



Comunicación de prensa Audi

Fernando Saiz

Director de Comunicación y RR.EE Audi

Tel: +34 91 417 70 23

E-mail: fernando.saiz@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Septiembre de 2011

Elegancia, potencia y eficiencia: el nuevo Audi A5

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	6
Información detallada – El diseño exterior	7
Las carrocerías	8
El habitáculo	9
Los motores	11
La transmisión de fuerza	14
El tren de rodaje	16
Los sistemas de asistencia al conductor	18
Los sistemas multimedia	20
Audi connect	21
Los precios y el mercado	22

Anexo: datos técnicos

Reservados todos los derechos de modificación y error.



Sumario

Un triunfador que mejora con el tiempo: el nuevo Audi A5

Audi revaloriza su serie A5. El Sportback, el Coupé, el Cabrio y los modelos S5 se han dotado de ultramodernas tecnologías en el ámbito de los motores, del tren de rodaje y del *infotainment*; con ellas, todos estos modelos son aún más eficientes, deportivos y potentes. El diseño renovado aporta expresión visual al marcado carácter.

El A5 Sportback, el A5 Coupé y el A5 Cabrio son ya a simple vista obras maestras de Audi; las fluidas siluetas, las nítidas líneas y las poderosas superficies son toda una declaración de intenciones. Con esta revalorización del producto el diseño presenta nuevos y llamativos retoques.

La parrilla Singleframe con las esquinas superiores oblicuas se ha mantenido en negro brillante, y sus nervaduras transversales y los aros Audi tienen un efecto tridimensional. El nuevo paragolpes integra entradas de aire pronunciadas con robustas barras, nuevas rejillas y faros antiniebla planos. El nítido relieve formado por los cantos estructura el capó del motor; todo el frontal resulta más plano y ancho.

Los nuevos faros tienen forma de cuña. Su borde inferior forma una onda y presumen de una nueva estructura interior. En los faros opcionales xenón plus, la luz diurna LED dibuja una horquilla delgada; Audi ofrece opcionalmente el sistema adaptive light con luz de curva y giro dinámica. Los grupos ópticos traseros también se presentan modificados, y en combinación con los faros xenón plus integran bandas de luz LED. El paragolpes también ha experimentado algunos cambios.

Debido a las modificaciones, la longitud exterior de los tres modelos A5 ha crecido 1 mm. El Sportback mide así 4,71 m de largo, y 4,63 m el Coupé y el Cabrio. La paleta de colores se ha vuelto a mezclar y abarca ahora 15 colores; la capota acústica del A5 Cabrio está disponible en cuatro colores diferentes.

Aquellos conductores que prefieran una imagen aún más dinámica se pueden decantar por el paquete exterior S line.

Las carrocerías convencen por su elevada rigidez, por su soberana seguridad ante impactos, por la ausencia de vibraciones y por el reducido peso. Las aletas delanteras se han fabricado en aluminio a fin de mejorar también el reparto de las cargas entre los ejes. La optimización aerodinámica incluye el carenado completo de los bajos del vehículo.

El diseño interior

El habitáculo de los modelos A5 es ahora incluso más elegante. Audi lo equipa con nuevos volantes, opcionalmente disponibles con corona achatada, con nuevas palancas en la columna de dirección, con una nueva palanca de selección para el cambio automático y con discretas abrazaderas cromadas en los elementos de manejo.

La calefacción y la ventilación de asiento, ambas opcionales, se regulan directamente a través de teclas. La llave de contacto, la tecla del sistema de conducción dinámica opcional



Audi drive select y el manejo de los eficientes climatizadores automáticos y del volante multifuncional también se presentan perfeccionados. Los displays de la consola central se iluminan ahora en color blanco.

Para los embellecedores en el cuadro de instrumentos y en la consola central se ha utilizado una nueva pintura. También son nuevos los tapizados y las inserciones, disponibles éstas últimas en aluminio Trigón, así como en madera raíz de nogal marrón oscuro y en madera de fresno natural. Casi todos los colores del interior son nuevos; en el Coupé y en el Sportback, el cuero napa fina sustituye al cuero Valcona, y los reposabrazos pueden solicitarse opcionalmente revestidos en cuero. El A5 Sportback también está ahora disponible en versión de cinco plazas.

Otro atractivo opcional es el paquete deportivo S line, que sumerge al habitáculo en una atmósfera de color negro y lo decora con elegantes inserciones. Un tren de rodaje deportivo que rebaja la altura de la carrocería 10 mm y las ruedas de 18 pulgadas completan el paquete. Aquellos clientes que prefieran ese toque de diferenciación encontrarán en el programa Audi exclusive otras muchas propuestas de personalización, entre ellas también el paquete Audi exclusive line con tapizados de asientos en dos colores.

Los motores

La familia A5 marca la pauta en cuanto a deportividad y eficiencia. Todos los modelos montan motores sobrealimentados de inyección directa con un alto poder de aceleración; el más básico rinde ya 320 Nm de par. El sistema de arranque y parada y el sistema de recuperación de energía se equipan de serie con todas las motorizaciones; ningún otro fabricante actúa de un modo tan consecuente. El programa abarca tres motores de gasolina y cuatro TDI, y todos ellos han rebajado sus emisiones de CO₂ en hasta un 18%.

El 1.8 TFSI, cuyo desarrollo se ha llevado a cabo completamente desde cero, presenta revolucionarias innovaciones, por ejemplo en la gestión de las válvulas y de su alzada, en la gestión térmica, en el sistema de inyección, en el turbocompresor y en la integración del colector de escape. En el A5 Coupé, el cuatro cilindros apenas consume de media 5,7 litros a los 100 km (134 g de CO₂ por kilómetro), el mejor valor de su clase. Con una potencia de 170 CV (125 KW), propulsa al A5 con mucho ímpetu. El 2.0 TFSI rinde como hasta ahora 211 CV (155 KW). El nuevo 3.0 TFSI, un V6 con sistema de sobrealimentación por compresor que entrega 272 CV (200 KW), llegará al mercado más adelante.

Los motores diésel también destacan por su eficiencia; los cuatro cilindros han sido modificados en muchos ámbitos. El 2.0 TDI de 177 CV (130 KW) se contenta en el A5 Coupé equipado con cambio manual con un consumo medio de 4,6 litros a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 120 g por kilómetro (no paga Impuesto de Matriculación). Con ello Audi corrobora su posición líder en el segmento de los coupés. Para el A5 Sportback y el Cabrio, 2.0 TDI también estará disponible más adelante en versión de 143 CV (105 KW).

La oferta se completa con tres diésel V6 más potentes. El 3.0 TDI de 204 CV (150 KW) es el seis cilindros que menos consume del mundo en su clase; en el A5 Coupé con multitronic se da por satisfecho con una media de 4,9 litros de combustible a los 100 km (129 g de CO₂ por kilómetro). La segunda variante del 3.0 TDI rinde 245 CV (180 KW). Más adelante Audi lanzará una versión clean diesel con unas emisiones de gases de escape especialmente bajas, que convertirá al A5 en el primer coupé del mercado con un diésel Euro 6.



La transmisión de fuerza

Para cada motorización se ofrece la transmisión de fuerza ideal. Los modelos con tracción delantera están disponibles de serie con un cambio manual de seis marchas o con el multitrónico de variación continua. Para el inicio de las ventas las versiones quattro equipan el ultrarrápido S tronic de siete velocidades. Todas las cajas de cambio convencen por su manejo cómodo y preciso, su elevado rendimiento y su amplio desarrollo total; la larga relación de transmisión de las marchas superiores reduce el consumo.

Los modelos de la familia A5 montan la tracción integral permanente quattro con diferencial central autoblocante. En condiciones de marcha normales el componente mecánico envía la mayor parte de las fuerzas del motor a las ruedas traseras, pero en caso necesario las distribuye con extraordinaria rapidez y de manera homogénea. La gestión del par individual para cada rueda, un software de avanzado desarrollo, permite una maniobrabilidad más precisa con pequeñas intervenciones concretas en los frenos.

