



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 417 70 22 / 70 23

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: reyes.luque@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Octubre de 2013

El nuevo A8: el buque insignia de Audi

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	6
Información detallada – La carrocería	7
El diseño exterior	10
El interior	13
Los sistemas de asistencia	16
Los sistemas de infotainment	20
Audi connect	22
Los motores	23
La transmisión de fuerza	26
El tren de rodaje	27
La calidad	30
El equipamiento	32
Audi A8L W12	35
Audi S8	37
Audi A8 hybrid	38

Anexo: datos técnicos



Sumario

La interpretación del prestigio según Audi: el nuevo Audi A8

Excelente confort, acabados de nivel artesanal, estricta construcción ligera y una amplia cartera de tecnologías de vanguardia: Audi ha actualizado su buque insignia, el A8, con gran esmero. Nuevos sistemas de asistencia y los innovadores faros matrix LED convierten la conducción en una experiencia aún más majestuosa. Los motores son ahora más potentes y eficientes.

Con el A8, Audi se cuenta entre los líderes de innovación del segmento de lujo. Una extraordinaria virtud de la berlina es la construcción ligera: el A8 3.0 TFSI quattro con batalla normal pesa apenas 1.830 kilogramos en vacío, el valor más bajo entre los competidores con tracción integral. El factor decisivo para alcanzar este valor es la carrocería, que fabricada casi por completo en aluminio según el método de construcción Audi Space Frame (ASF) pesa sólo 231 kilogramos.

El nuevo Audi A8 es la berlina más grande en su entorno competitivo. Mide 5,14 metros de largo, 2,99 metros de batalla, 1,95 metros de ancho y 1,46 metros de alto. En la versión A8 L se suman 13 centímetros tanto a la batalla como a la longitud. Ambas versiones de carrocería poseen ahora un maletero de hasta 520 litros de capacidad que gracias a su mejor aprovechamiento, facilita la carga. Las nuevas medidas de insonorización reducen aún más el ya de por sí reducido nivel de ruido en el habitáculo.

El dinámico diseño del Audi A8 ha ganado en expresión. El capó del motor, la parrilla Singleframe y el paragolpes presentan un trazo de contornos más marcados, mientras que los faros son ahora más planos. A petición del cliente Audi los ofrece en la innovadora tecnología matrix LED. La luz de carretera de estos faros está compuesta en cada unidad por 25 diodos luminosos independientes de pequeño tamaño, que en función de la necesidad se encienden, se apagan o se atenúan. De este modo, el sistema de los faros puede reaccionar ante los vehículos que circulan en sentido contrario o que nos preceden, pasando de una iluminación completa de la carretera a una que excluye de manera precisa a estos vehículos.

En la zaga, las luces LED han sufrido modificaciones; en todas las motorizaciones con excepción del S8, el sistema de escape desemboca en dos grandes embellecedores trapezoidales de los tubos de escape a ambos lados. Delicadas molduras cromadas y los marcos de las ventanillas en color negro de brillo intenso completan el renovado diseño. El cliente puede optar entre doce colores para la carrocería, cinco de ellos nuevos. Y el tamaño de las ruedas abarca hasta las 21 pulgadas del modelo deportivo S8.



El interior: mucho espacio y exquisitos materiales

El interior del buque insignia de Audi sorprende con su elegante trazado de líneas y la generosa oferta de espacio. Audi ofrece muchos equipamientos opcionales para los asientos delanteros, entre los que se cuentan las funciones de ventilación y de masaje con cinco programas. Para el A8 y el A8 L, el cliente puede optar por dos asientos individuales con regulación eléctrica para las plazas traseras. En el A8 L se pueden combinar con una consola central continua revestida en cuero, y el asiento de descanso disponible con carácter opcional incorpora un reposapiés con regulación eléctrica, proporcionando todavía más confort. Se ofrecen además otros muchos equipamientos de lujo, como el Rear Seat Entertainment completamente integrado, la función de ionización del aire interior o la nevera en el respaldo de la banqueta trasera.

