las gamas Audi excepto en el A1. Forma parte del equipamiento de serie en los modelos superiores, como el A8, el Q7, el Q8, el R8 y los SUV eléctricos, el e-tron y el e-tron Sportback, así como en las versiones S y RS. Durante 40 años, Audi ha fabricado más de 10,5 millones de vehículos con tracción a las cuatro ruedas en todo el mundo. En 2019, el 45 por ciento de los clientes de Audi eligieron modelos con sistemas de tracción cuatro.

Audi quattro: el coche que lo cambió todo

En ocasiones, ideas geniales dan lugar a vehículos extraordinarios. Y el Audi quattro, el primer vehículo de alto rendimiento con tracción total, es el fruto de una idea genial... y de incontables pruebas dinámicas en la nieve.

La idea de este automóvil de cuatro ruedas motrices, un concepto de transmisión que hasta entonces se reservaba para su utilización en camiones y vehículos todoterreno, surgió en el

invierno de 1976 a 1977, durante las pruebas del Volkswagen Iltis que Audi estaba desarrollando para el ejército alemán en Escandinavia, bajo la dirección de Jörg Bensinger. La marca de los cuatro aros trabajaba en un vehículo deportivo de altas prestaciones sobre la plataforma del Audi 80 de producción en serie, equipado con el potente motor turbo de cinco cilindros que montaba el Audi 200. Y las increíbles cualidades dinámicas del Iltis sobre terrenos helados y nevados llevaron a los ingenieros de Audi a adaptar la tracción total del Iltis en el prototipo deportivo, buscando conseguir una fuerza de tracción óptima y constante independientemente de las condiciones de adherencia. En la primavera de 1977 se daba luz verde al proyecto 262, dirigido por Walter Treser. Eran los orígenes del futuro Audi quattro, también conocido como “Ur-quattro”, donde “Ur”, en alemán, quiere decir “original”, o “el primero de su especie”.

En enero de 1978, el primer prototipo experimental con un rudimentario sistema de ejes solidarios demostró sus impactantes cualidades de tracción sobre las primeras pruebas realizadas en las carreteras nevadas de los Alpes austríacos, dejando claras dos cosas: la innegable superioridad de la tracción a las cuatro ruedas sobre el firme deslizante... y los inconvenientes para su utilización en un turismo, debido a las torsiones en la transmisión al trazar curvas muy cerradas sobre superficies de asfalto seco.

La genialidad del sistema quattro desarrollado por Audi fue hacer compatibles las dos condiciones que debía cumplir la tracción total para un deportivo de calle: ser compacto y ligero, y contar con un diferencial central. Para solucionar los problemas de tamaño y peso de una transmisión dotada de una caja de transferencia como la que se utilizaba en los vehículos todoterreno, los técnicos recurrieron a una solución genial: una disposición de ejes huecos concéntricos. El eje primario, encargado de repartir la fuerza desde el diferencial central al diferencial delantero, pasaba por el interior del eje secundario, que estaba hueco y transmitía la fuerza desde el cambio al diferencial central. Esto permitía que el tamaño de la caja de cambios fuera prácticamente el mismo que en un coche con tracción delantera. Los tres diferenciales eran libres, y para asegurar la transmisión de la potencia en condiciones de adherencia difíciles el conductor podía bloquear los diferenciales central y trasero desde unos mandos situados en la consola central, por delante de la palanca de cambios.

Así nació el Audi quattro, que comenzó a venderse a finales de 1980. Una variante con la carrocería modificada de un Audi Coupé, de líneas afiladas, con tracción total permanente y un potente motor sobrealimentado que proporcionaba un comportamiento dinámico extremadamente deportivo. Un vehículo que sentó las bases de un concepto de tracción particularmente adecuado para coches deportivos y modelos de gran volumen de producción. Con un motor de 5 cilindros y 2.144 cc, culata de dos válvulas por cilindro, un turbocompresor con una presión de soplado de 0,85 bar y 147 kW (200 CV), el Audi quattro aceleraba de 0 a 100 km/h en 7,1 segundos, y alcanzaba una velocidad máxima de 220 km/h. El precio de venta en Alemania se situó en 49.900 marcos, incluyendo los asientos deportivos, faros antiniebla y llantas de aleación.

El Audi quattro original con motor de 147 kW (200 CV) se mantuvo como un modelo más de la gama Audi hasta 1991 y fue objeto de varias actualizaciones técnicas. En 1984, Audi añadió el exclusivo Sport quattro de 225 kW (306 CV). En 1987, el diferencial central con bloqueo manual

instalado en el primer quattro desde su lanzamiento se reemplazó por un diferencial Torsen. Una solución muy innovadora, capaz de distribuir el par de forma variable y de permitir el giro independiente de los ejes, por lo que, además de las ventajas en tracción, se consiguió que el sistema antibloqueo de frenos ABS dejara de ser incompatible con la tracción total. Con este sistema, Audi conservaba un diferencial convencional en el eje posterior, que podía bloquearse en condiciones de baja adherencia. El bloqueo del diferencial se desconectaba de forma automática a partir de 25 km/h de velocidad, y el ABS sólo se mantenía desconectado mientras se mantuviera el bloqueo del diferencial trasero.

