



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>

Julio de 2010

Audi A8 L: el nuevo modelo de lujo de la marca

Sumario		2
Relación de detalles interesantes		4
Información detallada: el habitáculo	5	
El diseño exterior		11
Los sistemas de asistencia		13
La seguridad		16
Los sistemas de Infotainment	19	
Los servicios de Internet		21
La carrocería		22
Los motores		25
La transmisión de fuerza		28
El tren de rodaje		29
El equipamiento		33

Anexo: datos técnicos

Los equipamientos y características mencionados en esta documentación se refieren a la gama ofrecida en Alemania. Reservados todos los derechos de modificación y error.



Sumario

El nuevo buque insignia de alta tecnología de la marca: el Audi A8 L

La gran berlina A8 representa el avance tecnológico del que Audi hace gala. La marca presenta ahora al buque insignia de la casa en su nueva versión de alta gama: el A8 L con batalla larga marca una nueva pauta en cuanto a lujo, dinamismo y eficiencia. Llegará a los concesionarios en otoño de 2010 disponible en cinco motorizaciones diferentes, entre las que también se encuentra el majestuoso doce cilindros de 500 CV (368 KW).

El Audi A8 L causa impresión con una puesta en escena de poderosa majestuosidad; es la gran berlina de lujo representativa de la marca. En comparación con la versión normal, su longitud y su batalla han aumentado 13 centímetros, y mide 5,27 metros. Este aumento beneficia en su totalidad a los ocupantes de las plazas traseras.

En la parte trasera Audi ofrece con carácter opcional dos asientos individuales con regulación eléctrica y calefacción, así como una consola central continua de elegante diseño que integra grandes portaobjetos. Los asientos individuales también pueden equiparse opcionalmente con función de ventilación y de masaje; otros equipamientos, como una mesa plegable y una nevera, hacen la estancia aún más agradable. La variante más sofisticada viene de la mano del asiento de descanso, que incorpora un reposapiés con regulación eléctrica. En combinación con este asiento el vehículo monta todos los equipamientos de lujo disponibles, incluido el Rear Seat Entertainment.

En el ámbito multimedia Audi brinda a sus clientes una gran variedad de atractivos componentes. La oferta se extiende hasta el sistema de sonido de alta tecnología de Bang & Olufsen, y abarca modernos servicios online. El Audi A8 L es el primer automóvil del mundo que está disponible con un punto de acceso inalámbrico WLAN; un módulo UMTS establece la conexión con Internet.

El interior del A8 fascina por su nuevo y suave trazado de líneas, por un acabado a nivel artesanal y por el gran esmero hasta en los más pequeños detalles. El confort a bordo es de primera clase, desde la iluminación ambiental al climatizador automático de cuatro zonas.

El buque insignia de Audi combina un novedoso nivel de inteligencia tecnológica con un manejo sencillo e intuitivo. Su Multi Media Interface MMI incorpora una revolucionaria novedad: en combinación con el sistema de navegación opcional MMI navigation plus posee un *touchpad* (panel táctil). El llamado MMI touch permite al conductor manejar numerosas funciones de un modo intuitivo; así, por ejemplo, puede introducir el destino de navegación dibujando las letras con el dedo. En el nuevo Audi A8 L, el sistema MMI navigation plus está estrechamente interconectado con los sistemas de asistencia y de seguridad. Lee la ruta con antelación y suministra los datos necesarios a los dispositivos de control del cambio automático, de los faros y del adaptive cruise control con función Stop & Go, que llega ahora en una versión evolucionada.

Este nuevo nivel de inteligencia permite a los sistemas detectar escenarios complejos y asistir al conductor tomando decisiones de manera anticipada. En muchas situaciones, el nuevo sistema de seguridad Audi pre sense es capaz de reducir la gravedad de un accidente y de sus consecuencias. También el asistente de visión nocturna con función de marcado de los peatones detectados y el indicador del límite de velocidad aumentan la seguridad y el confort en la conducción.



Elegancia atemporal: el diseño

El Audi A8 L es una berlina de elegancia clásica y atemporal. Su carrocería se fabrica en aluminio según el método de construcción Audi Space Frame (ASF), y pesa alrededor de un 40% menos que una estructura comparable fabricada en acero. A petición del cliente Audi monta los faros en tecnología LED, que realizan todas las funciones de iluminación mediante diodos luminosos (de serie en la versión W12). Suponen toda una revolución en la historia de la luminotecnía, tanto desde el punto de vista técnico como visual.

El nuevo A8 L llega al mercado con cinco motorizaciones diferentes, dos de ellas TDI y tres FSI. Todos los motores han experimentado un aumento de potencia y par, a pesar de que sus consumos hayan disminuido considerablemente, hasta en un 22%. Los artifices de esta reducción del consumo son las tecnologías de eficiencia de Audi, como el sistema de recuperación de energía y la innovadora gestión térmica.

La oferta de motores es muy amplia. Comienza con dos V6 de tres litros: un TDI de 250 CV (184 KW) y un TFSI de 290 CV (213 KW). Continúa con dos V8, ambos con una cilindrada de 4,2 litros; el TDI entrega 350 CV (258 KW) y el FSI 372 CV (273 KW). A la cabeza de la oferta se encuentra el W12, un motor de gasolina con una potencia y un refinamiento de marcha soberanos. Con una cilindrada de 6,3 litros, rinde 500 CV (368 KW).

A la eficiencia del A8 L ha contribuido también en gran medida la caja de cambios: el tiptronic de ocho relaciones alcanza una gran relación de transmisión total. Su control se lleva a cabo de forma electrónica a través de una elegante palanca de selección o de levas ubicadas en el volante. La tracción integral permanente quattro funciona de manera deportiva y con carga algo mayor en el eje trasero. Opcionalmente puede optarse por el diferencial deportivo, que distribuye las fuerzas de forma dinámica entre las ruedas del tren trasero (de serie en el A8 L 4.2 TDI).

El nuevo A8 L combina un lujoso confort de rodadura con una deportiva maniobrabilidad. Sus barras de dirección vienen fabricadas en aluminio. La suspensión neumática adaptive air suspension con amortiguación regulada pertenece al equipamiento de serie y está integrada en el versátil sistema de dinámica de conducción Audi drive select. La dirección dinámica opcional completa la oferta relativa al tren de rodaje.



Relación de detalles interesantes

El Audi A8 L

Carrocería

- Carrocería ligera y altamente resistente en construcción ASF de aluminio
- 13 centímetros más larga en comparación con la versión normal, longitud de 5,27 m.
- Trazado de líneas armonioso y de elegancia atemporal, faros LED opcionales
- Techo corredizo panorámico compuesto por dos elementos de cristal

Habitáculo y manejo

- Asientos individuales traseros con regulación eléctrica y lujoso asiento de descanso como opcional
- Acabado en calidad artesanal, rica oferta de equipamientos de serie y opcionales
- Sistema de manejo MMI de serie, como sistema de navegación MMI touch con revolucionaria identificación de caracteres

Sistemas de asistencia y seguridad

- Asistente de visión nocturna con función de marcado de personas, adaptive cruise control con función Stop & Go, otros sistemas de asistencia al conductor de probada capacidad
- Nuevo sistema de seguridad Audi pre sense para evitar accidentes y para minimizar sus consecuencias

Sistemas de Infotainment

- Sistema de navegación de última generación estrechamente interconectado a los sistemas de asistencia
- Ultramodernos servicios online con punto de acceso inalámbrico WLAN, equipos de audio de alta tecnología

Motores y transmisión

- Dos TDI, tres motores de gasolina, potencia de 250 CV (184 KW) a 500 CV (368 KW)
- Revolucionaria eficiencia: 3.0 TDI con una emisión de sólo 176 gramos de CO₂ por km
- Majestuoso confort de propulsión: FSI de doce cilindros con 6,3 litros de cilindrada
- tiptronic de ocho relaciones de nuevo desarrollo con control electrónico de serie
- Tracción integral quattro de serie, diferencial deportivo para el eje trasero disponible como opcional

Tren de rodaje

- Suspensiones de las ruedas en construcción ligera, reparto equilibrado de las cargas entre los ejes
- Sistema de dinámica de conducción Audi drive select incluida suspensión neumática y amortiguación adaptativa de serie, dirección dinámica opcional



Información detallada

Una nueva forma de estar a la vanguardia de la técnica: el Audi A8 L

Audi presenta su nuevo modelo de lujo: el A8 L con batalla larga marca una nueva pauta en el segmento de máximo prestigio del mercado internacional. Llegará a los concesionarios a finales de año con el motor de doce cilindros y otros cuatro motores. Con su concentrada tecnología de última generación, el A8 L redefine la posición de Audi a la vanguardia de la técnica.

El habitáculo

Audi ofrece con carácter opcional para los asientos individuales una ventilación y una función de masaje neumática con dos programas a elegir y tres niveles diferentes. Otro opcional de gran atractivo es la consola central continua, que se une con la estructura del túnel central formando una elegante onda. El cuero y las delicadas chapas de madera le aportan un toque de nobleza.

La larga consola incorpora en sus laterales los interruptores para la regulación del asiento y en la parte superior un cómodo y ancho reposabrazos. Éste último esconde en su interior un gran portaobjetos en el que se alojan el teléfono de automóvil opcional y una toma de corriente de 230 voltios. Encontramos otro compartimento pegado a la pared trasera del habitáculo, escondido tras cubiertas con aplicaciones de madera adicionales. En la zona delantera de la consola se encuentra la unidad de mando para el climatizador independiente de las plazas traseras. Audi ofrece opcionalmente otros componentes, como mesas plegables y una nevera que da cabida a dos botellas de un litro e integra iluminación LED.

En lo que respecta al lujo, Audi tiene una filosofía propia: el lujo no es sinónimo de exuberancia, sino de un estilo elegante y cuidado. El lujo en Audi consiste en seleccionar todos los materiales con esmero y en procesarlos con sumo cariño y con un elevado *know how* técnico. De este modo nace una obra de arte total como el habitáculo del A8 L.

El interior de la gran berlina es un *lounge* rodante, un remanso de paz que mimra todos los sentidos. Los clientes del A8 L dan importancia al confort, al estilo y al prestigio, y por ello Audi ha concebido la versión larga como una berlina para ser conducida por un chófer o por uno mismo. El incremento de longitud de 13 centímetros beneficia principalmente a los ocupantes de las plazas traseras.

El lujo más selecto: los asientos traseros

La parte trasera del A8 L mimra a sus ocupantes con una opulenta oferta de espacio, para la cabeza, los hombros, los pies y las rodillas. El espacio a la altura de la cabeza que Audi ofrece en su berlina de lujo es considerablemente superior que el de sus principales competidores. Las puertas traseras son más largas, con lo que el acceso al vehículo resulta muy cómodo. El techo corredizo de cristal y las cortinillas parasol eléctricas para la luneta trasera y las lunas laterales traseras pertenecen al equipamiento de serie.

El A8 L está equipado de serie con una banqueta clásica de tres plazas, y Audi ofrece con carácter opcional dos cómodos asientos individuales con los que no hay por qué prescindir de la tercera plaza (de serie en el W12). Los asientos individuales incorporan calefacción de tres niveles y regulación eléctrica



para la posición longitudinal, la inclinación del cojín y de la parte superior del respaldo y el apoyo lumbar neumático; el equipamiento de serie incluye también función de memoria y compartimentos abatibles adicionales en los reposabrazos traseros de las puertas. Destacan además otros equipamientos como los reposacabezas de confort, un asiento del acompañante que puede regularse longitudinalmente desde la parte trasera del vehículo y el climatizador automático de cuatro zonas.

En este ámbito, la variante más sofisticada en el Audi A8 L está representada por el asiento de descanso en el lado trasero derecho, con todo el lujo de primera clase, como en un avión. Los pies de su ocupante descansan sobre un reposapiés de regulación eléctrica ubicado en el respaldo del asiento del acompañante. Su espalda se podrá beneficiar del masaje que proporcionan diez cámaras de aire; con cuatro programas, cada uno de ellos con cinco intensidades diferentes, la función de masaje se regula a través de un mando a distancia. Los programas presentan diferentes configuraciones: uno de ellos masajea toda la espalda, otro se centra específicamente en la zona de los hombros.

Junto a todas las funciones que ya integran los asientos individuales, el asiento de descanso trae además consigo la consola central larga, la ventilación del asiento y el Rear Seat Entertainment. La iluminación ambiental aporta al interior el toque de refinamiento adicional. Además, el asiento izquierdo trasero incorpora también una función de masaje, ésta con dos programas y tres niveles. Al abrir una de las puertas, el asistente para subir y bajar del vehículo desplaza automáticamente el asiento correspondiente hasta la posición más atrasada.

Ambiente luminoso: el diseño interior

Con su sosegado trazado de líneas, el interior del Audi A8 L es la continuación del elegante diseño exterior. Su corte es notablemente más amplio, espacioso y claro que el del modelo anterior. El elemento más característico es el *wrap-around*, un arco que abraza todo el interior. El *wrap-around* conforma una elegante borda como en un yate, coronando el concepto de las líneas tensadas fibrosamente y de recorrido cuneiforme.

