



**Comunicación de prensa Audi**

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: [nacho.gonzalez@audi.es](mailto:nacho.gonzalez@audi.es)

E-mail: [alejandro.martin@audi.es](mailto:alejandro.martin@audi.es)

<http://prensa.audi.es>

Mayo 2022

INFORMACIÓN DE PRENSA

**La gama Audi RS: máxima deportividad apta para el día a día**

**Introducción**

- ▶ Audi Sport GmbH y la gama Audi RS 2

**La tecnología**

- ▶ Los motores 4
- ▶ La tracción quattro 7
- ▶ El tren de rodaje 8

**La gama Audi RS 12**

- ▶ Audi RS 3 Sportback y Sedan 12
- ▶ Audi RS Q3 y RS Q3 Sportback 14
- ▶ Audi RS 4 Avant 16
- ▶ Audi RS 5 Coupé y Sportback 18
- ▶ Audi RS 6 Avant 20
- ▶ Audi RS 7 Sportback 22
- ▶ Audi RS Q8 24
- ▶ Audi TT RS Coupé 26
- ▶ Audi R8 y R8 Spyder 28
- ▶ Audi RS e-tron GT 30



## Introducción

# **Audi Sport GmbH y la gama Audi RS**

**Las variantes RS firmadas por Audi Sport GmbH representan dinámicamente la mayor expresión de cada gama. Tienen un fuerte carácter, con una clara diferenciación de su diseño, una gran versatilidad para la utilización a diario, máximo rendimiento y una fascinante experiencia de conducción. En la actualidad, la gama de Audi Sport GmbH es la más amplia de toda su historia, con catorce modelos entre los que se incluye el RS e-tron GT. El primer RS totalmente eléctrico supone la confirmación de la estrategia de la compañía hacia un futuro sostenible, progresivo y digital.**

Nacidos en el terreno de la competición, probados en las condiciones más extremas y llevados luego a la producción en serie. Así son los modelos R/RS de altas prestaciones de Audi Sport GmbH, que combinan el máximo prestigio con la versatilidad necesaria para una utilización diaria y unas prestaciones inigualables. Y esto es así independientemente de que bajo el capó de un modelo RS de Audi se encuentre un potente motor de combustión... o que las altas prestaciones vengan de la mano del increíble empuje que proporciona un propulsor eléctrico.

Desde 1983, quattro GmbH ha venido fabricando coches deportivos de altas prestaciones y concibiendo conceptos automovilísticos de alta tecnología. En noviembre de 2016 la filial de AUDI AG cambió su denominación para pasar a ser Audi Sport GmbH. Además del desarrollo y la producción del Audi R8 y de los modelos de la familia RS de Audi, también es responsable del programa de competición -tanto de fábrica como de la división para clientes- de la marca de los cuatro aros, así como de las opciones de personalización de vehículos a través del programa Audi exclusive y los artículos de lujo comercializados como Audi collection.

Audi Sport GmbH, que tiene su sede en Neckarsulm, emplea actualmente a más de 1.300 personas en las regiones de Ingolstadt y Neckarsulm. Mientras que la sede dedicada a la competición se encuentra en Neuburg an der Donau, cerca de Ingolstadt, la instalación principal, centrada en la producción de vehículos, está ubicada en Böllinger Höfe, próxima a Neckarsulm. Desde marzo de 2021 la organización de Audi Sport GmbH cuenta con una estructura dual de su directiva, con Sebastian Grams como responsable de la producción en serie de los modelos de altas prestaciones de la marca de los cuatro aros y del departamento de personalización, y Julius Seebach al frente de las actividades de competición internacionales.

La tradición RS de la marca se inició en 1994, con el lanzamiento al mercado del Audi RS 2 Avant. Un modelo con el que la marca de los cuatro aros creó un nuevo segmento, al concebir el primer vehículo de altas prestaciones con cinco plazas y una gran capacidad de maletero. Desde entonces, los modelos más deportivos de Audi se benefician de los innumerables éxitos y de la experiencia adquirida en competición, ya sea en el Campeonato Mundial de Rallyes, en Pikes Peak, el DTM, las carreras de GT, Le Mans, la Fórmula E o el Rally Dakar, donde Audi ha participado por primera vez este año con el innovador prototipo RS Q-e tron.



### **La gama más amplia en la historia de Audi Sport**

En la actualidad, la familia de modelos de Audi Sport GmbH es la más amplia de toda su historia, con 14 carrocerías que representan la mayor expresión de cada gama en términos de prestaciones y dinamismo. Modelos para clientes exigentes y apasionados de la tecnología, que no solo demandan altas prestaciones y diseño, sino que también realizan un uso diario del coche y otorgan importancia a las posibilidades de personalización, sin dejar a un lado la sostenibilidad:

- Audi RS 3 Sedan y Sportback
- Audi RS Q3 y RS Q3 Sportback
- Audi RS 4 Avant
- Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback
- Audi RS 6 Avant
- Audi RS 7 Sportback
- Audi RS Q8
- Audi TT RS Coupé
- Audi R8 y R8 Spyder
- Audi RS e-tron GT

Los modelos RS 3 Sportback y RS 3 Sedan, RS 4 Avant, RS 5 Coupé y RS 5 Sportback se ensamblan en una línea de producción de la fábrica de Ingolstadt; por otro lado, los RS 6 Avant y RS 7 Sportback se producen en la planta de Neckarsulm. En la factoría húngara de Győr se construyen el TT RS Coupé y los RS Q3 y RS Q3 Sportback, mientras que el RS Q8 se ensambla en la planta eslovaca de Bratislava. En la fábrica de Böllinger Höfe se producen los superdeportivos y las versiones de competición de la familia R8, así como el Audi RS e-tron GT de propulsión completamente eléctrica. La integración de dos coches tan diferentes técnicamente compartiendo línea de montaje es única en el Grupo Volkswagen.

Tras la gran ofensiva de producto realizada en los últimos años, Audi Sport GmbH tiene muchas sorpresas preparadas. Para 2024, más de la mitad de la gama de modelos de Audi Sport GmbH contarán con electrificación total o parcial, con el objetivo de alcanzar el 80% en 2026, incluyendo aquí desde tecnologías de eficiencia como la hibridación ligera MHEV hasta la versatilidad de los híbridos enchufables PHEV, así como la experiencia de conducción que proporcionan los coches de propulsión eléctrica.

Y para finales de esta década, la previsión es ofrecer únicamente modelos de altas prestaciones totalmente eléctricos o con tecnología híbrida enchufable. Una estrategia que encaja con los objetivos de la filial deportiva de AUDI AG, que tiene como misión definir el futuro de la movilidad en el segmento de las altas prestaciones superando los límites de lo posible. Un futuro que será sostenible, progresivo y digital.

La tecnología

## Ingeniería de precisión

Los ingenieros de Audi Sport GmbH trabajan al límite de lo técnicamente factible para que cada modelo RS tenga su propio carácter, resultado de la combinación de un potente motor, la ya legendaria tracción quattro y los sistemas más avanzados para el chasis y el tren de rodaje.

### Los motores

Una impresionante capacidad de empuje, respuesta inmediata al acelerador, máximo rendimiento con un alto grado de eficiencia y un sonido deportivo son características comunes en todos los propulsores de los modelos RS de Audi, independientemente del número de cilindros... y de si funcionan con gasolina o con electricidad.

#### El legendario cinco cilindros

Innumerables victorias en competición, nueve veces consecutivas galardonado como “Motor Internacional del Año” en la última década, unas increíbles prestaciones en el uso diario... El motor 2.5 TFSI encarna a la perfección el ADN de Audi. En los **Audi RS Q3 y RS Q3 Sportback**, así como en el **Audi TT RS Coupé**, el cinco cilindros desarrolla una potencia de 284 kW (400 CV) y un par máximo de 480 Nm, mientras que en los Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback el par máximo aumenta hasta los 500 Nm.

Con menos de 50 cm de longitud, el 2.5 TFSI es un motor extremadamente compacto. También muy ligero, gracias a soluciones como el bloque de aluminio o, en los RS 3, un cárter fabricado en magnesio. Medidas como el recubrimiento con plasma de las camisas de los cilindros contribuyen a la reducción de las fricciones internas, mientras que la bomba de agua conmutable permite desconectar la circulación de refrigerante en la culata tras un arranque en frío, logrando que el motor alcance rápidamente la temperatura óptima de funcionamiento. El cigüeñal está perforado y los pistones de aluminio cuentan con canales para la refrigeración del aceite. Con su característico orden de encendido 1-2-4-5-3, que alterna la ignición entre cilindros adyacentes y distantes, su sonido es único e inconfundible.

En todos los Audi RS con este motor la potencia se transmite al asfalto a través de una caja de cambios S tronic de doble embrague con 7 velocidades de relaciones deportivas, que permite cambios de marcha precisos y muy rápidos tanto en aceleración como en reducciones.

#### El poderoso V6 2.9 TFSI biturbo

El motor V6 2.9 TFSI biturbo que utilizan el **Audi RS 4 Avant** y los **Audi RS5 Coupé y RS 5 Sportback** sigue la filosofía del legendario V6 de 2,7 litros del primer Audi RS 4 Avant, presentado en 1994. La potencia de este moderno bloque de seis cilindros en V asciende a 331 kW (450 CV), con un par máximo de 600 Nm disponible en un amplio régimen de revoluciones. Su potencia específica es de 155,5 CV por cada litro de cilindrada.



Su diseño, con los dos turbocompresores situados en el interior de la “V” a 90 grados que forman las bancadas de cilindros, permite una construcción muy compacta. La salida de escape del motor está en la parte interior, y la admisión queda en el exterior, lo que permite unos recorridos del flujo de los gases en los colectores de admisión y de escape más cortos y con mínimas pérdidas, favoreciendo una instantánea respuesta al acelerador. Cada uno de los turbocompresores puede generar un máximo de 1,5 bares de presión (relativa).

Otro factor decisivo en el rendimiento y la eficiencia del V6 es el proceso de combustión TFSI de Audi conocido como ciclo B. Cuando el motor funciona con cargas altas y a elevados regímenes de giro, el sistema de distribución variable Audi valvelift system (AVS) de dos etapas actúa sobre el tiempo y la elevación de las válvulas de admisión para aumentar la carga en los cilindros y que el motor pueda subir de vueltas con fuerza.

### **El V8 4.0 TFSI con tecnología Mild Hybrid: potencia y eficiencia**

El propulsor V8 4.0 TFSI biturbo es todo un ejemplo de altas prestaciones con la máxima eficiencia. Se instala bajo el capó de los **Audi RS 6 Avant, RS 7 Sportback y RS Q8**, con una potencia de 441 kW (600 CV) y un par máximo de 800 Nm. Cada fila de cilindros acciona una bomba de alta presión para la inyección del combustible, capaz de generar hasta 250 bares. Los árboles de levas de admisión y de escape pueden variar su ángulo en 50 grados. Cada uno de los dos turbocompresores twin-scroll y sus correspondientes intercoolers, situados en el interior de la “V” a 90 grados que forman los cilindros, suministra aire a una de las bancadas.

Con un sonido deportivo y poderoso, el V8 biturbo no solo es una referencia por su poderosa capacidad de empuje, también por su eficiencia. La tecnología Mild Hybrid (MHEV), basada en un sistema eléctrico principal de 48 voltios, mejora el confort de marcha y ayuda a reducir el consumo de combustible en uso cotidiano, con ahorros de hasta 0,8 l/100 km.

Otro componente relacionado con la eficiencia es el sistema de desconexión de cilindros Audi cylinder on demand, que desactiva los cilindros 2,3,5 y 8 cuando el motor funciona a baja o media carga, circulando con un régimen bajo y en marchas largas. El proceso de la desactivación de los cilindros apenas dura unos milisegundos y es imperceptible para el conductor. Los cilindros desconectados se reactivan de forma instantánea cuando el conductor pisa el pedal del acelerador.

