



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>

Septiembre 2021

INFORMACIÓN DE PRENSA

Audi quattro moments

• La legendaria tracción quattro: marcando el camino también en la era eléctrica	2
• 2.5 TFSI: el motor de cinco cilindros de producción en serie más potente de Audi	8
• Entrevista: Fabrizia Pons y Sebastian Grams reflexionan sobre la tracción quattro y el motor de 5 cilindros de Audi	12
• Entrevista: Blomqvist y di Grassi: dos pilotos campeones con Audi intercambian sus vehículos en San Remo	16
Consumo y emisiones de los modelos mencionados	20



La legendaria tracción quattro: marcando el camino también en la era eléctrica

- **Último desarrollo: torque splitter y vectorización eléctrica del par**
- **Historial de éxitos: desde 1980, Audi ha fabricado casi 11,8 millones de vehículos con tracción a las cuatro ruedas**
- **Sistema de propulsión 2.0: tracción quattro eléctrica en los modelos e-tron**

El sistema de tracción quattro es sinónimo de dinamismo, estabilidad, tracción y seguridad, así como de experiencia técnica y máximo rendimiento. En resumen, representa a la perfección el lema de Audi, “A la Vanguardia de la Técnica”. Por eso hablar de Audi es hablar de la tracción quattro, y viceversa. El sistema que entrega potencia a las cuatro ruedas es uno de los pilares de la marca, desde el quattro original lanzado en 1980, hasta el actual sistema de tracción total eléctrica con vectorización del par de la serie e-tron.

¿Cómo ha llegado la tracción quattro a ser tan legendaria?

Cuando el Audi quattro debutó en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1980, supuso el estreno de una transmisión completamente nueva en el sector de los turismos: un sistema de tracción total que era ligero, compacto, eficiente y presentaba una distorsión mínima. Esto hizo que, desde el primer momento, el concepto quattro fuera especialmente adecuado para coches deportivos. Y como resultado, la lista de logros de más de 40 años de quattro es impresionante. Hasta la fecha Audi ha fabricado alrededor de 11,8 millones de coches con tracción total.

El sistema de tracción quattro forma parte del ADN de la marca de los cuatro aros y ha sido aclamado tanto en los deportes de motor, como entre los clientes desde la década de 1980. Numerosos anuncios y campañas publicitarias de renombre, como la del Audi 100 CS quattro subiendo a un trampolín de saltos de esquí con el piloto profesional de rallies Harald Demuth al volante, también han contribuido a su estatus de leyenda. Con el sistema quattro eléctrico de los modelos e-tron, Audi establece el siguiente punto de referencia en la era de la e-movilidad.

¿Dónde y cómo se utiliza la tracción quattro hoy en día?

A excepción de la gama A1, la tracción quattro está disponible como sistema de tracción total puramente mecánico en todas las series de modelos. El nuevo Audi RS 3 es el primero que ha incorporado la tracción quattro con el RS torque splitter, que distribuye el par motor entre las ruedas traseras de forma totalmente variable.

El e-tron y el e-tron Sportback inauguraron en 2018 la era de la tracción total eléctrica. En los modelos Audi e-tron, un motor eléctrico impulsa el eje delantero y otro el trasero. Las versiones S de la serie e-tron representan un hito técnico particular: es la primera vez que se utilizan tres motores eléctricos en un modelo de producción en serie, dos de ellos en el eje trasero. En este caso la vectorización eléctrica de par, es decir, la distribución del par entre las dos ruedas traseras sin necesidad de una conexión mecánica como un diferencial, proporciona al sistema de tracción quattro una agilidad y una tracción aún mayores.



¿Qué hace que el sistema de tracción quattro sea único?

Audi ofrece una gran variedad de conceptos automovilísticos en toda su gama de modelos y, por lo tanto, la tecnología quattro también cubre un amplio espectro. Desde un punto de vista técnico no importa cómo se implemente el sistema quattro: siempre es sinónimo de una gran capacidad de tracción, una experiencia de conducción altamente dinámica y de la máxima seguridad. En todas las versiones quattro encontramos el sistema de control selectivo de par de las ruedas, que facilita la conducción en su límite dinámico mediante ligeras intervenciones en el sistema de frenos. En concreto, frena ligeramente la rueda en el interior de la curva -que es la que soporta menos carga- cuando se conduce de forma deportiva; la diferencia de fuerzas de propulsión asegura que el coche gire fácilmente. Estas aportaciones hacen que el comportamiento sea más neutral, más rápido y más estable.

¿Qué diferencias hay entre los sistemas de tracción quattro para modelos con motores longitudinales y transversales?

En los modelos de Audi con motores delanteros montados longitudinalmente el corazón del sistema de tracción quattro permanente es un diferencial central autoblocante que, en condiciones normales, distribuye el 40% del par al eje delantero y el 60% al eje trasero; es decir, un ligero sesgo hacia la parte trasera para proporcionar un tacto de conducción más deportivo. Si es necesario, puede transmitir hasta el 70% al eje delantero o hasta el 85% al eje trasero. El diferencial central está diseñado como un mecanismo puramente mecánico que no presenta retardo en su accionamiento: entre una corona exterior y un engranaje central interior giran engranajes planetarios cilíndricos que están conectados a una carcasa giratoria.

En cambio, en los modelos compactos con motores en posición transversal Audi utiliza una transmisión quattro cuyo núcleo es un embrague de discos múltiples de accionamiento hidráulico controlado electrónicamente. Para distribuir el peso de forma más homogénea se instala en el extremo del árbol de transmisión, por delante del diferencial del eje trasero. Su gestión está configurada de forma tan dinámica, que incluso puede transmitir parte del par del eje delantero al trasero en el mismo instante en el que el conductor gira el volante.

También se utiliza un embrague multidisco en el deportivo de alto rendimiento R8, con su motor en disposición central. En este caso el embrague se instala en el eje delantero. Si es necesario transfiere continuamente el par de las ruedas traseras a las delanteras para conseguir el característico efecto de la tracción quattro de Audi.

¿Para qué modelos está diseñado el sistema quattro con tecnología ultra?