Para el 3.0 TDI quattro, el 3.0 TFSI quattro y los modelos S se ofrece como complemento el diferencial deportivo, que distribuye activamente las fuerzas entre las ruedas traseras en función de la demanda. Con él, el A5 circula con la máxima precisión y una elevada tracción.

El tren de rodaje

Los modelos A5 marcan la pauta en cuanto a dinamismo deportivo, refinado confort de rodadura y elevada seguridad en marcha. El eje delantero de cinco brazos y el eje trasero de brazos trapezoidales están fabricados en muchos ámbitos en aluminio.

El soporte de los brazos del eje trasero y el ajuste de los amortiguadores se presentan perfeccionados; la maniobrabilidad se ha vuelto aún más exacta y el confort es ahora incluso mayor.

Una novedad en la serie A5 es la dirección asistida electromecánica de serie; su relación de transmisión es directa, su respuesta espontánea y transmite un preciso contacto con la calzada. El sistema reduce el consumo de combustible en hasta 0,3 litros por cada 100 km, ya que no requiere energía al marchar en línea recta.

Todas las variantes A5 con tracción delantera disponen del sistema de estabilización ESP con bloqueo transversal electrónico. Al conducir de un modo dinámico aporta mayor agilidad al vehículo mediante mínimas intervenciones en el freno de la rueda delantera ubicada en el interior de la curva. Los frenos de grandes dimensiones son muy potentes y permiten una excelente dosificación. El equipamiento de serie incluye ruedas de 17 pulgadas con neumáticos en formato 225/50, mientras que el equipamiento opcional abarca, en función de la motorización, hasta el formato de 20 pulgadas y neumáticos de la serie 265/30.

Entre los opcionales de alta tecnología en la familia A5 se cuenta también el sistema de conducción dinámica Audi drive select. Este sistema interviene en la dirección asistida, en la gestión del motor, en el cambio automático y en el climatizador automático; el conductor puede determinar el modo en que estos componentes deben funcionar, para lo que dispone de los modos *comfort*, *auto*, *dynamic* o *efficiency*. Si el vehículo equipa un sistema de navegación, el conductor dispondrá además del modo *individual*.



Opcionalmente pueden vincularse al Audi drive select otros componentes, como el adaptive cruise control o el programador de velocidad, el tren de rodaje con regulación de los amortiguadores, el diferencial deportivo y la dirección dinámica, que varía su relación de transmisión en función de la velocidad.

Los sistemas de asistencia

Los sistemas de asistencia de la serie Audi A5 convierten la conducción en una experiencia aún más soberana; algunos de ellos se han perfeccionado con nuevas funciones. Todos los modelos equipan de serie el nuevo sistema de información al conductor con una función que avisa del momento apropiado para hacer un descanso: a partir de los movimientos del volante y de otros parámetros detecta cuándo el conductor está cansado, y le advierte al respecto.

El Audi side assist ayuda al conductor a cambiar de carril vigilando mediante un radar el espacio ubicado detrás del vehículo. El Audi active lane assist, nuevo en el A5, evita que el vehículo se salga de su carril de forma involuntaria. Una cámara detecta las líneas de la calzada, y en caso necesario el sistema corrige levemente la dirección. El adaptive cruise control perfeccionado emplea la tecnología por radar para mantener al A5 a una distancia constante del vehículo que circula por delante. A velocidades inferiores a 30 km/h es capaz de llevar a cabo una frenada a fondo si detecta riesgo de colisión por alcance.

Los sistemas de *infotainment*

Los sistemas de *infotainment* del A5 se presentan profundamente evolucionados. El dispositivo opcional más sofisticado es el MMI navigation plus con disco duro de gran capacidad, monitor en color de 7 pulgadas, presentación en 3D y reproductor de DVD. El sistema incorpora mejoras en el terminal de mando y en la lógica de manejo.

Otro equipamiento opcional de alta tecnología es el teléfono de automóvil Bluetooth online. Bajo el concepto Audi connect permite hacer uso de atractivos servicios a bordo del A5, como por ejemplo la búsqueda de destinos especiales vía Google mediante el control por voz (no disponible en el A5 Cabrio) o la navegación con imágenes de Google Earth, e integra un punto de acceso inalámbrico WLAN.

Los precios

A pesar de la amplia revalorización, Audi sólo eleva los precios de la serie A5 de manera insignificante. En muchos casos, como p. ej. en las versiones 2.0 TDI 177 CV y en la 3.0 TDI 245 CV quattro, tanto en A5 Coupé como en A5 Sportback, los precios finales incluso se han podido reducir, en parte gracias a los mejores niveles de emisiones de CO₂.



Relación de detalles interesantes

El nuevo Audi A5

Diseño y carrocería

- Diseño deportivo y elegante con nuevos retoques dinámicos
- Faros xenón plus con luz diurna LED y grupos ópticos traseros LED opcionales
- Tres variantes: Sportback, Coupé y Cabrio, todos también en versión S
- Peso de la carrocería reducido, aletas delanteras en aluminio

Habitáculo y manejo

- Concepto de manejo mejorado, nuevos y modernos materiales y colores
- Nuevo sistema de información al conductor de serie con detector de fatiga
- Sistemas de asistencia al conductor de alta tecnología, entre ellos Audi active lane assist y adaptive cruise control con frenada a fondo autónoma por debajo de los 30 km/h

Motores

- Tres motores de gasolina y cuatro TDI, potencia desde 143 CV (105 KW) hasta 272 CV (200 KW), V6 con compresor de 333 CV (245 KW) ahora en los tres modelos S
- Nuevo 1.8 TFSI con innovadoras soluciones en muchos ámbitos técnicos
- Sistema de arranque y parada y sistema de recuperación de energía en toda la serie, consumo reducido una media del 11%
- En función de la motorización, cambio manual, multitronic o S tronic
- quattro con gestión del par individual para cada rueda, diferencial deportivo para el 3.0 TDI quattro, 3.0 TFSI quattro y todos los modelos S

Tren de rodaje

- Elaborada optimización para mayor precisión, deportividad y confort
- ESP con bloqueo transversal electrónico para los modelos con tracción delantera de serie
- Nueva dirección asistida electromecánica altamente eficiente
- Audi drive select con hasta cinco programas de marcha
- Grandes ruedas de 17 a 20 pulgadas de diámetro y potentes frenos

Sistemas de *infotainment*

- Amplia oferta de componentes, MMI navigation plus opcional con disco duro de gran capacidad y concepto de manejo perfeccionado
- Teléfono de automóvil Bluetooth online con muchos servicios Audi connect, entre ellos la Información de tráfico Audi online y la búsqueda de destinos especiales vía Google mediante control por voz



Información detallada

Mejorado en forma y en rendimiento: el nuevo Audi A5

Una de las familias de éxito de la marca se vuelve aún más atractiva: Audi revaloriza su serie A5. El Sportback, el Coupé, el Cabrio y los modelos S5 se han dotado de tecnologías en el ámbito de los motores, de la tracción quattro y del *infotainment* que los hacen aún más deportivos y eficientes. Los nuevos retoques en el diseño realzan su marcado carácter.

El diseño exterior

En el mundo del diseño automovilístico, Audi ocupa la posición líder a escala internacional, estatus que los modelos de la familia A5 corroboran de un modo impactante. El Coupé de dos puertas, el Cabrio y el Sportback de cinco puertas fascinan por sus equilibradas proporciones, su largo capó del motor, los cortos voladizos y la larga batalla.

El diseño fluido y tenso de los modelos A5 lleva a escena con todo detalle la belleza de la técnica, con el preciso trazo de sus líneas y las superficies atléticamente arqueadas. Las suaves curvas que traza la línea de cintura sobre las ruedas aportan dinamismo al lateral del vehículo. El techo, o la capota en el caso del Cabrio, se extiende formando una cúpula plana y fluida sobre el cuerpo de la carrocería.

Con esta revalorización, muchos detalles del diseño son ahora más llamativos; el frontal resulta más plano y ancho. Los cantos pronunciados realzan la escultural imagen del capó del motor. La parrilla Singleframe con las esquinas superiores oblicuas se ha mantenido en negro brillante, y sus barras transversales de marcadas formas y los aros Audi tienen un efecto tridimensional.