El 4.0 TFSI está acoplado a una caja tiptronic de ocho velocidades, con tiempos de cambio optimizados y función launch control. Durante el modo de avance por inercia, un embrague interrumpe la transmisión de fuerza. Una bomba de aceite eléctrica permite al cambio tiptronic conectar la marcha adecuada tras una fase de avance por inercia con el motor apagado.

### **El V10 FSI: un motor de competición**

El motor V10 FSI atmosférico apareció por primera vez en el Audi R8 a principios de 2019, con una cilindrada de 5,2 litros, inyección directa y una potencia máxima de 386 kW (525 CV). Tras la última actualización realizada en 2018, en los actuales **Audi R8 y R8 Spyder** alcanza una potencia máxima de 419 kW (570 CV) y 550 Nm de par en las versiones performance RWD, y 456 kW (620 CV) en los performance quattro. Es, por lo tanto, el motor de combustión más



potente en un modelo de producción de la marca de los cuatro aros. En la versión superior, la potencia específica alcanza los 119,1 CV por cada litro de cilindrada.

Las características que definen a este motor de alto rendimiento provienen de la competición, donde el V10 ha cosechado innumerables éxitos desde su debut en la categoría GT3 Sport en el Audi R8 LMS en 2009. De hecho, la versión de competición que utilizan los actuales R8 LMS apenas presenta diferencias con respecto al motor de producción en serie. El V10 cuenta con lubricación por cárter seco, y sus bancadas de cilindros forman un ángulo de 90 grados. Es capaz de girar hasta las 8.700 rpm; a este régimen, los pistones se mueven con una velocidad lineal de 26,9 metros por segundo, cifras equiparables a las de los actuales motores de Fórmula 1. En la variante más potente, las 40 válvulas, sus muelles y sus balancines están fabricados en titanio. El combustible se suministra con un sistema de inyección doble. El sistema Audi cylinder on demand, que desconecta cinco cilindros en condiciones de funcionamiento de carga parcial, permite mejorar la eficiencia.

En las dos variantes de motor del R8 la potencia se transmite a través de una caja de cambios S tronic de 7 velocidades extremadamente rápida, que cuenta con función launch control y permite un modo de marcha por inercia desacoplando el motor de la transmisión cuando el conductor levanta el pie del acelerador si se circula a una velocidad superior a los 55 km/h y está activado el modo comfort en el Audi drive select.

### **La propulsión eléctrica del Audi RS e-tron GT**

El primer modelo de la familia RS con propulsión cien por cien eléctrica, el **Audi RS e-tron GT**, ofrece un rendimiento dinámico de primer nivel, gracias a una potencia total de sistema que alcanza los 440 kW (598 CV), con un par máximo de 830 Nm. En modo *boost* la potencia aumenta de forma momentánea hasta los 475 kW (646 CV).

Para lograr estas cifras, el RS e-tron GT cuenta con un motor eléctrico delantero que rinde 175 kW (238 CV), y un motor trasero que alcanza 335 kW (456 CV). Se trata de motores síncronos de excitación permanente que resultan extremadamente eficientes, con un rendimiento superior al 90% en la mayoría de las situaciones de conducción, gracias a la sofisticada tecnología de bobinado en horquilla del estator. Cuentan con un circuito de refrigeración independiente.

Tanto el motor eléctrico, la electrónica de potencia y la transmisión forman una unidad compacta en cada uno de los ejes. En el motor delantero está instalado de forma coaxial, mientras que el trasero se ubica en posición paralela a los ejes y envía su par a una transmisión de dos velocidades con una primera marcha de relación muy corta y una segunda velocidad que proporciona una excelente eficiencia, al tiempo que garantiza grandes cantidades de reserva de potencia.

Los motores eléctricos reciben energía de una batería de iones de litio de 85 kWh de capacidad neta (93 kWh de capacidad bruta). El sistema de alto voltaje con 800 voltios de tensión permite una alta potencia de salida de forma continua, reduce el peso y el espacio requerido por el cableado y acorta los tiempos necesarios para la recarga.



## La tracción quattro

Desde hace más de cuatro décadas, la tracción quattro de Audi es sinónimo de dinamismo, estabilidad, experiencia técnica y máximo rendimiento. Y desde el primer Audi RS 2 Avant, presentado en 1994, esta tecnología es una de las señas de identidad de los modelos de altas prestaciones de Audi Sport GmbH.

Independientemente de su implementación para adaptarse a las características de cada modelo, en todas las versiones RS el sistema de control selectivo de par de las ruedas perfecciona el comportamiento ágil y seguro de la tracción quattro, y facilita la conducción en su límite dinámico mediante ligeras intervenciones en el sistema de frenos. Activo sobre todo tipo de superficies, frena ligeramente las ruedas en el interior de la curva -que es la que soporta menos carga- a través del ESC cuando se conduce de forma deportiva, lo que aumenta el par que llega a las ruedas exteriores en el giro. La diferencia de las fuerzas inscribe al coche en la trayectoria de la curva y le permite seguir el giro marcado por la dirección con total precisión.

### Los modelos RS con motor transversal

En los modelos RS de Audi con el motor situado en posición transversal, como los **RS Q3** y **RS Q3 Sportback** y el **Audi TT RS Coupé**, la tracción quattro utiliza un embrague de discos múltiples controlado electrónicamente, instalado por delante del diferencial del eje trasero para distribuir el peso de forma más homogénea. 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.

Una excepción es el nuevo **Audi RS 3**, primer modelo de Audi equipado con la innovadora tecnología Torque Splitter, que hace posible una distribución de par totalmente variable en las ruedas traseras. Para ello, en vez de un embrague central utiliza 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 el par motor de forma activa y 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, lo que reduce la tendencia al subviraje. Cada uno de los dos embragues cuenta con su propia unidad de control, que utiliza los sensores de velocidad del ESC para monitorizar la velocidad de giro de las ruedas, además de contar con sensores para monitorizar la aceleración longitudinal y lateral, el ángulo de la dirección, la posición del pedal del acelerador, la marcha seleccionada y el ángulo de guiñada.

### Los modelos RS con motor longitudinal

En los modelos con motor delantero montado longitudinalmente, como los **Audi RS 4 Avant**, **RS 5 Coupé** y **RS 5 Sportback**, **RS 6 Avant**, **RS 7 Sportback** y **RS Q8**, el corazón del sistema de tracción quattro permanente es un diferencial central autoblocante diseñado como un sistema puramente mecánico, en el que unos engranajes planetarios cilíndricos conectados a una carcasa giran entre una corona exterior y un engranaje central interior. Este sistema, que no presenta retardo en su accionamiento, en condiciones normales distribuye el 40% del par al eje delantero y el 60% al eje trasero, otorgando mayor protagonismo a la parte trasera para proporcionar un



tacto de conducción más deportivo. Si es necesario, en función de la adherencia o de la situación de conducción puede transmitir hasta el 70% del par al eje delantero, o hasta el 85% al eje trasero.

Otro componente tecnológico que Audi ofrece de forma opcional en estos modelos es el diferencial deportivo quattro con ajuste específico RS, que garantiza una respuesta aún más dinámica al acelerar en las curvas al distribuir el par entre las ruedas del eje trasero de forma activa y selectiva en todas las situaciones de funcionamiento, incluso en retención. Al acelerar en una curva, el par se dirige principalmente hacia la rueda del exterior, lo que elimina el más mínimo indicio de subviraje. En caso de sobreviraje, el diferencial deportivo estabiliza el vehículo desplazando el par a la rueda en el interior de la curva.

### **La tracción quattro en el Audi R8**

Con su disposición del motor en posición central, las versiones quattro del **Audi R8** también utilizan un embrague multidisco, en este caso instalado en el eje delantero. Su gestión determina de forma continua la distribución ideal de par entre los ejes según la situación de conducción y el programa elegido en el Audi drive select. No existe una distribución fija: el sistema puede transmitir hasta un 100% del par al eje delantero o al trasero. Un diferencial trasero mecánico con efecto autoblocante del 25% en tracción y del 45% en retención mejora aun más la tracción y la estabilidad.

### **La tracción quattro eléctrica del Audi RS e-tron GT**

El principio de la tracción a las cuatro ruedas que Audi introdujo en el mercado hace más de 40 años se presenta con un nuevo y fascinante nivel tecnológico en el **Audi RS e-tron GT**. La tracción total eléctrica regula la distribución del par entre los ejes de forma continua, totalmente variable y en pocas milésimas de segundo, desde cero hasta el 100%. Y lo hace de forma proactiva en condiciones de baja adherencia o al conducir de forma deportiva en carreteras viradas, incluso antes de que se produzca el deslizamiento o el coche subvire o sobrevire.

En función del modo de conducción elegido en el Audi drive select, los dos motores eléctricos trabajan conjuntamente de la forma más eficiente posible, priorizan la propulsión trasera o la delantera. Si la calzada está resbaladiza, ante una mayor demanda de potencia o cuando se conduce de forma deportiva, el sistema puede distribuir más par a las ruedas traseras hasta cinco veces más rápido que una transmisión mecánica. Junto al control de par selectivo de las ruedas, el resultado es una conducción muy precisa, que se puede ajustar en una amplia gama a través de los sistemas de control del chasis, desde la estabilidad sin concesiones hasta la máxima deportividad. El bloqueo controlado del diferencial del eje trasero, con un embrague multidisco que permite un rango de bloqueo totalmente variable desde cero hasta el 100%, aumenta la aceleración lateral, mejora la tracción y la estabilidad y reduce las reacciones que se producen durante los cambios de carga.

### **El tren de rodaje**

La suspensión deportiva que equipan de serie todos los modelos RS está calibrada para permitir una absorción óptima tanto de las fuerzas longitudinales como transversales y garantizar un





alto nivel de dinamismo. La amortiguación con control adaptativo, el control dinámico del chasis, la estabilización activa del balanceo, los distintos sistemas de dirección disponibles o los frenos específicos de estas versiones completan la gama de opciones de alta tecnología disponibles en función del modelo, que convierten la experiencia de conducir un Audi con las siglas RS en algo único.

### **Amortiguación con control adaptativo**

En los **Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback**, así como en los **RS Q3 y RS Q3 Sportback**, se puede equipar de forma opcional la **suspensión deportiva RS con la amortiguación con control adaptativo**. En este caso, una válvula activada eléctricamente regula el flujo de aceite en los pistones de cada amortiguador, que adaptan su tarado a las condiciones de la carretera, a la situación de conducción y al perfil seleccionado en el Audi drive select. Los diferentes ajustes, entre el tarado más suave orientado al confort, o el más firme para controlar los movimientos de balanceo o cabeceo de la carrocería en curvas o en situaciones de frenadas fuertes, se realizan en milisegundos. En el caso del **Audi TT RS Coupé**, la suspensión deportiva RS sport plus puede contar con **amortiguadores adaptativos con la tecnología Audi magnetic ride**, que también se utiliza en el **Audi R8**. La característica de este sistema es que el aceite de los amortiguadores contiene pequeñas partículas magnéticas en suspensión. Mediante la aplicación de una corriente eléctrica a una bobina, el campo magnético generado alinea las partículas transversalmente en dirección al flujo de aceite, modificando su paso a través de los canales del amortiguador y variando así su tarado.