El sistema quattro con tecnología ultra, optimizado para la máxima eficiencia, está diseñado para los modelos de Audi con motor delantero longitudinal y transmisión manual o S tronic. Con este sistema se utilizan dos embragues. En el modo más eficiente, funcionando como un sistema de tracción delantera, se abre un embrague de discos múltiples situado al final de la transmisión, lo que desactiva la transmisión del par entre los ejes. El diseño del embrague trasero garantiza que el eje de transmisión permanezca inmóvil, eliminando así la principal fuente de pérdidas por arrastre en la parte trasera de la cadena cinemática. El sistema de control inteligente de activación de la tracción a las cuatro ruedas funciona de forma predictiva



gracias a la ayuda de un gran número de sensores que analizan continuamente los datos sobre la conducción y las condiciones de la carretera.

¿Qué tipo de sistema quattro se utiliza en los modelos más deportivos?

Para los modelos especialmente potentes equipados con una transmisión tiptronic con convertidor de par, Audi ofrece un diferencial deportivo que mejora el dinamismo, la tracción y la estabilidad, distribuyendo de forma ideal el par entre las ruedas traseras. Además de un diferencial convencional, el diferencial deportivo cuenta con una etapa de engranajes a cada lado y con un embrague multidisco de accionamiento electrohidráulico. Cuando el embrague se cierra, fuerza de manera continua una mayor velocidad de rotación del engranaje, lo que obliga a la rueda a girar más rápido. El par motor adicional necesario para conseguirlo proviene de la rueda opuesta en el interior de la curva, y llega a través del diferencial. De este modo puede fluir más par motor de forma específica a una de las ruedas traseras. El diferencial deportivo permite distribuir el par entre las ruedas izquierda y derecha en todas las situaciones de conducción, incluso cuando el vehículo avanza por inercia. Al entrar en una curva o al acelerar el par se dirige principalmente a la rueda situada en el exterior de la curva; esto permite que el coche literalmente se inscriba en la trayectoria, eliminando cualquier indicio de subviraje.

El nuevo Audi RS 3 Sportback y el Audi RS 3 Sedan son los primeros modelos que incorporan la tracción integral permanente quattro con el RS torque splitter, que cuenta con dos embragues multidisco controlados electrónicamente, cada uno de ellos conectado a un eje de transmisión en el eje trasero. El sistema, diseñado para el máximo rendimiento, distribuye activamente el par motor de forma variable entre el eje delantero y las ruedas individuales del eje trasero.

Cuando se conduce de forma deportiva, el torque splitter aumenta el par que recibe la rueda trasera exterior en la curva, que tiene mayor carga, lo que reduce significativamente la tendencia al subviraje. En las curvas a la izquierda transmite el par a la rueda trasera derecha, mientras que en las curvas a la derecha, lo hace a la rueda trasera izquierda; y en la conducción en línea recta lo reparte a ambas ruedas. El resultado es una estabilidad óptima y una agilidad máxima, especialmente en las curvas tomadas a alta velocidad.

¿Cómo funciona el sistema quattro eléctrico?

La tracción total eléctrica que equipan, por ejemplo, el Audi e-tron, el Audi e-tron Sportback, el Audi RS e-tron GT y el Audi e-tron GT quattro, ajusta continuamente la distribución ideal del par entre los dos ejes de forma totalmente variable, y lo hace en fracciones de segundo. Esta distribución variable del par también es posible en el Audi e-tron S y el Audi e-tron S Sportback, que utilizan un motor eléctrico en el eje delantero y dos motores alojados en una única carcasa en el eje trasero. Esto significa que con la tracción quattro eléctrica cada eje dispone de uno o, como en el caso de las variantes S del Audi e-tron, incluso de dos motores que interactúan para dar lugar a la tracción a las cuatro ruedas. De este modo el sistema de tracción total eléctrica combina la eficiencia de un sistema de tracción a un solo eje con el comportamiento dinámico y la tracción de un sistema de tracción total.



¿Cómo se distribuye el par motor en la tracción quattro eléctrica si los ejes delantero y trasero ya no están conectados físicamente?

La conexión entre los ejes delantero y trasero se implementa exclusivamente a través de funciones de software conectadas, lo que supone decenas de miles de líneas de código e innumerables parámetros. La tracción quattro eléctrica distribuye el par entre los ejes delantero y trasero en función de las necesidades, desde cero hasta el 100%. Y lo hace de forma proactiva en condiciones resbaladizas o al conducir de forma deportiva en carreteras viradas, incluso antes de que se produzca el deslizamiento o el coche subvire o sobrevire.

El resultado es una conducción muy precisa que puede ajustarse en una amplia gama a través de los sistemas de control del chasis, desde la estabilidad sin concesiones hasta la máxima deportividad. Junto con el control de par selectivo de las ruedas, el sistema de tracción total eléctrica ofrece una tracción extraordinaria en cualquier condición meteorológica y en cualquier superficie. Cuando el e-tron GT quattro circula con el modo “comfort” seleccionado en el Audi drive select, los dos motores eléctricos trabajan conjuntamente en aras del mayor ahorro de energía posible. Cuando se activa el modo “dynamic”, el comportamiento dinámico se asemeja más al del un coche con tracción trasera, mientras que el modo “efficiency” prioriza claramente la tracción al eje delantero para lograr la máxima eficiencia.

El bloqueo controlado del diferencial del eje trasero, integrado en las operaciones de control de la plataforma electrónica del chasis, forma parte del equipamiento de serie en el RS e-tron GT y es opcional en el e-tron GT. El embrague multidisco, que constituye el núcleo del sistema, permite un rango de bloqueo totalmente variable, de cero a 100%. Este sistema aumenta la aceleración lateral gracias a la distribución selectiva del par, mejora la tracción y la estabilidad y reduce las reacciones que se producen durante los cambios de carga. El par se distribuye de la rueda que gira más rápido a la que gira de forma más lenta en el exterior de la curva. Además, la ralentización selectiva de la rueda del interior de la curva mediante el control selectivo de par permite generar un momento de guiñada adicional en el eje trasero.

¿Qué papel desempeña la vectorización eléctrica del par?

El Audi e-tron S y el Audi e-tron S Sportback están equipados con tres motores eléctricos cada uno, y son una clara muestra tanto de las propiedades de un diferencial deportivo en términos de agilidad, como de las ventajas que ofrece un bloqueo transversal controlado en términos de tracción. Cada uno de los dos motores eléctricos montados en la parte trasera actúa directamente sobre una rueda trasera a través de su caja de cambios; al igual que sucede entre los ejes delantero y trasero, no hay conexión mecánica entre los dos motores eléctricos situados en las ruedas posteriores.