Este gran arco integra el tablero de instrumentos, estrecho y ubicado en una posición baja. Nace por debajo de la base del parabrisas y desciende ligeramente hacia los asientos. Si bien los asientos del nuevo A8 L van montados en una posición deportiva baja, la mayoría de los conductores abarcan visualmente el capó completo gracias a la reducida altura del morro: una sensación de amplitud y libertad.

El frontal del tablero de instrumentos está diseñado en forma de suave ola, que discurre alrededor del conductor y del acompañante. Parece estar en movimiento, resultando nítido y delgado; el trazado de líneas horizontal realza su anchura. Las salidas de aire con forma trapezoidal acentúan la nueva filosofía de diseño. El tablero de instrumentos está revestido con un material suavemente acolchado, en diseño de cuero, y decorado con precisas costuras. En el centro de su frontal se integra un elegante reloj analógico.

Al caer la noche, una función de alta tecnología especial en el A8 L despliega todo su encanto: la iluminación interior, que es generada por diodos luminosos de color blanco y gestionada por un complejo sistema electrónico. Se enciende al desbloquear la berlina a través del mando a distancia y se expande como una ola partiendo del asiento del conductor. En función de los deseos del conductor, su efecto puede ser muy diferente: mate, frío o cálido, flexible o enfocado; alcanza su máxima expresión en las bandas luminosas ubicadas en el revestimiento interior del techo y entre los asideros.

Opcionalmente puede optarse por la iluminación ambiental (de serie con la consola central continua y en el W12), una artística puesta en escena. Una serie de diodos luminosos, conductores ópticos y



bandas luminosas iluminan el interior en muchas zonas adicionales; la consola central parece estar suspendida. Muchos diodos luminosos son de dos o tres colores; mediante el sistema de manejo MMI, el conductor puede seleccionar los escenarios de iluminación Marfil, Polar y Rubí/Polar, y regular la luminosidad en cuatro zonas. Como complemento Audi ofrece luces de lectura y espejos de cortesía para las plazas traseras (de serie en el W12 y en combinación con el techo panorámico).

Máximo confort: los asientos delanteros

Los asientos delanteros del Audi A8 L proporcionan al cuerpo un excelente apoyo y sujeción e incorporan la parte superior del respaldo escalonada para proteger los hombros. De serie es posible ajustar eléctricamente doce posiciones en los asientos: a lo largo, en la altura e inclinación del cojín del asiento, en la inclinación del respaldo y en dos zonas del apoyo lumbar. El equipamiento opcional ofrece una calefacción y una función de memoria, que se combina con una regulación eléctrica de la altura del reposacabezas y del cinturón.

Mayor lujo ofrecen aún los asientos de confort con su regulación de 22 posiciones. En ellos puede regularse también la inclinación de la parte superior del respaldo, la profundidad del cojín del asiento, la inclinación y la altura de los reposacabezas de confort y la anchura de los laterales del asiento. Esta última función se ajusta neumáticamente, al igual que el apoyo lumbar de cuatro posiciones; la función de memoria se incluye de serie.

Además de con calefacción, los asientos de confort pueden combinarse con una ventilación de tres niveles, que integra cuatro pequeños ventiladores encargados de aspirar el aire; una solución especialmente eficaz. Otro opcional es la función de masaje neumática con cinco programas. Los asientos de confort también están disponibles en una deportiva versión con tapizados perforados en diseño de rombos.

Audi ha reducido notablemente la cantidad de mandos precisados para el manejo de los asientos. Todos los ajustes primarios siguen realizándose a través de teclas, que imitan la forma del asiento. A través de un mando multifuncional con un anillo giratorio y cuatro pulsadores se gestionan las funciones secundarias, como los laterales del asiento o el masaje; el monitor MMI muestra cada uno de los pasos.

Al concepto general de viajar con lujo pertenece también una generosa oferta de portaobjetos. Uno de ellos es el compartimento ubicado debajo del reposabrazos central delantero, especialmente apropiado para guardar el teléfono móvil, el de automóvil y el iPod.

Claro concepto: el manejo

El concepto de manejo del A8L es típico de Audi: sencillo y comprensible de manera intuitiva. Inicialmente, las agujas rojas de los instrumentos redondos grandes se encuentran en la posición correspondiente a las seis en un reloj: al arrancar suben y vuelven a regresar al mismo punto otorgándoles un matiz deportivo. Con sus escalas en color negro y el clásico gráfico claro permiten una lectura rápida y sencilla.

El sistema de información al conductor (FIS), que funciona como una valiosa central de información y de manejo, ha adoptado nuevas formas. Su monitor central ha aumentado hasta las 7 pulgadas de diagonal, y en él se muestran todas las funciones mediante un concepto de menú muy fácil de entender que combina dos campos principales con dos barras independientes. En el 3.0 TDI el FIS incorpora el programa de eficiencia, que ofrece al conductor consejos para conducir de un modo más eficiente. Otra



de las funciones ofrece información sobre los consumidores eléctricos del vehículo que están activos, como por ejemplo el climatizador, así como a cuánto asciende su consumo de combustible.

El manejo del FIS se lleva a cabo a través del volante multifuncional, que también ha sido perfeccionado, y que el cliente puede elegir en diseño de tres o de cuatro radios. La columna de la dirección se ajusta eléctricamente, y opcionalmente puede optarse por una corona del volante con calefacción. Para arrancar y parar el motor se utiliza un pulsador independiente. Se encuentra en la consola del túnel central, junto con el accionamiento del freno de estacionamiento electromecánico.

A simple vista, la zona delantera de la consola parece ser independiente del tablero de instrumentos. Ancha e inclinada en posición casi plana, es un perfecto puesto de mando que alberga los mandos del climatizador automático. El climatizador permite una ventilación indirecta silenciosa que apenas genera corriente de aire a través de una rejilla ubicada en la parte superior del tablero de instrumentos. Ofrece tres estilos climáticos y una cuarta variante para el invierno.

Opcionalmente puede optarse por un climatizador automático de cuatro zonas (de serie con la consola central continua y en el W12). Funciona con un grupo climatizador independiente en la parte trasera del vehículo y controla 25 servomotores. Además, su funcionamiento es extremadamente eficiente gracias a la innovadora tecnología utilizada.

Entorno táctil: el terminal MMI

Debajo de los mandos del climatizador se encuentra el terminal del sistema de manejo y multimedia MMI, que se presenta aquí en una nueva versión. Conforman un entorno táctil compuesto por tres zonas. En la derecha se encuentran los mandos del sistema de audio, y en la central el gran pulsador giratorio y las teclas de función fija y variable (*hardkeys* y *softkeys*) que se utilizan para desplazarse por los menús principales. La zona izquierda integra seis teclas para las emisoras de radio o el *touchpad* del MMI navigation plus opcional (de serie en el W12). El manejo se lleva a cabo de un modo relajado: la muñeca descansa sobre la palanca de selección del tiptronic de ocho velocidades, de modo que la mano puede pulsar y girar los diferentes mandos estando en reposo.

El monitor del sistema MMI, cuando no se está utilizando, va sumergido en el tablero de instrumentos sobresaliendo tan sólo su borde superior, aparentando ser una sofisticada moldura. Al encender el sistema, emerge trazando una elegante curva. La gran pantalla, con ocho pulgadas de diagonal, es extremadamente plana. Como ocurre en el sistema de información al conductor, su campo de indicación está dividido en tres zonas y la navegación por el menú sigue una lógica perfeccionada. Todos los temas se presentan en forma de elegantes gráficos tridimensionales, incluso las portadas (cover art) de los CD de audio.

Sin concesiones: la calidad

La calidad no entiende de soluciones intermedias. También el interior del A8L ha sido diseñado conforme a este principio de Audi, hasta en el más pequeño detalle.

Uno de los ámbitos en los que se centra esta filosofía es la palanca de selección del tiptronic de ocho relaciones. Resulta robusta y maciza como una escultura, pero se mueve con extraordinaria suavidad y precisión. Su empuñadura está revestida en cuero o chapa de madera, al tiempo que finas molduras decorativas le aportan un toque de elegancia. En la parte izquierda de la palanca se encuentra el indicador del programa de conducción con iluminación LED.



El botón de arranque y parada es también una pequeña obra de arte; al igual que la palanca de selección, se ilumina desde el interior en color rojo, y las letras han sido labradas con la máxima precisión en su superficie de aluminio.

La combinación de materiales de la más alta calidad, su imagen y su tacto crean en el interior del A8 L una atmósfera artesanal. Los difusores de aire, por ejemplo, presentan un diseño parcialmente cromado, y los respaldos de los asientos de confort incorporan en su parte trasera inserciones en forma de hoz fabricadas en madera noble. Tras el lijado mecánico, los cantos de las chapas de madera se repasan a mano; el revestimiento de cuero de la corona del volante también se cose a mano.

Todos los mandos se mueven sin holgura y con suavidad; los ingenieros han definido escrupulosamente todos sus sonidos, así como los recorridos y fuerzas de ajuste. Las juntas discurren homogéneas y estrechas. En muchos casos presentan únicamente la anchura que requiere la dilatación térmica de los materiales, y ni una décima de milímetro más.

En la zona del tablero de instrumentos y de las puertas, el A8 L presenta inserciones decorativas compuestas por dos piezas cada una; una solución de suma elegancia. Los elementos inferiores están realizados de serie en negro brillante y los superiores en madera de raíz de nogal marrón con un brillo profundo e inmaculado. Delgadas molduras cromadas rodean los embellecedores. El modelo más potente de la gama presume de inscripciones W12 iluminadas en las molduras de acceso y de inserciones decorativas con el elemento superior en lacado brillante negro y el inferior en aluminio cepillado.

Numerosos elementos de mando en el interior del A8 L seducen por su acabado negro brillante. Los componentes sometidos a mayor esfuerzo están recubiertos por un novedoso barniz protector endurecido bajo luz UV que les confiere una extremada resistencia al rayado. Una capa de alta tecnología denominada Cerapaint protege las molduras de acceso fabricadas en aluminio. Con un espesor inferior a dos milésimas de milímetro, ofrece una excelente protección contra daños, repele la suciedad y permite una limpieza fácil.

Nobles: los colores y los materiales

Opcionalmente, Audi ofrece las inserciones decorativas en aluminio cepillado y en variedades de maderas nobles: Vavona gris, procedente de la costa oeste de Norteamérica, o abedul beige. Destacan especialmente las inserciones exclusivas en madera de fresno natural con poro abierto. El programa Audi exclusive incluye otras siete variedades de madera.

Para el interior se puede optar entre cinco colores básicos: negro, marrón nougat, beige terciopelo, gris titán y beige seda. La zona superior del tablero de instrumentos y su entorno, así como el antepecho de las puertas puede suministrarse en negro, gris acero o marrón pantano. Los colores que se ofrecen para el revestimiento interior del techo, también disponible en Alcantara, son plata luna, beige seda, negro y blanco nieve.

La oferta de tapizados es también muy extensa. Los asientos de serie en España están tapizados en cuero Valcona y los asientos de confort son opcionales. Como alternativa el cliente puede optar por el cuero natural y por el cuero Valonea, curtido con extractos naturales; es especialmente transpirable y la estructura de su superficie es auténtica. En los reposacabezas, en la palanca de selección y en un mullido cojín adicional de agradable tacto se utiliza en este caso napa de ciervo, un material increíblemente suave. Para los asientos de confort deportivos Audi ofrece también una combinación de cuero y Alcantara.



La oferta de cuero abarca siete colores: negro, marrón nougat, beige terciopelo, gris titán, beige seda, marrón Balao y beige latón. Con los dos últimos colores se han creado paquetes de diseño muy personales para el habitáculo.

El Audi design selection en marrón Balao combina este exclusivo color interior marrón con aplicaciones especiales como, por ejemplo, costuras contrastadas en blanco, un techo revestido en blanco, e inserciones en madera de fresno con poro abierto y aluminio plateado. El Audi design selection en beige latón presenta las zonas superiores del tablero de instrumentos y de las puertas en gris granito. El revestimiento interior del techo es de color blanco, mientras que los tapizados de cuero, la moqueta, la zona inferior del *cockpit* y los revestimientos de las puertas resplandecen en beige latón. Ambos paquetes de diseño traen consigo una gran cantidad de confortables equipamientos.

Especialmente llamativo es el paquete de aluminio ampliado para el interior (disponible como opcional y de serie en el W12). En este caso los componentes de las puertas y del tablero de instrumentos resplandecen en cromo o en aluminio, en parte cepillado y en parte pulido. El programa Audi exclusive ofrece un sinnúmero de soluciones adicionales con aplicaciones en cuero y madera.