### **Dynamic Ride Control: control dinámico del chasis**

En los modelos RS 4 Avant, RS 5 Coupé y Sportback, RS 6 Avant y RS7 Sportback, Audi ofrece la **suspensión deportiva RS sport plus con Dynamic Ride Control (DRC)** opcional, que mejora aún más el comportamiento dinámico, al hacer que el coche sea todavía más ágil. Este sistema controla los movimientos de balanceo y de cabeceo de la carrocería modificando la respuesta de los amortiguadores sin necesidad de utilizar componentes electrónicos. Para ello, cada uno de los amortiguadores está conectado en diagonal a una válvula central a través de dos circuitos de aceite independientes. Las válvulas proporcionan el volumen de compensación necesario por medio de pistones internos con el compartimento lleno de gas. Cuando el coche entra en una curva se genera un flujo de aceite entre los amortiguadores diagonalmente opuestos a través de la válvula central, creándose una fuerza de amortiguación adicional. Si un lado del vehículo está apoyado, las características de amortiguación se modifican de tal manera que los movimientos de balanceo y cabeceo se eliminan casi por completo, garantizando un comportamiento dinámico especialmente preciso y estable en las curvas.

### **La estabilización activa del balanceo en el Audi RS Q8**

En el caso de un SUV de altas prestaciones como el RS Q8, para compensar los efectos del centro de gravedad más alto de este tipo de vehículos Audi recurre a un **sistema electromecánico de estabilización activa (EAWS)**, disponible de forma opcional. Gracias a este sistema se minimiza el balanceo de la carrocería en curvas rápidas. Un pequeño motor eléctrico situado entre las dos mitades de las barras estabilizadoras de ambos ejes se encarga de desacoplar las estabilizadoras al conducir en línea recta, lo que reduce los movimientos de la carrocería sobre firme irregular y aumenta el confort. En curvas, donde se busca la máxima precisión, las secciones de las barras



estabilizadoras giran en direcciones opuestas, lo que reduce significativamente la inclinación del vehículo en los apoyos. Este elemento está integrado en el sistema eléctrico de 48 voltios que utiliza el Audi RS Q8, y durante su funcionamiento los motores eléctricos también pueden recuperar energía con los movimientos de la suspensión, que se almacena en la batería de iones de litio.

### **Los sistemas de dirección: gran maniobrabilidad y estabilidad**

En los Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback, RS Q3 y RS Q3 Sportback, TT RS Coupé, RS 6 Avant y RS 7 Sportback, Audi equipa de serie la **dirección progresiva** electromecánica, que varía su desmultiplicación en función del ángulo de giro del volante. A medida que éste aumenta, la relación se reduce y la dirección resulta más directa, mejorando el dinamismo de la conducción y aumentando el confort, al reducir el esfuerzo necesario para girar el volante. Además, la asistencia variable en función de la velocidad permite ofrecer un tacto preciso a altas velocidades con una gran suavidad a la hora de aparcar o maniobrar. El conductor puede elegir entre distintos ajustes de la dirección progresiva a través del Audi drive select.

Como alternativa a la dirección asistida electromecánica, Audi ofrece en los Audi RS 4 Avant, RS 5 Coupé y RS 5 Sportback y R8 la **dirección dinámica** específica RS, que puede variar su relación hasta en un 100% en función de la situación de conducción teniendo en cuenta no solo el ángulo de giro del volante, sino también la velocidad del vehículo y el programa seleccionado en el Audi drive select. En tráfico urbano o al maniobrar resulta muy directa y ofrece un alto nivel de asistencia; en carretera o autopista, la desmultiplicación y la asistencia se reducen progresivamente, para lograr un mayor aplomo y estabilidad direccional. La dirección dinámica trabaja en colaboración con el ESC y puede inducir leves correcciones apenas imperceptibles para el conductor, por ejemplo para reducir el subviraje o el sobreviraje, o para estabilizar el vehículo cuando se frena sobre superficies con diferentes coeficientes de fricción.

El Audi RS Q8 equipa de serie un sistema de **dirección en las cuatro ruedas**, que mueve las del eje trasero a través de un motor eléctrico de alto par con un engranaje helicoidal y con dos bieletas. A baja velocidad puede girar las ruedas traseras hasta 5 grados en sentido inverso a las delanteras, lo que confiere al SUV una mayor maniobrabilidad y reduce el radio de giro. A velocidades elevadas, las ruedas traseras giran hasta 1,5 grados en el mismo sentido que las delanteras para mejorar la estabilidad en situaciones como rápidos cambios de carril. En los Audi RS 6 Avant y RS 7 Sportback, se puede equipar opcionalmente la **dirección dinámica en las cuatro ruedas**, que combina una dirección de respuesta muy directa y deportiva con una estabilidad de primer nivel. En este caso, la combinación de la dirección dinámica en el tren delantero y la dirección en las ruedas traseras varía la relación de desmultiplicación en un rango de 9,5 a 17,0; de muy directa a bajas velocidades a extremadamente estable a alta velocidad.

### **Los frenos: potencia y resistencia**

Unas prestaciones superiores implican una mayor exigencia para los frenos. Por ello, todos los modelos de la gama RS incorpora frenos especialmente adaptados para ofrecer una gran potencia de frenado y una excelente resistencia. La superficie de fricción de los discos de acero se conecta al buje mediante pernos de acero inoxidable, un concepto que proviene de la competición y permite una mejor evacuación del calor. En el **Audi R8** el diseño de los discos es



ondulado, lo que permite reducir hasta tres kilogramos de peso. Las pinzas, en el caso de los **Audi RS 6 Avant y RS 7 Sportback**, pueden ser de hasta diez pistones.

Todos los modelos RS pueden equipar de forma opcional un sistema de frenos con discos carbocerámicos, que en el caso del RS Q8 permite ahorrar hasta 34 kg de peso respecto al sistema de discos de acero. Para el **Audi RS e-tron GT**, los frenos de serie equipan discos con un recubrimiento de carburo de tungsteno que aumenta la capacidad de frenada, reduce el desgaste y previene la aparición de corrosión superficial. En el Gran Turismo eléctrico, los propios motores eléctricos se encargan de la deceleración hasta unos 0,3 g, y los frenos hidráulicos se activan únicamente en frenadas que demanden una fuerte deceleración, con una transición casi imperceptible; si los motores eléctricos participan en la recuperación de energía durante la frenada para garantizar la estabilidad de la conducción, pueden recuperar hasta 265 kW de potencia.



Al detalle

## La gama Audi RS

La familia RS de Audi Sport GmbH es la más completa en la historia de la marca, con hasta 14 modelos entre los que se incluyen variantes de carrocería familiar, coupés, compactos o SUV, y con el Audi RS e-tron GT como primer modelo RS de propulsión cien por cien eléctrica. Cada uno de ellos representa la variante más potente y deportiva de sus respectivas gamas, combinando un dinamismo extremo con el refinamiento y el confort necesarios para una plena capacidad de uso diario.

### Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback

Con la tercera generación del Audi RS 3 Sportback y la segunda generación del RS 3 Sedan, el buque insignia de la familia A3 supone el punto de entrada al mundo RS de Audi. Ambos elevan las prestaciones y el comportamiento dinámico a un nivel superior, gracias al motor 2.5 TFSI de cinco cilindros y al innovador sistema RS Torque Splitter, instalado por primera vez en un Audi.

El Audi RS 3 es una referencia en su clase por aceleración y velocidad punta. En su última evolución, el galardonado motor de cinco cilindros ha aumentado el par máximo hasta 500 Nm, y no solo el rango de potencia máxima es superior, sino que la entrega también es más progresiva. La potencia se transmite a través de una caja de cambios de doble embrague con siete velocidades que tiene relaciones de cambio más deportivas y transiciones entre marchas más cortas. Junto al característico orden de encendido del motor y a un sistema de escape que cuenta por primera vez con un control de mariposas totalmente variable, la experiencia acústica resulta inconfundible. Las nuevas versiones RS 3 aceleran de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos. La velocidad máxima está limitada a 250 km/h, cifra que puede aumentarse hasta 280 km/h con una adaptación opcional, y alcanzar 290 km/h con el paquete opcional RS dynamic plus.

	<b>RS 3 Sedan / RS 3 Sportback</b>
<b>Motor</b>	5 cilindros en línea, 2.480 cc
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	294 (400) a 5.600-7.000
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	500 a 2.250-5.600
<b>Transmisión</b>	S tronic de 7 vel.
<b>Sistema de tracción</b>	quattro con RS Torque Splitter
<b>Velocidad máxima km/h</b>	250 (autolimitada)
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	3,8
<b>Consumo combinado l/100 km</b>	8,9-9,0 / 9,0-9,1
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	202-205 / 205-208

Por primera vez, el RS 3 equipa de serie en el eje trasero el sistema torque splitter, que sustituye al anterior diferencial con embrague multidisco. La nueva tecnología distribuye el par motor de forma activa y variable entre las ruedas traseras para lograr la máxima agilidad y estabilidad, reduciendo la tendencia al subviraje en las curvas. Además, permite realizar derrapes controlados en pistas cerradas activando el nuevo modo específico RS Torque Rear. El sistema torque splitter también proporciona una conducción especialmente dinámica y deportiva en el modo de conducción RS Performance, creado especialmente para conducción en circuito. Utiliza



una configuración para el motor y la caja de cambios que se adapta con precisión a los neumáticos semi-slick, disponibles por primera vez para el RS 3 como opción de fábrica. Estos dos nuevos modos se pueden seleccionar a través del sistema de conducción dinámica Audi drive select, que también ofrece los perfiles comfort, auto, dynamic, RS Individual y efficiency. La suspensión deportiva RS de serie cuenta con amortiguadores de nuevo desarrollo que reaccionan con mayor rapidez y eficacia a cada condición de marcha. Opcionalmente está disponible el tren de rodaje deportivo RS plus, con regulación adaptativa de la amortiguación. La dirección progresiva específica varía la desmultiplicación en función del ángulo de giro. El sistema de frenos de nuevo desarrollo incluye discos de acero con pinzas de seis pistones, más acordes con la potencia del motor de cinco cilindros. De forma opcional también está disponible un sistema de frenos cerámicos de alto rendimiento.

### **Diseño exterior e iluminación**

El RS 3 demuestra su ADN deportivo con una carrocería que destaca por sus pasos de rueda ensanchados, la parrilla Singleframe con la distintiva rejilla en panel, las grandes tomas de aire frontales, los estilizados faros LED en forma de cuña, las prominentes taloneras, el difusor trasero y las llantas de 19 pulgadas de diseño Ypsilon de 10 radios. El verde Kyalami y el gris Kemora son dos nuevos colores de carrocería exclusivos de estos modelos. Además, en la berlina se puede solicitar el techo en el color de contraste negro brillante. Las inserciones de los estribos laterales, las carcasas de los espejos retrovisores y el spoiler están disponibles en polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP). Opcionalmente se pueden instalar los faros Matrix LED con bisel oscurecido, que proporcionan un aspecto inconfundible: su disposición permite representar dinámicamente una bandera a cuadros o la inscripción RS 3.

### **El interior: auténtica sensación de competición**

La genuina sensación de competición que ofrece la carrocería del RS 3 tiene continuidad en el habitáculo, con un salpicadero en el que destacan las inserciones de fibra de carbono y los asientos deportivos RS con logos RS y costuras de contraste en antracita. La instrumentación digital Audi virtual cockpit plus presenta en una pantalla de 31 cm (12,3 pulgadas) de alta resolución, indicadores y gráficos específicos RS, como las fuerzas G, momento de cambio a una marcha superior, temperatura del aceite, del refrigerante del motor y de la transmisión, presión de los neumáticos, acelerómetro y cronómetro. Las revoluciones se muestran en forma de gráfico de barras, y la potencia y el par motor aparecen como porcentajes. El volante de cuero multifunción RS Sport de tres radios con la parte inferior achatada integra levas de cambio fabricadas en zinc fundido a presión. Opcionalmente se puede instalar un volante RS redondo con reconocimiento de agarre capacitivo. En ambos casos, el botón RS Mode situado en el radio derecho permite seleccionar los nuevos modos RS Performance y RS Individual en el Audi drive select.

