

Adrenalina por partida doble: el Audi e-tron GT prototype y la Ducati Panigale V4 R

- Intercambio de vehículos entre el Jefe de Pruebas de Ducati, Alessandro Valia, y Jaan-Mattes Reiling, Director Técnico del proyecto Audi e-tron GT
- Animado debate entre expertos sobre la sofisticación y la seguridad de las motocicletas y los coches eléctricos
- Además de tecnología punta, los dos modelos insignia transmiten calidad y una importante dosis de emoción

Madrid, 16 de abril, 2024 – Ambos modelos atraen todas las miradas. El e-tron GT prototype y la Ducati Panigale V4 R encarnan por igual un diseño deportivo y elegante y unas prestaciones excepcionales. Con sus características únicas, el Gran Turismo eléctrico de Audi y la motocicleta de Borgo Panigale diseñada principalmente para circuito son la cumbre de la tecnología y la pasión.

Sin lugar a dudas, estos dos modelos insignia no dejan indiferente a ningún entusiasta de la movilidad. Esto también se aplica a los dos hombres que han desempeñado un papel crucial en el desarrollo del nuevo e-tron GT prototype y de la Ducati Panigale V4 R: Jaan-Mattes Reiling, Director Técnico de Audi en Neckarsulm; y Alessandro Valia, Jefe de Pruebas y Desarrollador de Ducati. No es de extrañar que, tras probar los respectivos modelos en las instalaciones de Audi Sport GmbH en Neuburg, ambos coincidieran en las magníficas prestaciones y dinamismo de sus vehículos. Audi proporcionó específicamente a Alessandro Valia el prototipo del e-tron GT optimizado para la ocasión.

Alessandro Valia: No cabe duda de que ambos modelos tienen una gran potencia y reúnen los requisitos necesarios para trasladarla con seguridad a la carretera. Ducati ha incorporado varios modos de conducción en sus modelos, permitiendo a los pilotos ajustar individualmente las características de pilotaje tanto para el circuito como para la carretera. Esto proporciona a los usuarios numerosas opciones a la hora de adaptar la potencia de la motocicleta a sus habilidades de conducción.

Jaan-Mattes Reiling: Lo mismo puede decirse del Audi e-tron GT prototype. Al hacer controlable la entrega de potencia es fácil conducir y disfrutar de estos coches. A pesar de su carácter deportivo, tanto la Panigale como el e-tron GT están diseñados para el uso diario.

Valia: ¿Qué se siente al pilotar la Panigale?

Reiling: Yo mismo soy un gran fan de Ducati y me encanta conducir mi Ducati 996. La Panigale ha sido una experiencia completamente diferente. Es increíble lo fácil que resulta pilotar esta moto de altas prestaciones y lo rápido que uno se siente cómodo conduciéndola, gracias a la electrónica. ¿Cómo te has sentido en el asiento del conductor del e-tron GT prototype?



Valia: Ha sido una gran experiencia. Además de su bonito diseño me impresionó la dinámica y la agilidad del coche y, por supuesto, las prestaciones de este deportivo totalmente eléctrico. Su aceleración y dinámica en curvas son sencillamente fantásticos, incluso para mí, que estoy acostumbrado a las aceleraciones rápidas de las motos. Además, he tenido la oportunidad de fijarme en el interior. A primera vista se nota la atención al detalle. Así pues, hay muchas similitudes; pero, por supuesto, también hay diferencias.

Reiling: Tanto la Panigale como el e-tron GT prototype ofrecen diversas opciones para personalizar las características de conducción en función de las necesidades de los usuarios, algo que seguramente habrás notado durante la prueba y al inspeccionar los mandos interiores. El sistema de suspensión mejorado introduce nuevas posibilidades de ajuste para el conductor.

Valia: Creo que ambos modelos tienen un nivel similar. Esto es especialmente destacable en cuanto a las tecnologías utilizadas y el rendimiento, por ejemplo, al acelerar. Ambas marcas prestan mucha atención a los detalles más pequeños. La Panigale V4 R sirve de base para nuestra moto de carreras en el Campeonato del Mundo de Superbikes. Ambos modelos permiten a la persona a los mandos encontrar el ajuste individual ideal. La diferencia significativa es que, en el caso de la motocicleta, el piloto tiene una influencia mucho mayor sobre la dinámica de conducción. No obstante, ambos modelos cumplen los criterios para proporcionar una experiencia muy agradable.

Reiling: Estoy de acuerdo contigo en eso. Sin embargo, cuando se trata del e-tron GT prototype, el alto rendimiento incluye algo más que el sistema de propulsión y el comportamiento dinámico. Implica a todo el vehículo, incluido el diseño, la calidad y el confort durante trayectos cortos y largos, cautivando a todo el que se pone al volante. Además, los sistemas de asistencia ayudan a motos y coches a interactuar de forma más segura en el tráfico cotidiano.