Todos los componentes presentan un acabado preciso y de alta calidad; cada detalle es una muestra del carácter artesanal del nuevo Audi A8. En lo que respecta a los materiales de los tapizados, las inserciones decorativas y los colores, la oferta es en muchos aspectos más atractiva; ejemplo de ello es el cuero denominado Unikat, que fabricado según un proceso sostenible, resulta especialmente natural y transpirable. Como novedad en los embellecedores destacan las chapas de madera de álamo plata y madera de fresno dorado natural, decoradas con pigmentos de plata y de oro respectivamente.

Los clientes especialmente exigentes encontrarán en el programa Audi exclusive un sinfín de equipamientos para personalizar su automóvil. El A8 L W12 Audi exclusive concept, del que se han fabricado un número limitado de ejemplares, presenta un interior de cuero en color ágata cognac del fabricante de muebles italiano Poltrona Frau.

Pese a la gran cantidad de funciones, el nuevo Audi A8 presume de un concepto de manejo ejemplarmente sencillo e intuitivo. Del citado concepto forma parte la unidad de mando MMI con el gran pulsador giratorio; si además el vehículo equipa el sistema MMI navigation plus, el pulsador incorpora un panel táctil, denominado MMI touch; con él, el conductor puede controlar muchas de las funciones de navegación y multimedia mediante la introducción de caracteres.

Como complemento del MMI navigation plus se ofrece el componente técnico Audi connect incluido teléfono de automóvil, que conecta la berlina a Internet. A través del punto de acceso inalámbrico WLAN, los acompañantes pueden navegar por Internet y acceder a su correo electrónico con sus terminales móviles; el conductor, por su parte, puede disfrutar en el vehículo de los servicios *online* personalizados de Audi connect. Componentes como el Bang & Olufsen Advanced Sound System o el Rear Seat Entertainment complementan la oferta.



Los sistemas de asistencia opcionales elevan las medidas de seguridad activa al máximo nivel. El adaptive cruise control con función Stop&Go (no disponible para el A8 hybrid) se combina con una versión superior del sistema de seguridad de serie Audi pre sense basic, al igual que el Audi side assist. Los sistemas nuevos en el A8 son el Audi active lane assist, que en caso necesario corrige ligeramente la dirección, el asistente de aparcamiento con indicación del entorno, que realiza por sí solo las maniobras necesarias para estacionar el vehículo en la plaza de aparcamiento, y el *head-up display*. El asistente de visión nocturna detecta no sólo a peatones, sino también a animales de gran tamaño.

La oferta de motores: dos TFSI y dos TDI

El nuevo Audi A8 llega al mercado en combinación con dos motores de gasolina y dos motores diésel. En concreto se trata del 3.0 TFSI con sobrealimentación por compresor de 310 CV (228 KW), el V8 biturbo 4.0 TFSI de 435 CV (320 KW), el ultraeficiente 3.0 TDI de 258 CV (190 KW) y el 4.2 TDI de 385 CV (283 KW) de potencia y 850 Nm de par motor.

La mayoría de los motores han incrementado su potencia, y todos ellos presentan un consumo hasta un 10 por ciento menor. El 4.0 TFSI acelera al A8 hasta los 100 km/h, con salida parada, en 4,5 segundos; su sistema Audi cylinder on demand (COD) desconecta cuatro cilindros en régimen de carga parcial. El motor más eficiente es el 3.0 TDI, con un consumo a los 100 kilómetros de sólo 5,9 litros de diésel (155 gramos de CO₂ por kilómetro). Todos los motores satisfacen ya la normativa de gases de escape Euro 6.