### **Equipamiento y precios**

El Audi RS 3 Sportback tiene un precio de 77.840 euros, mientras que el RS 3 Sedan parte desde 78.840 euros. El Audi MMI Navegación plus forma parte del equipamiento de serie, así como una completa gama de asistentes a la conducción entre los que se incluyen el Audi pre sense front, los asistente anticollisiones y de giro, el aviso de salida de carril, el asistente de aparcamiento con park assist plus o el control de crucero con limitador de velocidad.



## Audi RS Q3 y RS Q3 Sportback

El Audi Q3 fue el primer SUV en contar con una versión RS, estableciendo su propio segmento. Con la segunda generación, disponible también en variante crossover coupé, el Audi RS Q3, y el RS Q3 Sportback continúan esta historia de éxito.

### Diseño exterior: atléticos

Los Audi RS Q3 y RS Q3 Sportback son sinónimos de fuerza y prestaciones extraordinarias, virtudes que quedan reflejadas en el diseño. Entre sus rasgos característicos se encuentran la parrilla Singleframe sin contorno con una estructura tipo panel tridimensional que se inserta de forma directa, los paragolpes RS con grandes entradas de aire, el spoiler trasero específico, el difusor trasero o el sistema de escape RS con dos grandes salidas ovales en ambos lados y embellecedores cromados. Con su línea de techo descendente tipo coupé, el RS Q3 Sportback, con 1.557 mm de altura, resulta 45 mm más bajo que el RS Q3. Los dos modelos deportivos de altas prestaciones de Audi Sport realzan el carácter con pronunciados músculos sobre los pasos de rueda, que han sido ensanchados en 10 mm. Hay disponibles ocho colores para la carrocería, incluyendo los exclusivos RS verde Kyalami y gris Nardo, así como el Plata Rocío en acabado mate.

### Prestaciones impresionantes

Con una potencia de 294 kW (400 CV) y un par máximo de 480 Nm disponible en un amplio margen de revoluciones, el 2.5 TFSI otorga a los RS Q3 y RS Q3 Sportback unas prestaciones impresionantes. Ambos modelos aceleran de 0 a 100 km/h en tan sólo 4,5 segundos. La velocidad máxima está limitada a 250 km/h, (280 km/h de forma opcional). El sistema de escape RS subraya el sonido característico del premiado motor de 5 cilindros; el escape deportivo RS, disponible opcionalmente, cuenta con embellecedores negros en las salidas y acentúa aún más el inconfundible sonido. La potencia del motor se canaliza a través de un cambio S tronic de siete marchas hacia el sistema de tracción quattro, que distribuye la fuerza entre los dos ejes por medio de un embrague multidisco. El control de par selectivo por rueda perfecciona el comportamiento seguro y ágil.

	<b>RS Q3 / RS Q3 Sportback</b>
<b>Motor</b>	5 cilindros en línea, 2.480 cc
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	294 (400) a 5.600-7.000
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	480 a 1.950-5.850
<b>Transmisión</b>	S tronic de 7 vel.
<b>Sistema de tracción</b>	quattro con embrague multidisco controlado electrónicamente
<b>Velocidad máxima km/h</b>	250 (autolimitada)
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	4,5
<b>Consumo combinado l/100 km</b>	9,5-10,1 / 9,6-10,1
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	217-228 / 218 - 229

El sistema de conducción dinámica Audi drive select influye en el funcionamiento de la tracción quattro y en otros componentes como la dirección, la suspensión, el cambio S tronic, el comportamiento del motor y el sonido del escape. Dependiendo de la variante de equipamiento seleccionada, pueden elegirse entre cinco o seis modos: comfort, auto, dynamic, efficiency e



individual; o bien, como alternativa al modo individual, los modos RS denominados RS1 y RS2. A través del MMI, el conductor puede ajustar y guardar individualmente los dos modos RS, a los que se tiene acceso instantáneo con una simple pulsación del botón 'RS MODE', situado en el volante, permitiendo que el conductor cambie entre ellos.

### **Suspensión: consistentemente deportiva**

La suspensión deportiva RS de serie rebaja la altura de carrocería 10 mm en comparación con el Audi Q3 y el Q3 Sportback. Su reglaje responde a los requerimientos de una conducción deportiva, al igual que la dirección progresiva con ajuste específico RS. Tras las llantas de 20 pulgadas de serie -opcionalmente de 21 pulgadas-, el sistema de frenos incluye pinzas delanteras RS de seis pistones con discos ventilados y perforados de 375 mm, y discos traseros ventilados de 310 mm. Las pinzas van pintadas de negro de serie; opcionalmente pueden ir en rojo. Las pinzas de los discos opcionales RS carbocerámicos están disponibles en gris, rojo o azul. Para una acentuada dinámica de conducción, una estabilidad precisa y un comportamiento ágil, combinados con un confort aún mayor, los RS Q3 y RS Q3 Sportback pueden equipar opcionalmente la suspensión deportiva RS plus con Control Dinámico del Chasis.

### **Un interior orientado al conductor, amplio y bien equipado**

El diseño atlético del exterior tiene su reflejo en el interior, con un salpicadero de líneas horizontales en el que la unidad de control de climatización, la consola central y la pantalla del MMI touch están orientadas hacia el conductor hasta en diez grados. Cuando se acerca el régimen de giro máximo del motor, el Audi virtual cockpit plus lo indica con una señal lumínica de cambio de velocidad que induce al conductor a subir de marcha. Las configuraciones especiales RS también aportan información sobre la presión de los neumáticos, el par motor, la potencia, los tiempos de vuelta, las fuerzas G y mediciones de aceleración. El volante de cuero RS sport, achatado en su parte inferior, incluye levas de cambio y botones multifunción.

Los asientos RS sport con piel Nappa fina, dibujo en panel RS y reposacabezas integrados, cuentan con costuras de contraste de serie en color negro, y opcionalmente en rojo o azul. Si se selecciona uno de los dos packs de diseño RS en rojo o azul, ese color se ve resaltado en el aro del volante, en los cinturones de seguridad, en las alfombrillas y en la palanca de cambio; el volante y la palanca están tapizados en Alcantara. Con los packs de diseño RS ampliados, los paneles y reposabrazos de las puertas muestran recubrimientos de Alcantara en rojo o azul. Inserciones con terminación aluminio Race, antracita u, opcionalmente, piano, negro o carbono, complementan el deportivo interior.

A pesar de su carácter deportivo, los dos modelos ofrecen plena funcionalidad para un uso cotidiano: los asientos traseros pueden moverse longitudinalmente hasta 140 mm en el RS Q3 (130 mm en el RS Q3 Sportback), y la capacidad del maletero alcanza los 530 litros, ampliables hasta 1.525 litros en el RS Q3 (1.400 litros en el RS Q3 Sportback) al plegarse hacia delante los respaldos.

El precio del RS Q3 parte de 76.650 euros, y de 78.830 euros en el RS Q3 Sportback.



## Audi RS 4 Avant

Desde la primera generación, lanzada al mercado en el año 2000, el superventas de Audi Sport GmbH durante años supone la combinación perfecta de una gran deportividad con la versatilidad necesaria para la utilización en el día a día, evolucionando el concepto creado por el RS 2 Avant en 1994.

### Motor y transmisión: fuerza y máxima capacidad de tracción

Su motor V6 2.9 TFSI biturbo alcanza una potencia específica de 155,5 CV/litro de cilindrada, y permite al RS 4 Avant acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 4,1 segundos, sin dejar a un lado la eficiencia: Audi consiguió disminuir el consumo hasta en un 17% respecto a su predecesor. Un par máximo disponible desde muy bajas vueltas y en un amplio régimen de revoluciones -entre 1.900 y 5.000 rpm- garantiza un empuje impresionante. Con el paquete dinámico RS, la velocidad máxima limitada electrónicamente aumenta de 250 a 280 km/h.

La potencia del V6 2.9 TFSI fluye hacia el sistema de tracción integral permanente quattro a través de un cambio tiptronic de ocho velocidades de configuración especialmente deportiva. El control de par selectivo para cada rueda contribuye a una conducción precisa, ágil y neutra. Para una respuesta aún más dinámica al acelerar en las curvas se puede equipar opcionalmente el diferencial deportivo quattro con ajuste específico RS, que distribuye el par entre las ruedas del eje trasero de forma activa y selectiva.

	<b>RS 4 Avant</b>
<b>Motor</b>	6 cilindros en V, 2.894 cc
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	331 (450) a 5.700-6.700
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	600 a 1.900-5.000
<b>Transmisión</b>	Tiptronic de 8 velocidades
<b>Sistema de tracción</b>	quattro con diferencial central autoblocante
<b>Velocidad máxima km/h</b>	250 (autolimitada)
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	4,1
<b>Consumo combinado l/100 km</b>	9,8-10,1
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	222-229

Con la suspensión deportiva RS, el Audi RS 4 Avant es 7 mm más bajo que el S4 con suspensión deportiva. Opcionalmente se puede equipar la suspensión RS sport plus con Dynamic Ride Control, que mejora aún más la agilidad y la precisión en conducción deportiva incluso en curvas tomadas a alta velocidad si el conductor selecciona el modo dynamic en el Audi drive select.

### El tren de rodaje: conducción a la carta

El sistema de conducción dinámica, que puede influir en la respuesta de la amortiguación en tres niveles, también permite elegir el modo comfort para garantizar una calidad de rodadura que aporta una gran comodidad. Otros modos disponibles, además de los perfiles comfort, auto y dynamic, son los modos RS específicos, RS1 y RS2, que el conductor puede activar directamente a través del botón "RS MODE" del volante multifunción RS. Además de en las suspensiones, el Audi drive select interviene en la gestión del motor y de la transmisión, la dirección, el diferencial deportivo quattro, el sonido de escape y el climatizador automático, creando experiencias de conducción a la carta.





La dirección dinámica, que varía su relación de desmultiplicación hasta en un 100% en función de la situación de conducción, se ofrece como alternativa a la dirección asistida. Las llantas forjadas de aluminio de 20 pulgadas con neumáticos 275/30 forman parte del equipamiento de serie. Los potentes frenos RS con discos de acero perforados y pinzas de seis pistones en el eje delantero garantizan una frenada segura. En opción se ofrecen los frenos carbocerámicos RS para el tren delantero, con discos perforados de 400 mm, que resultan especialmente resistentes a la fatiga. En este caso, las pinzas están disponibles en rojo, gris y azul.

### **El diseño exterior e interior: puro músculo y versatilidad**

En su última actualización, el RS 4 Avant se rediseñó por completo, adoptando una parrilla Singleframe sin marco, más ancha y plana y con la estructura tridimensional de nido de abeja en negro brillante insertada directamente en el parachoques. También se rediseñaron los faros LED. Los paquetes de diseño en negro brillo, aluminio mate y fibra de carbono enfatizan las molduras en los faldones laterales, en las carcasas de los retrovisores exteriores y en los paragolpes delantero y trasero. De serie, las barras de techo están acabadas en color negro mate. El spoiler trasero y el difusor, así como los tubos de escape cromados RS, confieren al coche una apariencia distintiva. El sistema de escape deportivo opcional RS, con salidas en color negro, crea una experiencia acústica única. El conductor puede decidir si desea un sonido más deportivo o más atenuado, a través del Audi drive select.