El Audi quattro ha representado un símbolo de la innovación tecnológica y el éxito deportivo de la marca. En la actualidad, el concepto quattro no se refiere solamente a un sistema de tracción extraordinario, sino que también es sinónimo de emoción, seguridad y un comportamiento dinámico inigualable. Los modelos Audi con tracción quattro son al mismo tiempo un factor de impulsión y una parte integrante del lema “A la vanguardia de la técnica” de la marca de los cuatro aros.

Audi Sport quattro: el “Shorty”

En 1983, Audi presentó el Audi Sport quattro en el Salón del Automóvil de Frankfurt. La marca de los cuatro aros decidió desarrollar esta versión para mantener el liderato en competición que había conseguido con el Audi quattro. Y para ser admitido en el Grupo B de los rallyes, el reglamento internacional obligaba a fabricar en serie un mínimo de 200 unidades, limitando la cilindrada del motor por reglamento a un máximo de 2.133 centímetros cúbicos.

Partiendo de la base del “Ur-quattro”, los ingenieros de la marca de los cuatro aros acortaron la distancia entre ejes y desarrollaron una versión del motor de 5 cilindros con 2,1 litros, doble árbol de levas y cuatro válvulas por cilindro. La carrocería estaba fabricada en aramida y fibra de carbono. Con sus 225 kW (306 CV) a 6.700 rpm y un par máximo de 350 Nm a 3.700 rpm, el coupé deportivo resumaba tecnología y altas prestaciones. Se convirtió en el primer superdeportivo de Audi, y también en el automóvil alemán más potente fabricado en serie. Su menor batalla le hizo ganarse el apodo de el “Shorty”.

La marca de Ingolstadt produjo un total de 214 unidades del Audi Sport quattro, que se comercializaron a un precio de casi 200.000 marcos. Esto mantuvo al Audi Sport quattro como el modelo más caro jamás comercializado por la marca de los cuatro aros hasta la fecha. A cambio, los clientes se llevaban un vehículo impresionante, que combinaba en un único automóvil las cualidades de un coche capaz de imponerse competición con la fiabilidad y el confort necesario para ser utilizado en carretera abierta a diario.

El Audi quattro en competición

La entrada de Audi en el mundo de los rallies con un equipo oficial se produjo en 1978, por aquel entonces con coches de tracción delantera. El reglamento prohibía la utilización de la tracción total el Mundial de Rallies, y ningún fabricante ni siquiera se cuestionó su uso cuando la Federación Alemana, a instancias de Audi, solicitó a la Federación Internacional de Automovilismo la autorización para que se permitiese la participación de vehículos con tracción a las cuatro



ruedas. Al fin y al cabo, la marca que realizaba la solicitud por aquel entonces ni siquiera contaba con un vehículo con estas características en su catálogo.

Sin embargo, los éxitos en el Campeonato del Mundo de Rallies llegaron apenas un año después de la presentación del Audi quattro original. Sobre la nieve del Rally de Montecarlo de 1981, el piloto finlandés Hannu Mikkola se adjudicó los seis primeros tramos especiales con una superioridad absoluta: se le escapó la victoria debido a un problema con el alternador, cuando contaba con una ventaja de casi seis minutos. La primera victoria no tardó en llegar: fue en la siguiente prueba, el Rally de Suecia.

El Audi quattro y la tracción total dominaron el campeonato al año siguiente, en 1982, con siete victorias y el primer título mundial. En 1983 Audi consiguió el campeonato y el subcampeonato de pilotos con Mikkola y Stig Blomqvist. Y en 1984 llegó el doblete, con el título de marcas para Audi y el de pilotos para Blomqvist, que se convirtió en el primero de la especialidad en ganar cinco rallies en una misma temporada.

Siempre sobre la base del Audi quattro original, Audi desarrolló el Sport quattro de Grupo B para la temporada de 1984, con una distancia entre ejes más corta para conseguir unas reacciones aún más ágiles. En 1985 le siguió el Sport quattro S1, con un motor potenciado hasta los 350 kW (476 CV) para un peso de apenas 1.090 kilogramos, lo que le permitía acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 3,1 segundos. Un modelo elevado a la categoría de leyenda, que se apuntó entre sus hitos la victoria en la mítica subida al Pikes Peak en Colorado, EE.UU, con Walter Röhrl al volante.

–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 11 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 2019, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,845 millones de automóviles de la marca Audi, así como 8.205 deportivos de la marca Lamborghini y 53.183 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2019, AUDI AG alcanzó una facturación de 55.700 millones de euros y un resultado operativo de 4.500 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.