A las variantes clásicas se suman otros tres modelos. El Audi A8 hybrid (también disponible en versión larga), que dotado de un 2.0 TFSI y de un motor eléctrico, rinde una potencia de sistema de 245 CV (180 KW); las fuerzas fluyen hasta las ruedas delanteras a través de un cambio tiptronic modificado. La batería de iones de litio refrigerada por aire y situada en la parte trasera del vehículo permite circular en modo eléctrico a una velocidad de hasta 100 km/h, o recorrer una distancia de unos 3 kilómetros a una velocidad constante de 60 km/h. De media, el A8 hybrid sólo consume 6,3 litros de combustible a los 100 kilómetros (147 gramos de CO₂ por kilómetro).

El Audi A8 L W12, con un equipamiento de serie muy completo, es el lujoso modelo de alta gama de la familia A8; su motor de gasolina es extraordinariamente compacto y ligero gracias a su diseño en forma de W. Con una cilindrada de 6,3 litros, este refinado motor genera una potencia de 500 CV (368 KW). El consumo medio, de 11,3 litros a los 100 kilómetros (264 gramos de CO₂ por kilómetro) es moderado, y en regímenes bajos se activa un sistema Audi cylinder on demand de desarrollo específico.

Con 520 CV (382 KW), el S8 es la gran berlina deportiva; su 4.0 TFSI de sonido intenso lo acelera hasta los 100 km/h, con salida parada, en 4,1 segundos. Su consumo medio a los 100 kilómetros, sin embargo, es de sólo 9,6 litros de combustible (225 gramos de CO₂ por



kilometro). El sistema COD desempeña aquí también un papel muy importante. El Active Noise Cancellation (ANC) – una tecnología de la que también hacen uso el A8 L W12, el A8 4.0 TFSI y el A8 hybrid– emite un determinado sonido con una frecuencia que compensa los ruidos cuando el motor funciona en el modo de cuatro cilindros. El tren de rodaje y muchos detalles de la carrocería reflejan la particular posición del S8 en la familia A8.

Como transmisión de fuerza se emplea en el nuevo Audi A8 un tiptronic de ocho relaciones caracterizado por sus cambios rápidos y suaves. El cambio automático de accionamiento electrónico colabora con la tracción integral permanente quattro. Con carácter opcional Audi lo combina con el diferencial deportivo, que distribuye las fuerzas entre las ruedas traseras en función de las necesidades, y que se monta de serie en el A8 4.2 TDI clean diesel quattro y en el S8.

El tren de rodaje: carácter deportivo

El tren de rodaje es responsable en gran medida del deportivo carácter del nuevo Audi A8. El sistema Audi drive select, que varía el modo de funcionamiento de distintos componentes técnicos, se incorpora de serie. Influye también en el comportamiento de la suspensión neumática “adaptive air suspension” con regulación adaptativa. Audi ofrece también como opcional una suspensión neumática de configuración deportiva. La servodirección tiene ahora un eficiente accionamiento electromecánico; como alternativa el cliente puede optar por la dirección dinámica, que adapta su relación de transmisión a la velocidad a la que se circula.

Para las motorizaciones V8 y para el A8 L W12, Audi ofrece con carácter opcional discos de freno cerámicos reforzados con fibra de carbono. Las nuevas ruedas tecnológicas ultraligeras de aluminio en formato 9 J x 20 completan el concepto de construcción ligera del A8; juntas pesan 17,6 kilogramos menos que una ruedas de igual diseño realizadas en fundición de aluminio.

El nuevo Audi A8 llega en noviembre a los concesionarios. En España, el nuevo Audi A8 se pondrá a la venta desde 85.320€ euros.