El paragolpes de nuevo diseño integra grandes entradas de aire que dibujan una forma afilada hacia el interior y que están enmarcadas por cantos muy pronunciados. Incorporan nuevas rejillas en diseño de rombos, faros antiniebla angulares y barras transversales que sobresalen recordando a los *blades* de un vehículo de competición.

La entrada de aire plana que se encuentra debajo de la parrilla Singleframe también es de nuevo diseño, y se caracteriza por las barras verticales que la dividen en cuatro segmentos.

Los faros también han sufrido modificaciones, y presentan ahora una nueva estructura interior, una carcasa en forma de cuña y un borde inferior que dibuja una onda. En los faros opcionales xenón plus, la luz diurna LED, caracterizada por su mínimo consumo de energía, dibuja una horquilla delgada y a simple vista homogénea que rodea completamente el grupo óptico y el intermitente. Audi ofrece aquí con carácter opcional el sistema adaptive light con luz de curva y giro dinámica.

Los grupos ópticos traseros tienen ahora una forma más cuadrada y, en combinación con los faros xenón plus, se realizan en tecnología LED en los tres modelos. La luz trasera forma un arco a simple vista homogéneo, el intermitente dibuja una franja en el borde superior, y entre ambos se encuentra la luz de freno. También se aprecian pequeñas



modificaciones en los aros Audi, en el paragolpes y en el embellecedor del difusor. En función de la motorización el sistema de escape está compuesto por uno o dos tramos.

Mayor variedad: 15 colores para la carrocería

Audi ofrece el nuevo A5 en 15 colores diferentes. Los colores sólidos se denominan Blanco ibis, Rojo brillante y Negro brillante. Los colores metalizados y efecto perla son el Plata hielo metalizado, Gris lava efecto perla, Negro phantom efecto perla, Marrón teca metalizado, Blanco glaciar metalizado, Azul scuba metalizado, Azul lunar metalizado, Rojo Shiraz metalizado, Gris monzón metalizado y Plata cuvée metalizado. Exclusivamente en combinación con el paquete deportivo S line se ofrecen también los colores Gris Daytona efecto perla y Rojo Misano efecto perla.

La capota de tres capas del A5 Cabrio está disponible en color negro. La capota acústica, por su parte, que incorpora una capa adicional de material esponjado, puede solicitarse también en los colores gris, rojo y marrón.

Los dos techos de lona son muy ligeros, y basta con pulsar un botón para que se abran y cierren de modo completamente automático en cuestión de 15 ó 17 segundos respectivamente, incluso en marcha, mientras no se superen los 50 km/h. Con el techo abierto, el volumen del maletero apenas se ve afectado. El equipamiento de serie incluye un cortavientos.

El A5 Cabrio sale de fábrica con el paquete exterior en diseño de aluminio, que incluye la superficie del marco del parabrisas, la moldura embellecedora y las molduras para el marco de las ventanillas en aluminio anodizado. El Coupé y el Sportback equipan en su lugar el paquete de brillo, con las molduras para el marco de las ventanillas y el bastidor del techo en aluminio. Un elegante opcional para los modelos con techo rígido es el paquete de diseño en negro de Audi exclusive.

A los amantes de una imagen especialmente dinámica Audi les ofrece el paquete exterior S line. Los llamativos elementos específicos de este paquete se encuentran en el paragolpes delantero y trasero, en las entradas de aire en diseño de panel, en el embellecedor del difusor en color gris platino y en las molduras de las taloneras pintadas en el color de la carrocería. Las molduras de acceso y las aletas delanteras incorporan la inscripción S line.

Las carrocerías

El A5 Sportback mide 4,71 m de largo, y 4,63 m el Coupé y el Cabrio. La anchura es en todas las variantes de 1,85 m, mientras que la altura es de 1,37 m en el Coupé y de 1,39 m en el Sportback. En su versión básica, el A5 Coupé presenta una superficie de penetración de 2,17 m² y su valor C_x es de sólo 0,29 gracias a las intensas medidas de optimización y al completo carenado de los bajos de la carrocería.

En los tres modelos las carrocerías integran un gran número de planchas de acero de alta y de máxima resistencia que reducen el peso al tiempo que aumentan la rigidez y mejoran el comportamiento vibratorio y la seguridad. Las aletas delanteras se han fabricado en aluminio a fin de mejorar el reparto de las cargas entre los ejes. El A5 Coupé 1.8 TFSI pesa en vacío (sin conductor) sólo 1.425 kg.



En el núcleo del habitáculo (en el túnel central, los montantes B, las taloneras interiores y el larguero transversal de la pared frontal) se han utilizado aceros endurecidos en molde que forman una resistente estructura interconectada. Su extremada resistencia a la tracción es el resultado de someter las chapas a un tratamiento térmico especial. En el A5 Cabrio, una serie de elementos de refuerzo adicionales compensa la falta de un techo de chapa. Entre ellos cabe destacar una nueva cápsula frontal fabricada en aluminio que mejora aún más el comportamiento vibratorio.

Para el ensamblaje de la carrocería se utiliza en muchas zonas un adhesivo estructural especial que aumenta la resistencia de la unión. En las puertas y en las taloneras se emplea el método de soldadura remota por láser, otra avanzada tecnología. La junta prácticamente invisible que une el techo con la parte lateral, creada a través de un complejo proceso de soldadura por plasma, es todo un ejemplo de la elevada precisión con la que Audi fabrica sus vehículos.

En caso de producirse un accidente, un sistema de chapas adaptadas entre sí con unas determinadas características de deformación protege a los ocupantes del vehículo. Los dos airbags frontales, por su parte, tienen en cuenta para su activación la posición del asiento del conductor y del acompañante, y ofrecen una excelente protección a personas de cualquier estatura. Además se incluyen airbags laterales en la parte delantera (en el A5 Sportback también en la parte trasera con carácter opcional) y el sistema de airbags para la cabeza. El A5 Cabrio monta en su lugar airbags laterales para cabeza y tórax en la parte delantera, que complementa con un sistema especial: en el caso de que el vehículo amenace con volcar, detrás de los reposacabezas traseros emergen unas placas de aluminio de gran resistencia.

Todos los modelos equipan de serie el sistema integral de reposacabezas. Si se produce una colisión por detrás, reduce el riesgo de un traumatismo cervical, ya que proporciona un seguro apoyo para el torso y la cabeza de los ocupantes de las plazas delanteras. En caso de colisiones traseras graves, los pretensores de los cinturones retienen a los pasajeros en sus asientos en una posición óptima. Los anclajes Isofix para sillas infantiles se incluyen de serie en los asientos traseros y con carácter opcional en el asiento del acompañante.

Las tres variantes de carrocería de la familia A5 ofrecen un maletero muy espacioso. El Coupé dispone en sus medidas básicas de un volumen de 455 litros, el Cabrio de 380 litros (con la capota cerrada; abierta 320 litros) y el Sportback de 480 litros. En todos los modelos el respaldo de los asientos traseros puede abatirse de serie por separado, con lo que el volumen del maletero incrementa, por ejemplo en el A5 Sportback, hasta los 1.263 litros. El portón del maletero del A5 Coupé se abre automáticamente.

Todos los modelos equipan de serie argollas de amarre. Como complemento Audi ofrece redes, ganchos de fijación y una apertura de carga (no disponible para el Cabrio). En el programa de accesorios encontramos una amplia oferta de portaequipajes, soportes y baúles de transporte.

El habitáculo

Perfecta funcionalidad y una generosa oferta de espacio: el interior de los modelos A5 ofrece todas las cualidades ya habituales en un Audi. Su hechura es como la de un traje deportivo, su imagen ligera, elegante y clara, su trazado de líneas fluido. La selección de



los materiales y su utilización reflejan la incondicional filosofía de calidad de Audi; el habitáculo es un centro de bienestar para los sentidos.

Los asientos se ajustan perfectamente al cuerpo y su altura se puede regular; en el Cabrio, el dispositivo de acercamiento automático del cinturón aumenta el confort. Audi ofrece con carácter opcional otras muchas comodidades para los asientos, como una regulación eléctrica, un apoyo lumbar eléctrico, una función de memoria, una calefacción de asiento (también para las plazas traseras) y un reposabrazos desplazable longitudinalmente.