En el interior del Audi RS 4 Avant predomina el color negro. Unas guías de luz LED trazan los contornos de las puertas y de la consola central; se pueden elegir hasta 30 colores diferentes, si se equipa el paquete de iluminación de ambiente. El volante, la palanca de cambios y la zona acolchada del salpicadero para las rodillas de los pasajeros delanteros están tapizados en Alcantara con costuras rojas en contraste. Los paquetes de diseño RS opcionales añaden color al interior, con la pantalla táctil de 25,6 cm (10,1 pulgadas) del MMI touch centrada en el salpicadero y ligeramente inclinada hacia el conductor. En el Audi virtual cockpit, las pantallas especiales RS pueden dar información sobre la presión de los neumáticos, el par, la potencia, la temperatura del aceite del motor, los tiempos por vuelta, aceleraciones y fuerzas G. Un aviso mediante un destello luminoso sugiere al conductor que cambie a una marcha superior cuando se alcanza el límite de revoluciones. El Head-up display opcional también proporciona información específica RS como, por ejemplo, el destello que indica el momento del cambio de marcha.

El RS 4 Avant conserva la versatilidad para el uso diario del resto de versiones del A4 Avant, con un maletero con 495 litros de capacidad, ampliables hasta 1.495 litros con los respaldos de los asientos traseros abatidos. También es posible montar un gancho de remolque escamoteable, que se desbloquea eléctricamente. El Avant de altas prestaciones puede asistir al conductor con más de 30 sistemas de asistencia a la conducción, que se agrupan en los paquetes Tour y City. Estos incluyen, entre muchos otros, el control de crucero adaptativo con función stop & go y control automático de la distancia, alerta de tráfico cruzado, aviso de cambio de carril y alerta de bordillos, para no dañar las llantas.

El precio del Audi RS 4 Avant para el mercado español parte de 104.850 euros.



## Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback

Los dos modelos RS 5 se mantienen fieles a su genética e impresionan con unas proporciones equilibradas: largo capó, gran distancia entre ejes y cortos voladizos, que subrayan su carácter deportivo. El RS 5 Coupé puertas mide 4,72 m de largo, 1,87 m de ancho y 1,37 m de alto. El Sportback de cuatro puertas es algo más largo (4,78 m) y más alto (1,38 m). El maletero cubica 410 litros en el coupé, mientras que el RS 5 Sportback ofrece 465 litros.

Respecto al resto de la familia Audi A5 incorporan una parrilla Singleframe más ancha y plana, con una rejilla con estructura tridimensional tipo panel en negro brillante. Los faros Matrix LED oscurecidos con luz láser están disponibles como alternativa a los faros Matrix LED de serie. Los pasos de rueda, ensanchados 15 mm a cada lado, son una referencia a su genética quattro. Completan el diseño deportivo el llamativo difusor trasero, las salidas de escape RS acabadas en negro, las grandes tomas de aire de diseño pentagonal y el borde del alerón del portón trasero en negro. Los paquetes de estilo en negro brillante o carbono añaden detalles diferenciadores para un toque más personal.

### El sistema de propulsión: tracción, dinamismo y estabilidad

Poderosa capacidad de tracción y un alto rendimiento combinado con una gran eficiencia: el 2.9 TFSI biturbo, con una potencia de 331 kW (450 CV) y un par máximo de 600 Nm, permite a ambos modelos RS acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos; bajo pedido, alcanzan una velocidad máxima de hasta 280 km/h. Un rápido cambio tiptronic de ocho velocidades transmite la potencia del motor a la tracción integral permanente quattro. El conductor puede controlar el cambio de marchas mediante unas grandes levas de aluminio en el volante. La tracción quattro proporciona una estabilidad y un dinamismo de primer nivel. La conducción resulta aún más ágil con el diferencial deportivo opcional, que distribuye el par de forma activa entre las ruedas del eje trasero.

	<b>RS 5 Coupé / RS 5 Sportback</b>
<b>Motor</b>	6 cilindros en V, 2.894 cc
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	331 (450) a 5.700-6.700
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	600 a 1.900-5.000
<b>Transmisión</b>	Tiptronic de 8 velocidades
<b>Sistema de tracción</b>	quattro con diferencial central autoblocante
<b>Velocidad máxima km/h</b>	250 (autolimitada)
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	3,9
<b>Consumo combinado l/100 km</b>	9,6-9,8 / 9,7-10,0
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	217-222/ 220-226

Los dos modelos RS 5 están equipados de serie con la suspensión deportiva RS, con amortiguadores un 15% más firmes que en los Audi S5. Opcionalmente está disponible la suspensión deportiva RS sport plus con el sistema Dynamic Ride Control de estabilización de los movimientos de balanceo y de cabeceo de la carrocería. Además de los modos comfort, auto y dynamic, el sistema Audi drive select también ofrece los perfiles específicos RS1 y RS2. Una vez configurados y memorizados con las preferencias personales de cada usuario, pueden activarse directamente a través del botón “RS MODE” del volante, sin tener que recurrir al control táctil



del MMI. El sistema Audi drive select controla elementos técnicos importantes como el motor, la transmisión, la amortiguación, la dirección, el diferencial deportivo y el sonido del escape.

Sin conductor, el coupé de 2 puertas pesa sólo 1.707 kg; el peso del RS 5 Sportback es de 1.742 kg. Esto se debe, sobre todo, al compacto motor V6 biturbo y a la alta proporción de componentes de acero conformados en caliente utilizados en el habitáculo. Para el coupé se ofrece en opción un techo de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) que reduce el peso en aproximadamente 4 kg en la zona más alta del coche, lo que beneficia claramente a su centro de gravedad. Los dos modelos están equipados de serie con llantas de 20 pulgadas. El sistema de frenos de serie cuenta con discos de acero y pinzas pintadas en color negro o rojo. Como alternativa, Audi ofrece discos carbocerámicos en el eje delantero, con las pinzas pintadas en color gris, rojo o azul, que reducen el peso total en unos 6,5 kg respecto a los discos de acero.

### **Personalizable y de alta calidad: el interior**

Las líneas horizontales y el paquete de diseño RS en negro, con costuras de contraste en gris roca, predominan en el interior de los modelos RS 5. Los asientos deportivos RS se pueden ajustar de forma electrónica en diferentes posiciones; los reposabrazos llevan grabado el logo RS. La tapicería de serie, con un patrón de panel, combina Alcantara y cuero, mientras que bajo pedido se puede equipar la tapicería en piel Nappa fina y las inserciones en carbono mate.

El diseño interior armoniza con el sistema de control, que se concentra alrededor de una pantalla de 25,6 cm (10,1 pulgadas) con MMI touch ligeramente inclinada hacia el conductor. Con el sistema de infotainment MMI Navegación plus, una pantalla específica RS proporciona información al conductor en el display central del MMI sobre la temperatura del motor y la transmisión, los valores de aceleración lateral y longitudinal, así como la presión y temperatura de los neumáticos. En la pantalla de 31,2 cm (12,3 pulgadas) del Audi virtual cockpit también se pueden mostrar pantallas RS con datos sobre la presión de los neumáticos, el par, la potencia, la temperatura del aceite, la presión de sobrealimentación y las fuerzas G. Además, mediante un botón situado en el volante se puede activar el contador para medir los tiempos por vuelta y la aceleración de 0 a 100 km/h.

### **Conectado y seguro**

Los servicios online de Audi connect integrados en el MMI Navegación plus forman parte del equipamiento de serie. Reúnen todas las aplicaciones que utilizan conexiones online con el coche para proporcionar información en tiempo real. Los servicios de Audi connect remote & control, que conectan al vehículo con el smartphone del usuario a través de la app MyAudi, también son de serie. Además de los asistentes a la conducción de serie, el paquete de asistentes a la conducción opcional añade el control de crucero adaptativo con función “stop and go” y el sistema Audi pre sense rear. Otra ayuda a la conducción destacada es el asistente predictivo de eficiencia. La llave Audi connect key opcional permite bloquear y desbloquear y arrancar el motor desde un smartphone con sistema operativo Android y tecnología NFC.

El precio del Audi RS 5 en el mercado español parte de 109.200 euros, tanto para el Coupé como el Sportback.



## Audi RS 6 Avant

Desde su lanzamiento en 2002, el Audi RS 6 es todo un icono. En estos 25 años, sus cuatro generaciones representan hitos tecnológicos en la historia de los modelos RS, conservando siempre una característica inalterada: la combinación de una gran potencia con una versatilidad sin igual.

Con excepción de las puertas, el techo y el portón trasero, todos los elementos de la carrocería son específicos RS. Los pasos de rueda se ensanchan 40 mm a cada lado, y las llantas pueden alcanzar un diámetro de 22 pulgadas. El capó esculpido y musculoso, las llamativas tomas de aire laterales con elementos verticales y la parrilla Singleframe no dejan duda sobre el carácter deportivo del Avant de altas prestaciones, cuya longitud es de aproximadamente cinco metros. Los faros HD Matrix LED con luz láser y embellecedores oscuros están disponibles como equipamiento alternativo a los faros LED de serie.

### Motor V8 biturbo: una fuerza excepcional

El motor V8 4.0 TFSI ofrece un poderoso rendimiento y una elevada eficiencia. Desarrolla 441 kW (600 CV) y proporciona 800 Nm de par máximo, que se mantienen entre 2.050 y 4.050 rpm, lo que permite al RS 6 Avant acelerar de 0 a 100 km/h en solo 3,6 segundos; en tan solo 12 segundos alcanza los 200 km/h. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h, aunque puede incrementarse hasta los 280 km/h con el paquete opcional dinámico RS, e incluso hasta los 305 km/h con el dinámico RS plus. Incorpora elementos que mejoran su eficiencia, como la tecnología Mild Hybrid (MHEV) con un sistema eléctrico principal de 48 voltios, que le permite contar con la etiqueta ECO de la DGT; o la desconexión de cilindros Audi cylinder on demand (COD), que desconecta cuatro cilindros en situaciones donde se necesita menos potencia.

	<b>RS 6 Avant</b>
<b>Motor</b>	8 cilindros en V, 3.996 cc
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	441 (600) a 6.000-6.250
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	800 a 2.050-4.500
<b>Transmisión</b>	Tiptronic de 8 velocidades
<b>Sistema de tracción</b>	quattro con diferencial central autoblocante
<b>Velocidad máxima km/h</b>	250 (autolimitada)
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	3,6
<b>Consumo combinado l/100 km</b>	12,3-13,1
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	280-298

La potencia se transmite a la tracción permanente quattro a través de la caja de cambios tiptronic de ocho velocidades. El control de par selectivo para cada rueda y el diferencial deportivo trasero opcional optimizan la tracción, la estabilidad y el dinamismo.

### La suspensión: máxima precisión

De serie, el Audi RS 6 Avant equipa la suspensión neumática adaptativa RS con control de amortiguación. En su posición normal, en los modos “auto”, “comfort” y “efficiency”, la carrocería está 20 mm más baja que en un Audi A6 Avant, y la suspensión neumática reduce la altura 10 mm adicionales a partir de una velocidad de 120 km/h. Para carreteras en mal estado,



el modo “lift” permite elevar 20 mm la altura del RS 6 Avant con respecto a su posición normal a bajas velocidades. La dirección progresiva, con asistencia eléctrica y una relación muy directa, conecta directamente al conductor con la carretera. Opcionalmente, el Avant de altas prestaciones puede equipar la suspensión RS Sport con el sistema Dynamic Ride Control, así como con la dirección dinámica a las cuatro ruedas, que aportan incluso un mayor dinamismo.

El RS 6 Avant equipa de serie llantas de 21 pulgadas con neumáticos de medida 275/35. Como opción, se pueden equipar unas llantas de 22 pulgadas disponibles en colores plata, titanio mate y negro antracita brillante, con neumáticos 285/30. El sistema de frenos equipa discos ventilados y perforados de 420 mm en el eje delantero y 370 mm en el trasero, con pinzas fijas de diez pistones. El sistema de frenos carbocerámicos opcional, con discos de 440 mm de diámetro en la parte delantera y 370 mm en la trasera, pesa unos 34 kg menos que los de acero, lo que reduce las masas no suspendidas.