La vectorización del par eléctrico -el reparto de par entre las ruedas traseras- se produce en milisegundos, y puede aplicar niveles de par extremadamente altos para aumentar la dinámica lateral. Cuando el coche entra rápidamente en una curva, el motor eléctrico asigna un mayor nivel de par a la rueda trasera exterior, al tiempo que reduce el par aplicado a la rueda trasera interior. La diferencia puede ser de hasta 220 Nm; en las ruedas esto equivale a unos 2.100 Nm debido a la relación de transmisión.



¿Cuál es la ventaja de utilizar motores eléctricos individuales?

En el sistema de tracción total eléctrica, en lugar de accionar un embrague mecánico lo que se distribuye es electricidad. Esto hace posible que sólo transcurran unos 30 milisegundos entre el momento en que el sistema detecta la situación de conducción y ajusta la cantidad de par aplicada por los motores eléctricos. Se puede decir, por lo tanto, que funciona a la velocidad del rayo: es cuatro veces más rápido que los sistemas con vectorización de par convencional mediante conexiones mecánicas. Cada cinco milisegundos el software calcula un nuevo valor y se aplica más par a la rueda exterior en función de la situación; por ejemplo, en el caso de diferentes coeficientes de fricción o de conducción deportiva en carreteras de curvas.

El par de guiñada que se genera no sólo favorece un comportamiento que inscribe al vehículo en la trayectoria, sino que también requiere un ángulo de dirección menor para mantener el radio de giro. Básicamente se puede dirigir el vehículo utilizando el acelerador. El resultado es un manejo más ágil, un comportamiento autodireccional y, por lo tanto, una mayor velocidad de paso por curva. Si se necesita mayor capacidad de tracción, la diferencia de par puede ser aún superior. Por ejemplo, en el caso de que una de las ruedas traseras esté sobre una superficie resbaladiza, como una placa de hielo, cuando se acelera sólo recibe la cantidad de par que es capaz de aplicar al suelo, dependiendo del coeficiente de fricción. A diferencia de lo que sucede con un sistema mecánico, en este caso el par que se aplica a la rueda que tiene menos agarre no está limitado por el bloqueo electrónico del diferencial. La ventaja es que el par motor se transmite casi en su totalidad a la rueda con más tracción, y no se pierde a través del engranaje.

¿Qué sistemas y unidades de control intervienen en la vectorización eléctrica del par?

Las unidades de control están estrechamente interconectadas. En este caso se trata de las funciones del control electrónico de estabilización, la unidad de control del actuador, la plataforma electrónica del chasis y la electrónica de potencia. Todas interactúan entre sí.

¿Cómo funcionan estos sistemas en tándem?

El verdadero cerebro de esta red es la plataforma electrónica del chasis con su distribución de par longitudinal y lateral integrada, que desempeña un papel clave en la gestión de la tracción total y del sistema de vectorización del par. Las señales de los sensores ofrecen información permanente de la conducción. A partir de estos datos y de los requerimientos del conductor, calcula la distribución ideal del par longitudinal y transversal. En el Audi e-tron S, por ejemplo, sus tareas incluyen la vectorización eléctrica del par en el eje trasero, así como el control selectivo del par de las ruedas en el eje delantero. En el límite dinámico compensa el hecho de que la rueda delantera interior se quede sin carga mediante una ligera intervención en los frenos que el conductor ni siquiera percibe, pero que evita el deslizamiento y hace que la conducción sea aún más segura.

¿Cuándo se activa la tracción total eléctrica en los modelos e-tron y e-tron S?

La tracción total eléctrica se activa cuando disminuye la adherencia, durante una conducción especialmente dinámica, cuando el conductor necesita un alto nivel de potencia o cuando se requiere la máxima recuperación, es decir, cuando se recupera energía durante la frenada y en situaciones de marcha por inercia. Si el conductor desacelera el coche, hasta un valor de 0,3 g



los motores eléctricos actúan como generadores, utilizando la energía cinética y convirtiéndola en energía eléctrica, que se almacena en la batería. Esto se aplica a más del 90% de las situaciones de frenado durante la conducción diaria. Sólo cuando la presión del pedal aumenta, el sistema acciona los frenos hidráulicos de las ruedas. Al frenar desde 100 km/h, por ejemplo, el Audi e-tron S puede recuperar la energía cinética con hasta 270 kW de potencia. Si se necesita toda la potencia durante la aceleración, los modelos e-tron S pueden ofrecer un total de 370 kW (503 CV) de potencia en modo boost y 973 Nm de par motor.

¿Cómo puede influir el conductor en las características del quattro eléctrico?

El conductor puede adaptar el funcionamiento de la tracción quattro a sus deseos mediante dos sistemas de control: el sistema de conducción dinámica Audi drive select y el sistema de control electrónico de estabilización (ESC). Con el Audi drive select se pueden ajustar las prestaciones y las características de conducción mediante diferentes perfiles, que van desde un confort excepcional hasta la eficiencia extrema, pasando por la deportividad, en función de las condiciones de la carretera y de sus preferencias personales. Estos modos afectan a la asistencia de la dirección y a las características de conducción, entre otros parámetros. Del mismo modo existen diferentes programas de ESC disponibles. En conducción fuera del asfalto optimiza la estabilidad, la tracción y el frenado, entre otros parámetros, y activa el sistema de asistencia al descenso de pendientes, que forma parte del equipamiento de serie.

-Fin-



2.5 TFSI: el motor de cinco cilindros de producción en serie más potente de Audi

- **La leyenda sigue viva: el motor de cinco cilindros representa el ADN de Audi**
- **Más carácter: su poderoso sonido y el característico orden de encendido proporcionan una experiencia de conducción única**
- **Audi RS 3: nueva configuración para unas prestaciones inigualables**

Desde que se presentó en 1976, el motor de cinco cilindros de Audi es un componente importante del ADN de la marca. Incluso en la actualidad su característico orden de encendido y un poderoso sonido prometen una experiencia de conducción altamente emocional. Ahora, la evolución más reciente del 2.5 TFSI hace palpitar el corazón de los aficionados y bate nuevos récords. Seguimos la pista de un motor de culto.

Pikes Peak, en Estados Unidos, verano de 1987. Las imágenes están grabadas a fuego en la memoria de los aficionados al automovilismo: Walter Röhrl exprime al máximo su Audi Sport quattro S1 (E2) por una pista de tierra a unos 4.000 metros sobre el nivel del mar como si no hubiera un mañana. El aire es cada vez más frío, tanto literal como metafóricamente. En algunas zonas la pista se precipita cuesta abajo 1.800 metros al vacío. Röhrl aparta esto de su mente, al campeón de rallies le encanta este trazado. Su coche, el S1 con un motor de cinco cilindros de 434 kW (590 CV), asciende la montaña con rapidez y agilidad. El resultado: un legendario tiempo de 10:47,850 minutos. En el punto más rápido, Röhrl alcanza una velocidad de 196 km/h. Su comentario: “Fue la cumbre de lo que se puede hacer con un coche de rally”.