Amplio: el maletero

El nuevo Audi A8 L presume de un gran maletero con un volumen de 510 litros; su borde de carga es muy bajo y su corte muy ancho. En él caben, colocadas a lo ancho, cuatro bolsas de golf; los objetos de menor tamaño pueden alojarse en los portaobjetos laterales, asegurados con unas redes propias. Tras desbloquear el portón, éste se levanta por sí solo por el efecto de un resorte pretensado, y tras tirar de él para cerrarlo, un asistente de cierre ayuda a que quede correctamente bloqueado.

El paquete opcional para el maletero incluye una red para el suelo, dos ganchos para bolsas, un paraguero y una toma de corriente de 12 voltios. Además puede optarse opcionalmente por una apertura de carga con bolsa para esquís, un portón del maletero eléctrico (de serie en el W12) y una bola de remolque abatible eléctricamente. En el programa de accesorios encontramos también una bandeja para el maletero y una baca portaequipajes para diferentes usos.

El diseño exterior

5.267 milímetros de largo, 3.122 milímetros de batalla, 1.949 milímetros de ancho y 1.471 milímetros de alto: el nuevo Audi A8 L presume de unas dimensiones muy generosas. Tanto en longitud como en anchura, el nuevo buque insignia de la marca supera considerablemente no sólo a su predecesor, sino también a sus competidores directos más importantes. En cuanto a la altura, sin embargo, permanece por debajo de sus rivales directos alemanes: sus proporciones son toda una expresión de su dinamismo.

El trazado de líneas del Audi A8 L documenta la superioridad que Audi ostenta en el sector del diseño automovilístico. La sutil combinación de superficies, líneas y volúmenes resulta realmente fascinante. La capa exterior se muestra homogénea, como si hubiera sido moldeada de una sola pieza. Una línea del techo de acentuado estilo coupé realza la fluidez de la silueta; las superficies esculturalmente arqueadas, que desprenden tranquilidad y prestigio, contrastan con las nítidas líneas.

A pesar de su larga batalla, las proporciones del A8 L son igual de robustas y su equilibrio es igual de perfecto que en la versión normal. Su espectacular diseño, que agradece a un ligero material, el aluminio, requiere la máxima precisión en todos los pasos de la producción.



El A8 L luce orgulloso en su frontal un elemento característico de la marca, la parrilla Singleframe, como si fuera un escudo de armas. Rodeada por un marco cromado, la parrilla se presenta expresiva, tridimensional y llena de detalles. Con sus esquinas superiores oblicuas, queda perfectamente integrada en el frontal. Las barras dobles dispuestas en horizontal realzan la anchura del vehículo, al tiempo que las generosas aplicaciones cromadas resaltan su representativa elegancia.

El capó del motor traza un perfil tenso, sus líneas en forma de V descienden con gran expresividad hasta el frontal. Su borde corta ligeramente la parte superior de los faros. Las entradas de aire, divididas también por dos barras transversales con aplicaciones cromadas, realzan con su anchura el efecto de horizontalidad; un discreto borde bifurcador constituye el cierre del frontal en su parte inferior.

Potencia concentrada: la perspectiva lateral

Desde una perspectiva lateral el nuevo Audi A8 L ofrece también una imagen de potencia concentrada y con ímpetu de avance. El vigoroso capó del motor dibuja una imagen de deportiva energía. Como ya viene siendo habitual en la línea de un Audi, el cuerpo del vehículo constituye dos tercios de su altura total, mientras que el tercio restante está formado por la franja acristalada de las ventanillas.

Partiendo de la esquina del faro, un marcado contorno luminoso realizado por un gran borde sombreado se extiende a lo largo del flanco; la línea de cintura, un elemento clásico en Audi, es sinónimo de deportividad, dinamismo y solidez. Dicha línea discurre por debajo de las ventanillas, estructurando las superficies. Se mantiene estrecha sobre los pasos de rueda, lo que otorga al A8 L una poderosa figura sobre el asfalto.

Las superficies convexas y cóncavas debajo de la línea de cintura son escenario de un cambiante juego de luces y sombras de elegancia atemporal. Su parte inferior queda delimitada por la línea dinámica ligeramente ascendente, que se desliza por encima de las taloneras. Las taloneras en sí, realizadas por una moldura cromada maciza, y el borde inferior de las ventanillas se muestran prácticamente horizontales.

Las ruedas de gran tamaño –de 17 a 21 pulgadas de diámetro– y los vigorosos pasos de rueda refuerzan la sensación de energía concentrada. La raíz del montante C se asienta relativamente retrasada sobre la musculosa cintura de la carrocería. Un pequeño borde de ruptura aerodinámica, integrado discretamente en la línea del vehículo, extiende visualmente la tapa del maletero.

También la parte posterior interpreta sutilmente el tema de la berlina de lujo dinámica. El borde de ruptura con su elegante arco, las superficies con acabados fuertemente expresivos y sus zonas de sombra conforman una superficie tridimensional. La línea dinámica envolvente y una moldura cromada acentúan su anchura. En todas las motorizaciones del nuevo A8 L, el sistema de escape termina en dos grandes tubos de escape situados a ambos lados de la parte posterior.

Audi ofrece su nuevo buque insignia en once colores, dos de ellos uniformes y nueve metalizados o efecto perla. Se denominan Blanco ibis, Negro brillante, Blanco glaciar, Plata hielo, Gris cuarzo, Negro Habana, Negro phantom, Azul noche, Beige impala, Negro esmeralda y Gris Oolong. La pintura metalizada pertenece al equipamiento de serie del A8 L W12 quattro. Más exclusivas aún son las pinturas personalizadas que Audi mezcla al gusto del cliente.

El modelo más potente de la gama, el W12 ricamente equipado, se da a conocer por una serie de discretos retoques. Su parrilla Singleframe integra una insignia W12 y barras transversales con molduras de color negro, detrás de las cuales se encuentra una rejilla en diseño de rombos; las entradas de aire están decoradas con inserciones cromadas y barras de color negro brillante. En los flancos y en



la zaga encontramos también insignias W12. Los retrovisores exteriores portan molduras cromadas y el formato de las ruedas es de 19 pulgadas. Los anchos tubos de escape, que presentan un contorno trapezoidal y están integrados en el parachoques, insinúan la potencia del motor de doce cilindros.

Innovaciones de Audi: los faros

Audi es la marca líder en el sector de la tecnología de iluminación, hecho que el A8L pone de manifiesto. Está disponible con dos versiones diferentes de faros, que también se diferencian claramente en su diseño.

En la versión de serie se utilizan potentes faros xenón plus. Como complemento para estos faros se ofrece el sistema adaptive light, que incluye regulación gradual del alcance de las luces. Una cámara ubicada delante del retrovisor interior detecta a otros vehículos por su iluminación; un ordenador adapta entonces la intensidad de las propias luces mediante una suave transición que siempre permitirá tanta iluminación como sea posible. El A8L monta de serie la nueva luz todo clima. Integrada en los faros, sustituye a los faros antiniebla, en cuyo lugar de montaje tradicional, las entradas de aire, se ubican ahora los sensores de radar del sistema opcional ACC Stop & Go.

La unidad de mando de los faros trabaja estrechamente interconectada con el MMI navigation plus opcional (de serie en el W12), todo un éxito tecnológico. El sistema de navegación lee los datos de la ruta con antelación y se los envía al ordenador responsable de las luces, de modo que la luz para autopista, por ejemplo, se enciende ya al tomar el acceso a la autopista. Antes de llegar a un cruce, el sistema conecta automáticamente la luz de giro; en países como Inglaterra adapta los faros al sentido de circulación por la izquierda.

La solución de alta tecnología que incorpora el nuevo A8L son sin embargo los faros opcionales en tecnología LED (de serie en el W12), que realizan todas las funciones de iluminación mediante diodos luminosos; otro éxito de Audi. Otorgan además a la gran berlina una mirada inconfundible. Con una temperatura de color de 5.500 Kelvin, su luz se asemeja a la luz diurna, logrando así que la vista apenas se fatigue. Los faros LED, cada uno de ellos con 76 diodos luminosos y sin piezas móviles, han sido concebidos de tal modo que su vida útil es la misma que la del vehículo. Además, su consumo de energía es mínimo: la luz de cruce, por ejemplo, sólo requiere 40 vatios por unidad.

Los grupos ópticos traseros del nuevo A8L, planos y anchos, generan una imagen luminosa que tiene un efecto tridimensional y expresivo. Se componen casi por completo de diodos luminosos; cada unidad integra 72 LED.

La luz trasera dibuja un contorno trapezoidal, que gracias a un conductor óptico y a una superficie de geometría libre presenta una apariencia de banda homogénea. En el interior del trapecio se alberga la luz de freno. Cuando el nuevo A8L frena a fondo, esta luz parpadea con una elevada frecuencia; una vez detenida la berlina se encienden los intermitentes de emergencia.

Los sistemas de asistencia

El nuevo A8L trae consigo una amplia y variada oferta de sistemas de asistencia de alta tecnología con los que la conducción es aún más sencilla, relajada y soberana. Se trata de sistemas que regulan la distancia con respecto al vehículo precedente, ayudan al conductor a cambiar de carril o a no salirse del mismo, e incluso a aparcar. Detectan señales que limitan la velocidad y pueden ver en la oscuridad con gran antelación. Una novedosa y pionera interconexión en red aporta a estos sistemas una inteligencia y una eficacia inusuales.



Extremadamente complejo: el adaptive cruise control con función Stop & Go

El más complejo de los sistemas de asistencia del A8 L es el sistema de regulación automática de la distancia asistido por radar adaptive cruise control con función Stop & Go. En comparación con la versión anterior, se presenta ahora profundamente evolucionado. Regula la velocidad y la distancia con respecto al vehículo precedente entre 0 y 250 km/h mediante intervenciones en el acelerador y en los frenos, y es además capaz de decelerar automáticamente por debajo de los 30 km/h.

El sistema resulta especialmente cómodo al circular con tráfico denso, ya que puede decelerar a la gran berlina hasta detenerla por completo sin necesidad de que el conductor intervenga. Cuando la parada es breve, el vehículo vuelve a ponerse en movimiento automáticamente; si por el contrario se detiene durante un periodo más largo de tiempo, el conductor deberá pisar el acelerador o pulsar la palanca del regulador de velocidad. También puede hacerlo mientras el A8 L se encuentre parado: desde ese momento y durante los siguientes 15 segundos, el vehículo está preparado para emprender la marcha y seguir al coche de delante en cuanto éste se ponga en movimiento.

El ACC Stop & Go utiliza dos sensores de radar, que se encuentran ubicados en las entradas de aire y se calientan automáticamente cuando hace frío. Envían ondas de radar en la frecuencia de 76,5 GHz, que abarcan un campo cuneiforme con un ángulo de 40 grados y una longitud de 250 metros. Un ordenador detecta con ellas los vehículos que circulan por delante. El conductor puede fijar en cuatro niveles el intervalo de tiempo con respecto al vehículo precedente y en tres la dinámica de la regulación. La deceleración está limitada a 4 m/s^2 .

El adaptive cruise control con función Stop & Go utiliza los datos prospectivos del trayecto que proporciona el MMI navigation plus y colabora estrechamente con otros sistemas de asistencia a bordo del A8 L. Con los datos de hasta 27 unidades de mando analiza sin interrupción todo el entorno del vehículo, y coteja los resultados obtenidos en el menor tiempo posible. Gracias a este elevado nivel de información puede detectar escenarios de gran complejidad y ayudar al conductor de manera anticipada.

El ACC Stop & Go utiliza su inteligencia interconectada en numerosas situaciones. Por ejemplo, cuando se trata de adelantar rápidamente a un vehículo que va a girar a la derecha en una carretera comarcal, o cuando en la autopista otro vehículo se pasa al carril del A8, el sistema soluciona la situación con prudencia y maestría, haciendo que la conducción sea más fluida y armoniosa.

Vista hacia atrás por radar: el Audi side assist

El asistente de cambio de carril Audi side assist entra en acción cuando se alcanzan los 30 km/h de velocidad. Dos sensores de radar ubicados en la parte trasera del vehículo, que funcionan en la frecuencia de 24 GHz, vigilan lo que sucede detrás y al lado de la berlina hasta una distancia de 70 metros, mientras que un ordenador procesa los datos registrados. Si otro vehículo se está moviendo en la zona crítica (cuando se encuentra en el ángulo muerto o se aproxima desde atrás rápidamente), se activa la denominada fase informativa. En esta fase se enciende un indicador LED de color amarillo en la carcasa del retrovisor exterior, que el conductor sólo ve si mira directamente al retrovisor.

Si a pesar de la indicación el conductor acciona el intermitente con la intención de cambiar de carril, el indicador brilla con mayor intensidad y parpadea con una frecuencia elevada. Este impulso, que es la fase de advertencia, apenas puede pasar desapercibido. La señal de advertencia se ha diseñado de tal forma que prácticamente sólo puede verla el conductor. Su luminosidad depende de la luz ambiental, y es posible regularla a través del terminal de manejo MMI.



