



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

<http://prensa.audi.es>

Noviembre 2022

Audi Sport performance days

En primera posición

Las ediciones especiales de Audi Sport GmbH 2

Al detalle:

- ▶ Audi R8 Coupé V10 GT RWD 3
- ▶ Audi RS 3 performance edition 6
- ▶ Audi RS Q3 10 years edition 10

Entrevista: Drifting con tracción total y con propulsión trasera

Comparativa entre el Audi RS 3 performance edition y el Audi R8 GT 12

Oliver Hoffmann, Director de Desarrollo Técnico de AUDI AG, y Sebastian Grams, Director de Audi Sport GmbH, sobre el Audi R8:

“Vamos a redefinir las prestaciones de una forma nueva” 14

Consumos y emisiones de los modelos mencionados 15



En primera posición: las ediciones especiales de Audi Sport GmbH

Desde coches compactos hasta superdeportivos, Audi Sport GmbH ofrece una amplia gama de modelos que emocionan con sus prestaciones y su dinamismo. En 2021 la empresa contó con la gama más amplia de su historia, con 15 modelos S y RS. Los casi 40.000 vehículos comercializados el pasado año suponen un nuevo récord para Audi Sport GmbH.

Audi Sport GmbH continúa su ofensiva de modelos con el Audi RS 3 performance edition, el RS Q3 10 years edition y el R8 Coupé V10 GT RWD. Las tres ediciones especiales representan lo último en exclusividad y placer de conducción, y suponen lo máximo en sus respectivas series.

Sebastian Grams, Director General de Audi Sport GmbH, afirma: *“El creciente atractivo de nuestros modelos es el resultado de un desarrollo continuo. Perfeccionamos constantemente nuestros productos para poder ofrecer a nuestros clientes la mejor gama posible y crear una experiencia de conducción muy emocional en el segmento de las altas prestaciones”*. El equipamiento exclusivo inspirado en la competición y la diferenciación visual exterior e interior caracterizan a estas ediciones respecto a sus homólogos de serie.

Bajo su llamativo diseño, los modelos compactos resultan inspiradores gracias al galardonado motor turbo de cinco cilindros, que forma parte del ADN de Audi desde hace décadas y hace que el RS 3 sea único en su segmento. En combinación con las tecnologías de chasis más avanzadas y las mejores prestaciones de conducción, entrar en el mundo de Audi Sport con este modelo especial añade un toque aún más exclusivo. Audi Sport GmbH también celebrará el décimo aniversario del Audi RS Q3 en 2023 con una versión especialmente deportiva: el RS Q3 10 years edition.

Por su parte, desde 2009, el Audi R8 ha sido sinónimo de un motor 5.2 FSI de diez cilindros atmosférico que representa el corazón del ADN de la marca. Con hasta un 60% de piezas compartidas entre modelo de producción y la versión de carreras LMS, ningún otro vehículo de Audi Sport GmbH está tan cerca de la competición como el R8. Ofrece altas prestaciones y está diseñado para conseguir el máximo dinamismo; y eso es exactamente lo que tiene en común con el RS 3, un deportivo compacto de altas prestaciones que, al mismo tiempo, es apto para el uso diario. Diferentes segmentos y diferentes conceptos, pero desde el modelo más pequeño de Audi Sport hasta el más potente, la emoción está garantizada.

Sebastian Grams afirma: *“Estoy muy orgulloso de lo que hemos conseguido. Este año estamos asistiendo a un nuevo impulso, que incluye el lanzamiento internacional del RS 3 y del R8 V10 performance RWD. Para mí, la continua respuesta positiva de nuestros clientes es la confirmación más valiosa de nuestra gama y, al mismo tiempo, un incentivo para seguir lanzando al mercado modelos de altas prestaciones en el futuro”*.



Audi R8 Coupé V10 GT RWD: altas prestaciones en su forma más pura

- **Edición especial limitada a 333 unidades en todo el mundo**
- **Diversión al volante garantizada: motor V10 5.2 FSI y propulsión trasera**
- **Nuevo modo de conducción Torque Rear que permite un sobreviraje preciso y controlado**