Valia: También perseguimos un nuevo concepto en lo que respecta a las altas prestaciones. Junto a nuestro énfasis en la potencia del motor, el peso y la emoción, Ducati integra una gran variedad de sistemas de asistencia. Nuestro objetivo es ayudar a los pilotos a alcanzar su máxima capacidad de conducción con tecnologías como el Cornering ABS, el Ducati Traction Control y el Ducati Wheelie Control. Incluso si cometes un error mientras conduces, estos sistemas te protegen. La seguridad es nuestra máxima prioridad en todos nuestros modelos.

Por ejemplo, la Multistrada ofrece una gama de sistemas opcionales de asistencia al conductor que llevan el motociclismo a un nuevo nivel de seguridad. Algunos ejemplos son el Control de Crucero Adaptativo y el Asistente de Ángulo Muerto. La aerodinámica que hemos transferido de MotoGP a nuestros modelos de producción también contribuye a la estabilidad de la moto, especialmente a altas velocidades. Creo que este paquete es una mezcla perfectamente equilibrada de adrenalina y seguridad.

Reiling: Personalmente, para mí, conducir una motocicleta es aún más estimulante porque la conexión con la carretera y el entorno es más directa en comparación con la conducción de un coche. Cuando los sistemas de asistencia mejoran la seguridad del motorista sin disminuir la experiencia emocional, es sin duda el planteamiento correcto.



Valia: Aunque me subí a una moto por primera vez a los cuatro años, también me gusta conducir coches. En un coche puedo frenar mucho más tarde al entrar en una curva. Para mí, lo más emocionante es el sobreviraje, que probé hace un tiempo en el Audi RS 3. Aunque también es posible con una moto, hay que ir más al límite que con un coche. Para un sobreviraje controlado, la Panigale V4 R incorpora el Ducati Slide Control (DSC) con una funcionalidad especial llamada Spin on Demand, un control dinámico de tracción que permite una dirección asistida como el “modo drift” de Audi. Este ejemplo muestra cómo nos esforzamos para que tanto la conducción como el pilotaje sean, en general, una experiencia de disfrute.

Reiling: Por supuesto. Por un lado, tenemos que responder a la evolución de los requisitos específicos de cada país. Por otra parte, seguimos de cerca la demanda de cada mercado. Pero aún más importante es la información que recibimos de nuestros clientes, de la prensa especializada y, por supuesto, de los concesionarios. A partir de ahí decidimos dónde tenemos que perfeccionar nuestros productos para hacerlos aún mejores o desarrollar un nuevo modelo. El e-tron GT prototype y la Panigale V4 R son los mejores ejemplos de ello.

Valia: Nosotros también mantenemos un diálogo constante con nuestras partes interesadas y clientes. Encargamos encuestas y estudios para obtener opiniones en profundidad. Mientras desarrollamos motocicletas también invitamos a periodistas especializados para que las prueben. Creo que, en nuestro trabajo de desarrollo, no nos diferenciamos especialmente.

Reiling: Sí, es similar. Sin embargo, en el campo de la movilidad eléctrica nos enfrentamos a retos únicos. Tenemos que superar las preocupaciones que aún existen sobre las desventajas tecnológicas en comparación con los motores de combustión interna. Esto incluye cuestiones como la ansiedad por la autonomía y la carga, especialmente en carretera. Con la mejora de las prestaciones de carga de nuestros modelos eléctricos y propuestas como Audi Home Charging o la tarjeta Audi Charging, ofertas especiales como los Audi charging hubs, estamos en el buen camino para acabar con esos prejuicios.

Valia: En Ducati también estamos adoptando nuevas iniciativas. Buenos ejemplos son nuestros modelos off-road y nuestra entrada en el motocross. También somos pioneros en lo que respecta a la aerodinámica en el diseño de motocicletas. Naturalmente, la movilidad eléctrica también es un foco de atención para nosotros. Ducati es el único fabricante en la serie de carreras eléctricas MotoE World Championship. Nos hemos beneficiado de vuestra experiencia en la competición automovilística con vehículos electrificados.

Creo que Ducati y Audi son pioneros en prestaciones, exclusividad y calidad. He disfrutado mucho de la experiencia con el Audi e-tron GT prototype. Es impresionante lo que puede hacer este vehículo eléctrico. Y espero que también recuerdes la Ducati Panigale V4 R.

Reiling: ¡Te lo puedo asegurar! Y los fines de semana siempre disfruto cambiando el coche por mi Ducati 996.



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium y de lujo. Sus marcas Audi, Bentley, Lamborghini y Ducati producen en 21 plantas distribuidas en 12 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2023, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,9 millones de automóviles de la marca Audi, 13.560 vehículos Bentley, 10.112 vehículos Lamborghini y 58.224 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2023, el Grupo Audi alcanzó una facturación de 69.865 millones de euros y un beneficio operativo de 6.280 millones de euros. El Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 87.000 trabajadores, 53.000 de ellos en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.

Consumo de los modelos mencionados:

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

Audi e-tron GT quattro

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 21,6 – 19,6

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi RS e-tron GT

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 22,1 – 19,8

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Ducati Panigale V4 R

Consumo combinado en l/100 km: 8,0

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 162

Ducati Multistrada V4 R

Consumo combinado en l/100 km: 7,0

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 162