



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>

Innovador concepto aerodinámico para las versiones S de los modelos Audi e-tron

- **El Audi e-tron S Sportback prototype tiene un coeficiente de resistencia aerodinámica de 0.26**
- **Nueva patente de Audi en el diseño de los pasos de rueda con generadores de flujo, bajos totalmente carenados y entrada de refrigeración activa**
- **Retrovisores virtuales exteriores con pantalla OLED en el interior**

Madrid, 18 de junio de 2020 – La aerodinámica es un factor clave, particularmente en los vehículos eléctricos. Gracias a las inteligentes innovaciones tecnológicas, los SUV coupé deportivos de Audi consiguen un extraordinario coeficiente de resistencia aerodinámica de tan solo 0.26. El sofisticado concepto aerodinámico presenta muchas soluciones innovadoras.

Los modelos S de propulsión eléctrica despliegan su potencia a través de los detalles deportivos del exterior. Las molduras de los pasos de rueda, por ejemplo, son 23 milímetros más anchas a cada lado que en la versión estándar. El sorprendente diseño incluye una aerodinámica basada en la aplicación de nuevas tecnologías. La inclinada línea del techo del SUV coupé mejora todavía más el coeficiente aerodinámico en comparación con el e-tron. En particular, el spoiler integrado en el portón optimiza el flujo del aire en esta zona.

Rejillas de refrigeración activa “air curtains” y pasos de rueda con generadores de flujo

Controlar el flujo de aire en las ruedas delanteras es fundamental para el concepto aerodinámico. Las entradas de aire laterales air curtains en el frontal dirigen el aire a través de un conducto en los pasos de rueda que optimizan el flujo de aire en las ruedas y en los laterales del vehículo. La corriente de aire que genera el diseño especial de los pasos de rueda tiene el mismo propósito. Aquí, unas pequeñas aletas horizontales situadas en las molduras que ensanchan el paso de rueda canalizan la corriente de aire encapsulando los remolinos. El resultado es un flujo de aire más limpio en todo el lateral. El diseño de las llantas de 20 pulgadas, así como la banda de rodadura y el dibujo de los flancos de los neumáticos también han sido optimizados.

El flujo de aire a través de las nuevas molduras de los pasos de rueda ayuda a Audi a resolver el conflicto de objetivos entre una aerodinámica excepcional y una apariencia deportiva. Por primera vez, la marca de los cuatro aros aplica a cabo esta innovadora solución a vehículos de producción en serie. El futuro Audi e-tron S Sportback conseguirá un coeficiente aerodinámico de 0.26, y de 0.28 en el Audi e-tron S.

El sofisticado concepto aerodinámico de los futuros modelos e-tron S continúa por los bajos del coche. Aquí, el panel inferior con pequeños alerones despeja el paso para la circulación del aire

alrededor del vehículo. Tanto los bajos como la tapa de aluminio de las baterías de alto voltaje están completamente carenados. Los puntos de unión se presentan con unas hendiduras similares a los hoyuelos de una pelota de golf, con lo que se consigue un flujo de aire mucho mejor que con una superficie completamente plana. La suspensión neumática adaptativa de serie –suspensión neumática con control de amortiguación– ayuda a mejorar aún más la aerodinámica, reduciendo la altura de la carrocería en dos etapas hasta 26 milímetros, en función de la velocidad.

Espejos virtuales con pantallas OLED en el interior

Comparados con los retrovisores tradicionales, los estilizados espejos virtuales reducen más si cabe la resistencia aerodinámica. Contribuyen con una mejora comparable a la que consiguen los nuevos pasos de rueda, y con ello aumenta la autonomía alrededor de tres kilómetros, según el ciclo WLTP. Los retrovisores virtuales fueron otra tecnología innovadora de Audi, que se aplicó por primera vez en un coche de producción en el Audi e-tron quattro. Cada uno de los estilizados soportes exteriores integra una pequeña cámara en los extremos. Las imágenes capturadas por las cámaras aparecen en el interior a través de unas pantallas OLED de alto contraste, ubicadas entre el salpicadero y las puertas delanteras. Ya sea circulando por autopista, al girar o en maniobras de aparcamiento, el campo de visión se ajusta a cada situación de conducción.

Gestión térmica: entrada activa para la refrigeración

La entrada activa para la refrigeración es un importante componente que también actúa como centro de control en la gestión térmica. Comprende una franja situada bajo la parrilla Singleframe con dos lamas que funcionan controladas electrónicamente. A velocidades de entre 48 y 160 km/h están normalmente cerradas, por lo que el aire fluye a través del capó. Si el sistema de aire acondicionado o algún componente del vehículo necesitan más refrigeración, las dos lamas se abren gradualmente. En el caso de que el sistema hidráulico de frenos se vea sometido a una intensa demanda en circunstancias excepcionales, la toma de aire activa se abre por completo y libera dos conductos que canalizan el aire hacia los pasos de rueda delanteros. En caso necesario, se ponen en marcha los ventiladores del sistema de refrigeración.

Hasta 973 Nm de par: innovador concepto de conducción con tres motores eléctricos

Las nuevas versiones S de los e-tron destacan por un rendimiento extraordinario, además de por sus sobresalientes características aerodinámicas. Los dos nuevos modelos insignia de la gama Audi e-tron utilizan tres motores eléctricos, dos de ellos situados en el eje trasero. En conjunto producen 370 kW (503 CV) de potencia en modo *boost* hasta 973 Nm de par. Ambos modelos S aceleran de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos. El control inteligente del sistema de propulsión lleva la seguridad y el comportamiento dinámico a un nuevo nivel. Además de la tracción eléctrica a las cuatro ruedas, cuenta con vectorización eléctrica del par, que distribuye la fuerza entre el eje trasero de forma activa y totalmente variable.

–Fin–

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi e-tron 50 quattro

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



Audi e-tron 55 quattro

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 22,4 – 26,4 (WLTP);

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

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 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.