El carácter del RS 6 Avant puede ser modificado en cualquier momento a través del sistema Audi drive select, que cuenta con dos modos adicionales “RS1” y “RS2”, que una vez ajustados a las preferencias del conductor, se pueden activar directamente a través del botón RS MODE situado en el volante.

### **El interior del Audi RS 6 Avant: deportivo y progresivo**

En el interior del RS 6 Avant, la interfaz del sistema MMI touch response armoniza con el elegante diseño black panel del salpicadero. En el Audi virtual cockpit, las pantallas RS proporcionan información sobre el viaje y el vehículo. Un testigo luminoso avisa al conductor de que debe cambiar a una marcha superior cuando se alcanza el régimen máximo del motor. El Head-up display opcional también muestra indicaciones gráficas específicas RS.

Los asientos deportivos RS con patrón romboidal y logos RS tapizados en Alcantara/cuero se incluyen de serie. Como opción se ofrece la tapicería en cuero Valcona; los paquetes de diseño RS opcionales en rojo y gris añaden colorido y mayor deportividad al interior, y las inserciones en madera natural gris-marrón o aluminio mate añaden más opciones de personalización.

Una ventaja en lo que a uso diario se refiere es que el nuevo RS 6 Avant cuenta con un espacioso habitáculo. El maletero tiene una capacidad de entre 565 y 1.680 litros con respaldos abatidos, con una anchura entre los pasos de rueda de 1,05 metros. Al plegar el asiento trasero, que está dividido en una proporción 40:20:40, la longitud del maletero se amplía hasta casi dos metros. El portón trasero eléctrico es de serie; unos sensores permiten abrirlo con un gesto del pie, y el enganche de remolque basculante (opcional) cuenta con una función de desbloqueo eléctrico.

Audi incluye más de 30 sistemas de asistencia al conductor en el nuevo RS 6 Avant, principalmente dentro de los paquetes City y Tour, que hacen que la conducción sea aún más cómoda, eficiente y segura. Uno de los sistemas destacados es el asistente de conducción adaptativo, que añade al control de crucero adaptativo la función de ayuda al mantenimiento en el carril, incrementando el nivel de confort, especialmente en trayectos de larga distancia.

El precio del Audi RS 6 Avant en el mercado español parte de 147.920 euros.



## Audi RS 7 Sportback

En su segunda generación, el Audi RS 7 Sportback es más deportivo y exclusivo, ofreciendo mejores prestaciones con una mayor eficiencia y, por primera vez en el coupé de alto rendimiento, la posibilidad de configurar el interior con cinco plazas.

### Diseño exterior: coupé de cuatro puertas

La carrocería del nuevo Audi RS 7 Sportback queda muy cerca del asfalto. Los pasos de rueda ensanchados subrayan su carácter deportivo; sus 1.950 mm entre las aletas delanteras de la carrocería suponen 20 mm más de anchura que el Audi A7 Sportback en cada lado. El diseño exterior específico RS confiere un carácter propio a este coupé deportivo de cuatro puertas, que alcanza una longitud de 5.009 mm. La parte frontal presenta una parrilla Singleframe plana, ancha y sin marco en los bordes, con la rejilla del radiador con estructura de panel tridimensional, específica de los modelos RS, que le otorga un aspecto imponente. Los faldones laterales RS, con inserciones en óptica aluminio, se suman a su agresivo diseño.

La parte trasera se caracteriza por su spoiler retráctil integrado en el portón, que se despliega automáticamente a partir de una velocidad de 100 km/h, y por una tira luminosa que une los grupos ópticos. El sistema de escape RS cuenta con dos grandes salidas ovaladas en acabado cromado a cada lado, situadas bajo el paragolpes de diseño RS, que integra un difusor trasero. El RS 7 Sportback está equipado de serie con faros LED. La iluminación opcional Matrix LED láser con sus biseles oscuros, así como las luces traseras LED, cuentan con intermitentes dinámicos.

### El motor: potente V8

El 4.0 TFSI entrega una potencia de 441 kW (600 CV) y genera 800 Nm de par en un amplio margen. El Sportback de altas prestaciones acelera de 0 a 100 km/h en sólo 3,6 s. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h, aunque puede llegar a 280 km/h con el paquete dinámico RS; y a 305 km/h con el paquete dinámico RS plus. El motor V8 emite un sonido deportivo y pleno, que el conductor puede ajustar con el sistema Audi drive select. Al igual que el Audi RS 6 Avant, gracias a la tecnología Mild Hybrid (MHEV) con una instalación eléctrica principal de 48 voltios, el 4.0 TFSI combina máximo rendimiento con un alto grado de eficiencia. El sistema de desconexión de cilindros Audi cylinder on demand (COD) o los dos turbocompresores Twin Scroll son otros elementos más de su arsenal tecnológico.

	<b>RS 7 Sportback</b>
<b>Motor</b>	8 cilindros en V, 3.996 cc
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	441 (600) a 6.000-6.250
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	800 a 2.450-4.500
<b>Transmisión</b>	Tiptronic de 8 velocidades
<b>Sistema de tracción</b>	quattro con diferencial central autoblocante
<b>Velocidad máxima km/h</b>	250 (autolimitada)
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	3,6
<b>Consumo combinado l/100 km</b>	12,1-12,9
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	276-293

La potencia del V8 TFSI se transmite a través de una caja de cambios tiptronic de ocho velocidades con transiciones optimizadas entre marchas y con una función Launch Control junto



al sistema de tracción total permanente quattro. El control de par selectivo individual para cada rueda contribuye a una conducción precisa, ágil y segura. En los paquetes dinámicos opcionales RS y RS plus, Audi integra el diferencial deportivo, que mejora el dinamismo, la tracción y la estabilidad.

### **Agilidad de serie: la suspensión**

La suspensión RS neumática adaptativa con control de altura y firmeza de la amortiguación es de serie, y cuenta con un ajuste específico para el RS 7 Sportback, que alcanza una velocidad máxima de 305 km/h con el paquete dinámico RS plus. Se puede ajustar en tres modos diferentes, y permite un amplio rango de funcionamiento, entre el confort para largas distancias o las altas prestaciones. Como alternativa está disponible la suspensión deportiva RS plus con Dynamic Ride Control, que compensa los movimientos de balanceo y cabeceo.

Los movimientos del conductor sobre el volante se traducen en cambios de dirección precisos gracias a la dirección progresiva de serie. Opcionalmente, el RS 7 Sportback puede equiparse con la dirección dinámica a las cuatro ruedas. El sistema Audi drive select cuenta con seis modos, incluidos los RS1 y RS2 específicos y personalizables, que pueden activarse directamente a través del botón “RS MODE” situado en el volante. De serie, las llantas son de 21 pulgadas con un diseño de 10 radios en forma de estrella y neumáticos 275/35. Audi Sport ofrece opcionalmente llantas de 22 pulgadas en una gama de tres colores, con neumáticos 285/30. Las pinzas de diez pistones del sistema de frenos RS están pintadas en color negro de serie; como opción, están disponibles en rojo. Con los frenos cerámicos RS opcionales, extremadamente estables, potentes y duraderos, las pinzas pueden ir pintadas en gris, rojo o azul.

### **Deportivo y futurista: el interior**

El habitáculo del Audi RS 7 Sportback combina el espacio de un sedán con la versatilidad de un Avant. De serie la configuración es de cuatro plazas; por primera vez, Audi Sport ofrece la posibilidad de pedir una banqueta trasera de tres plazas. El maletero tiene una capacidad de 535 litros, que se pueden ampliar hasta 1.390 litros, a pesar del diseño descendente del portón trasero, que tiene apertura y cierre eléctrico.

El gran turismo también ofrece un amplio espacio para el conductor y el acompañante en la zona delantera. La pantalla táctil superior MMI touch response, de 25,6 cm (10,1 pulgadas), da acceso a una amplia gama de opciones de infotainment; mientras que la inferior, de 21,8 cm (8,6 pulgadas), ofrece los controles de climatización. El volante de cuero deportivo RS, con su zona inferior achatada, cuenta con grandes levas de cambio y botones multifunción, incluidos los nuevos modos RS1 y RS2 del Audi drive select. Las pantallas RS específicas en el Audi virtual cockpit proporcionan datos adicionales. El head up display opcional también ofrece diversas informaciones gráficas específicas RS. Los asientos deportivos RS con tapicería en patrón de rombos forman parte del equipamiento de serie. Una opción aún más deportiva son los asientos deportivos RS tapizados con cuero Valcona perforado, con un diseño de panal y grabados con el logo RS. Audi Sport ofrece una amplia gama de elementos de equipamiento de confort, conectividad y asistentes a la conducción.

El Audi RS 7 Sportback tiene un precio en el mercado español de 153.840 euros.





## Audi RS Q8

El Audi RS Q8 es el modelo tope de gama de la familia Q de Audi, y el primer vehículo deportivo de altas prestaciones en la historia de Audi Sport con una carrocería SUV coupé de grandes dimensiones. Como características específicas, el RS Q8, cuya carrocería tiene una longitud de 5.012 mm, se distingue por un frontal con la imponente parrilla Singleframe octogonal con una rejilla RS en negro brillante con patrón de panal y por sus grandes entradas de aire laterales, así como por los pasos de rueda RS envolventes en color gris Manhattan. Las molduras específicas RS, pintadas en el color de la carrocería, confieren al gran SUV coupé una mayor anchura: 10 mm en la parte delantera y 5 mm en la trasera.

En la zaga, el alerón RS proporciona un acabado diferenciador y potencia el estilo coupé, que destaca por una línea de techo inclinada. La característica franja luminosa trasera y el faldón trasero específico RS, que incluye las espectaculares salidas de escape ovaladas RS, añaden un toque aún más deportivo. Como alternativa a los faros LED de serie están disponibles los faros tintados RS Matrix LED.

### El motor y la transmisión

El V8 4.0 TFSI biturbo del SUV deportivo logra unas impresionantes prestaciones, propias de una versión que luce las siglas RS: 441 kW (600 CV) de potencia y 800 Nm de par entre 2.200 y 4.500 rpm, lo que permite al RS Q8 acelerar de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos, y alcanzar los 200 km/h desde parado en 13,7 segundos. Con el paquete opcional dynamic plus, la velocidad máxima aumenta hasta los 305 km/h. El motor de gasolina turboalimentado con inyección directa produce un característico sonido, que se puede ajustar a través del Audi drive select. La tecnología Mild-hybrid (MHEV) con una instalación eléctrica principal de 48 voltios y el sistema de desconexión de cilindros (COD) contribuyen a la hora de reducir el consumo.

	<b>RS Q8</b>
<b>Motor</b>	8 cilindros en V, 3.996 cc
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	441 (600) a 6.000
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	800 a 2.200-4.500
<b>Transmisión</b>	Tiptronic de 8 velocidades
<b>Sistema de tracción</b>	quattro con diferencial central autoblocante
<b>Velocidad máxima km/h</b>	250 (autolimitada)
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	3,8
<b>Consumo combinado l/100 km</b>	13,2-13,5
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	300-308

Un cambio tiptronic de ocho velocidades, optimizado para su acoplamiento al V8 TFSI en las versiones RS y con función Launch Control, transfiere la fuerza del motor a la tracción total permanente quattro, que se combina con el control selectivo de par en cada rueda para mejorar la seguridad y la agilidad. Opcionalmente, el Audi RS Q8 puede equipar el diferencial deportivo quattro, que distribuye el par entre las ruedas del eje trasero en función de las necesidades, mejorando la tracción, la estabilidad y el comportamiento dinámico.