Doce años después del estreno del primer Audi R8 GT, Audi Sport GmbH lanza la segunda edición de este exclusivo superdeportivo: el nuevo Audi R8 Coupé V10 GT RWD. La potencia del motor V10 atmosférico de 5,2 litros se eleva a 456 kW (620 CV), lo que lo convierte al nuevo R8 GT en el modelo de propulsión trasera más potente de la historia de la marca. La transmisión de doble embrague de 7 velocidades garantiza unos cambios aún más rápidos, y el nuevo modo de conducción Torque Rear permite experimentar un sobreviraje controlado y preciso gracias al reparto de par regulable en siete etapas y a la posibilidad de configurar el nivel de intervención del ESC. El nuevo Audi R8 GT se lanza al mercado en una edición limitada a 333 unidades en todo el mundo, con características exclusivas que rinden homenaje a la primera generación del R8 GT, como la numeración secuencial, las llantas especiales de aleación ligera y un interior con una decoración que combina los colores negro y rojo. El Audi R8 Coupé V10 GT RWD estará disponible a partir de 2023, con un precio para el mercado español de 272.000 euros.

El R8 GT dice adiós al motor V10

En comparación con el R8 V10 performance RWD de 570 CV, Audi Sport GmbH aumenta las prestaciones de esta edición especial para situar al R8 GT al mismo nivel que la versión quattro. El motor V10 de 5,2 litros alcanza una potencia de 620 CV y genera un par máximo de 565 Nm, disponibles desde 6.400 hasta 7.000 rpm (régimen máximo de giro: 8.700 rpm). Como resultado, el nuevo R8 GT acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos, alcanza los 200 km/h en sólo 10,1 segundos y homologa una velocidad máxima de 320 km/h.

Otra diferencia decisiva: la nueva transmisión de doble embrague de 7 marchas. Gracias a una relación del cambio modificada y a la mayor velocidad con la que se realizan los cambios permite una aceleración aún más impresionante en todas las marchas. Además, hay una característica de diseño exclusiva sólo disponible en el R8 GT: el colector de admisión está pintado en negro.

Nuevo modo de conducción Torque Rear

Audi Sport GmbH, que ensambla a mano gran parte de los elementos del nuevo R8 GT en la factoría de Böllinger Höfe, ofrece por primera vez para el superdeportivo el modo de conducción Torque Rear. El deslizamiento del eje trasero se gestiona mediante el sistema de control de tracción (ASR), que forma parte del control de estabilización electrónico ESC. En el ASR se pueden memorizar siete curvas que ofrecen distintos niveles de ayuda. El nivel 1 permite un leve deslizamiento, mientras que el nivel 7 es el de menor asistencia del control



de tracción y hace posible un deslizamiento total. El par trasero puede ajustarse girando un satélite de control en el volante. Esta función también permite al conductor adaptarse a medida que sus habilidades van evolucionando y mejoran las condiciones de la carretera. En función de este progreso y teniendo en cuenta la información de los sensores de velocidad de las ruedas, el ángulo de la dirección, la posición del pedal del acelerador y la marcha seleccionada, la unidad de control se encarga de repartir la potencia que llega al eje trasero.

Menos es más: peso ligero

Diversas medidas han permitido aligerar el conjunto para dejar el peso en 1.570 kg (sin conductor), unos 20 kg menos si se compara con el R8 Coupé V10 performance RWD. Las exclusivas llantas forjadas de 20 pulgadas y 10 radios, basadas en las que utilizan los modelos de competición de Audi, desempeñan un papel fundamental en la reducción de peso, y pueden combinarse con los neumáticos de altas prestaciones Michelin Sport Cup 2, homologados para su uso en carretera y circuito. El sistema de frenos carbocerámicos, que forma parte del equipamiento de serie, supone un ahorro adicional de peso. A ello se suman los asientos bucket y el tren de rodaje deportivo de alto rendimiento, con una barra estabilizadora delantera de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP). Junto con los dos tirantes de la suspensión en aluminio anodizado rojo (que protege contra la corrosión) se reduce el peso y aumenta el agarre al asfalto y el dinamismo en las curvas. Como opción, Audi ofrece una suspensión aún más deportiva, que permite regular los niveles de compresión y rebote de la amortiguación. En el momento de la entrega, los clientes del R8 GT reciben las instrucciones y las herramientas correspondientes para realizar este ajuste.

Un diseño acorde con su estatus

El Audi R8 V10 GT está equipado con elementos adicionales específicos, como la inscripción “R8 GT” en la parte trasera, que presenta un acabado en color negro, al igual que el resto de emblemas. Con el Aerokit en carbono de alto brillo, desarrollado en el túnel de viento, mejora la estabilidad en carretera y aumenta la velocidad de paso por curva. Este paquete aerodinámico consta de un splitter delantero, cubiertas de los faldones laterales, elementos en los laterales del paragolpes trasero, un difusor y un alerón con anclajes de tipo “cuello de cisne”, que garantizan un flujo de aire óptimo y, por lo tanto, mejoran la eficiencia aerodinámica.