Acciones como ésta han contribuido a que el motor de cinco cilindros de Audi, ganador de múltiples premios, alcance el estatus de motor de culto. “Para mí, es un motor con carácter”, declara Armin Pelzer, Director de Desarrollo de Aplicaciones de Sistemas de Propulsión de Audi. “Otros conceptos pueden tener sus ventajas sobre el motor de cinco cilindros, pero no pueden igualar su distinción”. Su sonido es un elemento importante: un potente y profundo rugido que desata una sensación de placer.

Un sonido inconfundible

“Ese patrón de sonido es inconfundible”, explica Marc Füssel, responsable de Desarrollo de Aplicaciones Termodinámicas en Audi Sport. Bajo el capó, los cinco pistones suben y bajan en sus cilindros al compás del inolvidable orden de encendido: 1-2-4-5-3. “Es diferente a cualquier otro motor. Especialmente a regímenes altos y con cargas de acelerador elevadas no emite un zumbido, como un cuatro cilindros”, explica Füssel. “Basado en las fuerzas libres de inercia de primer y segundo orden, el motor de cinco cilindros aporta un cierto funcionamiento irregular que lo hace aún más emocional, vivo e inconfundible”.

El núcleo del motor que los fans de Audi aprecian desde finales de los años 70 no ha cambiado desde entonces. Incluso hoy en día el intervalo entre encendidos alcanza los 144



grados, por ejemplo en el actual Audi RS 3. Debido a la secuencia de ignición el encendido alterna entre los cilindros adyacentes y los que están más separados, lo que produce un funcionamiento muy especial y característico. El número impar de cilindros crea frecuencias armónicas que acompañan el tono de fondo. La unidad de control del motor también contribuye al inconfundible sonido; con cargas altas de acelerador, las mariposas del conducto de los gases de escape se abren para conseguir un sonido aún más pleno.

Un concepto de motor exitoso para la serie y los rallyes

Sin embargo, las ideas originales detrás de este motor no contemplaban ni su característico funcionamiento, ni su inconfundible sonido. Con el primer motor Otto de cinco cilindros utilizado en el Audi 100 (C2) en 1976, la marca de los cuatro aros quería ponerse a la altura y superar a la competencia. El bloque de cuatro cilindros utilizado como base de partida se complementó con un cilindro adicional para aumentar la cilindrada y la potencia, lo que dio como resultado un motor de cinco cilindros en línea con 2,1 litros de cilindrada que ofrecía una potencia de 100 kW (136 CV). Un moderno sistema de inyección de combustible aumentaba la eficiencia y la entrega de potencia. Junto con la tracción total quattro y el turbocompresor, el cinco cilindros aseguraba un cambio en la imagen de Audi y el éxito en el automovilismo.

Con la introducción del Audi A4 (B5) en 1994, el cinco cilindros se despidió del segmento B hasta su regreso en 2009 en el Audi TT RS, con 2,5 litros de cilindrada y equipado con turbocompresor e inyección directa de gasolina para conseguir una mayor eficiencia y bajas emisiones. El primer motor de cinco cilindros de esta nueva era nació en realidad como un proyecto encargado para el VW Jetta producido por VW México. Para el mercado estadounidense se buscaba desarrollar un motor atmosférico robusto, de alta cilindrada y con gran capacidad de empuje. “Para nosotros esa era la base para revivir la tradición de los cinco cilindros turboalimentados”, añade Pelzer, que por aquel entonces acababa de asumir la responsabilidad sobre la fabricación de motores y recuerda bien aquella época. “Acabábamos de terminar de desarrollar el primer motor sucesor del cinco cilindros, que entonces se montó inicialmente de forma transversal en el Audi TT RS”, explica. El TT RS plus que Audi presentó en 2012 llegó a ofrecer una potencia de 265 kW (360 CV), frente a los 250 kW (340 CV) del modelo base.

Un desarrollo extensivo

Para la nueva generación del Audi TT RS presentada en 2016, Pelzer y su equipo rehicieron por completo el cinco cilindros. Sus objetivos eran más que ambiciosos: más potencia con un menor peso, un consumo reducido, menos emisiones y mayor compacidad. “En su momento cambiamos a un cárter de aluminio. Sólo con eso ahorramos 18 kilogramos de peso. En total el 2.5 TFSI se aligeró 26 kilogramos respecto a su predecesor”, explica Pelzer. Para un coche deportivo en el que el motor está por delante del eje delantero, eso es un factor crucial de cara al comportamiento dinámico en conducción deportiva en circuitos o en carreteras de curvas.



“Incorporamos árboles de levas ajustables para una sincronización variable de las válvulas. También instalamos una bomba de agua desconectable”, añade Pelzer. El sistema de distribución variable Audi valvelift (AVS) modifica la carrera de las válvulas de escape. De este modo reduce las pérdidas de aire en la cámara de combustión y facilita un flujo óptimo de los gases de escape hacia el turbocompresor, especialmente cuando el motor funciona a bajas revoluciones. El resultado es una respuesta dinámica y un aumento del par.

Las sofisticadas medidas reducen la fricción interna al tiempo que aumentan la potencia. Las camisas de los cilindros están recubiertas de plasma y los cojinetes principales del cigüeñal tienen un diámetro seis milímetros menor. El cigüeñal hueco es un kilogramo más ligero, mientras que los pistones de aluminio cuentan con canales integrados para su refrigeración mediante aceite.

Más potencia y más par en el nuevo Audi RS 3

La historia del cinco cilindros continúa en los nuevos Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback. También en este caso el cinco cilindros aporta una sensación de placer y mayor disfrute de la conducción. Audi vuelve a aumentar el par motor del 2.5 TFSI en 20 Nm si lo comparamos con su predecesor, hasta alcanzar los 500 Nm, disponibles entre 2.250 y 5.600 revoluciones por minuto. “El principal objetivo era lograr este amplio margen de disponibilidad del par máximo desde una baja velocidad de giro del motor, algo que el conductor puede experimentar y sentir de forma directa”, detalla Füssel. Ahora el nuevo Audi RS 3 acelera más rápido. La potencia máxima, que alcanza los 294 kW (400 CV), está disponible a un régimen inferior, desde 5.600 rpm, y se extiende en un amplio rango hasta las 7.000 rpm.