Más seguridad en el carril: el Audi lane assist

El Audi lane assist entra en acción a partir de los 65 km/h aproximadamente, si el conductor está a punto de abandonar su carril por error. Una cámara ubicada delante del retrovisor interior vigila la carretera; su alcance cubre una distancia de 60 metros y un ángulo de 40 grados, y proporciona 25 imágenes de alta resolución por segundo. Un software se encarga de procesar dichas imágenes, al tiempo que detecta las líneas de demarcación de la calzada y el curso que el A8 L sigue entre ellas.

Si el conductor pisa una línea sin activar el intermitente, el Audi lane assist le advierte mediante una vibración en el volante. Su intensidad y el momento en el que se produce la advertencia son configurables en tres niveles. En comparación con la versión anterior, Audi lane assist es ahora mucho más eficaz. Por citar un ejemplo, la cámara en color es capaz de diferenciar las líneas amarillas de los tramos de obra de las blancas.

Además de estas tareas, la cámara del Audi lane assist desempeña otras funciones. Suministra por ejemplo los datos de imagen para el ACC Stop & Go; su información también es utilizada por la función de inicio de marcha al circular con tráfico denso. En las frenadas de emergencia llevadas a cabo por el Audi pre sense front y en la regulación gradual del alcance de las luces, la cámara también desempeña un importante papel.

Siempre informado: el indicador del límite de velocidad

El sistema basado en cámara que monta el Audi A8 L detecta tanto las señales de velocidad situadas al borde de la carretera y sus paneles adicionales como las limitaciones de velocidad temporales que aparecen en paneles digitales. Adicionalmente se lleva a cabo una valoración en función de la situación si llueve o si las limitaciones de velocidad están condicionadas por la hora del día; incluso la conducción con remolque puede tenerse en cuenta si se desea. Las normativas específicas de cada país se evalúan comparando los datos con el sistema de navegación.

Según desee, el conductor puede elegir entre diferentes tipos de indicación en el cuadro de instrumentos y está siempre informado del límite de velocidad establecido en cada momento.

Visión de largo alcance en la noche: el asistente de visión nocturna

El asistente de visión nocturna con función de marcado de los peatones detectados es otro de los sistemas de alta tecnología del Audi A8 L. Su piedra angular es una cámara termográfica que se encuentra en la parrilla Singleframe. Su amplio ángulo de registro es de 24 grados, y su cristal protector se limpia cuando está sucio y se calienta cuando hace frío. En su calidad de sistema que capta emisión en el infrarrojo lejano (FIR), la cámara reacciona al calor que emiten los objetos. Un ordenador transforma la información en imágenes en blanco y negro, que muestra a continuación en el display del sistema de información al conductor.

En comparación con los sistemas de la competencia, la tecnología de captación en el infrarrojo lejano aporta grandes ventajas. Dependiendo de la velocidad de cruce, tiene un alcance de unos 300 metros, mucho más que la luz de carretera. Además, la cámara no se ve afectada por el deslumbramiento de faros o fuentes luminosas similares. Pero su principal virtud es que se "concentra" en lo importante: las personas y los animales. En la imagen se muestran con llamativos colores claros debido al calor que emiten, mientras que la fría carretera permanece oscura.

El software de procesamiento de imágenes puede detectar personas a una distancia de hasta 100 metros; estas personas se resaltan en el display mediante la función de marcado en color amarillo.



Si la unidad de mando detecta un peligro, por ejemplo un peatón caminando por la carretera cerca del vehículo, la persona se señala en color rojo al tiempo que suena un gong de advertencia. Al igual que todo sistema de asistencia, el sistema de visión nocturna trabaja dentro de ciertos límites, aunque bastante amplios.

Informativos: los sistemas de asistencia de aparcamiento

Audi ofrece en el A8 L dos sistemas de asistencia de aparcamiento diferentes. El asistente de aparcamiento plus (de serie en el W12) utiliza ocho sensores de ultrasonidos para mostrar acústica y gráficamente la distancia en el gran monitor de a bordo. Los sensores delanteros vigilan también para el ACC Stop & Go la zona libre delante del vehículo cuando la berlina se encuentra inmersa en tráfico denso.

El asistente de aparcamiento plus con cámara de marcha atrás utiliza además una cámara extremadamente sensible a la luz. Se encuentra ubicada en el portón del maletero e incorpora un objetivo de ojo de pez que le permite registrar una amplia zona de 130 grados de ángulo. Sus imágenes se envían en una calidad excelente al monitor del sistema de manejo MMI. Distintos campos y líneas de ayuda indican al conductor la maniobra que tiene que realizar.

100 unidades de mando: la interconexión en red

La red de a bordo del nuevo Audi A8 L presenta una estructura en forma de H; su barra transversal se encuentra en la zona de la banqueta de asientos trasera. La pared trasera de los asientos forma un espacio protegido que integra hasta 15 unidades de mando. Una red de a bordo convencional en una gran berlina integra hasta 1.500 cables independientes y pesa alrededor de 50 kg. En el nuevo A8 L, Audi ha reducido su peso en 8 kg, a pesar del gran número de nuevas funciones. En resumidas cuentas, agrupa siete sistemas de bus y unas 100 unidades de mando.

La red electrónica del nuevo buque insignia de Audi es tan compleja que hubo que cambiar su arquitectura. En el A8 L se utiliza el sistema de bus FlexRay, el cual permite una transmisión de datos mucho más rápida y segura entre las diversas unidades de mando.

La seguridad

El Audi A8 L protege a sus pasajeros de un modo nuevo e inteligente, mediante su carrocería de alta resistencia, los sistemas de retención adaptativos y el nuevo sistema de seguridad Audi pre sense. Este sistema está disponible en una versión de serie y en tres versiones ampliadas opcionales. En la versión de serie Audi pre sense basic, el sistema utiliza la información proporcionada por el sistema de estabilización ESP. Cuando comunica una situación crítica (una frenada a fondo o patinaje) entra en acción la unidad de mando. Dependiendo de la situación, ésta activa los intermitentes de emergencia y cierra las ventanillas laterales y el techo corredizo. Asimismo, tensa en parte o completamente los cinturones de los asientos delanteros. Unos pequeños electromotores asumen esta tarea. Además, el sistema es reversible: si la situación no culmina en un accidente, el cinturón se vuelve a destensar.

El nuevo sistema de seguridad está disponible en diferentes versiones: dos de ellas se denominan Audi pre sense front y Audi pre sense rear. Ambas están conectadas con los sistemas de asistencia opcionales adaptive cruise control con función Stop & Go y Audi side assist, lo que hace que su trabajo sea especialmente minucioso y eficiente.

El sistema Audi pre sense front ofrece protección contra colisiones por alcance con vehículos en movimiento. Advierte al conductor en tres etapas. Si la berlina se aproxima demasiado a un vehículo



precedente más lento suena primero un *gong* y se ilumina una señal roja en el display del sistema de información al conductor. Al mismo tiempo se llena el sistema de frenos y se tensan las suspensiones neumáticas y los amortiguadores del tren de rodaje. La intención de la advertencia es que el conductor frene o esquive el obstáculo, que a menudo resulta ser la mejor estrategia.

Pero si el conductor permanece pasivo, se activa la segunda etapa con una advertencia severa, que consiste en un tirón generado mediante un rápido establecimiento de la presión en el sistema de frenos. Al mismo tiempo se tensan ligeramente los cinturones. Si el conductor pisa entonces el freno, el asistente de frenada hidráulico inicia una frenada hasta un punto de parada previsto en función del vehículo que circula por delante. El hecho de que el sistema de frenos ya esté lleno de líquido ahorra entre 0,1 y 0,2 segundos, es decir, un tramo de más de siete metros a 130 km/h.

Si el conductor ignorase también el tirón de advertencia se activa entonces la tercera etapa, una frenada parcial autónoma que primeramente decelera 3 m/s^2 al A8 L. Las ventanillas y el techo corredizo se cierran y se activan los intermitentes de emergencia.

Sólo como último recurso: la frenada a fondo

Si la berlina equipa la versión más avanzada del sistema Audi pre sense, denominada Audi pre sense plus e incluida en el paquete de asistentes, se activará entonces una cuarta etapa. El sistema incrementa la fuerza de frenado hasta los 5 m/s^2 y tensa los cinturones por completo. A continuación se produce la última fase de frenado con una frenada a fondo. Esta fase se inicia alrededor de medio segundo antes de la colisión; en ese momento ya sería imposible esquivar el obstáculo y salvar la situación. La colisión y sus consecuencias se reducen considerablemente, ya que hasta el choque el A8 L habrá reducido su velocidad unos 40 km/h.

El sistema Audi pre sense rear contrarresta las consecuencias de una colisión trasera; cierra las ventanillas y el techo corredizo y tensa los cinturones. Si el A8 L equipa asientos con función de memoria, la parte superior del respaldo de los asientos delanteros y de los asientos individuales traseros opcionales, así como los reposacabezas (delanteros) se desplazarán hasta una posición que reduce el riesgo de una lesión por latigazo cervical. Al mismo tiempo se llenan de aire los laterales neumáticos de los asientos delanteros (opcionales).

Excelente protección: la seguridad ante impactos

El nuevo A8 L dispone de una carrocería que proporciona una excelente protección contra cualquier tipo de colisión. En caso de producirse un choque frontal, cuatro rutas de carga en cada lado del vehículo procesan y distribuyen las fuerzas de manera óptima. Dos de ellas se encuentran en las zonas superiores de las aletas, el resto en los largueros y en las zonas de absorción de impactos que anteceden al bastidor auxiliar del motor y del eje delantero. El vehículo contrario también se beneficia del homogéneo diseño del frontal.

Un travesañó doblado en forma de una omega, fabricado con un perfil de sección cuadrada y doble, ofrece una seguridad adicional al habitáculo. El travesañó está situado a la altura de los reposapiés y se encarga de dirigir las fuerzas contra el piso y los montantes delanteros. En los bajos, los largueros se unen en punta debajo de la banqueta posterior y forman así, en combinación con el túnel central, el resistente punto nodal de la carrocería. El volumen trasero va protegido por grandes pilares, y en caso de una colisión, las ruedas del tren trasero se apoyan contra las taloneras laterales.

En el interior de la gran berlina se encarga de la seguridad el sistema de retención adaptativo; está interconectado en red con el Audi pre sense y obtiene información propia a través de ocho sensores de



presión y de aceleración. Ofrece una protección excelente a pasajeros de cualquier estatura, ya que gestiona de manera inteligente la interacción de los airbags y los limitadores de la fuerza de los cinturones.

Las guías de los asientos delanteros integran una serie de sensores que detectan si el asiento se encuentra desplazado hacia delante o hacia atrás. Esto permite a la unidad de mando saber de forma aproximada la posición en la que se encuentra el pasajero, logrando que el cinturón y el airbag aprovechen óptimamente el recorrido disponible para retener el tronco. Gracias al Audi pre sense el desplazamiento se reduce cerca de diez centímetros, puesto que los cinturones han sido tensados ya antes de producirse la colisión.

Cuando un pasajero va sentado cerca del airbag, en general una persona de menor estatura, tras el inflado del airbag se evacua rápidamente parte del aire que contiene a través de válvulas para permitir una retención más suave de la cabeza y del pecho. Por contra, en caso de una fuerte colisión o al tratarse de personas de mayor estatura sentadas en una posición más alejada, las válvulas se mantienen cerradas más tiempo. Los limitadores conmutables de la fuerza del cinturón también son adaptativos, ya que controlan la fuerza del cinturón para reducir al mínimo las fuerzas que actúan sobre el tórax.

El diseño constructivo de los asientos y de los reposacabezas es también vital en el aspecto de la seguridad, especialmente en el caso de una colisión trasera. Este tipo de accidentes se producen una y otra vez en semáforos, en la mayoría de los casos a velocidades de choque de entre 15 y 50 km/h. El sistema integral de reposacabezas de Audi reduce el riesgo de una lesión por latigazo cervical.

En caso de una colisión lateral existen cuatro airbags laterales en los respaldos de los asientos delanteros y de las plazas traseras exteriores para soportar la cadera y el tórax de los pasajeros. El sistema de airbags para la cabeza cubre la zona que va desde el montante A al C y se despliega como una cortina desde el marco del techo hasta el antepecho de la puerta. En los cinco asientos, el nuevo A8 L está dotado de cinturones automáticos de tres puntos con limitadores de fuerza. Para los asientos de los niños existen anclajes Isofix en la parte trasera.

En el caso de una colisión con un peatón el nuevo A8 L satisface todas las disposiciones legales. Un material espumado colocado entre el parachoques delantero y su travesaño atenúa un posible golpe contra las rodillas. Si la cabeza choca contra el capó, gran parte de la chapa de aluminio puede deformarse y es grande la distancia respecto a las duras piezas del compartimento del motor.

Los pequeños golpes que suelen producirse a bajas velocidades, por ejemplo en un aparcamiento, no suponen grandes costes: tanto en el frente como en la zaga van atornilladas delante de los largueros cajas de choque en aluminio que resultan relativamente fáciles de sustituir.