Siguiendo el estilo de su predecesor, el nuevo R8 GT se ofrece en color de carrocería Gris Suzuka mate. Como alternativa están disponibles el Rojo Tango Metalizado y el Gris Daytona. En el interior, Audi Sport GmbH continúa su homenaje al primer R8 GT de 2010, con una decoración del habitáculo en colores negro y rojo. Esto incluye los cinturones rojos, disponibles sólo en el R8 GT de hace 12 años. Las alfombrillas y los asientos bucket llevan las letras de la versión especial bordadas en negro y rojo. Como característica destacada se incluye una placa con el número de la edición especial en el centro del mando selector de la caja de cambios, parcialmente matizada en la moldura de carbono.

De manera adicional al equipamiento de esta edición tan especial, para el mercado español se ha enriquecido la dotación de serie, incorporando elementos como los faros LED tintados con



luz láser Audi, intermitentes dinámicos, sistema de asistencia para luz de carretera, dirección dinámica, Audi parking system plus con cámara de marcha atrás, sistema de sonido Bang & Olufsen con altavoces en los reposacabezas, MMI Navegación Plus con MMI Touch, Navegación e infotainment Audi Connect, Audi phone box, paquete portaobjetos, retrovisores exteriores eléctricos y térmicos con ajuste antideslumbramiento y depósito de combustible con mayor capacidad.

El nuevo Audi R8 Coupé V10 GT RWD llegará a los concesionarios a partir de 2023, con un precio de 272.000 euros en el mercado español.



Audi RS 3 performance edition: más potente, más rápido, más deportivo y más exclusivo

- **Más potente:** el motor turbo de 5 cilindros rinde 299 kW (407 CV)
- **Más rápido:** velocidad máxima de 300 km/h
- **Más deportivo:** asientos bucket, frenos carbocerámicos y suspensión adaptativa de serie
- **Más exclusivo:** edición limitada a 300 unidades en todo el mundo; a España llegará a principios de 2023, sólo con carrocería Sportback

El RS 3 performance edition es el modelo compacto más deportivo de Audi Sport. Desarrollado para proporcionar las máximas prestaciones, esta edición especial ofrece una potencia de 299 kW (407 CV) y alcanza una velocidad máxima de 300 km/h. Además de sistemas de alta tecnología como el RS Torque Splitter y los frenos carbocerámicos, cuenta con asientos bucket RS para una sujeción lateral optimizada y numerosos elementos de diseño exclusivos.

Con la tercera generación del Audi RS 3 Sportback y la segunda del RS 3 Sedan, las altas prestaciones alcanzaron un nuevo nivel en el segmento compacto. Ahora, Audi Sport GmbH lanza el RS 3 performance edition, una edición limitada a 300 unidades que supone la cúspide de su serie, tanto técnica como visualmente. Disponible como Sportback y Sedan a nivel mundial (en España sólo se comercializará con carrocería Sportback), el RS 3 performance edition garantiza la diversión y la emoción al volante en todo momento.

Más potencia para el motor de cinco cilindros turboalimentado

El RS 3 performance edition es más potente y más rápido que cualquier RS 3 anterior. Es el primer vehículo de su segmento que alcanza una velocidad máxima de 300 km/h, lo que supone 10 km/h más que la versión estándar equipada con el paquete RS dynamic plus. Además, el galardonado motor turbo de cinco cilindros, con su característico sonido, entrega ahora 299 kW (407 CV) a un régimen 100 rpm superior, entre 5.700 y 7.000 rpm. La curva de par también presenta una meseta más amplia: el par máximo de 500 Nm está ahora disponible entre 2.250 y 5.750 rpm. Esto se consigue gracias a una mayor presión de soplado del turbocompresor, que aumenta 0,1 bares para alcanzar una presión máxima relativa de 1,6 bares. La potencia se transmite al sistema de tracción quattro mediante la transmisión de doble embrague S tronic de 7 velocidades. Los breves tiempos de cambio sin interrupciones en la entrega de potencia, una relación de marchas deportiva y el sistema launch control garantizan las mejores prestaciones. El RS 3 performance edition acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos.