Relación de detalles interesantes

El nuevo Audi A8

Motores

- Dos TFSI y dos TDI, potencia de 258 CV (190 KW) a 435 CV (320 KW)
- Ultraeficiente Audi A8 hybrid con un consumo de sólo 6,3 l/100 km
- Audi A8 4.2 TDI de potencia incrementada hasta los 385 CV (283 KW)
- Audi S8 de 520 CV (382 KW) con tren de rodaje de configuración deportiva
- Audi A8 L W12 de 500 CV (368 KW) con equipamiento de máximo nivel
- Motores certificados conforme a la norma Euro 6, reducción del consumo de hasta el 10 por ciento
- Sistema COD para la desconexión de cilindros en régimen de carga parcial en las motorizaciones V8 de gasolina y en el W12
- Active Noise Cancellation (ANC) en las motorizaciones V8 de gasolina, en el W12 y en el A8 hybrid
- Cambio tiptronic de ocho relaciones y tracción quattro de serie (excepto en el A8 hybrid), diferencial deportivo de serie en el A8 4.2 TDI clean diesel quattro y en el S8

Tren de rodaje

- Adaptive air suspension con amortiguadores de regulación electrónica, Audi drive select
- A partir de los modelos de ocho cilindros, frenos cerámicos reforzados con fibra de carbono disponibles con carácter opcional
- Servodirección electromecánica; como alternativa, dirección dinámica
- Ruedas tecnológicas ultraligeras de aluminio en formato de 20 pulgadas con nuevo concepto de construcción ligera

Carrocería y diseño

- Carrocería Audi Space Frame (ASF) de aluminio, peso de sólo 231 kilogramos
- Dos variantes de carrocería con 5,14 o bien 5,27 metros de longitud
- Faros opcionales en la revolucionaria tecnología matrix LED con regulación electrónica ultraprecisa e intermitentes dinámicos
- Intermitentes dinámicos en los grupos ópticos traseros LED

Habitáculo y manejo

- Faros LED y grupos ópticos traseros LED de serie
- Numerosas variantes de asiento, incluidas funciones de ventilación y masaje; con carácter opcional en el A8 L, asiento de descanso para las plazas traseras con reposapiés desplegable eléctricamente
- Interior espacioso y exclusivo, acabados de calidad artesanal
- Nuevos colores, inserciones decorativas y tipos de cuero en el interior, entre ellos un cuero de carácter natural denominado Unikat, y tres paquetes Audi design selection
- Sistemas de asistencia al conductor de vanguardia y *head-up display*
- A petición del cliente, Advanced Sound System de Bang & Olufsen y Rear Seat Entertainment
- MMI navigation plus y Audi connect incluido teléfono de automóvil para los servicios *online*, ambos disponibles con carácter opcional



Información detallada

El Audi A8 – La berlina Premium más deportiva del segmento superior

Un gran número de elementos de tecnología punta, construcción ligera y excelente confort: Audi presenta su exitoso buque insignia A8 ampliamente modificado. Sus motores son ahora más potentes y eficientes, y los nuevos sistemas de asistencia, así como los innovadores faros matrix LED, convierten la conducción en una experiencia aún más soberana.

La carrocería

Sorprendentemente ligera: con su peso de sólo 231 kilogramos (241 kilogramos en el caso del A8 L), la carrocería ASF del A8 marca la pauta en el segmento de lujo. Equipado con la tracción quattro de serie, el A8 3.0 TFSI quattro apenas pesa, sin conductor, 1.830 kilogramos, mucho menos que sus competidores con tracción integral.

En comparación con una carrocería de acero de iguales características, la carrocería Audi Space Frame (ASF), presentada por la marca de los cuatro aros hace ahora 20 años, supone una reducción de peso de alrededor del 40 por ciento. Su configuración se rige por principios biónicos: al igual que los huesos de un esqueleto, todos los componentes combinan una óptima función con un reducido peso. Los perfiles extrusionados y las piezas de fundición a presión de aluminio conforman una estructura en la que van integradas mediante unión a presión las chapas de aluminio. Audi siempre combina el material conforme a la configuración de cada vehículo. La carrocería ASF del A8 combina 13 calidades diferentes de aluminio.