Si se produce un leve choque al aparcar, los sensores no sufren por lo regular ningún daño, ya que van integrados de forma apropiada en el revestimiento deformable de los parachoques.

Los sistemas de Infotainment

En el ámbito técnico de los sistemas multimedia, el Audi A8 L también ocupa la posición líder. El sistema opcional MMI navigation plus (de serie en el W12) pone sus datos a disposición de otros



componentes técnicos, otorgando a la gran berlina un novedoso grado de inteligencia. La concepción de manejo de este sistema con MMI touch es otra de las soluciones pioneras.

El MMI Navigation plus es un equipo de alta tecnología. Su unidad principal, denominada Main Unit, se encuentra en la consola central y agrupa numerosos componentes, entre los que se cuenta un lector de DVD. Los propietarios del A8 L pueden utilizar una tercera parte de los 60 GB del gran disco duro como memoria para los archivos de música. Dos procesadores se encargan de que todas las aplicaciones como la navegación, el control por voz, el teléfono y el sistema de audio se lleven a cabo de forma simultánea, rápida y fluida.

Un procesador gráfico propio de 3D genera las imágenes tridimensionales en una calidad superior. El mapa representa un modelo del terreno 3D de alta definición que comprende además muchas ciudades en relieve. Para guiar al conductor hasta el lugar de destino utiliza opcionalmente, además de la clásica representación por flechas, una nueva representación animada con numerosos detalles informativos. Un segundo bloque del MMI navigation plus, denominado Radio Unit, incorpora las funciones del sintonizador y del sistema de sonido.

El nuevo MMI navigation plus colabora intensamente con los sistemas de asistencia y de seguridad a bordo del Audi A8 L. Su base de datos describe toda la red de carreteras de Europa con gran precisión. Este sistema de navegación interpreta dichos datos de un modo predictor; va leyendo el curso que en cada momento lleva la berlina y siempre está un paso por delante. La información fluye a través de un bus de datos hasta los ordenadores, que gestionan, entre otros, el Audi adaptive cruise control con función Stop & Go, los faros y el tiptronic de ocho relaciones. Estos sistemas pueden así adaptar su funcionamiento con antelación y precisión a las diferentes circunstancias.

En la autopista, el sistema de regulación de la distancia por radar puede computar de un modo seguro las trayectorias de marcha también en las curvas. En una carretera comarcal con abundancia de curvas, el tiptronic de ocho relaciones no cambia innecesariamente a una marcha más larga si las rectas son cortas. Y en ciudad, la luz de cruce se enciende mientras el nuevo A8 L aún se está aproximando al cruce, aunque el conductor no haya accionado el intermitente.

Pionero: el MMI touch

El manejo del MMI navigation plus es una revolucionaria novedad: se lleva a cabo de serie a través de la tecnología *black panel*. Para introducir el lugar de destino o el número de teléfono, basta con dibujar las letras o las cifras con el dedo índice sobre el panel sensible al tacto; de este modo también se puede navegar por el mapa.

La nueva técnica de introducción de datos funciona de forma intuitiva y no requiere tiempo para acostumbrarse. La mano derecha descansa relajada sobre la palanca de selección del tiptronic de ocho relaciones. El dedo dibuja las letras y cifras como por sí solo, sin que el conductor tenga que retirar la mirada de la calzada. El sistema valida la entrada acústicamente confirmando brevemente cada carácter. En caso de equivocarse, basta con trazar una línea para borrar el carácter erróneo. A diferencia de lo que ocurre con el control por voz, la introducción de datos mediante el *touchpad* es posible incluso cuando se está hablando por teléfono o escuchando una fuente de audio.

Tras esta nueva tecnología se esconde una red que contiene millones de caracteres y símbolos provenientes de todo el mundo. Así pues, el MMI touch puede utilizarse en todo el mundo, ya que reconoce incluso caracteres asiáticos. Como función adicional se utiliza la tecnología *black panel*: el *pad* se convierte en un área de manejo que tiene almacenadas seis estaciones de radio que pueden seleccionarse libremente.



Junto al MMI touch, el nuevo A8 L ofrece también el ya conocido concepto de manejo que hace uso del pulsador giratorio del MMI. Como opcional puede optarse por un control por voz que reconoce palabras completas. La localidad y la calle pueden pronunciarse en un solo comando; también el acceso a los archivos de música se lleva a cabo de manera comfortable.

Un verdadero placer para los oídos: los sistemas de sonido

En el A8 L se ofrece una amplia variedad de componentes de alta fidelidad y de comunicación. El Audi Sound System pertenece al equipamiento de serie de la berlina de lujo. Incorpora un amplificador de seis canales y 180 vatios de potencia, diez altavoces, un reproductor de DVD, dos lectores de tarjetas SD para archivos de audio y un sintonizador para la recepción de radio.

Como complementos Audi ofrece un sintonizador doble DAB para la recepción digital de radio, un sintonizador de TV también digital y un cambiador de DVD. Audi Music Interface (AMI) es una interfaz para la conexión de un reproductor portátil o de una fuente de video externa. Muestra su estructura de directorios en el monitor y permite así el manejo mediante el MMI.

El siguiente nivel de alta fidelidad viene representado por el Bose Surround Sound System (de serie en el W12). Un amplificador digital con más de 600 vatios gestiona 14 altavoces, incluido un *subwoofer*; presume de un sonido delicadamente equilibrado a la par que impresionante, que gravita sobre una sólida base de bajos. El equipo también puede reproducir soportes de sonido estéreo en sonido envolvente de cinco canales.

El protagonista absoluto en este apartado es, sin embargo, el Bang & Olufsen Advanced Sound System. Fascina por su esplendorosa brillantez, su nítida resolución y su amplio y bien diferenciado espectro de frecuencias. Los especialistas daneses utilizan un algoritmo propio para generar una reflexión del sonido propia de una sala de conciertos; la música resuena en un espléndido escenario virtual.

El corazón del Advanced Sound System son dos amplificadores con una potencia total superior a 1.400 vatios. Con sus etapas finales digitales, configuradas en parte para proporcionar la máxima eficiencia energética, gestionan 19 altavoces a través de 19 canales. Las lentes acústicas ubicadas a la izquierda y a la derecha del *cockpit* aportan al interior un halo especial. Ambos altavoces de agudos, que presentan un diseño muy elegante, van empotrados en el panel de instrumentos y emergen del mismo al encender el equipo. Las cubiertas de los altavoces se han fabricado en aluminio pulido.

Comunicativo: el Rear Seat Entertainment

El Rear Seat Entertainment opcional (de serie con el asiento de descanso) lleva la información hasta las plazas traseras del Audi A8 L. Los respaldos de los asientos del conductor y del acompañante integran dos pantallas de 10,2 pulgadas de diagonal; con un grosor de sólo 16 milímetros resultan extremadamente planas. La inclinación de estos monitores es regulable y pueden mostrar diferentes contenidos. El sonido se reproduce a través de los sistemas de audio o de dos auriculares inalámbricos por Bluetooth.

El Rear Seat Entertainment incorpora un reproductor de DVD propio, una *jukebox* con disco duro, dos ranuras para tarjetas de datos SD y un Audi Music Interface independiente. Al mismo tiempo dispone de completo acceso a la radio de a bordo, al sintonizador de TV, al cambiador de DVD y al sistema de



navegación. Se maneja a través de un gran panel de mandos MMI propio ubicado en el reposabrazos trasero, ofreciendo así un confort digno de primera clase.

Para poder hablar cómodamente por teléfono, Audi ofrece un dispositivo de manos libres Bluetooth y el teléfono de automóvil bluetooth online (de serie en el W12). El móvil del conductor puede permanecer en el bolsillo de la chaqueta, ya que el teléfono de automóvil toma a través de Bluetooth los datos de la tarjeta y de la memoria del móvil, siempre y cuando éste sea compatible con el perfil de acceso SIM.

El teléfono de automóvil bluetooth online hace uso de la antena del vehículo, garantizando así una óptima recepción. Un procesador digital de voz proporciona una excelente calidad manos libres; la transmisión de voz se produce a través del equipo de sonido. Opcionalmente el sistema puede combinarse con dos auriculares inalámbricos para hablar por teléfono de un modo más discreto; uno de ellos se encuentra en la parte delantera del vehículo y el otro en la parte trasera.

Los servicios de Internet

El nuevo A8 L saca mucha ventaja a sus competidores, también en lo que respecta a la conexión a Internet. Con carácter opcional, un módulo UMTS establece la conexión con servicios especiales de Google y con la World Wide Web. En su versión más avanzada, la gran berlina de lujo se convierte en un punto de acceso inalámbrico WLAN con ruedas; otra de las grandes innovaciones de la marca de los cuatro aros.

Los propietarios del A8 pueden ya utilizar los servicios especializados de Google a través del módulo GPRS. De este modo llegan las noticias y la información meteorológica de Internet a la gran berlina. La función de búsqueda de destinos especiales al planificar el viaje encuentra también términos como *restaurante* o *estanco*. El conductor puede planear su ruta con todo detalle 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 del A8 antes de partir.

Otra interfaz opcional para la conexión a Google es el módulo UMTS, que pertenece al teléfono de automóvil bluetooth online. El A8 descarga imágenes de satélite y aéreas tridimensionales desde Google Earth a través de una conexión rápida y las muestra a vista de pájaro en el monitor del sistema; el ordenador se encarga de trazar las carreteras en dichas imágenes. Junto con las imágenes se transfieren al coche múltiples informaciones complementarias sobre los destinos.

La versión más avanzada del sistema permite al A8 la total conexión a Internet; es el primer vehículo del mundo que puede equipar de fábrica, con carácter opcional, un punto de acceso inalámbrico WLAN. El acompañante y los ocupantes de las plazas traseras pueden conectar simultáneamente hasta ocho dispositivos diferentes (como ordenadores portátiles, *netbooks* o iPads de Apple) a Internet vía UMTS a través del módulo WLAN integrado en el vehículo.

La comunicación con Internet se realiza a través de la antena del techo del Audi A8. Esta solución permite el máximo nivel de estabilidad de la conexión y una excelente calidad de recepción. La codificación a través del denominado estándar WPA2 proporciona la seguridad necesaria para la transferencia de datos.

Utilizar el punto de acceso inalámbrico WLAN es sumamente sencillo. Para activar el acceso a Internet con una rápida velocidad de hasta 7,2 Mbit/s, el conductor simplemente tiene que introducir una tarjeta SIM con capacidad de datos en el teléfono de automóvil bluetooth online. También se puede establecer la conexión a Internet a través de Bluetooth utilizando un teléfono móvil compatible con el perfil de



acceso SIM. El contrato de móvil existente suele ser suficiente en la mayoría de los casos, sin recargo alguno ni contratos especiales para estas nuevas conexiones de datos.

La carrocería

La carrocería de aluminio del nuevo Audi A8 L es grande, fuerte, estable, y aún así increíblemente ligera. Su peso de sólo 241 kg es un factor clave para conseguir el alto dinamismo y la ejemplar eficiencia de la berlina. Incluyendo su tracción quattro de serie, el A8 L 3.0 TFSI quattro pesa sólo, sin conductor, 1.880 kg, mucho menos que sus rivales. Audi, empresa pionera en construcción ligera en la industria del automóvil, vuelve a dar ejemplo de liderazgo.

En comparación con una carrocería de acero comparable, la tecnología Audi Space Frame (ASF) permite ahorrar alrededor de un 40% del peso. La composición de la carrocería ASF se rige por principios biónicos. Su estructura se compone de perfiles extrusionados y de piezas de fundición de aluminio, en las que van integradas mediante unión a presión las chapas de aluminio, como, p. ej., el techo o los laterales.

Al igual que los huesos de un esqueleto, todos los componentes combinan una óptima función con un reducido peso. El material se utiliza exclusivamente allí donde se precisa, y siempre con unas propiedades hechas a medida; en el nuevo A8 L Audi utiliza 13 aleaciones de aluminio diferentes.

Los elementos de fundición se componen en su mayoría de aleaciones perfeccionadas. Se aplican esencialmente en aquellas áreas que tienen que absorber localmente fuerzas elevadas y donde se precisa versatilidad y gran libertad en su diseño. El punto de enlace del montante delantero, por ejemplo, es uno de estos componentes multifuncionales – se encarga de unir entre sí el larguero, el travesaño portacrystal, el bastidor del techo, la torreta de la suspensión y el denominado soporte omega frente a la zona reposapiés. La mayoría de los 25 elementos de fundición son estructuras fundidas en vacío, un proceso de extraordinaria precisión.

También en los perfiles de extrusión destaca su flexibilidad en el diseño, siendo exactamente optimizado cada uno de ellos para la respectiva aplicación. El arco del techo del nuevo A8 L, por ejemplo, se fabrica por hidroconformación. En toda la longitud, su sección se va alterando varias veces, con suaves transiciones.