La poderosa entrega de potencia se complementa con el inconfundible y emotivo sonido del motor de cinco cilindros, con su característica secuencia de encendido 1-2-4-5-3. El sistema de escape deportivo RS de serie, con un silenciador central modificado y salidas con embellecedores ovalados de color negro brillante, proporciona un sonido rotundo. El control



totalmente variable de las mariposas de escape, que amplía el espectro sonoro, se ha modificado para el RS 3 performance edition: en los modos dynamic, RS performance y RS torque rear del sistema de conducción dinámica Audi drive select, las mariposas se abren más cuando el coche está parado, lo que hace que el sonido del escape esté aún más presente.

Tecnologías de primer nivel para el chasis

Una caída negativa de las ruedas, trapecios más rígidos, barras estabilizadoras específicas con un coeficiente de torsión más elevado: todas estas medidas ya garantizan una gran estabilidad y un elevado dinamismo en el RS 3 de serie. La edición performance añade como equipamiento de serie el tren de rodaje deportivo RS con control adaptativo de la amortiguación, que ajusta de forma continua e individual el tarado de cada amortiguador a las condiciones de la carretera, a la situación de conducción y al modo seleccionado en el Audi drive select. La firmeza en compresión y el rebote se han incrementado en comparación con la generación anterior del RS 3, lo que significa que el amortiguador absorbe una mayor parte de la fuerza que se transmite desde el chasis. El resultado es una conducción más precisa.

Las válvulas que regulan el flujo hidráulico en el interior de los amortiguadores, accionadas electromagnéticamente, ajustan el tarado de la amortiguación en diez milisegundos justo en el momento preciso en que la situación de conducción lo requiere: más suave en superficies onduladas, mayor firmeza en superficies irregulares. Para ello, los sensores miden la aceleración vertical de la carrocería y el movimiento de cada una de las ruedas respecto a ella. Esta información se procesa simultáneamente en la unidad de control de los amortiguadores y en el controlador modular de la dinámica del vehículo, lo que significa que cada rueda se adapta de forma óptima a las necesidades de la carretera, incluyendo el apoyo de la carrocería durante las curvas rápidas, así como el frenado y la aceleración; por ejemplo, al activar el launch control.

Con el RS Torque Splitter, el RS 3 performance edition utiliza una tecnología que, por un lado, aumenta la estabilidad -por ejemplo, en condiciones de asfalto húmedo- y, por otro, incrementa la agilidad y reduce el subviraje durante la conducción dinámica. Esto se consigue mediante dos embragues multidisco controlados electrónicamente, que distribuyen activamente el par motor entre las ruedas traseras de forma totalmente variable. Un máximo del 50% del par motor se dirige al eje trasero; en el modo RS Torque Rear, todo el par que llega a este eje se transmite de forma intermitente a la rueda situada en el exterior de la curva, lo que permite realizar derrapes en tramos cerrados y controlados. En el modo RS Performance el sistema distribuye el par entre las ruedas traseras de tal manera que se consigue un comportamiento dinámico casi neutro, con poco subviraje y sobreviraje, lo que garantiza un rendimiento óptimo para la conducción en circuito. Esto permite acelerar antes a la salida de las curvas para conseguir tiempos por vuelta más rápidos.

El RS 3 performance edition equipa de serie neumáticos de altas prestaciones semi-slick Pirelli P Zero "Trofeo R" en dimensión 265/35 para el eje delantero y 245/35 en el trasero. Gracias a su compuesto de goma específico y a su banda de rodadura con dibujo asimétrico, ofrecen un agarre especialmente elevado en seco, aumentando así la estabilidad y el agarre



lateral. En consonancia con sus características, los neumáticos están montados en llantas de aluminio fundido de 19 pulgadas específicas para esta versión, con un llamativo diseño de diez radios cruzados, acabado en color gris mate y el logo RS.

Los frenos cerámicos cuentan con discos de 380 x 38 mm en el eje delantero, con pinzas de seis pistones. El sistema de frenos de alto rendimiento, con una respuesta del amplificador de frenada especialmente adaptada, es 10 kg más ligero y también se muestra más resistente a las altas temperaturas que los frenos con discos de acero. La reducción de las masas no suspendidas aporta ventajas en conducción altamente dinámica. Para el eje trasero se recurre a discos de acero de 310 x 22 mm con pinzas flotantes pintadas en color azul, a juego con la decoración específica del interior.