Tres modelos especiales de asiento completan la oferta: los asientos deportivos con apoyo lumbar eléctrico y apoyo extensible para los muslos, los asientos climatizados de confort, que también se pueden ventilar por medio de unos pequeños ventiladores, y los asientos deportivos S, disponibles en combinación con el paquete deportivo S line. Los clientes del A5 Cabrio podrán solicitar una calefacción para la zona de la cabeza, que permite regular en tres niveles el aire caliente que sale por la parte superior del respaldo.

Todas las variantes del A5 ofrecen de serie dos plazas en la parte trasera, aunque el Sportback puede montar opcionalmente una banqueta de tres plazas. Los modelos de cinco puertas y el Coupé incorporan un reposabrazos central en la parte trasera, y todos los modelos presumen de un gran número de portaobjetos y portabebidas.

Aún más nobles: los colores y los materiales

El interior se ha vuelto aún más elegante. Para los embellecedores de serie en el cuadro de instrumentos y en la consola central se utiliza una nueva pintura de alta calidad en color gris o marrón y en negro brillante. Opcionalmente se ofrecen inserciones decorativas en aluminio Trigón, en madera de raíz de nogal marrón oscuro y en madera de fresno marrón natural. Casi todos los colores para el revestimiento interior del techo, la moqueta, el tablero de instrumentos, los revestimientos de las puertas y los tapizados son nuevos. Audi los ofrece, en función del modelo, en los colores negro, rojo granate, rojo amuleto, plata luna, marrón castaño, marrón Madras, beige terciopelo y gris titán.

Los tapizados de serie son de tela. El cliente puede optar opcionalmente por el cuero Milano y el cuero napa fina, así como por el cuero Valcona de Audi exclusive, que en algunos casos también se puede combinar con Alcantara. En el A5 Coupé y Sportback, el cuero napa fina sustituye al cuero Valcona. A petición del cliente también se pueden revestir con cuero los reposabrazos. En el A5 Cabrio, el cuero presenta una pigmentación especial que reduce el calentamiento por la acción de los rayos del sol. La oferta se completa con dos paquetes de cuero y dos composiciones del programa Audi exclusive.

Otro equipamiento opcional de carácter deportivo es el paquete deportivo S line, que sumerge el habitáculo en una atmósfera de color negro y lo decora con pequeños detalles en las inserciones, en el volante deportivo de cuero y en la palanca de cambio o de selección. Tanto los asientos deportivos como los asientos deportivos S disponibles con carácter opcional proporcionan una excelente sujeción e incorporan costuras de color gris o negro que aportan el toque de contraste.

Un tren de rodaje deportivo que rebaja la altura de la carrocería 10 mm, las ruedas de 18 pulgadas y los emblemas S line en la carrocería y en las molduras de acceso completan el paquete, que se puede combinar con otros muchos opcionales.



Aquellos clientes que prefieran ese toque de diferenciación encontrarán en el programa Audi exclusive otras muchas propuestas de personalización, entre ellas también el paquete Audi exclusive line, caracterizado por su exquisito estilo y por incluir tapizados de asientos en dos colores.

Esmerada optimización: el manejo

Los modelos A5 también presentan mejoras en lo referente al manejo, una de las especialidades ya clásicas de Audi. Nueva es la llave de contacto, así como las palancas ubicadas en la columna de dirección y el volante deportivo de cuero en diseño de tres radios, que opcionalmente se puede solicitar con corona achatada, teclas multifunción modificadas y levas de cambio. Muchos de los elementos de mando del climatizador, de los sistemas de *infotainment*, del elevavinas eléctrico e incluso del bloque de mandos del asiento incorporan discretas abrazaderas cromadas.

La calefacción y la ventilación de los asientos, ambas opcionales, se pueden regular ahora directamente a través de teclas en tres niveles, y todos los displays de la consola central se iluminan en color blanco. Las cajas de cambio automáticas disponen de una nueva palanca de selección. Además los ingenieros han modificado el cambio al programa S, y ahora basta con realizar una sola pulsación. Para controlar el sistema de conducción dinámica opcional Audi drive select se utiliza una sola tecla. El manejo del climatizador automático, con un funcionamiento altamente eficiente, también se ha mejorado en algunos detalles; el climatizador automático de confort de tres zonas incorpora un nuevo filtro de polvo fino.

Todos los modelos A5 llegan al mercado con un generoso equipamiento de serie. Cabe destacar, entre otros, el equipo de radio concert con reproductor de CD y el sistema de información al conductor con pantalla en color. Otros atractivos equipamientos de serie son el freno de estacionamiento electromecánico y la luz diurna, apoyabrazos central delantero y el sensor de luz y lluvia.

Además, Audi pone a disposición de sus clientes una amplia oferta de equipamientos opcionales. La llave de confort, por citar un ejemplo, puede permanecer en el bolsillo de la chaqueta en todo momento, ya que las puertas se desbloquean por radiofrecuencia y el motor se pone en marcha pulsando una tecla. El asistente en arranque suma una función adicional al freno de estacionamiento electromecánico, y el climatizador automático de confort regula la temperatura por separado en tres zonas del habitáculo.

El asistente para las luces de carretera conmuta automáticamente entre las luces de carretera y las luces de cruce. Otros equipamientos opcionales como la calefacción estacionaria (no disponible para el A5 Cabrio), el dispositivo para abrir la puerta del garaje, los retrovisores exteriores abatibles eléctricamente, el retrovisor interior antideslumbrante automático, el regulador de velocidad y el paquete de iluminación aportan al interior del A5 un mayor toque de distinción. Para el Sportback Audi ofrece un techo corredizo de cristal, y para el Coupé un techo deflector panorámico y una cortinilla para la luneta trasera. Ambas variantes se pueden equipar también con cristales Privacy oscuros.

Los motores

Los motores de la familia A5 (tres de gasolina y cuatro TDI) marcan una nueva pauta en cuanto a deportividad y eficiencia. Todos ellos se rigen por la filosofía de *downsizing* de Audi. Son motores sobrealimentados de inyección directa con un alto poder de



aceleración; el más básico, de cuatro cilindros, entrega ya 320 Nm de par. El sistema de recuperación de energía y el sistema de arranque y parada se equipan de serie con todas las motorizaciones; ningún otro fabricante procede de un modo tan consecuente. Las emisiones de CO₂ se han reducido de media en toda la serie un 11%, y eso teniendo en cuenta que en muchos motores se ha incrementado la potencia.

Ya el 1.8 TFSI, el motor de menor cilindrada, incorpora todo el “know how” de Audi. Los ingenieros han modificado profundamente este cuatro cilindros y han aplicado nuevas soluciones en muchos ámbitos técnicos. Como recompensa a todo este trabajo se han conseguido unas extraordinarias prestaciones con un consumo mínimo.

El cuatro cilindros de alta tecnología alcanza su par motor máximo de 320 Nm a 1.400 rpm y lo mantiene constante hasta las 3.700 rpm. Ya a 3.800 rpm desarrolla toda su potencia de 170 CV (125 KW). El 1.8 TFSI acelera al Audi A5 Coupé en 7,9 segundos de los 0 a los 100 km/h y más allá, hasta alcanzar una velocidad punta de 230 km/h. El consumo medio, sin embargo, es de sólo 5,7 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 134 g/km y supone un nuevo récord en el segmento. En comparación con el modelo anterior, con una potencia de 160 CV (118 KW), el consumo se ha reducido en un 18%.

Una innovación esencial en el 1.8 TFSI es la inyección indirecta adicional. Como complemento de la inyección directa de gasolina FSI, entra en acción en régimen de carga parcial: reduce el consumo y rebaja las emisiones de partículas hasta el nivel de la futura norma Euro 6. La inyección FSI está activa en el arranque y con cargas elevadas. La gestión de válvulas dispone ahora de una mayor libertad: el Audi valvelift system, que varía la alzada de las válvulas en función de la demanda, actúa en el lado de escape; los árboles de levas se pueden regular.