En los componentes de alta resistencia para la carrocería del A8 L la resistencia ha sido aumentada hasta un 25%, al tiempo que el espesor del material y el peso se ha visto disminuido cerca de un 20%. Entre los factores del éxito se cuenta un moderno material compuesto para las chapas de aluminio, la llamada aleación Fusion, que reduce el peso en 6,5 kilos. 15 chapas Fusion son utilizadas en las piezas portantes de la estructura: en el túnel central, en los refuerzos transversales del piso, en el travesaño portacrystal y en la zona debajo de los asientos traseros.

La más reciente fase de desarrollo del principio ASF es la combinación con acero, con la que la seguridad ante impactos es aún mayor. Los montantes B del A8 L están compuestos por acero de conformación en caliente. Para su elaboración, las pletinas de chapa son calentadas en horno a unos 900 °C pasando acto seguido a la prensa hidráulica.

En la herramienta de compresión fluye agua fría a través de tubos de refrigeración fundidos en bloque; la chapa se enfría bruscamente hasta los 200 °C. De este modo se consigue una estructura de extremada resistencia a la tracción. En la parte superior de los montantes alcanza a ser de 1.500 Newton por milímetro cuadrado, siendo algo menor en la parte inferior, ya que es aquí donde se absorbe la mayor cantidad de energía en el caso de una colisión lateral.



Procesos innovadores: la construcción de la carrocería

El armazón ASF del A8 L no admite soldar simplemente los montantes centrales de acero a la carrocería de aluminio. La unión firme y de máxima precisión la proporcionan los denominados tornillos autorroscantes. Los tornillos Flow Drill (FDS) son colocados por robots con una gran velocidad y fuerza de apriete; de este modo derriten ligeramente el material y labran su propia rosca. Un adhesivo estructural aumenta su resistencia.

En la combinación de materiales de la carrocería del A8 L, los montantes centrales conformados en caliente suponen un 9% del peso, siendo el resto aluminio: 35% de chapas, 34% de componentes de fundición y 22% de perfiles extrusionados. La unión de estos semiproductos con las piezas independientes que conforman la carrocería del A8 L es un proceso de alta tecnología. Audi utiliza los más diferentes procedimientos de unión: remaches, tornillos autorroscantes, puntos de soldadura, costuras de soldadura MIG (MIG = Metal Inert Gas), costuras de soldadura láser y uniones pegadas.

La soldadura láser es una especialidad de la marca de los cuatro aros. Permite la unión de grandes piezas de chapa a la estructura, ya que las costuras son firmes y sólidas. Este procedimiento se utiliza, por ejemplo, para elaborar la junta cero de aluminio entre el techo y la pieza lateral. Se trata de un área en la que se concentra toda la precisión de Audi tanto en el diseño como en la construcción de carrocerías; la tolerancia máxima en los paneles exteriores es de 0,1 milímetros. El A8 L prescinde de molduras embellecedoras del techo o de juntas visibles.

Los ingenieros también han eliminado todo gramo de peso innecesario de las piezas separables. El travesaño inferior de la parte delantera, por ejemplo, está hecho de un nuevo compuesto de plástico reforzado con fibras en combinación con tres chapas de aluminio insertadas. Con un peso de 5,2 kg, este componente es mucho más ligero que una solución comparable fabricada en aluminio macizo. Las puertas también son especialmente ligeras gracias a un nuevo concepto de total integración de los marcos de las ventanillas.

La tranquila sensación Audi: el comportamiento vibratorio

La carrocería ASF no sólo es extremadamente ligera, también es especialmente rígida. Su rigidez torsional estática ha aumentado en comparación con el anterior modelo, donde ya supuso toda una hazaña, alrededor de un 25%. La rigidez torsional dinámica ha mejorado un 15%, y la calidad de construcción ligera, criterio que establece la relación entre el peso, la rigidez torsional y el tamaño, ha aumentado un 20%.

El principio ASF asegura el excelente comportamiento vibratorio y la inquebrantable tranquilidad a bordo a los que va ligada la sensación típica Audi. Los ingenieros que han desarrollado el A8 L han minimizado de forma selectiva el nivel de vibraciones en los puntos de contacto existentes entre los pasajeros y la carrocería: en el piso, los asientos, el volante y el retrovisor interior. Especial atención se le ha dedicado al estudio de la emisión de ruido de las grandes áreas de chapa y a la rigidez local. Todas aquellas zonas que durante la marcha absorben fuerzas se han adaptado de manera selectiva a los requisitos.

El soporte del eje delantero, por ejemplo, dirige los impulsos que transmiten las ruedas hacia un entramado de soportes y perfiles, atenuando así fuertemente el ruido de rodadura de los neumáticos en áreas importantes. Paneles de protección acústica, aislamientos insonorizantes y capas de gomaespuma se ocupan de que las grandes cavidades de la carrocería no lleguen a vibrar; el sellado de las juntas con finos cordones de soldadura evita la transmisión aérea del ruido. El interior también está



minuciosamente insonorizado; aquí desempeña un papel muy importante un nuevo y ligero vellón de microfibras.

Suavidad surcando el viento: la aerodinámica

El nuevo Audi A8 L se desliza tranquilo, suave y silencioso a través del viento. Su valor C_x (en la versión 3.0 TFSI quattro) es de 0,26, la superficie frontal es de 2,41 m². Unos reducidos coeficientes de sustentación en el eje delantero y trasero le confieren una excelente estabilidad a altas velocidades.

El flujo de aire en el vano motor ha sido uno de los aspectos más importantes de las especificaciones de este vehículo. El entorno de la parilla Singleframe ha sido sellado con gran cuidado de modo que el aire entrante acceda casi sin pérdidas al radiador, sin formar remolinos. Otra importante área de trabajo ha sido la investigación de los bajos, las ruedas y los pasos de rueda, zonas en las que se presenta entre un 40 y un 50% del total de la resistencia aerodinámica en un coche.

El carenado casi completo de los bajos que Audi ha desarrollado sólo deja al descubierto el sistema de escape y el eje trasero. Un difusor de tipo NACA dirige el viento de marcha hacia el radiador de aceite para engranajes. En la parte trasera, una placa cobertora en combinación con los silenciadores finales forma una superficie difusora ascendente. Con los trabajos de retoque de los bajos se ha conseguido una mejora del valor C_x de algo más de 0,03; el 13% de la resistencia total. Al mismo tiempo, las placas de plástico protegen la chapa y los grupos secundarios contra la sal, el agua y los impactos de grava.

Los trabajos de retoque realizados en el túnel de viento aumentan en gran medida la eficiencia del nuevo Audi A8 L. En comparación con el primer diseño, los especialistas en aerodinámica redujeron el coeficiente de resistencia aerodinámica en C_x 0,05. En el ciclo de ensayo EU, esta mejora ahorra casi 0,15 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a casi 4 gramos de CO₂/km. En el día a día las ventajas son aún mayores: a una velocidad de cruceo media de 130 km/h en autopista, el ahorro asciende a 1,3 litros a los 100 km.

En cuanto al confort de sonoridad aerodinámica, el Audi A8 L también consigue la máxima nota en su segmento. Los ingenieros de Audi han conseguido reducir el nivel de ruido del viento de marcha gracias a numerosas soluciones al detalle. Para ello se han combinado los efectos del canal colector de agua con el canto frontal redondeado, la compleja concepción de obturación de las puertas dotadas con tres líneas de sellado y un techo corredizo altamente insonorizado.

También el parabrisas de serie del nuevo A8 L dispone de unas propiedades acústicas extraordinarias conseguidas aplicando una lámina intermedia especial que se encarga de atenuar el ruido. Audi ofrece como opcional lunas laterales insonorizantes compuestas por cristal acústico doble, disponibles también tintadas. El llamado cristal acústico insonorizante (de serie en el W12), va protegido con una película metálica que refleja los infrarrojos de la luz solar reduciendo así el calentamiento del habitáculo. Además, puede combinarse con calefacción para el parabrisas.

Excelente balance ecológico: el reciclaje

Audi acomete la tarea de diseñar un nuevo vehículo desde un enfoque global, de ahí que también en el nuevo A8 L el enfoque se centrara en la eficiencia y la sostenibilidad. Durante el desarrollo los ingenieros elaboraron un balance ecológico; todos los pasos del proceso fueron descritos incluyendo su impacto medioambiental.

El balance energético total ha arrojado que el nuevo A8 L ha mejorado con respecto a su predecesor en cuanto al efecto invernadero, el *smog* de verano y la emisión de CO₂. Este balance engloba el ciclo



completo del vehículo, desde la producción de los materiales hasta el reciclaje. La fase de utilización determina el 70% de la suma total de CO₂. Es aquí donde, especialmente, los nuevos motores y las eficientes tecnologías modulares repercuten de forma positiva.

En comparación con el acero, la carrocería de aluminio se encuentra perfectamente dentro de los límites referentes a las emisiones de CO₂. Si bien la producción de la materia prima requiere mayor energía, su peso mucho menor lo compensa apenas rodados 50.000 kilómetros. Concluido el ciclo de vida del vehículo es posible reciclar todos los componentes de aluminio requiriéndose para ello mucha menos energía. La carrocería del nuevo A8 L se compone ya de un 38% de aluminio secundario producido de forma ecológica.

Los motores

Audi lanza el A8 L al mercado con cinco motores, tres de ellos de gasolina y dos TDI. La oferta es muy amplia, y abarca motores de seis, ocho y doce cilindros, de 3,0 a 6,3 litros de cilindrada y de 250 CV (184 KW) a 500 CV (368 KW) de potencia. Tres de estos motores incorporan sobrealimentación por turbo o por compresor; los cinco reciben el combustible a través de un sistema de inyección directa. Su consumo es hasta un 22% inferior al de sus predecesores, gracias al uso intensivo de las tecnologías de eficiencia de Audi.

A la cabeza de la oferta se encuentra el majestuoso 6.3 FSI, un motor de gasolina de doce cilindros de aspiración libre. Con la primera generación del A8, que llegó al mercado en 2001, Audi ya ofrecía un motor de este tipo, que desde 2004 se montó en la siguiente gama en una versión evolucionada. Para su uso en el A8 L de tercera generación, los ingenieros han modificado el motor a fondo, dotándolo de un diámetro de cilindros 2 milímetros más grande y de inyección directa de gasolina.

El conocido como W12, con una cilindrada de 6.299 cc, rinde 500 CV (368 KW) y a partir de las 1.800 rpm genera más de 600 Nm hasta alcanzar su de par máximo en el cigüeñal de 625 Nm a 4.750 rpm. Acelera al Audi A8 L como si de un deportivo se tratara: de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos; su velocidad punta de 250 km/h, limitada electrónicamente, es sólo una cuestión formal, como en el resto de motorizaciones.

Este motor de carrera larga (diámetro x carrera 86,0 x 90,4 mm) fascina por un despliegue de potencia sorprendentemente ágil, y como no podía ser de otro modo, por su consumo. Le bastan sólo 12,4 litros a los 100 km (290 gramos de CO₂ por kilómetro) en el ciclo EU, notablemente menos que a los competidores que montan motores V12.

El motor anterior, con una cilindrada de 6,0 litros y una potencia de 450 CV (331 KW), presentaba un consumo de 13,6 litros/100 km, lo que equivale a una reducción de 1,2 litros/100 km o del 9%.

Tras este aumento de eficiencia se esconden tecnologías procedentes del programa de eficiencia modular de Audi, similares a las que montan todas las motorizaciones del nuevo A8 L. El mecanismo del cigüeñal y la distribución de cadena han sido optimizados para reducir la fricción al mínimo. Un sistema de recuperación transforma la energía cinética generada en la deceleración en energía eléctrica, que almacena provisionalmente en la batería. La innovadora gestión térmica permite distribuir en todo momento de manera óptima las corrientes térmicas entre el motor, la transmisión y el habitáculo. Tras el arranque en frío, el circuito de refrigeración se conecta de tal modo que la energía térmica del líquido refrigerante se aprovecha para calentar todo el motor. Se reduce así de manera considerable la fase de calentamiento, y con ello las elevadas pérdidas por fricción.

El W12: tres cilindros en cada una de las cuatro filas



La abreviatura W12 hace referencia a la inusual construcción del motor, compuesto por cuatro filas de tres cilindros cada una. Estas cuatro filas de cilindros se distribuyen en dos anchas bancadas que forman una V con un ángulo de 72 grados; cada una de las bancadas está compuesta por dos filas de tres cilindros desplazadas entre sí que forman un ángulo de 15 grados. Gracias a esta construcción el motor W12 es extremadamente compacto, con poco más de 50 centímetros de longitud (notablemente más corto que un V8) y unos 70 centímetros tanto de anchura como de altura.

El 6.3 FSI pesa solamente 247 kg: un valor impresionante al que contribuye de manera decisiva el cárter del cigüeñal. Se ha fabricado en fundición de aleación de aluminio y silicio, altamente resistente y ligera; un travesaño con soportes de bancada intercalados de fundición gris conforma la parte inferior. Los pistones son de fundición de aleación de aluminio de alta resistencia; dada la posición en V dentro de las bancadas de cilindros, sus superficies están inclinadas.