Mayor exclusividad y dinamismo

Esta edición especial muestra su posición de liderazgo en la familia RS 3 con una amplia gama de nuevos elementos de diseño y equipamiento. Además de las llantas de diseño inspirado en la competición y el sistema de escape deportivo RS con embellecedores en color negro, los aros Audi y los distintivos RS 3 en la parte delantera y trasera también son negros, en perfecta armonía con el color de carrocería Gris Daytona para el RS 3 performance edition en el mercado español.

La perfección hasta el más mínimo detalle también queda patente en el sistema de iluminación. Los faros Matrix LED de serie con bisel oscurecido y las luces traseras LED cuentan con intermitentes dinámicos y una puesta en escena específica. Al desbloquear el vehículo, la luz diurna digital, compuesta por 15 segmentos LED, muestra una “bandera a cuadros” en el lado del pasajero y un “3 0-0” en el lado del conductor, en referencia al número limitado de unidades y a la velocidad máxima de 300 km/h. Al bloquear el coche, en el campo de píxeles bajo el faro principal, en vez del “3-0-0”, aparecen las letras “R-S-3”. Durante la conducción, la bandera a cuadros se ilumina a ambos lados como luz diurna. Otro rasgo distintivo es un LED en que al abrir las puertas delanteras proyecta “#RS performance” en el suelo junto al coche.

El Audi RS 3 performance edition también muestra su exclusividad en el interior. Por primera vez, los asientos bucket forman parte del equipamiento de serie, lo que garantiza una excelente sujeción lateral. Al igual que en los asientos traseros exteriores, el panel central de los mismos cuenta con costuras azules de contraste en forma de panal. El material utilizado para la tapicería es la microfibra Dinamica, combinada con cuero Nappa perlado en los refuerzos laterales. La abertura en color negro situada bajo el reposacabezas incorpora la insignia RS en gran tamaño y, junto al respaldo de los asientos acabado en color carbono mate, enfatiza el carácter deportivo de la edición especial. Los cinturones de seguridad son de color azul, que también está presente en las costuras de contraste del reposabrazos central, los reposabrazos de las puertas y el volante. Las alfombrillas y la moqueta del maletero son de color Negro Velour, y también incluyen el anagrama RS. Para una mejor orientación durante la conducción deportiva, el volante forrado en Alcantara y achatado en su parte inferior presenta una marca a las 12 horas, también en color azul.



Como detalle específico de esta edición especial, la imagen de fondo de la pantalla táctil de 25,6 cm (10,1 pulgadas) simula el acabado de la fibra de carbono y muestra la característica secuencia de encendido del motor 2.5 TFSI: 1-2-4-5-3. El RS monitor también integra visualizaciones de la temperatura del refrigerante, el aceite del motor y de la transmisión, las fuerzas G y la presión de los neumáticos. Al mismo tiempo, el Audi virtual cockpit plus proporciona información sobre datos relacionados con las prestaciones, como los tiempos por vuelta, las fuerzas g y la aceleración en segundos desde 0 a 100 km/h y a 200 km/h, el cuarto de milla y el octavo de milla.

La edición especial del Audi RS performance edition está limitada a 300 unidades, como refleja la inserción decorativa de carbono en el lado del pasajero con la insignia “1 de 300” distintiva. En el mercado español esta edición estará disponible en carrocería Sportback. La comercialización se iniciará antes de que termine el año, estimándose la llegada de las primeras unidades para principios de 2023.



Audi RS Q3 10 years edition: paquete exclusivo para celebrar el aniversario del SUV deportivo

- Edición especial limitada a 555 unidades para todo el mundo
- Equipamiento exclusivo con detalles deportivos en el exterior e interior
- El potente motor 2.5 de cinco cilindros con 294 kW (400 CV) y 480 Nm de par aumenta su velocidad máxima hasta alcanzar los 280 km/h
- La comercialización en España arrancará antes de finales de año, sólo en versión con carrocería Sportback

Audi celebra el décimo aniversario del Audi RS Q3 con la edición RS Q3 10 years edition, limitada a 555 unidades en todo el mundo y disponible para el RS Q3 y el RS Q3 Sportback. Desde su lanzamiento al mercado en 2013, el SUV compacto deportivo compacto se ha convertido en una referencia. La segunda generación del RS Q3, presentada en 2019, equipa el motor turbo de 2.5 litros y cinco cilindros con una potencia de 294 kW (400 CV) y un par máximo de 480 Nm de par, que se transfieren al asfalto a través de una transmisión S tronic de 7 velocidades y del sistema de tracción total permanente quattro. La edición especial RS Q3 10 years edition cuenta con detalles exclusivos tanto en el interior como en el exterior, entre los que destacan la nueva pintura Plata Rocío efecto mate, las llantas de aleación de 21 pulgadas, los nuevos asientos RS tipo bucket tapizados en microfibra Dinamica y los detalles en color negro azabache en el salpicadero.