Nuevos modos de conducción, nuevas experiencias

Las cifras hablan por sí solas: con el Launch Control de serie, el RS 3 Sportback y el RS 3 Sedan aceleran de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos, tres décimas más rápido que sus predecesores. Como opción Audi puede elevar la velocidad máxima limitada electrónicamente de 250 km/h a 280 km/h. Con el paquete RS dynamic opcional es posible alcanzar incluso 290 km/h. La aceleración y la velocidad máxima del Audi RS 3 establece, por tanto, el nuevo punto de referencia en el segmento de los compactos.

“Para nosotros se trataba de ofrecer nuevos programas de conducción. Por esa razón los modos específicos del RS 3 disponibles, como el RS Performance desarrollado para la conducción en circuito o el ‘modo drift’ RS Torque Rear, se implementan en la aplicación del controlador”, comenta Füssel. En ambos programas se aumentan las revoluciones del motor en comparación con el modo dynamic. La respuesta del acelerador es aún más directa y ofrece un cambio de carga muy característico. Además, los conductores pueden cambiar a una marcha superior, hacerlo a un régimen de giro del motor más alto, reducir antes o experimentar un control óptimo del acelerador en el vértice de una curva.

En el modo RS Torque Rear, el torque splitter, incorporado por primera vez en un Audi, genera sobreviraje aplicando hasta el 100% del par motor que recibe el eje trasero a la rueda



del lado exterior de la curva, lo que permite realizar derrapes controlados en carreteras cerradas. En contraste con esta distribución de la propulsión, el torque splitter garantiza un comportamiento lo más neutro posible en el modo RS Performance, con poco subviraje o sobreviraje.

Récord de vuelta en el Nordschleife

Nürburgring, en Eifel, verano de 2021. Frank Stippler, piloto de carreras y de desarrollo de Audi Sport, avanza a toda velocidad por el “Infierno Verde” al volante del nuevo Audi RS 3. Tercera marcha, 140 km/h, reduciendo a segunda a casi 80 km/h justo en la curva para volver a acelerar mientras los neumáticos chirrían... El resultado: 7:40,748 minutos, un nuevo récord de vuelta en el segmento de los coches compactos.

La base del récord es la interacción de tecnologías punta. El torque splitter distribuye el par entre las ruedas traseras de forma totalmente variable, controlado mediante un embrague multidisco en cada uno de los ejes de la transmisión. Durante la conducción deportiva aumenta el par motor a la rueda trasera con mayor carga, la exterior a la curva. Esto significa que en los giros a la derecha hay más par en la rueda trasera izquierda y lo contrario en los giros a la izquierda. De este modo el Audi RS 3 gira mejor en las curvas y sigue la trayectoria marcada desde el volante con mayor precisión.

Esto es evidente de una manera muy especial en el modo de conducción RS Performance, que cuenta con un ajuste propio para el motor y la transmisión calibrado especialmente para la conducción en circuito. De esta forma el conductor puede acelerar antes al salir de una curva, lo que permite tiempos de vuelta más rápidos.

-Fin-



Fabrizia Pons y Sebastian Grams reflexionan sobre la tracción quattro y el motor de 5 cilindros de Audi

- La copiloto **Fabrizia Pons**, subcampeona del mundo de rallyes junto a **Michèle Mouton**, recuerda sus triunfos con Audi
- **Sebastian Grams**, Director de Audi Sport GmbH: “La tracción quattro es el nexo de unión entre el pasado y el futuro de la marca”
- Los modelos e-tron y el nuevo RS 3, con la tracción quattro eléctrica y el legendario motor de cinco cilindros, definen el ADN de Audi

El Col de Turini en el Rally de Montecarlo; y San Romolo, un punto crucial en las especiales de asfalto del Rally San Remo, son escenarios únicos en la historia de los rallyes internacionales y están estrechamente vinculados a Audi. Gracias a la tecnología quattro y al motor de cinco cilindros, la marca de los cuatro aros estableció una era en la década de los 80, sentando las bases de lo que después sería el revolucionario concepto de tracción a las cuatro ruedas de Audi y las tecnologías que definen su ADN, reflejado en lema “A la Vanguardia de la Técnica” aún a día de hoy. **Fabrizia Pons**, copiloto de **Michèle Mouton**, piloto oficial de Audi en los 80; y **Sebastian Grams**, Director de Audi Sport GmbH, reflexionan sobre los viejos tiempos y también acerca de las posibilidades que la tecnología quattro y el motor de cinco cilindros pueden ofrecer tanto en la actualidad como en el futuro.

Fabrizia, tú fuiste piloto y copiloto de rallyes internacionales. ¿Qué te resultó más emocionante?

Fabrizia Pons: Comencé mi trayectoria como piloto en 1976 y llegué a ganar en mi categoría. Pero, a pesar de ello, no pude encontrar un coche con el que competir de forma regular en el Grupo 2. Fue entonces cuando surgió la oportunidad de convertirme en copiloto de **Luigi Battistolli**, también conocido como “Lucky”, que era un piloto de éxito en aquel tiempo. Ganamos en 1979 y 1980 y, gracias a ello, mi nombre apareció en la prensa italiana y europea. Así es como **Michèle Mouton** me conoció. También me ayudó a la hora de convertirme en copiloto de **Michèle**, que sabía leer las notas en francés.

Los pilotos de rallyes dicen que el cerebro está sentado a su derecha, en referencia al copiloto. ¿Es realmente así? ¿Qué papel jugó en aquella época la tecnología quattro de Audi?

Fabrizia Pons: Depende. Durante las especiales, por ejemplo en los rallyes del Campeonato del Mundo, el piloto es la parte más importante. En cambio, si hablamos de competiciones de larga distancia como el Rally Dakar, que se basa principalmente en la navegación, entonces el copiloto es realmente el cerebro del equipo. En 1981 y de nuevo en 1982 fue muy difícil batir a los Audi quattro; nosotras estuvimos a punto de ganar el campeonato del mundo en 1982. Aunque no lo logramos, me concedieron el Trofeo Halda al mejor copiloto del mundo, lo cual fue un gran honor para mí. Para ganar no solo necesitas el mejor coche, también necesitas la



mejor pareja piloto-copiloto y el mejor equipo de mecánicos, además de un poco de suerte. En definitiva, necesitas la combinación perfecta de todo ello.