La innovadora gestión térmica presenta otra novedad: dos distribuidores giratorios regulan el flujo del líquido refrigerante. Estos elementos se encargan de que el aceite del motor alcance rápidamente la temperatura óptima, y ajustan la temperatura del agua, en función de cada situación, entre los 85 y los 107 °C. Sea cual sea la carga y el régimen, consiguen siempre el mejor compromiso entre una mínima fricción y un elevado rendimiento termodinámico.

El colector de escape está integrado en la culata, donde es bañado por agua. Esta solución reduce la temperatura de los gases de escape. El turbocompresor también es de nuevo desarrollo. Su principal novedad es un actuador eléctrico de descarga que regula la presión de sobrealimentación de un modo especialmente rápido y preciso. Adicionalmente mejora la respuesta del motor.

El peso del 1.8 TFSI se ha reducido de 135 a 131,5 kg. También ha disminuido significativamente la fricción interna gracias a un novedoso recubrimiento de las camisas de los pistones y al rodamiento de los dos árboles de equilibrado. La bomba de aceite regulada consume muy poca energía, y un sistema eléctrico de elevada precisión se hace cargo de la refrigeración por dispersión de aceite de las bases de los pistones.

Todo un campeón: el 2.0 TFSI

El motor de gasolina de potencia intermedia en la familia A5 es el 2.0 TFSI, que entre 2005 y 2009 fue elegido cinco veces consecutivas *Motor del año*. Entre sus principales características destacan el árbol de levas de admisión regulable, el Audi valvelift system



en el lado de escape, los dos árboles de equilibrado, la fricción interna minimizada, el nuevo turbocompresor y la bomba de aceite regulada.

El 2.0 TFSI rinde una potencia de 211 CV (155 KW) y genera un par motor de 350 Nm entre 1.500 y 4.200 rpm. En 6,5 segundos acelera al A5 Coupé equipado con S tronic y tracción quattro hasta los 100 km/h, con salida parada, y le permite alcanzar una velocidad máxima de 245 km/h. En combinación con el multitronic opcional que estará disponible más adelante, el consumo medio asciende a 6,4 litros a los 100 km (148 gramos de CO₂ por km).

Próximamente se lanzará al mercado el motor de gasolina más potente, el 3.0 TFSI con sobrealimentación por compresor. El compresor, accionado por el cigüeñal a través de una correa, se encuentra en la V de 90° que forman las bancadas de cilindros. En su interior giran dos rotores en sentido contrario uno con respecto al otro, alcanzando hasta 20.000 rpm; la distancia entre ambos es de apenas unas micras. El aire de aspiración es comprimido por el compresor hasta los 0,8 bares; dos radiadores del aire de sobrealimentación refrigeran el aire calentado.

Los conductos de gases detrás del compresor son cortos, motivo por el cual el par motor se establece pronto y rápido. El compresor se encuentra detrás de la mariposa, lo que mejora su eficiencia.

Un extenso paquete de medidas insonoriza sus ruidos; en el cárter del cigüeñal del motor, fabricado en aleación ligera, un árbol de equilibrado incrementa el refinamiento de marcha. Los árboles de levas de admisión y las mariposas basculantes (*tumble*) en los canales de aspiración optimizan el llenado de las cámaras de combustión.

El impetuoso, refinado y sonoro 3.0 TFSI genera 272 CV (200 KW) de potencia y 400 Nm de par, disponibles entre las 2.250 y las 4.750 rpm. El A5 Coupé 3.0 TFSI resuelve la aceleración estándar en 5,8 segundos, y su velocidad máxima está limitada a 250 km/h. El consumo normalizado se limita a 8,1 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 190 g/km. El 3.0 TFSI está disponible en una segunda versión de 333 CV (245 KW) que se monta en los modelos S.

Potentes y altamente eficientes: los motores TDI

Los motores TDI de Audi son sinónimo de deportividad moderna e inteligente. Sus impactantes potencias, sus elevados pares, el reducido consumo y la refinada marcha dan como resultado un conjunto global de gran armonía.

Ya el 2.0 TDI es un motor increíblemente potente, y Audi lo ofrece en dos versiones. La primera versión (sólo disponible para el Sportback y el Cabrio) llegará al mercado más adelante y rinde 143 CV (105 KW) de potencia y 320 Nm de par, disponibles entre las 1.750 y las 2.500 rpm. La versión más potente, que ha experimentado una serie de mejoras, entrega 177 CV (130 KW) y un par motor de 380 Nm a un régimen de entre 2.500 rpm.

Las particularidades técnicas de estos dos motores diésel de cuatro cilindros son la reducida fricción interna, el turbocompresor con los álabes variables y el nuevo péndulo centrífugo en el volante bimasa. Le basta una pequeña masa para compensar una gran parte de las oscilaciones generadas por el motor. La marcha del motor a bajas



revoluciones se vuelve aún más suave, lo que permite cambiar más pronto a una marcha superior, y con ello una conducción más eficiente.

El 2.0 TDI de 177 CV (130 KW) acelera al A5 Coupé equipado con cambio manual en 8,2 segundos hasta los 100 km/h, con salida parada, y le permite alcanzar los 230 km/h. Su consumo medio asciende a sólo 4,7 litros a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 120 g/km.

Potentes y refinados: los TDI V6

La oferta se completa con tres diésel V6 más potentes, cada uno de ellos con una cilindrada de 3,0 litros. Sus principales características son el reducido peso, inferior a los 190 kg, la distribución de cadena, diseñada para consumir menos energía, la reducida fricción, la bomba de aceite regulada y la gestión térmica, especialmente compleja. Tanto el cárter del cigüeñal como las culatas disponen de su propio circuito de refrigeración de agua, y ambos están conectados entre sí a través de válvulas.

El 3.0 TDI de 204 CV (150 KW) es el diésel V6 más eficiente de su clase. Audi lo ha optimizado con miras a reducir el consumo al mínimo, y las modificaciones han afectado a los tiempos de mando de los árboles de levas, al turbocompresor y al sistema common rail, con una presión de inyección de 2.000 bares. Entre las 1.250 y las 3.500 rpm, el 3.0 TDI genera 400 Nm de par motor. Acelera al A5 Coupé equipado con multitronic en 7,1 segundos de los 0 a los 100 km/h y más allá, hasta alcanzar una velocidad punta de 235 km/h. De media sólo consume 4,9 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 129 g/km.

En su versión más potente el 3.0 TDI desarrolla 245 CV (180 KW) de potencia y 500 Nm de par motor, disponibles entre las 1.400 y las 3.250 rpm. Con este motor, el A5 Coupé equipado con S tronic acelera hasta los 100 km/h, con salida parada, en 5,8 segundos, y la velocidad punta regulada electrónicamente de 250 km/h es sólo una cuestión formal. El consumo se limita a 5,7 litros a los 100 km, lo que equivale a 149 gramos de CO₂ por kilómetro. El TDI más potente también estará disponible próximamente en versión clean diesel, satisfaciendo ya los límites de gases de escape establecidos por la norma Euro 6.

Una serie de sensores en las cámaras de combustión, un sistema common rail con una presión de hasta 2.000 bares y un sistema de recirculación de gases de escape de alto rendimiento reducen las emisiones. Un catalizador DeNo_x reduce los óxidos de nitrógeno residuales mediante un aditivo. Los datos clave del A5 Coupé son los siguientes: de 0 a 100 km/h en 5,8 segundos, velocidad punta de 250 km/h, consumo medio de 5,7 litros a los 100 km (149 gramos de CO₂ por km).

La transmisión de fuerza

Audi ofrece la transmisión ideal para cada una de las motorizaciones de la familia A5: el cambio manual de seis marchas, el multitronic de variación continua o el deportivo cambio S tronic de siete velocidades. En todas las motorizaciones el diferencial se encuentra delante del embrague. Debido a esta inusual medida, el eje delantero se encuentra considerablemente desplazado hacia delante, lo que se traduce en una larga batalla y en un reparto equilibrado de las cargas del eje.

Otras características comunes a todas las cajas de cambio del A5 son su elevado rendimiento, resultante de la reducida fricción interna, el manejo sencillo y preciso y el



amplio desarrollo total: las marchas inferiores presentan una relación de transmisión corta y deportiva, mientras que las superiores son largas a fin de reducir el régimen y el consumo.