Un carácter potente: el exterior

Audi utiliza dos expresivos colores para celebrar el aniversario del RS Q3: Plata Rocío con acabado mate o Gris Chronos metalizado. Este último no estará disponible para el mercado español, mientras que el Plata Rocío se ha añadido a la oferta de colores de carrocería del Audi RS Q3 por primera vez este año. También son específicas de esta edición las llantas de aleación ligera de 21 pulgadas en color negro con un diseño de radios dobles, equipadas con neumáticos 225/35. El sistema de frenos de alto rendimiento de 19 pulgadas con discos de freno carbocerámicos está disponible como la variante más deportiva. Incluye pinzas de freno pulidas pintadas en color negro, exclusivas de esta edición.

Varios elementos en acabado negro o negro brillante acentúan el aspecto exclusivo de la edición décimo aniversario. Entre ellos se encuentran, por ejemplo, los faros Matrix LED oscurecidos con intermitentes dinámicos, así como las carcasas de los espejos retrovisores exteriores. El marco del techo, la moldura que rodea las ventanillas, las lamas del spoiler delantero y la inserción en el difusor están disponibles en negro brillante. El aspecto deportivo se completa con los cuatro aros de la parrilla Singleframe y de la parte trasera, así como el anagrama del modelo, también acabados en negro brillante.

Exclusivo y deportivo: el interior

Los pasajeros pueden acomodarse en los nuevos asientos RS exclusivos de esta edición, que lucen unos impresionantes emblemas RS en el respaldo. Una de las características más



llamativas es el revestimiento trasero en carbono mate del respaldo de los asientos, que se utiliza por primera vez en el RS Q3. Los asientos de tipo bucket están tapizados con una combinación de cuero y Dinamica en color negro y negro azabache, una nueva mezcla que resulta especialmente deportiva y elegante. El material Dinamica es una microfibra compuesta por alrededor de un 45% de fibras de PET recicladas; además de en los asientos, también se utiliza en el revestimiento de algunas zonas del salpicadero. Las costuras en color cobre crean un contraste especial que se puede apreciar, por ejemplo, en la banqueta de los asientos, en el reposabrazos central y los reposabrazos de las puertas, en el volante y en las alfombrillas, de color negro y con la inscripción RS Q3 bordada en cobre brillante. La pantalla táctil de 25,6 cm (10,1 pulgadas) del MMI con su apariencia de carbono, presenta la inscripción con el número de serie de cada unidad de la edición limitada. Los embellecedores retroiluminados de los umbrales de las puertas, específicos de esta edición, proyectan en el suelo un diamante rojo en 3D cuando se abren las puertas.

Irresistible: el sistema de propulsión

En esta entrega 10 years edition, los RS Q3 y RS Q3 Sportback cuentan con un potente motor TFSI de cinco cilindros. Con 2.5 litros de cilindrada y 294 kW (400 CV), el propulsor ofrece un 17% más de potencia que la anterior generación del RS Q3, que había aumentado su rendimiento en 2015 hasta los 250 kW (340 CV). En comparación con el primer RS Q3 lanzado en 2013, con 228 kW (310 CV), supone un aumento del 29%. El par máximo es de 480 Nm, disponible entre 2.250 y 5.850 rpm. El RS Q3 y el RS Q3 Sportback alcanzan los 100 km/h desde parado en solo 4,5 segundos. Su velocidad máxima está limitada a 250 km/h, pero para esta versión, se ha elevado el límite hasta los 280 km/h.

El orden de encendido especial 1-2-4-5-3 y el número impar de cilindros hacen que el sonido del motor de cinco cilindros sea único, acentuado por el sistema de escape deportivo RS que incorpora esta edición, que hace que sea más rotundo. El motor 2.5 TFSI ha sido galardonado nueve veces consecutivas con el prestigioso premio “Motor Internacional del Año”. Su potencia se transfiere a la tracción total permanente quattro a través de una transmisión S tronic de siete velocidades.

La versión décimo aniversario del RS Q3 Sportback se comercializará en España antes de que termine el año, esperando que las primeras unidades lleguen a nuestro país en enero de 2023.