Fabrizia fue subcampeona del mundo con Michèle Mouton en 1982. Sebastian, en tu opinión, ¿cuál fue el factor decisivo, el talento de ellas dos o las prestaciones del Audi quattro?

Sebastian Grams: Ambas cosas, sin duda. El rendimiento del equipo al completo también jugó un papel crucial. Como ha dicho Fabrizia, además de contar con el vehículo adecuado, el espíritu de equipo también resulta clave. Incluso hoy en día eso es lo que nos sitúa a la cabeza de la transformación de la compañía y de Audi Sport GmbH. Nuestro objetivo es dar forma al futuro de la movilidad en el segmento de las altas prestaciones de un modo sostenible, progresivo y digitalizado. Y como equipo ponemos mucha pasión para conseguirlo. En la actualidad utilizamos la tecnología quattro para abrir nuevos caminos y unir fuerzas de cara a realizar un desarrollo sostenible y buscar las mejores soluciones. Eso es lo que necesitamos para diseñar la movilidad del futuro.

¿Qué significa para vosotros el mito en el que se ha convertido la tracción quattro?

Sebastian Grams: La tecnología quattro es uno de los pilares fundamentales de Audi. Los éxitos de entonces tienen un valor incalculable en la historia y la posición de la marca. Yo mismo trabajé en el desarrollo del sistema de tracción durante mucho tiempo. Estamos orgullosos de haber trasladado la herencia de lo que entonces era una tecnología de tracción revolucionaria a una nueva era de vehículos con todas las ventajas que nuestros clientes de todo el mundo aprecian. Esas victorias y títulos han superado la prueba del paso del tiempo y no solo han establecido el carisma del sistema de tracción quattro, sino que también simbolizan nuestra filosofía y la genética de Audi. La tracción quattro está marcando el ritmo de la e-movilidad. Con el RS e-tron GT estamos haciendo una declaración apasionada sobre algo especial e individual, de la misma forma que quattro lo hizo en el pasado. Su tracción es increíble y no dejará a nadie indiferente: para nosotros, eso también es un hito en una nueva era para los vehículos de altas prestaciones totalmente eléctricos. Con ellos nos dirigimos tanto a nuestros clientes habituales y de mentalidad tradicional como a nuevos potenciales clientes.

Fabrizia Pons: En mi caso, el sistema de tracción quattro ha estado siempre presente, influyendo positivamente tanto en mi trayectoria como en mi vida. Estoy contenta y agradecida de haber sido una parte pequeña del mito. Llegué a Audi cuando la tracción quattro estaba realizando sus primeros kilómetros y fui testigo del desarrollo del concepto, desde el inicio hasta el S1. Para mí ha sido un regalo ver cómo Audi ha desarrollado e impulsado ese concepto, manteniendo el rumbo sin dudar. Formar parte de un proyecto así durante cinco años es como vivir en una gran familia. Como equipo alemán Audi era muy disciplinado y yo aporté una pizca de flexibilidad italiana. Con los años se convirtió en una combinación fascinante y, sobre todo, exitosa.



Fabrizia Pons, ¿cuál fue tu implicación en el desarrollo técnico del sistema de tracción quattro en aquella época en particular?

Fabrizia Pons: Al principio realizamos un gran número de test. Después participamos en numerosos rallyes, lo cual ayudó a perfeccionar progresivamente el sistema quattro. Me siento orgullosa de nuestra contribución al hecho de que Audi llevase muchos componentes y conocimiento de los rallyes a la producción en serie de vehículos con tracción quattro. Había muy pocos fabricantes con el suficiente coraje y tenacidad para realizar esa transferencia tecnológica de forma tan consistente.

¿Qué recordáis del Col de Turini y de San Romolo?

Fabrizia Pons: Tengo muchos recuerdos bonitos, sobre todo del Col de Turini. Los aficionados solían estar allí dos días antes del rally para ocupar el mejor sitio. Siempre era una gran fiesta, un verdadero acontecimiento. Nunca olvidaré aquel lugar cuando pasábamos junto al público colocado en las cunetas. ¡Era increíble! Elegir los neumáticos correctos para el Col de Turini suponía un gran desafío. Durante los 22 kilómetros de etapa, desde Moulinet hasta La Bollène, nos enfrentábamos a todo tipo de condiciones: podíamos correr sobre asfalto, nieve o hielo. Por otra parte, San Romolo es el corazón de las etapas de asfalto en el Rally de San Remo. Me encanta ese rally y tengo muy buenos recuerdos de él. Conozco cada centímetro del interior de Liguria y considero que es un lugar maravilloso, en parte porque ganamos aquel rally con Audi en 1981.

Sebastian Grams: ¡Ojalá hubiera estado allí! Yo solía ver los rallyes en televisión con la emoción de un niño pequeño a finales de los 80. Walter Röhrl sigue siendo como un dios para mí. Queremos revivir ese ambiente y trasladarlo al futuro de la movilidad con nuestros modelos eléctricos. La tracción eléctrica quattro puede mostrar sus virtudes a la perfección en esas curvas. Y no puedo pensar en un lugar mejor para probar las extraordinarias prestaciones del nuevo motor de cinco cilindros.

¿Creéis que la tecnología quattro ha sobrevivido al paso del tiempo?

Sebastian Grams: Sin duda. Audi Sport y sus coches de altas prestaciones surgieron a partir de la marca quattro, que fue el inicio de todo. Desde hace años todos los modelos RS incorporan nuestra tracción a las cuatro ruedas de serie; solo en el R8 se ofrece como opción una variante de propulsión trasera. Ahora, la electromovilidad está abriendo nuevas dimensiones para nosotros en lo referido a la dinámica de conducción; por ejemplo, con la distribución de par totalmente variable en el sistema de tracción quattro con vectorización eléctrica del par en el e-tron S.

Fabrizia Pons: Estoy de acuerdo. La tracción quattro no ha envejecido. Me alegra y me impresiona ver lo que ha surgido a partir del progenitor de aquella era y que ahora incorporan clientes de todo el mundo. Es una tecnología fascinante. Para mí, como piloto de rallyes, la combinación de dinámica y seguridad es única. Creo que es verdaderamente impresionante que Audi haya conseguido transferir la tecnología quattro a la electromovilidad y que pueda seguir mejorándola y haciéndola cada vez más eficiente.



Cambiando de tema: una de las estrellas en 2021 es el nuevo RS 3, que equipa un motor de cinco cilindros renovado. ¿Qué recuerdos y qué metas relacionáis con este motor?