El cigüeñal forjado presenta un decalaje de los muñones de biela de 12 grados, con lo que el encendido de los doce cilindros se produce a una distancia ideal de 60 grados. El refinamiento de marcha es soberano, y los pasajeros sólo perciben la manifestación de su majestuosa potencia, una melodiosa música técnica, con cargas y regímenes elevados.

En las culatas de aluminio rotan en total cuatro árboles de levas que se regulan hidráulicamente en un ángulo del cigüeñal de hasta 52 grados. Estos árboles accionan 48 válvulas mediante balancines flotantes de rodillo antifricción, y son accionados por cadenas a través de un árbol intermedio.

La adaptación del motor W12 a la inyección directa de gasolina FSI ha requerido amplias modificaciones en las culatas. El combustible llega a las cámaras de combustión con una presión de hasta 130 bares a través de inyectores ubicados en los laterales. La forma especial de los canales de admisión provoca en el aire entrante un movimiento cilíndrico. Junto con la elevada compresión de 11,8:1, este movimiento, denominado *tumble*, aumenta también la eficiencia.

Elegante potencia: el 4.2 FSI y el 3.0 TFSI

Junto al 6.3 FSI, Audi ofrece en el nuevo A8 L otros dos motores de gasolina. El 4.2 FSI, con una cilindrada de 4.163 cc, rinde 372 CV (273 KW) de potencia y 445 Nm de par a 3.500 rpm. El refinado V8 acelera a la gran berlina de lujo de cero a 100 km/h en 5,8 segundos. En el ciclo EU presenta un consumo de 9,7 litros a los 100 km (224 gramos de CO₂/km), lo que supone una reducción de 1,2 litros o de un 11% en comparación con su predecesor, al tiempo que ha incrementado la potencia en 26 CV (19 KW).

El 3.0 TFSI de seis cilindros es todo un ejemplo de la filosofía de *downsizing* de Audi: la sustitución de cilindrada por sobrealimentación. En la V que forman sus dos bancadas de cilindros se encuentra un compresor que es accionado por el cigüeñal y que se encarga de comprimir el aire de aspiración. Dos radiadores del aire de sobrealimentación mantienen baja su temperatura, con lo que entra más oxígeno en los cilindros. Con su poderoso empuje, su espontánea respuesta y su armonioso sonido, el 3.0 TFSI es un deportivo motor para el A8 L.

El V6 con compresor, que extrae su potencia de una cilindrada de 2.995 cc, alcanza los 290 CV (213 KW) y los 420 Nm, éstos últimos disponibles entre las 2.500 y las 4.850 rpm; es capaz de acelerar a la berlina hasta los 100 km/h, con salida parada, en 6,2 segundos. De media sólo consume 9,3 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 217 g/km. En comparación con la motorización anterior, el 3.2 FSI, el consumo se ha reducido 1,6 litros a los 100 km o un 15%, mientras que la potencia ha aumentado 30 CV (22 KW). En algunos mercados Audi ofrece una segunda versión del 3.0 TFSI con 333 CV (245 KW).



Intenso poder de aceleración: el 4.2 TDI y el 3.0 TDI

De los dos TDI, el 4.2 TDI es el motor más potente. Con una cilindrada de 4.134 cc, genera 350 CV (258 KW) y 800 Nm; este contundente par motor está disponible ya entre las 1.750 y las 2.750 rpm. El poderoso V8 proporciona unas prestaciones impresionantes: la aceleración hasta los 100 km/h con salida parada la resuelve en 5,6 segundos. Su consumo normalizado se ha reducido 1,7 litros a los 100 km, lo que supone una mejora del 18%: el nuevo A8 L 4.2 TDI consume sólo 7,8 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 204 g/km.

Sin embargo, la potencia del V8 Diesel ha aumentado 24 CV (18 KW) y nada menos que 150 Nm. Este incremento es el resultado principalmente de un aumento de la presión del sistema common rail, que inyecta el combustible a 2.000 bares. Otros aspectos de gran importancia durante el desarrollo han sido las mejoras en los turbocompresores y en el sistema de recirculación de gases de escape y la reducción de la fricción interna.

El segundo TDI de la gama, el V6 con 2.967 cc de cilindrada, muestra un desarrollo completamente nuevo. Apenas pesa 194 kg; sólo el cárter del cigüeñal, fabricado en fundición de grafito vermicular de alta resistencia como en el V8 TDI, ha perdido 6 kg. La innovadora gestión térmica se ha concebido aquí de un modo especialmente complejo: el cárter del cigüeñal y las culatas disponen de circuitos de líquido refrigerante independientes; en la fase de calentamiento, el líquido refrigerante no recircula en el bloque motor.

El 3.0 TDI funciona con un sistema de arranque y parada que apaga el motor cuando el A8 L se detiene y vuelve a encenderlo en cuanto el conductor retira el pie del pedal del freno. El conductor puede desconectar el sistema, que viene equipado con una batería especialmente potente, cuando lo desee. En el ciclo de ensayo normalizado, este sistema reduce el consumo de combustible unos 0,4 litros a los 100 km.

El 3.0 TDI rinde 250 CV (184 KW) y un par de 550 Nm que genera entre las 1.500 y las 3.000 rpm, un incremento de 23 CV (17 KW) y 100 Nm en comparación con el motor anterior.

El consumo se ha reducido en 1,9 litros hasta alcanzar los 6,6 litros/100 km, lo que supone un ahorro del 22%. Por cada kilómetro, el V6 Diesel TDI emite sólo 176 gramos de CO₂, el mejor valor con diferencia en su segmento. Acelera al nuevo A8 L de los cero a los 100 km/h en 6,2 segundos.

La transmisión de fuerza

La berlina de lujo Audi A8 L presume de una transmisión de fuerza de máxima soberanía. Las cinco motorizaciones equipan de serie un tiptronic de ocho relaciones y gestión electrónica, así como la tracción integral permanente quattro. Como opcional Audi monta el diferencial deportivo dinámico en el tren trasero, que pertenece al equipamiento de serie del 4.2 TDI quattro.

El tiptronic de ocho etapas es un sistema automático de desarrollo completamente nuevo. Presenta un corto salto entre sus ocho marchas; al mismo tiempo, su elevada relación de transmisión total de 7,0:1 entre la marcha más corta y la más larga reduce el consumo de combustible alrededor de un 6%. Al iniciar la marcha el A8 L acelera con dinamismo, mientras que en autopista rueda a bajas revoluciones, con lo que se reduce el consumo. Todos los cambios de marcha se producen de un modo rápido, extremadamente flexible, suave y confortable.



El tiptronic de ocho relaciones se caracteriza por su elevado rendimiento. Uno de sus innovadores componentes es una bomba de aceite increíblemente eficiente, y otro un calefactor del aceite para engranajes en el marco de la innovadora gestión térmica, que reduce las pérdidas por fricción.

En combinación con el 3.0 TDI se monta un acumulador hidráulico para la función de arranque y parada. Al ponerse el motor de nuevo en marcha, su volumen de aceite es presionado en el sistema impulsado por la fuerza de un muelle, con lo que el tiptronic está listo para funcionar en menos tiempo.

El programa de cambio dinámico DSP, que gestiona el tiptronic de ocho relaciones, dispone de dos modos de funcionamiento automáticos, denominados D y S. Gracias a la interconexión en red, dispone de los datos detallados de la ruta que suministra el sistema MMI navigation plus; una revolucionaria innovación de Audi. Con ayuda de estos datos el DSP puede incluir en su estrategia de cambio las curvas a lo largo de la ruta; en carreteras estrechas no cambia innecesariamente de una marcha a otra.

El conductor maneja el tiptronic de ocho relaciones a través de las levas de serie ubicadas detrás del volante o de la elegante palanca que se encuentra en el túnel central; su diseño se asemeja al de la palanca deslizante de un yate y destaca de manera especial en el interior de la gran berlina. La palanca se comunica electrónicamente (*by wire*) con la caja de cambios. El cambio se efectúa mediante pulsaciones breves, a continuación de lo cual la palanca regresa automáticamente a la posición central.

La posición de montaje del tiptronic de ocho relaciones se rige por una distribución especial, como en muchos modelos de Audi. El diferencial se encuentra delante del convertidor de par. Como consecuencia, el eje delantero ha sido bastante desplazado hacia delante, lo que se traduce en una batalla larga, un voladizo delantero corto y en una repartición de pesos perfectamente equilibrada. Este equilibrio se ve además mejorado por el diferencial del eje trasero en la tracción quattro y por la ubicación de la batería en el maletero.

La tracción integral permanente quattro también contribuye a consolidar la ventaja del nuevo A8 L. Como en la mayoría de modelos de Audi, su configuración asimétrica-dinámica proporciona una deportiva línea característica. En condiciones de marcha normales, su diferencial central autoblocante, un engranaje planetario puramente mecánico, envía un 60% de la fuerza motriz al diferencial del eje trasero y un 40% al delantero. En el caso de que algún eje patine, el diferencial envía la mayor parte del par al otro eje.

Aquellos clientes que prefieran el máximo dinamismo pueden optar por el diferencial deportivo opcional. Este grupo diferencial trasero de alta tecnología distribuye la fuerza motriz entre las ruedas de forma variable y continua con dos fases de actuación superpuestas en cada caso; en el 4.2 TDI se cuenta entre el equipamiento de serie. Al trazar curvas a gran velocidad, el diferencial deportivo empuja literalmente a la gran berlina hacia el interior del radio; el A8 L parece rodar sobre rieles. Su gestión está integrada en el sistema de dinámica de conducción de serie Audi drive select; el conductor puede conmutar en todo momento entre diferentes campos característicos que definen su funcionamiento.

El tren de rodaje

El Audi A8 L proporciona todo el confort de una berlina de lujo combinado con una deportiva maniobrabilidad. Su complejo tren de rodaje combina una elevada precisión con una soberana estabilidad y un excelente comportamiento de rodadura. La suspensión neumática adaptive air suspension con amortiguación regulada y el sistema de dinámica de conducción Audi drive select pertenecen al equipamiento de serie, mientras que la dirección dinámica está disponible como opcional.



Todas las barras de dirección y otros muchos componentes se han fabricado en aluminio; el ancho de vía mide 1.644 milímetros delante y 1.635 milímetros detrás. El eje delantero consta de cinco brazos por rueda: dos brazos transversales en la zona superior, el brazo portante y el brazo de guía en la zona inferior y la barra de acoplamiento. Todos los brazos oscilantes se han ejecutado en forma de piezas forjadas de aluminio, con lo que se ha conseguido reducir las masas no suspendidas. El tubo de alta resistencia con el que se ha fabricado la barra estabilizadora también supone un ahorro de peso.

El eje de cinco brazos es capaz de hacer frente, de forma independiente, a las fuerzas longitudinales y a las transversales que inciden sobre él. En sentido transversal sus cojinetes presentan un ajuste rígido, lo que aumenta la precisión deportiva; en sentido longitudinal, por el contrario, reaccionan con suavidad. La espina dorsal de la suspensión delantera es el soporte para el motor y eje delantero. Se ha fabricado en acero de alta resistencia y reforzado mediante barras en forma de X. Su fijación rígida con tornillos al volumen delantero lo convierte en parte integrante de la carrocería; esta elevada rigidez se ocupa de que las fuerzas directrices se transmitan de inmediato.

El bloque soporte que une los brazos oscilantes superiores y el cojinete giratorio se han fabricado en aluminio. Una barra de torretas de fundición a presión aumenta aún más la rigidez de la parte delantera del vehículo.

Eficiencia: la dirección servotronic

El Audi A8 L equipa de serie la dirección servotronic, que adapta su nivel de asistencia en función de la velocidad del vehículo. Su funcionamiento es extremadamente preciso y proporciona una respuesta muy sensible. Con una relación de transmisión de 16,1:1, la dirección presenta una configuración deportiva y directa.

Obtiene su energía hidráulica de una bomba de aletas regulada que sólo suministra la cantidad de aceite que se necesita en cada punto de funcionamiento. De este modo reduce el consumo de combustible unos 0,1 litros a los 100 km.

La caja de la dirección, una construcción de cremallera, se encuentra muy desplazada hacia delante y en una posición muy baja en el bastidor auxiliar. El movimiento de la dirección se transfiere a las ruedas a través de las barras de direccionamiento de un modo muy directo. La columna de la dirección está atornillada a la carrocería de manera resistente a la torsión.

El eje trasero del nuevo Audi A8 L se rige por el principio de brazos trapezoidales con control de vía; una construcción compacta que garantiza las mejores propiedades en marcha y de confort. Los dos brazos trapezoidales huecos se han fabricado en fundición de aluminio endurecido en caliente, los soportes de las ruedas se obtienen mediante un proceso de fundición en coquilla de aluminio. Los brazos transversales superiores y las barras de direccionamiento son piezas forjadas de aluminio; la barra estabilizadora también se ha ejecutado en forma de tubo.