Drifting con el Torque Rear con tracción total y propulsión trasera

Dos conceptos de vehículo completamente diferentes y un solo resultado: diversión al volante al más alto nivel. Tanto el Audi R8 Coupé V10 GT RWD como el Audi RS 3 performance edition ofrecen la posibilidad de hacer drifting gracias a los modos de conducción especiales. Mientras que el motor V10 del R8 impulsa las ruedas traseras, el cinco cilindros del compacto RS 3 envía su potencia a las cuatro ruedas gracias a la tracción quattro. En esta entrevista, los ingenieros de chasis de Audi Sport, Meic Diessner y Roland Waschkau, nos explican cómo ambos coches consiguen el deslizamiento perfecto.

¿Cuáles son las diferencias fundamentales entre los conceptos de propulsión de ambos vehículos?

Meic Diessner: El RS 3 performance edition utiliza un sistema quattro con el RS torque splitter, que regula activamente el par motor en función de la situación de conducción y del programa seleccionado en el Audi drive select. Los dos embragues multidisco distribuyen de forma variable el 50% de la potencia motriz -el máximo disponible para el eje trasero- entre las dos ruedas traseras. El resultado es una conducción más ágil y un mayor dinamismo lateral. Al igual que en el modelo estándar, el tarado específico RS del control de estabilización está adaptado para el funcionamiento con el torque splitter, y unos reglajes más firmes también desempeñan aquí su papel.

Roland Waschkau: Como sugieren las siglas RWD, el R8 Coupé V10 GT RWD es un vehículo puramente de propulsión trasera, y utiliza un chasis diseñado específicamente para esta configuración. Las barras estabilizadoras del eje trasero presentan menor rigidez para conseguir más agarre en la pista. Dado que la base es el R8 performance RWD, también se mantiene un mayor ángulo de caída en las ruedas del eje trasero en comparación con el R8 con tracción quattro. Junto al diferencial central que se utiliza normalmente en nuestro superdeportivo, esto tiene ventajas en términos de dinámica de conducción.

¿Cómo se realiza drift en el RS 3 performance edition y en el R8 Coupé V10 GT RWD?

Meic Diessner: En ambos modelos el drifting se inicia generalmente por el deslizamiento del eje trasero. En el RS 3 performance edition esto ocurre cuando el torque splitter transfiere toda la potencia del motor que se ha enviado al eje trasero concretamente a la rueda exterior. Esto genera una situación de fuerte sobreviraje y, por tanto, una deriva. Para garantizar el mayor deslizamiento posible se debe seleccionar el modo RS Torque Rear en el Audi drive select y desactivar el control electrónico de estabilidad (ESC). Cada uno de los dos embragues del diferencial trasero tiene su propia unidad de control. No sólo se comunican entre sí, sino que también evalúan los datos de los sensores de velocidad de las ruedas, así como la aceleración longitudinal y lateral del vehículo. El ángulo de dirección, la posición del pedal del acelerador y la marcha seleccionada también influyen en el grado de sobreviraje.



Roland Waschkau: En el R8 Coupé V10 GT RWD el deslizamiento del eje trasero está gestionado por el sistema de control de tracción, que forma parte del control de estabilización ESC. En el sistema de control de tracción se almacenan siete curvas características que ofrecen diferentes niveles de ayuda del ESC: poco deslizamiento para el nivel 1, y máximo en el nivel 7. El Audi drive select cuenta con un nuevo modo denominado Torque Rear -al igual que en el RS 3 performance edition- que provoca un sobreviraje controlado. El reparto de par que llega al eje trasero puede ajustarse girando el satélite de control del volante. En función del ajuste y teniendo en cuenta la información de los sensores de velocidad de las ruedas, el ángulo de dirección, la posición del pedal del acelerador y la marcha seleccionada, la unidad de gestión del motor controla la cantidad de potencia que se envía las ruedas traseras. En principio, los parámetros de influencia son idénticos a los del RS 3 performance edition. Sólo se ha añadido el ajuste escalonado de la ayuda del ESC, una función que también permite una adaptación gradual a medida que se desarrollan las habilidades de conducción.

¿Significa esto que el drifting es más difícil en el R8 V10 GT RWD?

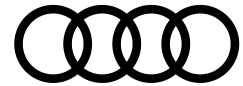
Roland Waschkau: Digámoslo así: los desafíos que plantea el drifting en el R8 Coupé V10 GT RWD son completamente diferentes. Aunque la tracción trasera permite que sea más fácil sobrevirar, el concepto de motor central del R8 hace que sea más difícil mantener el derrape y requiere la máxima atención por parte del conductor para controlarlo. Importante: no se puede usar demasiado el acelerador y hay que dirigir con tacto.