Fabrizia Pons: Para mí, el motor de cinco cilindros es muy emocional. Nos ha permitido ganar segundos cruciales gracias a su potencia y capacidad de respuesta en un gran número de etapas especiales de rallyes de todo el mundo. Y no podemos pasar por alto su sonido, que es inconfundible. ¡Estoy deseando escucharlo ahora!

Sebastian Grams: Fabrizia está en lo cierto. El sonido de este motor es inconfundible, auténtica música para mis oídos. Pero no solo la acústica resulta fascinante. En combinación con el motor de cinco cilindros el compacto deportivo es verdaderamente ágil: el RS 3 acelera de cero a 100 km/h en 3,8 s y alcanza una velocidad máxima de 290 km/h. Con la tecnología torque splitter hemos añadido el ingrediente quattro al optimizado 2.5 TFSI. Junto con el sistema de distribución activa del par en el eje trasero, la dinámica lateral se eleva a un nuevo nivel. El RS 3 recuerda, sin duda alguna, al quattro original.

¿Por qué la tracción quattro y el motor de cinco cilindros son tan importantes para la marca?

Sebastian Grams: La tracción a las cuatro ruedas se convirtió en una seña de identidad para Audi y subraya el lema de la marca: “A la vanguardia de la técnica”. Esto también se aplica al motor de cinco cilindros, que permitió a la marca de los cuatro aros salir del rumbo establecido. Cada día nos preguntamos: ¿qué es lo que quieren nuestros clientes? Para mí es una cuestión de mentalidad o perspectiva. Eso incluye también el valor para abrir nuevos caminos e ir siempre un paso más allá, como hicimos en el pasado con quattro y con el motor de cinco cilindros. En el futuro continuaremos sorprendiendo y emocionando a nuestros clientes una y otra vez, con productos nuevos e innovadores.

Fabrizia Pons: Con la tracción a las cuatro ruedas y el motor de cinco cilindros Audi optó por soluciones completamente nuevas y únicas en su tiempo. Cuando echo la vista atrás pienso que fue una decisión valiente y una muy buena idea. Audi siguió este camino revolucionario a pesar de las dudas que despertó en otras personas de fuera de la empresa. La compañía de los cuatro aros no sólo pensó en las necesidades de los conductores que utilizan el vehículo para sus desplazamientos cotidianos, sino que también se preocupó por aquellos a los que les importa cada vez más una experiencia de conducción dinámica y segura.

¿Por qué eventos como el de Col de Turini o San Romolo son tan importantes?

Sebastian Grams: Eventos como estos unen el ayer, el hoy y el mañana de una forma que esperamos sea inolvidable y, además, llevan nuestros grandes logros a escena: la tracción quattro, el motor de cinco cilindros y las nuevas etapas de evolución del sistema quattro eléctrico, que combina la mejor tracción con la movilidad sostenible.

Fabrizia Pons: Como dice Sebastian, transmiten la historia. El Col de Turini y San Romolo encierran un aura especial que me hace mucha ilusión. Estoy deseando debatir sobre el combustible y los vehículos eléctricos de Audi, ver los modelos Audi e-tron y el nuevo RS 3 en persona. Y, cómo no, conducirlos.

-Fin-



Blomqvist y di Grassi: dos pilotos campeones con Audi intercambian sus vehículos en San Remo

- **El Campeón del Mundo de Rallyes en 1984 Stig Blomqvist y el Campeón de la Fórmula E en 2017 Lucas di Grassi se citan en el legendario tramo italiano**
- **Juntos, descubren el vínculo entre el mítico Audi Sport quattro S1 de Blomqvist y el RS e-tron GT que conduce el piloto brasileño**
- **En una interesante charla, pasado y presente de Audi Motorsport abordan la gran pregunta: ¿puede la era eléctrica transmitir la misma emoción que en el pasado?**

Los dos son atletas de primer nivel: el piloto sueco Stig Blomqvist escribió algunas páginas doradas en la historia de los rallyes con el Audi Sport quattro S1 en los años 80. Fue una etapa que sentó las bases de lo que después sería el revolucionario concepto de tracción de Audi. Por otra parte, Lucas di Grassi ha sido el piloto de la marca de los cuatro aros con más éxito en la historia de la Fórmula E. Los dos intercambiaron sus vehículos en San Remo: Blomqvist se puso al volante del Audi RS e-tron GT y di Grassi condujo el Audi Sport quattro S1. Ambos reflexionan sobre la época dorada de los rallyes y debaten sobre un presente marcado por la electrificación.

Lucas di Grassi: Stig, tú pilotaste el legendario Audi Sport quattro S1 en el Rally de San Remo en los 80. ¿Qué opinas del rendimiento del Audi RS e-tron GT en esa misma carretera?

Stig Blomqvist: Conozco cada centímetro de los tramos del Rally de San Remo. Es un escenario fantástico con carreteras estrechas que son como una montaña rusa. El Audi RS e-tron GT pesa más de dos toneladas, así que es significativamente más pesado que el S1 y también cuenta con una mayor distancia entre ejes. Pero gracias a la tracción a las cuatro ruedas y a su centro de gravedad tan bajo, es muy ágil a la hora de trazar las curvas. Con el sistema de tracción quattro es muy fácil conducir al límite y evitas problemas irresolubles al volante. Hay una cosa clara: el S1 fue concebido como un coche de rallyes y el RS e-tron GT es un modelo de serie; pero aún así son sorprendentemente similares en la carretera cuando tomas en cuenta su diseño básico. ¿Cómo te ha ido con el S1, Lucas?

Lucas di Grassi: Te lo diré directamente: el RS e-tron GT está diseñado para cualquier conductor, pero el S1 es para auténticos profesionales. Gracias a su exuberante carrocería repleta de alerones, el diseño exterior es muy atractivo. Pero conducirlo es un auténtico reto. Mientras que el RS e-tron GT es fácil y controlable y se puede personalizar a través del software, el S1 es un vehículo puramente analógico que exige el máximo de quien se pone al volante. El pedal del embrague y del freno necesitan una presión extrema y hay que emplearse a fondo con el cambio. Hablando del cambio de marchas, ¿lo echaste en falta en el RS e-tron GT?