En un principio el cambio manual se monta de serie en combinación con el 1.8 TFSI y el 2.0 TDI. Su peso total es bajo, y utiliza un soporte especial de las horquillas de cambio para aislar la palanca de cambio de las oscilaciones. El ordenador de a bordo con programa de eficiencia, de serie en todos los modelos de la familia A5, integra en las versiones con cambio manual un indicador de cambio de marcha.

El suave multitronic está disponible para el 3.0 TDI de 204 CV (150 KW). En el A5 Cabrio también se puede combinar con el 2.0 TFSI, y con el 2.0 TDI en el Sportback y en el Coupé. En todos los casos, el multitronic transfiere las fuerzas del motor a las ruedas del tren delantero.

El cambio de variación continua permite al motor funcionar casi siempre en el ámbito de su rendimiento más óptimo. Los conductores dinámicos disponen de un programa deportivo y de un modo manual con ocho relaciones fijas, que si desean pueden cambiar a través de las levas del volante.

El corazón del multitronic es el variador. Una cadena de mallas transfiere la fuerza entre dos pares de discos cónicos variables; uno de ellos se encuentra en el árbol primario, el otro en el secundario. Sus superficies cónicas se pueden separar y contraer. De este modo la cadena gira a diferentes radios y la relación de transmisión varía de forma continua. El embrague multidisco hidráulico con su control electrónico aumenta la eficiencia del multitronic, ya que al estar detenido el coche desacopla el cambio del motor.

Ultrarrápido cambio de marcha: el S tronic de siete velocidades

La caja de cambio más deportiva de la familia A5 es el S tronic de siete velocidades, que se combina exclusivamente con la tracción integral permanente quattro. Para el inicio de las ventas Audi la monta en el 2.0 TFSI quattro: de serie en el Coupé y en el Sportback y con carácter opcional en el Cabrio. En el caso del 3.0 TDI de 245 CV (180 KW) se monta de serie, al igual que en el 3.0 TFSI, que llegará al mercado más adelante.

El S tronic de siete velocidades se compone de dos engranajes parciales que son accionados por dos embragues. Los procesos de cambio de una marcha a otra se llevan a cabo mediante el cambio de los dos embragues; apenas duran unas centésimas de segundo y se producen de forma extremadamente cómoda. El control electrónico ofrece un modo completamente automático con los programas D (*Drive*) y S (*Sport*). Sin embargo, el conductor podrá cambiar las marchas personalmente en todo momento, también con las levas del volante, disponibles como opcional.

En un principio Audi ofrece el 2.0 TFSI en combinación con la tracción integral permanente quattro. En el Coupé y en el Sportback forma parte del equipamiento de serie, mientras que en el Cabrio está disponible como opcional; en el 3.0 TDI de 245 CV (180 KW) se equipa de serie.

La tecnología quattro, que funciona de manera exclusivamente mecánica y por lo tanto inmediata, proporciona la ventaja decisiva en cuanto a dinamismo, tracción, seguridad en marcha y marcha rectilínea.



Esta tecnología ha convertido a Audi en el fabricante de sistemas de tracción a las cuatro ruedas con mayor éxito del mundo en el segmento *Premium*; sólo en 2010 la marca vendió más de 437.000 vehículos con tracción quattro.

El corazón de la tracción quattro es el diferencial central autoblocante. En condiciones de marcha normales distribuye las fuerzas del motor de un modo deportivo con carga algo mayor sobre el eje trasero; un 40% al eje delantero y un 60% al trasero. En el caso de que alguna rueda patine, envía la mayor parte de la fuerza motriz al otro eje.

El diferencial central mecánico se combina con la gestión del par individual para cada rueda. Este software inteligente es capaz de detectar si al circular rápidamente por una curva, una de las ruedas situadas en el interior de la curva está a punto de perder el agarre. Antes de que esto suceda el sistema frena la rueda ligeramente de manera casi imperceptible, con lo que el manejo se vuelve aún más fluido y la tracción más potente.

Para el 3.0 TDI quattro, el 3.0 TFSI quattro y los modelos S se ofrece como complemento ideal el diferencial deportivo, que distribuye activamente las fuerzas entre las ruedas traseras al conducir de un modo dinámico por curvas. Para ello utiliza dos fases de actuación superpuestas que se conectan rápidamente a través de embragues multidisco. Al trazar curvas a gran velocidad, el sistema empuja literalmente al A5 hacia el interior del radio; el vehículo parece rodar sobre rieles, con una precisión y tracción fascinantes.

El tren de rodaje

El tren de rodaje es uno de los puntos fuertes de la deportiva serie del segmento medio de Audi. Los modelos A5 trazan las curvas con espontaneidad y se comportan de manera sorprendentemente estable, segura y casi neutral en situaciones límite. La estable marcha rectilínea y el elevado confort de rodadura aportan a estos modelos unas extraordinarias cualidades para trayectos largos.

La ancha vía constituye uno de los pilares para alcanzar este comportamiento, con 1.590 mm delante y 1.577 mm detrás (A5 Sportback: 1.575 mm). En el Coupé y en el Cabrio la batalla mide 2.751 mm, y 2.810 mm en el Sportback.

Gran parte de la suspensión de las ruedas delanteras se ha fabricado en aluminio ligero: el soporte integral del motor y del eje, que ha sido atornillado rígidamente a la parte delantera del vehículo con el fin de aumentar la rigidez, el soporte del cojinete, que une los brazos superiores del eje con la carrocería, el cojinete giratorio y los cinco brazos por rueda. También el estabilizador tubular contribuye a reducir el peso. La construcción de cinco brazos puede procesar por separado las fuerzas longitudinales y transversales: en sentido transversal sus soportes se han ajustado de manera rígida en beneficio de una precisión deportiva, mientras que en sentido longitudinal, por el contrario, su comportamiento es suave y confortable.

Nueva tecnología: la dirección asistida electromecánica

Una de las novedades de la familia A5 es la eficiente dirección asistida electromecánica. Dado que al circular en línea recta no consume energía, reduce el consumo de combustible, según motorización, en hasta 0,3 litros a los 100 km. La nueva dirección, que basa su asistencia en función de la velocidad a la que se circula, puede colaborar con el nuevo sistema de asistencia Audi active lane assist.



Con una relación de transmisión de 16,1:1, la dirección asistida electromecánica presenta una configuración deportiva y directa.

La disposición concéntrica de la cremallera y del servoaccionamiento hace que la construcción sea muy compacta; el mecanismo de la dirección ubicado en la parte inferior traslada los impulsos directamente a las ruedas. Proporciona una información muy diferenciada y espontánea de la carretera al tiempo que las fuerzas de tracción y las fuerzas perturbadoras prácticamente no se aprecian. El diámetro de giro de los modelos A5 mide alrededor de 11,4 m.

El eje trasero se rige por el principio de brazos trapezoidales con control de vía de Audi, caracterizado por combinar una construcción compacta con unas excelentes propiedades en marcha y de confort. Un portaeje fabricado en acero, unido a la carrocería a través de soportes hidráulicos, constituye el elemento central de alta resistencia. Los dos brazos trapezoidales huecos, los portarruedas, los brazos transversales superiores y las barras de direccionamiento se han fabricado en aluminio; un perfil especial de construcción ligera sirve como barra estabilizadora.

Los muelles se apoyan directamente sobre los portarruedas y están separados de los amortiguadores de gas presurizado de dos tubos, de modo que funcionan con una mayor sensibilidad. El ajuste de los amortiguadores y el soporte de los brazos del eje trasero presentan una configuración aún más precisa, de la que también se benefician el confort y la precisión de la maniobrabilidad.

Audi ofrece con carácter opcional un tren de rodaje deportivo o el tren de rodaje deportivo S line, con el que la altura de la carrocería se rebaja 10 mm. Otra alternativa es el tren de rodaje con regulación adaptativa de la amortiguación. Una unidad de mando gestiona el funcionamiento de los amortiguadores CDC (CDC: del inglés *continuous damping control*); basa su intervención en el estado de la calzada, en el estilo de conducción y en el modo seleccionado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select. El ordenador utiliza una gran cantidad de datos para ajustar las fuerzas de amortiguación de manera individual en cada rueda en intervalos de apenas unos milisegundos.