Con una distancia al suelo variable, voladizos cortos, la tracción total permanente quattro y el sistema de control de descensos, el Audi RS Q8 no solo es efectivo en carretera o en circuito,





sino que también puede seguir adelante cuando se termina el asfalto. La suspensión neumática adaptativa con control de amortiguación –de serie– y puesta a punto específica RS permite una clara diferenciación entre comodidad y deportividad. También es de serie en el RS Q8 la dirección a las cuatro ruedas, que ofrece precisión y una rápida respuesta, con una desmultiplicación muy deportiva de 13,3:1 incluso en la posición central. En las curvas rápidas, el sistema opcional de estabilización activa electromecánico (EAWS) minimiza los movimientos laterales de la carrocería. El conductor puede adaptar el carácter del SUV coupé de alto rendimiento a través del Audi drive select en base a ocho perfiles disponibles, incluyendo el programa off-road y los modos RS1 y RS2 personalizables; estos últimos se pueden activar directamente a través del botón “RS MODE” situado en el volante.

De serie, el Audi RS Q8 equipa llantas de aluminio de 22 pulgadas con diez radios y diseño de estrella con neumáticos 295/40; se trata del conjunto llanta/neumático de mayores dimensiones instalado por Audi en un modelo de producción. Como opción dispone de llantas de 23 pulgadas. Las pinzas de diez pistones del sistema de frenos RS, con discos perforados ventilados de 420 mm en el eje delantero y de 370 mm en el trasero, están pintadas de serie en color negro y disponibles en rojo como opción. Con el sistema opcional de frenos cerámicos RS, en el que los discos delanteros aumentan el diámetro hasta los 440 mm, las pinzas pueden ser de color gris, rojo o azul.

### **Lujoso y deportivo: el interior**

La deportividad y el lujo van de la mano en el Audi RS Q8, que también ofrece una gran versatilidad para el uso diario, con espacio para cinco pasajeros y un asiento trasero que se puede desplazar longitudinalmente hasta 10 cm. El maletero ofrece un volumen de 605 litros, que puede ampliarse hasta 1.755 litros con los respaldos traseros abatidos, la mayor cifra en un modelo RS.

El elemento central del puesto de conducción es la pantalla del sistema MMI touch response con su apariencia black panel, que prácticamente se integra con el resto de elementos del salpicadero cuando se apaga. Los asientos deportivos en Nappa negra perlada/Alcantara con el emblema RS en relieve encajan perfectamente con el ambiente deportivo del RS Q8. Los asientos opcionales tapizados en piel Valcona, así como los dos paquetes de diseño RS y el paquete de cuero ampliado permiten un nivel máximo de personalización. El RS Q8 también sobresale por su amplia gama de funciones de infotainment y conectividad, con el MMI Navegación plus y el módulo de transferencia de datos Audi connect integrado.

El precio del Audi RS Q8 en el mercado español parte de 163.220 euros.



## Audi TT RS Coupé

La musculosa carrocería del Audi TT RS Coupé es toda una declaración de intenciones: su poderoso motor 2.5 TFSI de cinco cilindros, el bajo peso y la puesta a punto del chasis son la clave de un rendimiento sobresaliente, que convierten al modelo superior de la serie TT en todo un atleta del asfalto.

### El diseño exterior: apariencia dinámica

El frontal y su llamativa zaga le otorgan una apariencia muy dinámica, con la parrilla Singleframe en color negro mate y las grandes entradas de aire laterales, que hacen que el TT RS parezca extremadamente ancho. Para una mejor refrigeración se colocan radiadores adicionales detrás de la característica parrilla RS tipo panel. Un spoiler delantero inspirado en los que se utilizan en competición confiere al vehículo un aspecto distintivo. En la parte trasera, el alerón fijo contribuye a la eficiencia aerodinámica. El difusor específico y las dos salidas de escape ovaladas de gran tamaño rematan el típico acabado RS. Los faros LED forman parte del equipamiento de serie; opcionalmente se pueden equipar los faros Matrix LED y las luces traseras con tecnología OLED y diseño 3D. Entre la gama de colores para la carrocería, que incluye el verde Kyalami específico de los RS, desde enero de 2022 también se pueden solicitar los colores Gris Daytona, Plata Florete y Amarillo Python en acabado mate. Bajo pedido, los paquetes de estilo aluminio mate y negro brillo realzan tanto el blade como el alerón trasero.

### Prestaciones ganadoras

Cinco cilindros, 294 kW (400 CV) de potencia, 480 Nm de par, tracción total quattro: el Audi TT RS impresiona con sus cifras y ofrece un rendimiento excepcional. El Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos, un sprint que viene acompañado por un característico sonido que, para los puristas, supone auténtica música para los oídos. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h, o a 280 km/h de forma opcional.

	<b>TT RS Coupé</b>
<b>Motor</b>	5 cilindros en línea, 2.480 cc
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	294 (400) a 5.850-7.000
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	480 a 1.250-5.850
<b>Transmisión</b>	S tronic de 7 vel.
<b>Sistema de tracción</b>	quattro con embrague multidisco controlado electrónicamente
<b>Velocidad máxima km/h</b>	250 (autolimitada)
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	3,7
<b>Consumo combinado l/100 km</b>	8,9-9,0
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	201-203

La fuerza del motor de cinco cilindros se transmite a la tracción total permanente quattro a través de un cambio S tronic de siete velocidades. La potencia entre los dos ejes se distribuye mediante un embrague multidisco; el sistema de control selectivo de par permite un comportamiento dinámico aún más ágil y seguro. El conductor puede utilizar el sistema Audi drive select para influir en la unidad quattro y en otros componentes como la dirección, el funcionamiento del S tronic, las características del motor y las mariposas en el escape. Los cuatro modos disponibles son comfort, auto, dynamic e individual.



El bajo peso (1.450 kg, sin conductor) y la suspensión de ajuste deportivo proporcionan los requisitos básicos para el excelente comportamiento dinámico del Audi TT RS. La dirección progresiva adaptada específicamente para el RS garantiza la precisión en el contacto con la carretera. Detrás de las llantas, de 19 pulgadas con neumáticos 245/35 -opcionalmente se pueden equipar unas llantas de 20 pulgadas-, en el eje delantero entran en acción discos de freno de acero ventilados y perforados. Las pinzas están pintadas de serie en color negro, y disponibles como opción con acabado en color rojo. De forma opcional, la suspensión deportiva RS sport plus puede contar con amortiguadores adaptativos con la tecnología Audi magnetic ride, cuyo sistema de control también está integrado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select.

### **El interior: RS en cada detalle**

En el habitáculo, los asientos deportivos RS en Alcantara con patrón de rombos -de forma opcional en Napa fina con diseño tipo panel-, así como los logos RS en los asientos, volante, molduras de las puertas y palanca de cambios, realzan el carácter deportivo del coupé 2+2. La pantalla RS especial en el Audi virtual cockpit, de 31,2 cm (12,3 pulgadas), proporciona información sobre la presión de los neumáticos, el par motor y la fuerzas G. Al conducir con el cambio S tronic en modo manual, un testigo luminoso indica al conductor el momento idóneo para pasar a una marcha superior cuando el motor alcanza su régimen máximo de giro. Junto a los botones multifunción, el volante deportivo RS tapizado en cuero con levas de cambio presenta dos satélites adicionales para encender y apagar el motor, así como para el control del sistema Audi drive select.

El nuevo paquete de diseño RS añade detalles en color rojo o azul en las salidas de aire del sistema de climatización, en los cinturones de seguridad y en las alfombrillas con el logo RS. El paquete de diseño RS ampliado también ofrece elementos en contraste, tanto en los asientos como en la consola central.

### **El sistema de infotainment**

Audi también ofrece una gran variedad de funciones de infotainment, con el MMI Navegación plus con MMI touch como parte del equipamiento de serie, que incorpora función de búsqueda libre de texto y un control por voz que reconoce el lenguaje natural, así como punto de acceso Wi-Fi y el módulo Audi connect. Los servicios online llegan al vehículo a través del rápido estándar LTE (4G). El Audi smartphone interface conecta el teléfono con el TT RS y puede transmitir contenido al Audi virtual cockpit a través del puerto USB. El sistema de sonido Audi Bang & Olufsen sound system proporciona una excelente experiencia acústica a bordo, gracias a su potencia de salida de 680 vatios.

El precio del Audi TT RS Coupé en el mercado español parte desde 92.010 euros.



## Audi R8 y R8 Spyder

La competición es parte del ADN de Audi, y ningún otro coche está más próximo a las carreras que el Audi R8, la punta de lanza deportiva de la marca de los cuatro aros, y el modelo de producción más rápido de Audi Sport, que comparte alrededor de un 50% de componentes con el Audi R8 LMS de carreras.

### El diseño: afilado y tenso

El carácter de los modelos R8 se pone de manifiesto desde su afilado diseño, con el habitáculo en posición muy adelantada, prominentes pasos de rueda, una longitud de 4,43 metros, una distancia entre ejes de 2,65 metros y una larga zaga: ningún otro modelo de producción de Audi se acerca tanto a un coche de competición. Los faros LED parcialmente oscurecidos, con 37 unidades LED cada uno, forman parte del equipamiento de serie; opcionalmente se pueden equipar los faros con luz láser de Audi, que prácticamente duplican el alcance de la luz de carretera. Construida según el principio Audi Space Frame (ASF), con muchos componentes realizados en polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP), la carrocería sienta las bases del concepto de diseño ligero del Audi R8: la versión Coupé del R8 V10 performance RWD pesa sólo 1.590 kg (Spyder: 1.695 kg).

En el R8 Spyder, la capota, con un peso de 44 kg, contribuye al bajo centro de gravedad del coche, y está perfectamente integrada en el diseño. Un mecanismo electrohidráulico se encarga de la apertura y del cierre en apenas 20 segundos, también si el vehículo está en marcha a una velocidad de hasta 50 km/h. Al abrirse, se pliega en forma de “Z” en un alojamiento sobre el motor, con una cubierta realizada en CFRP. La luneta trasera, que es independiente de la capota, se oculta junto a la mampara de CFRP, y también cuenta con accionamiento eléctrico. Dos robustas secciones de acero, pretensadas mediante muelles, hacen la función de protección antivuelco.

### Motores: un V10 legendario en carretera y en circuito

Con una respuesta instantánea, subida de revoluciones ultra-rápida y un sonido único, el corazón del Audi R8 es su motor V10 FSI atmosférico de 5,2 litros.

	<b>R8 / R8 Spyder V10 RWD</b>	<b>R8 / R8 Spyder V10 quattro</b>
<b>Motor</b>	10 cilindros en V, 5.204 cc	10 cilindros en V, 5.204 cc
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	419 (570) a 8.000	456 (620) a 8.000
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	550 a 6.400	580 a 6.600
<b>Transmisión</b>	S tronic de 7 vel.	S tronic de 7 vel.
<b>Sistema de tracción</b>	Trasera, diferencial mecánico autoblocante	quattro con embrague multidisco
<b>Velocidad máxima km/h</b>	329 / 327	331 / 329
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	3,7 / 3,8	3,1 / 3,2
<b>Consumo combinado l/100 km</b>	12,5-12,7 / 13,4-13,6	12,9-13,0 / 13,8-13,9
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	284-288 / 305-308	293-295 / 313-314

En la variante performance RWD la potencia alcanza ahora 419 kW (570 CV), con un par máximo de 550 Nm, lo que permite al R8 V10 performance RWD acelerar de 0 a 100 km/h en 3,7 s



(Spyder: 3,8 s), antes de alcanzar una velocidad máxima de 329 km/h (Spyder: 327 km/h). En el R8 V10 performance quattro, el motor FSI genera 456 kW (620 CV), con un par máximo de 580 Nm. El Coupé acelera desde parado hasta alcanzar los 100 km/h en 3,1 segundos, y el Spyder lo hace en 3,2 segundos. La potencia impulsa al coche hasta los 331 km/h (329 km/h en el Spyder). En las dos variantes de motor del R8, las fuerzas se transmiten a través de una caja de cambios S tronic de siete velocidades extremadamente rápida y muy compacta, que cuenta con una disposición de tres ejes -con un primario y dos secundarios- y está instalada tras el propulsor. Pulsando un botón se puede activar la función launch control, que embraga el motor a unas 4.500 rpm y aplica toda la potencia del V10 al asfalto con un deslizamiento perfectamente controlado de los neumáticos.