Stig Blomqvist: Todo depende de a lo que estés acostumbrado. Yo, como piloto de rallyes, estoy habituado al cambio manual. En mi época las levas de cambio eran inconcebibles. El e-tron GT quattro es un Gran Turismo, por lo que está pensado para viajes largos. En la versión RS se ha prestado una atención especial a la dinámica de conducción. En ese sentido, el cambio automático de dos velocidades es magnífico. El coche equilibra muy bien el confort y la deportividad. Los amortiguadores adaptativos y la suspensión neumática de tres cámaras permiten que responda a las condiciones de la carretera de una forma muy directa y también reducen el cabeceo y las oscilaciones de la carrocería. Y con casi 600 CV y 830 Nm de par motor, las prestaciones están garantizadas.

Lucas di Grassi: Oh, sí. Esos dos motores eléctricos realmente empujan. En el modo overboost son 475 kW, casi 650 CV en tu mundo, Stig. Con el Launch Control, el RS e-tron GT puede alcanzar una velocidad de casi 230 km/h en 400 metros desde parado. El S1 no puede igualar esos registros, no hay duda. Pero sus 450 CV para un peso de 1.000 kg siguen siendo espectaculares a día de hoy. ¿Qué innovaciones técnicas en el RS e-tron GT destacas en el tramo de montaña del Rally de San Remo?

Stig Blomqvist: Lo que a mí particularmente me gusta más es el sistema de vectorización del par, que permite inscribir el tren posterior del RS e-tron GT en la curva frenando la rueda trasera interior con el objetivo de mejorar la agilidad, algo muy útil en este tramo. Y el bloqueo electrónico del diferencial en el eje trasero mejora mucho la tracción en las ruedas que siguen girando.

Lucas di Grassi: Por mi experiencia, a mí también me parece genial el sistema de vectorización del par que mencionas. Los SUV eléctricos e-tron S y e-tron S Sportback tienen tres motores eléctricos cada uno, que permiten aplicar las ventajas del diferencial deportivo convencional al eje trasero. Cuando el coche toma una curva a gran velocidad, el motor eléctrico proporciona un par extra a la rueda trasera exterior, mientras que la rueda trasera interior la ralentiza de forma consecuente. Pero pasemos de los datos técnicos a la emoción. El sonido del S1 es brutal, tiene un rugido implacable y furioso, y además se aprecia el silbido del turbo. ¿Echas de menos esa emoción con el RS e-tron GT?

Stig Blomqvist: Personalmente siempre tendré una relación emocional con el S1 que no tengo con ningún otro coche. Fui campeón del mundo en 1984 con el Sport quattro. Eso no se olvida. Más allá de la experiencia de conducción, el RS e-tron GT causa un efecto emocional en mí por diversos motivos. Lo primero, el diseño estético me fascina: su techo bajo, sus prominentes pasos de rueda, sus voladizos cortos... Cuando accedí a su interior me dio la bienvenida un espectáculo de luces. Es un pequeño detalle, pero da mucha personalidad al coche. También es satisfactoria la posición deportiva de los asientos tras el volante RS achatado en su parte inferior y forrado con cuero perforado antideslizante, que resulta ideal para conducir en esta carretera. Si te fijas en los blister quattro muy acentuados en el frontal, te recordará al Ur-quattro. Y, volviendo a tu pregunta, el sonido electrónico le sienta muy bien.



Lucas di Grassi: Para mí, Audi ha conseguido reinterpretar de una forma completamente única el sonido deportivo en la era eléctrica. Esto también se aplica a la tecnología quattro, que mejora continuamente y es más eficiente. Stig, ¿el RS e-tron GT mantiene el espíritu del Sport quattro?

Stig Blomqvist: Totalmente. El RS e-tron GT transmite sensaciones quattro al completo. Gracias al sistema de propulsión eléctrica tiene una aceleración brutal. Y a diferencia del S1, que tiene una dirección muy precisa, en el RS e-tron GT resulta directa y deportiva pero también adecuada para el uso diario. Dependiendo del modo de conducción, el RS e-tron GT puede incluso sobrevirar mucho en las curvas a base de golpes de gas controlados. Pero, en general, es un coche equilibrado que puede ser sencillo de conducir con el control de tracción activado. En definitiva, el RS e-tron GT es el siguiente paso lógico en la evolución de la tracción quattro, 40 años después de haber revolucionado el mundo de los rallyes con el Sport quattro.

Lucas di Grassi: Eso es cierto. El Sport quattro fue el gran golpe sobre la mesa que sentó las bases de una serie de éxitos de Audi en competición. Como fue tan popular, casi todos los coches de la marca tienen una versión quattro. Desde hace años todos los modelos RS vienen con tracción total de serie. ¿Estás orgulloso de formar parte de esta historia?

Stig Blomqvist: Orgulloso es una gran palabra. Estoy increíblemente agradecido por haber podido formar parte de esta etapa. Conducir para un equipo durante cuatro años es como ser parte de una gran familia. El Sport quattro S1 fue un coche ganador y su concepto de propulsión se ha consolidado como una tecnología de referencia que ha madurado hasta convertirse en la auténtica protagonista de los futuros Audi en sus versiones electrificadas.

–Fin–



Consumo de los modelos mencionados

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

Audi RS 3 Sportback

Consumo combinado en l/100 km: 9,0 – 9,1

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 205 – 207

Audi RS 3 Sedan

Consumo combinado en l/100 km: 8,9 – 9,0

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 203 – 205

Audi TT RS Coupé

Consumo combinado en l/100 km: 8,9 – 9,0

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 202 – 204

Audi TT RS Roadster

Consumo combinado en l/100 km: 9,2 – 9,3

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 208 – 211

Audi e-tron

Consumo combinado de energía eléctrica en kWh/100 km: 22,4 – 26,4

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi e-tron Sportback

Consumo combinado de energía eléctrica en kWh/100 km: 21,6 – 26,3

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi e-tron GT quattro

Consumo combinado de energía eléctrica en kWh/100 km: 19,9 – 21,6

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi RS e-tron GT

Consumo combinado de energía eléctrica en kWh/100 km: 20,6 – 21,7

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi e-tron S

Consumo combinado de energía eléctrica en kWh/100 km: 27,0 – 28,4

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi e-tron S Sportback

Consumo combinado de energía eléctrica en kWh/100 km: 26,6 – 28,1

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0



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 19 plantas distribuidas en 12 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 2020, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,693 millones de automóviles de la marca Audi, así como 7.430 deportivos de la marca Lamborghini y 48.042 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2020, AUDI AG alcanzó una facturación de 50.000 millones de euros y un resultado operativo antes de partidas especiales de 2.700 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 87.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Con nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios atractivos, Audi se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.