Meic Diessner: A diferencia del R8 Coupé V10 GT RWD, las ruedas delanteras del RS 3 performance edition son siempre motrices. Esto implica que primero es necesario crear deslizamiento en el eje delantero para que el vehículo gire del todo, lo cual puede hacerse acelerando más. En comparación con el R8, es más difícil inducir el sobreviraje en el RS 3 performance edition y posicionar el coche, pero resulta más fácil mantener el drift.

¿Cuál era el objetivo de los modos de drift?

Meic Diessner: Muy sencillo: ¡diversión! Aunque la intención original del RS torque splitter no era el modo drift. La principal ventaja del sistema es una mayor agilidad y un menor subviraje en conducción deportiva. Además, proporciona al vehículo una mayor estabilidad, especialmente en condiciones de suelo húmedo. El modo RS Torque Rear es, básicamente, un buen complemento.

Roland Waschkau: Esto también se aplica al R8 Coupé V10 GT RWD. Los diferentes segmentos crean por sí solos diferentes premisas para el posicionamiento de los modelos: el RS 3 performance edition es la entrada al mundo de Audi Sport, mientras que el R8 Coupé V10 GT RWD es el modelo superior: por un lado, un deportivo apto para el uso diario: por otro, un supercoche de altas prestaciones. Lo que ambos tienen en común es la dinámica y el placer de conducir al más alto nivel.



“Vamos a redefinir las prestaciones de una forma nueva”

Como última versión que llegará al mercado, el lanzamiento del Audi R8 V10 GT RWD marca un momento importante en la historia de los vehículos de altas prestaciones de Audi. Oliver Hoffmann, Director de Desarrollo Técnico de AUDI AG, y Sebastian Grams, Director de Audi Sport GmbH, aprovechan la ocasión para compartir sus opiniones sobre este modelo, su historia y el futuro de los deportivos de Audi.

Oliver Hoffman

- “Desde su introducción, el R8 ha sido clave para poner de relieve nuestra ventaja de rendimiento. Ningún otro modelo ha estado más cerca de nuestros exitosos programas de automovilismo”.
- “En la última versión del R8, el nuevo modo Torque Rear permite a los conductores elegir su propio nivel de asistencia del ESC, lo que hace posible experimentar las prestaciones de forma aún más directa”.
- “Me siento privilegiado por haber formado parte de la historia de este icónico modelo desde muchas perspectivas diferentes: ingeniero, máximo responsable de Audi Sport y miembro del Consejo de Administración”.
- “De cara a nuestro futuro eléctrico, redefiniremos las prestaciones de nuevas maneras”.
- “Seguiremos lanzando al mercado algunos de nuestros vehículos más emocionantes en los próximos años”.

Sebastian Grams:

- “El R8 es un símbolo de valor, progreso y rendimiento”.
- “Tuve la suerte de formar parte de este proyecto desde el principio, cuando participé en el desarrollo del motor de la primera generación”.
- “Hoy en día, los sistemas de propulsión eléctrica permiten nuevos conceptos de vehículos y experiencias de conducción que antes eran inimaginables”.
- “Tras la descatalogación del R8, mi misión, junto con mi equipo de Audi Sport, es dar forma al futuro de los modelos R y RS mediante el desarrollo de nuevos y emocionantes vehículos de altas prestaciones”.
- “Mantendremos el espíritu de audacia que nos han aportado deportivos como el Audi R8 GT V10 RWD. Y también trasladaremos al futuro eléctrico los conocimientos que hemos acumulado al desarrollarlos”.



Consumo de los modelos mencionados:

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

Audi R8 Coupé V10 GT RWD

Consumo combinado en l/100 km: 15,0
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 341

Audi RS Q3

Consumo combinado en l/100 km: 10,1 – 9,5
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 228 - 217

Audi RS Q3 Sportback

Consumo combinado en l/100 km: 10,1 – 9,6
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 229 - 218

Audi RS 3

Consumo combinado en l/100 km: 8,2 – 8,8
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 188 - 201

Audi RS 3 performance edition

Consumo combinado en l/100 km: 8,9 – 9,5
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 201 - 216

Audi RS 3 Sportback performance edition

Consumo combinado en l/100 km: 9,0 – 9,5
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 205 - 216

Audi RS 3 Sedan performance edition

Consumo combinado en l/100 km: 8,9 – 9,3
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 201 - 212

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.