El Audi A5 monta de serie llantas de aluminio forjadas de 17 pulgadas en el clásico diseño de seis brazos con neumáticos en formato 225/50.

La oferta de opcionales es muy amplia, con 17 variantes; cabe destacar aquí el exclusivo diseño de 20 radios y la óptica de titanio en torneado brillante. Los diámetros abarcan, dependiendo de la motorización, hasta las 20 pulgadas, y el formato de neumáticos es en este caso de 265/30.

Detrás de las grandes ruedas están alojados frenos potentes. En función de la motorización sus discos miden hasta 320 mm delante y 300 mm detrás; las pastillas de freno alcanzan elevados coeficientes de fricción. En el caso de los frenos delanteros autoventilados, cientos de diminutos cubos metálicos unen los dos discos entre sí, y consiguen una excelente disipación del calor.

Las motorizaciones más potentes montan pinzas de freno en construcción mixta; la carcasa de los pistones fabricada en aluminio disipa muy bien el calor. A pesar de su reducido peso, las pinzas son extremadamente rígidas; también los discos y las cubiertas son muy ligeros.



La luz de freno es adaptativa, y en caso de producirse una frenada a fondo parpadea rápidamente para alertar a los vehículos que circulan por detrás. En combinación con la dirección electromecánica, el ESP ayuda al conductor en el contraviraje y en la frenada sobre firmes con diferente agarre de las ruedas a cada lado.

Con tracción delantera: ESP con bloqueo transversal electrónico

Las versiones A5 con tracción delantera equipan de serie el ESP con bloqueo transversal electrónico. En cuanto la unidad de mando detecta que la rueda delantera del lado interior de la curva amenaza con patinar al trazar la curva a gran velocidad, ejerce sobre ella una leve intervención de los frenos.

Gracias a esta intervención el par sobrante se envía a la rueda que circula por el exterior de la curva; al mismo tiempo, la diferencia entre las fuerzas de propulsión hace que el vehículo se cierre ligeramente en la curva: el A5 traza la curva con precisión, agilidad y estabilidad, con un comportamiento prácticamente neutral.

Entre los opcionales de alta tecnología del Audi A5 se cuenta el sistema de conducción dinámica Audi drive select. Con este sistema el conductor puede influir en las líneas características del pedal del acelerador, en los puntos de cambio de marcha de la caja automática y en la asistencia de la dirección asistida. Basta con pulsar una tecla para seleccionar el modo en el que este sistema debe funcionar: *comfort*, *auto*, *dynamic* o *efficiency*. El modo *efficiency* es nuevo e integra también en su gestión el climatizador automático y sistemas opcionales como el adaptive cruise control o el programador de velocidad, al tiempo que ayuda al conductor a conducir de un modo especialmente eficiente.

Si el A5 monta un sistema de navegación MMI se dispondrá también del modo *individual*, con el que el conductor puede crear su propio perfil personal dentro de unos determinados límites. El Audi drive select incluye también en su regulación componentes opcionales como el diferencial deportivo (para el 3.0 TDI quattro, el 3.0 TFSI quattro y el S5), la regulación de la amortiguación y la dirección dinámica.

Con su transmisión superpuesta, la dirección dinámica, compacta y ligera, es capaz de variar su relación de transmisión en casi un 100%. Al circular por ciudad presenta una respuesta muy directa, mientras que a velocidades elevadas, la relación de transmisión indirecta mejora la marcha rectilínea. En caso necesario el sistema ejecuta un ligero contraviraje al alcanzar el límite de estabilidad en curva, reduciendo así en la mayoría de situaciones el subviraje y el sobreviraje debido a la alternancia de cargas.

Los sistemas de asistencia al conductor

La oferta de Audi en el ámbito de los sistemas de asistencia es tan amplia que marca la pauta en el segmento medio automovilístico. Junto al nuevo sistema de información al conductor de serie, que incluye una función de detección de fatiga y recomendación de descanso, se ofrecen cuatro tecnologías opcionales. El cliente puede solicitar tres de ellas en un paquete: el adaptive cruise control, el Audi active lane assist y el Audi parking system plus.

El nuevo sistema de información al conductor con recomendación de descanso tiene la capacidad de mejorar notablemente la seguridad vial, ya que aproximadamente uno de cada cuatro accidentes están causados por el cansancio. Observa permanentemente los



movimientos del volante y cuando el conductor acciona las teclas o pisa los pedales. Con esta información crea un perfil individual que memoriza. Cuando la unidad de mando detecta que la conducta del conductor difiere de dicho perfil, por ejemplo porque ya apenas mueve el volante, emite una advertencia visual y acústica. El sistema se activa a partir de una velocidad de 65 km/h y puede desconectarse en cualquier momento, al igual que todos los sistemas de asistencia de Audi.

Nuevas funciones: el adaptive cruise control

Audi ofrece con carácter opcional el adaptive cruise control (ACC), que se ha visto ampliado con nuevas e importantes funciones. El regulador de velocidad por radar mantiene la distancia con respecto al vehículo precedente entre los 30 y los 200 km/h mediante intervenciones en el acelerador y en los frenos, y es además capaz de decelerar automáticamente dentro de unos determinados límites. El conductor puede fijar hasta cuatro niveles para determinar el grado de comodidad o deportividad con el que el sistema debe actuar; la distancia se puede regular en cuatro niveles.

El ACC integra el Audi braking guard. Cuando el sensor de radar detecta el riesgo de una colisión posterior, el sistema avisa al conductor. Dependiendo de la gravedad de la situación, la advertencia se lleva a cabo en varias fases.

Un gong y una señal óptica en el display del sistema de información al conductor constituyen la primera fase; simultáneamente se llena el sistema de frenos y las pastillas de freno se aproximan a los discos, de modo que se pueda efectuar una frenada sin retardo alguno.

Si el conductor permanece pasivo, éste percibe en la segunda fase una sacudida de alerta causada por una breve deceleración. Si en ese momento el conductor frena, pero no pisa el pedal con la fuerza suficiente, el servofreno hidráulico aumenta la fuerza de frenado de acuerdo con la situación. Si por el contrario el conductor no reacciona el absoluto, el sistema ejecuta una frenada parcial autónoma que decelera unos 3 m/s^2 al A5.

A velocidades inferiores a los 30 km/h, el Audi A5 es capaz de frenar a fondo por sí solo en situaciones de emergencia, independientemente de si el vehículo que se encuentra delante está en movimiento o parado. Esta nueva función de deceleración máxima puede, en determinadas circunstancias, llegar a evitar por completo un accidente, y en todo caso reduce considerablemente la velocidad a la que se produce la colisión.

El asistente opcional de cambio de carril Audi side assist entra en acción cuando se alcanzan los 30 km/h de velocidad. Los sensores de radar en la parte trasera del vehículo vigilan lo que sucede detrás del A5. Si otro vehículo se está moviendo en el ángulo muerto o se aproxima rápidamente por detrás, se enciende un LED de color amarillo en la carcasa del retrovisor exterior. Si aún así el conductor acciona el intermitente para cambiar de carril, aumenta el brillo del indicador y la frecuencia de parpadeo; una señal que prácticamente no puede pasar desapercibida.

Un nuevo sistema opcional en la familia A5 es el Audi active lane assist, que se activa a partir de los 65 km/h. Utiliza una cámara de vídeo ubicada en el retrovisor interior para registrar las líneas de demarcación de la calzada. Si el A5 pisa una línea sin activar el intermitente, el sistema advierte al conductor mediante una discreta intervención en la dirección electromecánica para que corrija el rumbo.



En el MMI el conductor fija a partir de qué punto desea dicha intervención y si desea combinarla con una vibración del volante. Si selecciona el ajuste “tarde”, el sistema interviene justo antes de que el vehículo pise una de las líneas de demarcación detectadas. Esta función puede ayudar a evitar que el vehículo se salga del carril de manera involuntaria, por ejemplo a causa de un despiste. Si el conductor selecciona el ajuste “pronto”, el Audi active Lane assist ayuda continuamente con suaves intervenciones a mantener el vehículo en el centro del carril. Gracias a esta nueva generación de asistencia para mantenerse en el carril, el conductor puede relajarse, con lo que aumenta el confort en marcha.