Los brazos telescópicos descansan directamente sobre los soportes de las ruedas. La relación de transmisión de la amortiguación es por tanto más alta y, a raíz de ello, la respuesta es más sensible, lo que le ha permitido a los ingenieros diseñar un soporte cojinete del eje más confortable. El soporte consta de dos tubos longitudinales y otros dos transversales de acero; cuatro cojinetes hidráulicos lo unen con la carrocería.

Suave: la suspensión neumática adaptativa



El A8 L equipa de serie la adaptive air suspension, que combina una suspensión neumática de alta tecnología con una amortiguación regulada. Gracias a ella, la berlina de lujo reacciona de un modo suave y soberano ante cualquier irregularidad de la calzada. El sistema de alimentación de aire se encuentra en la parte trasera del vehículo; el compresor trabaja con una presión de 18 bares y llena un acumulador de presión con una capacidad de 5,8 litros. Los brazos telescópicos han sido objeto de un nuevo desarrollo, y su volumen de aire incrementado posibilita ahora también sin acumulador adicional una curva característica suave y una respuesta de precisión.

En los amortiguadores bitubo regulados, ubicados en el interior de las suspensiones neumáticas, se ha reducido la fricción alrededor de un 10%. Alimentada por un complejo sistema de sensores, la unidad de mando modifica su funcionamiento en función del estado de la calzada, del estilo de conducción y del modo seleccionado por el sistema de conducción dinámica Audi drive select. Las reacciones son reajustadas en ciclos de milésimas de segundo por medio de la corriente de mando para las válvulas de amortiguación, de forma individual para cada rueda.

En el Audi drive select el conductor puede seleccionar cuatro modos de funcionamiento para la adaptive air suspension: la altura de la carrocería varía en función del modo elegido. El modo *auto* rebaja su altura 20 milímetros si el A8 L circula durante más de medio minuto a más de 120 km/h; aumenta así la estabilidad y se reduce la resistencia aerodinámica y con ello el consumo de combustible. En el programa de conducción *comfort* no se rebaja la altura de la carrocería.

En cambio, en el modo de funcionamiento *dynamic*, la carrocería se sitúa desde el principio 10 milímetros más baja, y al alcanzar los 120 km/h vuelve a bajar otros 10 milímetros. En el modo *lift* la altura libre sobre el suelo crece 25 milímetros en comparación con el nivel normal para poder salvar pequeños obstáculos. La adaptive air suspension sirve también como regulación del nivel. Opcionalmente, Audi suministra el A8 L con una constelación más rígida: la adaptive air suspension sport reduce el nivel de altura normal de la carrocería unos 10 milímetros.

Fascinante espectro: Audi drive select

Otro de los componentes de alta tecnología del Audi A8 L es el sistema Audi drive select, que hace de la conducción una experiencia verdaderamente versátil. La versión de serie engloba en su gestión, además de la adaptive air suspension, el tiptronic de ocho relaciones, la dirección servotronic, el sistema de seguridad Audi pre sense basic y la gestión del motor. Audi drive select actúa sobre la línea característica de los amortiguadores, las suspensiones neumáticas y el pedal del acelerador, sobre los regímenes de cambio, sobre la servoasistencia a la dirección y sobre los momentos de activación de los pretensores de los cinturones.

El conductor puede variar el funcionamiento de estos componentes en cuatro modos: *comfort*, *auto*, *dynamic* y *efficiency*. Además, dentro de unos determinados límites, puede crear un modo *individual* con los ajustes disponibles que responda a sus preferencias.

Audi drive select se revela extremadamente versátil en el nuevo A8 L. Opcionalmente pueden integrarse otros componentes: el diferencial deportivo para una distribución variable de la fuerza motriz entre las ruedas del tren trasero (de serie en el 4.2 TDI), el sistema adaptive light, la iluminación ambiental y la dirección dinámica.

La dirección dinámica es otro de los elementos de alta tecnología de Audi. Con una transmisión superpuesta, varía su desmultiplicación casi en un 100% dependiendo de la velocidad a la que se conduce y del modo ajustado en el Audi drive select. Al circular por ciudad su respuesta es muy directa, mientras que en autopista se vuelve indirecta. Al alcanzar el límite de estabilidad en curva, minimiza el



sobreviraje y el subviraje contradiereccionando automáticamente mediante impulsos imperceptibles; al frenar sobre superficies con diferentes coeficientes de rozamiento evita que el vehículo se ladee.

La dirección dinámica requiere para sus correcciones menos tiempo del que el sistema de frenos necesita para generar presión en las ruedas. En muchas situaciones se encarga de realizar todo el trabajo sin que el conductor apenas lo perciba, evitando así que éste tenga que pisar el freno.

El Audi A8 L monta un sistema de frenos potente, firme y ligero. Todos los discos son autoventilados. Los anillos de fricción, compuestos por un material de hierro fundido de nuevo desarrollo, están unidos a los armazones de aluminio mediante pernos de acero inoxidable; se trata de un concepto procedente del mundo de los deportivos que evita la transferencia de picos de temperatura, reduce el riesgo de *fading* y ahorra hasta 4 kg de peso. Audi también ofrecerá más adelante, con carácter opcional, discos cerámicos, que son especialmente ligeros, resistentes y duraderos.

Los discos de freno de serie presentan diferentes diámetros en función de la motorización. 365, 380 y 400 milímetros en el eje delantero; en el eje trasero las diagonales miden 330 ó 356 milímetros. En las ruedas delanteras se utilizan pinzas de dos émbolos (pinzas de seis émbolos en el W12), mientras que en las traseras son monoémbolo; en el W12 se presentan pintadas en color negro mate. El asistente en arranque, perteneciente al equipamiento de serie del A8 L, facilita el inicio de la marcha en subida.

El sistema de estabilización ESP ofrece un modo deportivo. En este caso, la intervención en el motor está inhabilitada en gran medida y la intervención de frenado está ligeramente debilitada, lo cual permite a conductores experimentados manejar la berlina con gran dinamismo en tramos con curvas. El indicador para el control de la presión de los neumáticos también está integrado en el ESP.

El nuevo Audi A8 L equipa ruedas de gran tamaño. Las motorizaciones V6 montan llantas de aleación ligera de 17 pulgadas de diagonal y neumáticos en formato 235/60. En el caso de las versiones V8, las medidas son 18 pulgadas y 235/55, y el W12 calza llantas de 19 pulgadas con neumáticos 255/45. Opcionalmente Audi ofrece otras ruedas y neumáticos con diámetros que abarcan de las 18 a las 21 pulgadas en diseños muy atractivos: parcialmente pulidas, pulidas, en diseño pulido brillante o torneado brillante, bicolor o en diseño de titanio.

Las ruedas de 19 pulgadas pueden combinarse con neumáticos con sistema de emergencia; la oferta de ruedas de invierno abarca de las 17 a las 20 pulgadas. El set de reparación de neumáticos se incluye de serie, aunque en su lugar puede solicitarse también una rueda de repuesto de espacio reducido sin sobreprecio alguno.

El equipamiento

El A8 L es el buque insignia de Audi, y su equipamiento también deja muy claro el motivo. La berlina de lujo equipa ya de serie una amplia variedad de elementos de alta tecnología. En el ámbito de los motores destaca el sistema de recuperación de energía, la gestión térmica y el sistema de arranque y parada del 3.0 TDI. El tiptronic de ocho relaciones puede manejarse a través de levas ubicadas en el volante, la tracción integral permanente quattro y el diferencial deportivo (en el 4.2 TDI) proporcionan el máximo agarre y estabilidad en marcha.

En lo que al tren de rodaje se refiere, el A8 L ocupa un lugar de excepción gracias al Audi drive select; el sistema integra la suspensión neumática adaptive air suspension y la regulación activa de la amortiguación. Los faros xenón plus, los grupos ópticos traseros en tecnología LED, el sistema Audi pre sense basic y la alarma antirrobo contribuyen a mejorar la seguridad. El sistema de retención



adaptativo, el control de la presión de los neumáticos, los anclajes Isofix para la fijación de sillas infantiles y el parabrisas en cristal de seguridad laminado completan el paquete.

El confort es otra de las grandes especialidades del nuevo Audi A8 L. La berlina de lujo incluye numerosos elementos de confort: un techo corredizo, un asistente de cierre para el portón del maletero, retrovisores exteriores abatibles eléctricamente, un control automático de la velocidad, asientos delanteros con regulación eléctrica y apoyo lumbar de cuatro posiciones, tapizados de cuero, un climatizador automático de dos zonas, una columna de dirección con ajuste eléctrico, luz interior en tecnología LED, un freno de estacionamiento electromecánico, un pulsador de arranque y parada y una cortina eléctrica en la parte trasera. En el ámbito técnico de la ergonomía se ofrecen soluciones de serie como el sistema de manejo MMI con monitor de ocho pulgadas, el sistema de información al conductor con su propia pantalla y el volante multifuncional.

Alta tecnología: el equipamiento opcional

El A8 L también saca mucha ventaja a sus competidores en lo que respecta al equipamiento opcional. En el ámbito de la dinámica de conducción merecen especial mención el diferencial deportivo, la dirección dinámica, la adaptive air suspensión sport y los frenos cerámicos que estarán disponibles más adelante. La oferta de ruedas se extiende hasta el formato de 21 pulgadas.

Los innovadores faros en tecnología LED (de serie en el W12) otorgan a la gran berlina una apariencia inconfundible; como función adicional integran el asistente para las luces de carretera. El complemento ideal de los faros xenón plus es el sistema adaptive light con regulación gradual del alcance de las luces.

En cuanto a la seguridad Audi ofrece versiones especiales ampliadas de su nueva tecnología pre sense, que se combinan con los sistemas de asistencia Audi adaptive cruise control con función Stop & Go y Audi side assist. El Audi lane assist, los sistemas de asistencia de estacionamiento, el asistente de visión nocturna con función de marcado de los peatones detectados y el indicador del límite de velocidad con reconocimiento de señales también están al servicio de la seguridad y el confort en la conducción.

Funciones prácticas para la vida cotidiana son el paquete del maletero, la apertura de carga junto con el saco portaesquí y el portón trasero de accionamiento eléctrico (de serie en el W12). Para las puertas existe como opción un servocierre (de serie en el W12) y para las lunas laterales un acristalado insonorizante (de serie en el W12). A ello hay que añadir un techo solar corredizo y un techo de cristal panorámico.

La oferta de equipamientos opcionales de lujo es especialmente extensa. Cabe destacar el reposabrazos central de confort, la llave de confort para acceder cómodamente al vehículo (de serie en el W12), el climatizador automático de cuatro zonas (de serie en el W12 y con determinados equipamientos), la calefacción estacionaria, la corona del volante con calefacción (de serie en el W12) y la elegante iluminación ambiental (de serie en el W12).

Lujosa: la oferta de asientos

Para sentirse cómodo durante todo el trayecto se debe contar con un buen asiento, y es por ello que Audi ofrece también en este apartado numerosos equipamientos opcionales. Los asientos de confort para el conductor y el acompañante incluyen regulación de 22 posiciones. Opcionalmente pueden dotarse de calefacción, ventilación y función de masaje con cinco programas, y también se ofrece una versión en diseño deportivo.



Para la parte trasera puede optarse por una banqueta de tres plazas. Dos de ellas son cómodos asientos individuales con regulación eléctrica y calefacción; el asiento del conductor se puede ajustar desde atrás. Se puede combinar opcionalmente con una consola central continua de elegante diseño con grandes compartimentos portaobjetos. Para los asientos individuales traseros Audi también ofrece las funciones de ventilación y de masaje, así como mesas plegables en dos versiones diferentes y una nevera. La variante más sofisticada viene de la mano del asiento de descanso con reposapiés de regulación eléctrica. En combinación con este asiento el vehículo monta todos los equipamientos de lujo disponibles, incluido el Rear Seat Entertainment.

Los sistemas de navegación e Infotainment también sitúan al nuevo A8 L directamente a la delantera. El MMI navigation plus (de serie en el W12) conoce los datos de la trayectoria y los transmite a las unidades de mando del cambio, los faros y el ACC Stop & Go. Para introducir el destino se utiliza el MMI touch, una solución con la que Audi vuelve a sentar nuevos precedentes.

Tres sistemas de audio, entre ellos un equipo de alta gama de Bang & Olufsen, miman el oído con su delicado sonido. El nuevo A8 L también dispone de inteligentes tecnologías para utilizar servicios de Internet: es el primer vehículo del mundo equipado de fábrica con un punto de acceso inalámbrico WLAN opcional.

Los conductores de una berlina de lujo son a menudo grandes individualistas; Audi pone a su disposición una amplia gama de colores interiores, tapizados e inserciones. Ambas variantes de Audi design selection fascinan por sus combinaciones especialmente exclusivas, a las que se suman diferentes paquetes con cuero, Alcántara e inserciones decorativas.

- Fin -

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