En las versiones R8 V10 performance quattro, la tracción total del Audi R8 está diseñada a medida para el concepto de motor central, con un sistema de embrague multidisco que permite una distribución totalmente variable y de hasta un 100 por cien del par hacia las ruedas delanteras. Como alternativa a la dirección electromecánica, Audi ofrece opcionalmente la dirección dinámica. La versión performance RWD cuenta con un bloqueo de diferencial pasivo y un ajuste específico del modo sport del ESC especialmente adaptado a la tracción trasera, que permite realizar derrapes controlados. El estabilizador CFRP en el eje delantero da como resultado un comportamiento autodireccional neutro.

Las llantas de serie son de 19 pulgadas, con neumáticos 245/35 en el eje delantero y 295/35 en el trasero; opcionalmente se pueden equipar unas llantas de 10 pulgadas equipadas con neumáticos 245/30 y 305/30 en los ejes delantero y trasero, respectivamente. Los discos de freno de acero del Audi R8 están perforados, cuentan con ventilación interna y presentan un diseño de contorno ondulado para reducir peso. Audi ofrece un sistema de frenos carbocerámicos opcional, que son especialmente duraderos y resistentes a la temperatura.

### **El interior: centrado en lo esencial**

El elemento más llamativo del interior del Audi R8 es el Monoposto, un gran arco de contorno pronunciado en la zona del conductor que recrea la atmósfera del cockpit de un coche de competición. Una carcasa independiente aloja la instrumentación Audi virtual cockpit, con una pantalla de 31,2 cm (12,3 pulgadas). Los asientos deportivos calefactados cuentan con ajuste eléctrico y neumático. El volante multifunción cuenta con satélites que permiten manejar el Audi drive select, arrancar el motor, activar el modo “performance” y controlar el sonido del escape. Como centro de control versátil, el MMI Navegación plus con MMI touch se combina con el módulo de hardware Audi connect para ofrecer la conectividad a bordo.

El precio del Audi R8 V10 performance RWD para el mercado español parte desde 179.110 euros para la versión Coupé, y arranca en los 193.910 euros en el caso del Spyder. La versión R8 V10 performance quattro tiene un precio de 232.780 euros con carrocería Coupé, y de 247.580 euros para el Spyder.



## Audi RS e-tron GT

Potente, rápido, extremadamente dinámico, con el fuerte carácter que reinterpreta la idea tradicional del segmento de los vehículos gran turismo... y sin emisiones. Así es el Audi RS e-tron GT, el primer modelo de la familia RS con un sistema de propulsión cien por cien eléctrico.

Su diseño exterior surge de la eficiencia y cada detalle subraya su rendimiento deportivo, desde los faros Matrix LED (disponibles opcionalmente con luz láser), los poderosos blisters quattro y las ruedas hasta el gran difusor trasero o la línea descendente del techo, que de serie es de cristal, y se puede elegir en opción fabricado en polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP). El coupé de cuatro puertas mide 4,99 metros de longitud y 1,94 metros de anchura, pero su altura es de solo 1,41 metros -17 mm más baja que un Audi A7 Sportback-, con una gran distancia entre ejes. Esto es posible gracias a la forma de la batería de alto voltaje, que está integrada en el piso y situada en una posición que favorece la consecución de un bajo centro de gravedad. Diferentes elementos, como las entradas de aire para la refrigeración de los frenos delanteros y el sistema de gestión térmica, o el alerón trasero desplegable automáticamente en dos posiciones, gestionan la aerodinámica activa.

### Pura energía: el sistema de propulsión

Con sus dos motores eléctricos situados en los ejes delantero y trasero, el Audi RS e-tron GT ofrece unas excelentes cualidades dinámicas en cualquier circunstancia. La potencia de sistema que proporcionan los motores eléctricos es de 440 kW (598 CV); en modo overboost puede entregar de forma momentánea una potencia de 475 kW (646 CV), lo que permite al gran turismo de altas prestaciones acelerar de 0 a 100 km/h en 3,3 segundos. Con dos unidades de control y los correspondientes amplificadores encargados de generar un sonido que se emite de forma separada por dos altavoces situados en el interior y en el exterior del vehículo, el sistema e-tron sport sound emite un sonido avanzado y de alta calidad, que el conductor puede activar o modular a través del Audi drive select.

	<b>RS e-tron GT</b>
<b>Motor</b>	Dos motores eléctricos, uno en cada eje
<b>Potencia máxima kW (CV) a rpm</b>	440 (598) – En modo boost: 475 (646)
<b>Par máximo Nm a rpm</b>	830
<b>Transmisión</b>	Caja de cambios automática de 2 relaciones
<b>Sistema de tracción</b>	quattro eléctrica
<b>Velocidad máxima km/h</b>	250 (autolimitada)
<b>Aceleración 0-100 km/h s</b>	3,6 (con overboost: 3,3)
<b>Consumo combinado kWh/100 km</b>	20,6-21,7
<b>Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> g/km</b>	0

Gracias a una rápida gestión de las operaciones de control, la tracción total eléctrica proporciona al e-tron GT el máximo dinamismo, estabilidad y capacidad de tracción. Cuando el conductor levanta el pie del pedal del acelerador, el gran turismo activa en la mayoría de las ocasiones el modo de marcha por inercia. Al frenar, los motores eléctricos se encargan por sí solos de las deceleraciones de hasta 0,3 g, es decir, la gran mayoría de las situaciones de conducción cotidiana.



### **Recarga rápida y gran autonomía: la batería de alto voltaje**

La autonomía máxima que alcanza el RS e-tron GT, de hasta 472 km según el ciclo WLTP, es tan impresionante como sus prestaciones. La batería de alto voltaje proporciona una capacidad neta de 85 kWh (93,4 kWh brutos). La tecnología de 800 voltios permite realizar cargas rápidas utilizando corriente continua con una potencia de hasta 270 kW. En condiciones ideales, solo se necesitan cinco minutos de recarga para recuperar una autonomía de 100 km, y poco más de 20 minutos para pasar del 5 al 80% de carga. Con el servicio e-tron Charging Service, los clientes pueden cargar con corriente alterna y con corriente continua utilizando una sola tarjeta en más de 280.000 estaciones de recarga de más de 500 proveedores en 26 países en Europa. El sistema de gestión térmica mantiene la batería y los componentes del sistema de propulsión en su nivel óptimo de temperatura. Cuando el conductor selecciona una estación de carga rápida como destino en el navegador, la batería se prepara para llegar al punto de carga con la temperatura óptima. La bomba de calor, que forma parte del equipamiento de serie, reduce la pérdida de autonomía debida al funcionamiento del climatizador eléctrico, particularmente en invierno. La aplicación gratuita myAudi permite al propietario del e-tron GT supervisar y controlar los procesos de carga y la climatización previa del habitáculo desde su smartphone.

En materia de chasis el Audi RS e-tron GT muestra un perfecto equilibrio entre dinamismo y confort. La instalación de la batería y de los motores eléctricos permite bajar la posición del centro de gravedad y ofrecer un equilibrado reparto de pesos. El aluminio está presente en más de un 60% de la estructura de la carrocería, que también incluye un alto porcentaje de componentes de acero conformado en caliente, de muy alta resistencia.

La suspensión neumática adaptativa, la amortiguación adaptativa y el bloqueo del diferencial del eje trasero, que integra un embrague multidisco controlado electrónicamente que mejora aún más la agilidad y la tracción, forman parte del equipamiento de serie. Los discos de freno cuentan con un recubrimiento de carburo de tungsteno, lo que mejora su rendimiento. Como opciones de alta tecnología, el Audi RS e-tron GT puede equipar un sistema de frenos extremadamente resistente y ligero con discos carbocerámicos, así como la dirección a las cuatro ruedas. Las llantas de serie son de 20 pulgadas, con neumáticos 255/45 en el eje delantero, y 285/45 en el trasero.

### **Amplio y elegante: el interior**

En el interior del RS e-tron GT los asientos del conductor y el pasajero delantero se sitúan en una posición baja y deportiva, y están separados por una amplia consola central. El cuadro de la instrumentación, basado en el diseño Monoposto de Audi, se encuentra orientado hacia el conductor, en un salpicadero que cuenta con un acabado en gris grafito o plata paladio.

El compartimento destinado al equipaje tiene una capacidad de 366 litros; un compartimento bajo el capó delantero ofrece 85 litros adicionales. Además de la deportividad y el confort, otra característica del habitáculo del gran turismo eléctrico es la sostenibilidad. Las alfombrillas y la moqueta del piso están fabricadas a partir de materiales reciclados, como redes de pesca recuperadas. Los asientos deportivos plus, con 14 posiciones de ajuste y calefacción, son de serie. Como opción se pueden instalar los asientos deportivos pro, con 18 posiciones de ajuste, secciones laterales con control neumático, climatización y función de masaje. Los clientes que lo



prefieran pueden optar por el paquete de diseño negro libre de cuero, con una tapicería que combina cuero artificial y el material Kaskade; o una combinación de cuero artificial y microfibra Dinamica; en ambos casos están compuestas en gran parte por materiales como fibras de poliéster a partir de botellas de PET recicladas, materiales textiles o fibras residuales.

### **Controles, infotainment y sistemas de asistencia**

Como todos los modelos de Audi, el RS e-tron GT ofrece una conectividad total. Los distintos sistemas se operan a través del Audi virtual cockpit plus digital, que se controla desde el volante multifunción y a través de la pantalla del MMI touch. Un tercer nivel es el sistema de control por voz mediante lenguaje natural. El MMI Navegación plus integra a bordo del vehículo los servicios de Audi connect. Uno de ellos es el planificador de rutas e-tron, que calcula las paradas para recargar la batería de forma que el conductor alcance su destino lo antes posible.

Opcionalmente se puede instalar un head-up display y el Audi phone box. El equipo de audio Bang & Olufsen 3D Premium Sound System es de serie.

El Audi RS e-tron GT cuenta con una amplia gama de tecnologías de asistencia a la conducción. Los sistemas de seguridad Audi pre sense front y Audi pre sense basic son de serie, así como el sistema de aviso de salida de carril y el control de velocidad de cruce. Otros opcionales se agrupan en los paquetes Tour, City y Park, que se combinan en el paquete de asistentes plus. El park assist plus (remoto) maniobra el RS e-tron GT para entrar o salir de un espacio de aparcamiento con solo pulsar un botón. El conductor puede permanecer en el vehículo o supervisar la maniobra desde el exterior a través de la app MyAudi.

El precio del Audi RS e-tron GT en el mercado español parte de 145.760 euros

-Fin-

---

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium. Con sus marcas Audi, Ducati, Lamborghini y, desde el 1 de enero de 2022, Bentley, constituye el grupo de marcas premium dentro del Grupo Volkswagen. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y, junto a sus socios, produce automóviles y motocicletas en 21 plantas distribuidas en 13 países.

En 2021, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,681 millones de automóviles de la marca Audi, así como 8.405 deportivos de la marca Lamborghini y 59.447 motocicletas de la marca Ducati. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales alrededor de 60.000, en Alemania. Con sus nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios atractivos, el grupo de marcas premium se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.

---