Para aparcar cómodamente Audi ofrece a sus clientes diferentes opciones, entre las que destaca el Audi parking system plus, que incorpora una cámara de marcha atrás que registra la zona ubicada detrás del vehículo con un objetivo de ojo de pez. Las imágenes, corregidas con ayuda de un software, se muestran en el monitor del MMI complementadas con líneas y campos auxiliares que ayudan al conductor a realizar las maniobras de aparcamiento.

Los sistemas multimedia

Los nuevos modelos A5 destacan sobre sus rivales, incluso en el ámbito técnico de los sistemas multimedia. Para las tres variantes de carrocería de la serie se ofrece un sistema modular de componentes.

El A5 equipa de serie el equipo de radio concert, que integra un reproductor de CD y un amplificador que gestiona ocho altavoces pasivos con 80 vatios de potencia. El sintonizador doble integra dos antenas en su funcionamiento, de modo que siempre recibe la mejor señal disponible. El equipo de radio concert incluye además una conexión AUX-IN, un lector de tarjetas SDHC y un monitor TFT de 6,5 pulgadas. El siguiente componente opcional es el equipo de radio symphony, y por encima de él se encuentra el MMI navigation. En este último caso los datos de los mapas se obtienen de un DVD, y el reproductor también reproduce CD de música.

En el A5 Coupé y en el A5 Sportback el conductor puede introducir la dirección de destino mediante control por voz, y una vez en ruta podrá dejarse llevar por el sistema de guiado dinámico al destino. Un sintonizador triple garantiza una excelente recepción de radio.

El equipo más sofisticado dentro del programa de *infotainment* es el MMI navigation plus. Además del reproductor de DVD integra un disco duro de 60 GB; un tercio de su capacidad se reserva como memoria para los datos del teléfono y los archivos de música. Un procesador gráfico genera las imágenes tridimensionales con una calidad excelente. Como mapa se utiliza un modelo del terreno en 3D de alta definición; los lugares de interés de muchas ciudades se presentan con todo lujo de detalles.

El monitor de a bordo central tiene una diagonal de 7 pulgadas. Gracias a su elevada resolución de 800 x 480 píxeles, ofrece imágenes de extremada nitidez en colores brillantes, y permite visualizar portadas de CD. En el A5 Coupé y en el A5 Sportback, el sistema de control por voz perfeccionado permite introducir el lugar y la calle mediante un comando de voz; del mismo modo permite seleccionar los datos del teléfono y a los archivos de música almacenados en el disco duro. El número de *hardkeys* (teclas de función fija) para el menú principal se ha reducido de ocho a cuatro, y el regulador del volumen se ha dotado de una función *skip* para saltar títulos.



Opcionalmente el A5 también se puede equipar con el Audi sound system, que incluye un amplificador de seis canales con una potencia de 180 vatios al que se conectan diez altavoces, entre ellos un *subwoofer* y un altavoz central. Aún más diferenciado es el sonido con el Bang & Olufsen Advanced Sound System, con un amplificador de diez canales y 505 vatios de potencia que trabaja con 14 altavoces de alto rendimiento (12 en el A5 Cabrio); sus cubiertas incorporan aplicaciones de aluminio. En colaboración con el MMI navigation plus, este equipo puede reproducir DVD en calidad de sonido 5.1 Surround Sound.

Muchos otros componentes completan la oferta de *infotainment*. Se cuentan entre ellos un cambiador de CD en la guantera, un sintonizador doble para la recepción digital de radio (*digital audio broadcasting*, DAB, así como DAB+ y DMB Audio), un sintonizador de TV digital y el Audi music interface, que permite conectar un reproductor portátil o un iPhone. Para hablar cómodamente por teléfono se ofrece una interfaz Bluetooth, así como una preinstalación para teléfono móvil Bluetooth con dispositivo manos libre y control por voz (no disponible para el A5 Cabrio).

Audi connect

La tecnología de comunicación más eficiente y atractiva para el A5 es el teléfono de automóvil Bluetooth online, que establece la conexión a Internet a través de un módulo UMTS. El concepto clave que reúne todas las funciones de esta tecnología es Audi connect, otro ámbito técnico en el que la marca de los cuatro aros lidera la competencia.

Un módulo UMTS, integrado en el MMI navigation plus, descarga en el vehículo en tiempo real noticias, información sobre viajes o el tiempo, así como destinos especiales de Google. El conductor puede planear su ruta previamente en el ordenador de casa, subirla a un apartado de la página de Internet www.audi.de, y desde allí descargarla en el sistema de navegación antes de partir.

Basta con pulsar un botón para ver un mapa de diseño muy atractivo, complementado con fotografías aéreas y de satélite de Google Earth, que también se descargan en el vehículo vía UMTS.

El manejo del teléfono de automóvil Bluetooth online se lleva a cabo a través del control por voz (no en el A5 Cabrio), del terminal del MMI navigation plus o del volante multifuncional. Para hablar por teléfono de forma discreta se ofrece un auricular Bluetooth independiente. La retransmisión de la señal se lleva a cabo a través de la antena del techo. Un punto de acceso inalámbrico WLAN, otra de las funciones del sistema, permite a los pasajeros conectar hasta ocho dispositivos móviles.

Para conectarse a la red el conductor sólo necesita introducir en el lector de tarjetas una tarjeta SIM vinculada a una línea de datos. Como alternativa puede acoplar su móvil al equipo vía Bluetooth si éste es compatible con el perfil de acceso SIM. No conlleva costes adicionales ni contratos especiales; sin embargo, Audi recomienda contratar una tarifa plana apropiada dada la elevada tasa de transferencia de datos.

La mejor información: la Información de tráfico Audi online

Con el teléfono con conexión a Internet se podrá disfrutar de otro exclusivo servicio a bordo del Audi A5: la Información de tráfico Audi online presenta datos sobre el flujo del tráfico en el mapa de navegación. Si la ruta seleccionada está libre se muestra en el



monitor en color verde, si hay tráfico denso se muestra en amarillo, si la circulación es lenta en naranja y si hay atascos en rojo. En este último caso el servicio indica la incidencia mediante un texto y calcula una ruta alternativa.

El sistema de Audi es más rápido y preciso que las actuales soluciones TMC y TMC pro, y también incluye carreteras comarcales y ciudades. Como fuente de información se utilizan principalmente cientos de miles de *smartphones* y navegadores que comunican su posición actual a un proveedor a través de la red de telefonía móvil con una frecuencia elevada. Una vez procesados, dichos datos dan como resultado una imagen diferenciada de la densidad del tráfico en las carreteras. La Información de tráfico Audi online se ha lanzado recientemente en Europa Central, Francia e Italia, y pronto se sumarán otros países.

Los precios y el mercado

A pesar de que todos los modelos A5 se presentan mejorados, Audi sólo eleva los precios de manera insignificante. En muchos casos, como p. ej. en las versiones 2.0 TDI 177 CV y en la 3.0 TDI 245 CV quattro, tanto en A5 Coupé como en A5 Sportback, los precios finales incluso se han podido reducir, en parte gracias a los mejores niveles de emisiones de CO₂.

Desde su lanzamiento al mercado los modelos A5 han disfrutado de un enorme éxito. El Coupé se ha convertido en líder de su segmento en los mercados principales europeos (la región de venta más importante de esta serie) y también en China, y sólo hasta finales de 2010 Audi vendió más de 150.000 ejemplares. El Sportback no tiene competencia gracias al especial concepto de su carrocería.

El gran número de votos obtenido en las encuestas de lectores y expertos corrobora la privilegiada posición de esta familia de modelos. Valga destacar el *Premio de diseño de la República Federal de Alemania 2010* que otorga el prestigioso Consejo Alemán de Diseño. También los clientes de Audi están fascinados por el diseño de los modelos A5; para ellos este es de lejos el principal motivo de compra.

- Fin -

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en www.audi-mediaservices.com/en