En todas aquellas zonas que tienen que absorber fuerzas elevadas y donde se precisa versatilidad y gran libertad de diseño se emplean componentes de fundición. El punto de enlace multifuncional del montante A, por ejemplo, se encarga de unir entre sí el larguero, el travesaño portacristal, el bastidor del techo, la torreta de la suspensión y el denominado soporte omega frente a la zona del reposapiés. La mayoría de los 25 componentes de fundición utilizados en el A8 son estructuras fundidas en vacío.

También los perfiles extrusionados se caracterizan por su flexibilidad en el diseño, siendo exactamente optimizado cada uno de ellos para la respectiva aplicación. El arco del techo, por ejemplo, se fabrica mediante hidroconformado con una presión de agua muy elevada. En toda la longitud, su sección se va alterando varias veces, con suaves transiciones.

Los montantes B del A8 desempeñan en la estructura ASF un papel muy especial; están fabricados en acero endurecido en molde. Las pletinas de chapa se calientan en un horno



continuo a casi 1.000°C de temperatura, e inmediatamente después se les da forma en una herramienta de compresión enfriada por agua que se encuentra a 200°C. Este cambio de temperatura da lugar a una estructura de hierro y carbono de máxima resistencia a la tracción. En la parte superior de los montantes alcanza a ser de 1.500 Newton por mm², 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.

Gracias al reducido grosor de sus paredes, los montantes B endurecidos en molde son relativamente ligeros; suponen un 8 por ciento del peso de la carrocería del A8. Las chapas de aluminio y las piezas de fundición constituyen el 35 por ciento, mientras que los perfiles extrusionados suman un 22 por ciento. En el caso del A8 L, la distribución del peso es similar.

La unión de estos productos semiacabados y de las piezas individuales es un proceso de alta tecnología. La unión firme la proporcionan, entre otros, 1.847 remaches estampados, 632 tornillos autorroscantes y 202 puntos de soldadura. En las uniones atornilladas de los montantes B, un adhesivo estructural incrementa aún más la resistencia, al tiempo que conforma una capa aislante que evita la corrosión por contacto. La longitud total de las uniones pegadas es de 44 metros.

La junta invisible del techo: símbolo de la precisión de Audi

Otro de los ámbitos de especialización de Audi es la soldadura láser; con sus costuras especialmente firmes y rígidas, permite unir grandes piezas de chapa a la estructura. Este es el procedimiento utilizado para elaborar la junta invisible de aluminio entre el techo y la parte lateral, que tiene una longitud de 1,8 metros. En este elemento se concentra toda la precisión de Audi; la tolerancia máxima permitida en los paneles exteriores es de 0,1 milímetros. 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 compuesto de plástico reforzado con fibras en combinación con tres chapas de aluminio intercaladas.

La carrocería ASF es extremadamente ligera, sumamente rígida y ofrece un excelente confort frente a las vibraciones. El soporte del eje delantero, por ejemplo, dirige los impulsos que transmiten las ruedas hacia un entramado de soportes y perfiles. Todas las motorizaciones A8 montan dos antivibradores en la suspensión delantera.

Durante la revalorización del A8 se ha prestado también especial atención a las emisiones sonoras de las grandes áreas de chapa y de las cavidades de la carrocería. Paneles de protección acústica, elementos de absorción, aislamientos insonorizantes y capas de gomaespuma evitan que éstas lleguen a vibrar; el sellado de las juntas con finos cordones de soldadura evita la transmisión aérea del ruido. El habitáculo también está



cuidadosamente aislado; ejemplo de ello es la zona de la moqueta delantera. El silencio a bordo, una sensación ya típica de Audi, es ahora incluso más evidente.

Con un coeficiente de resistencia aerodinámica de sólo 0,26 (en el 3.0 TDI quattro), el A8 corta el viento silencioso y ágil. Los bajos coeficientes ascensionales en el eje delantero y trasero garantizan una excelente estabilidad, incluso a altas velocidades. El flujo de aire en los bajos del vehículo y el paso del aire por el vano motor también han disfrutado de una máxima prioridad entre las especificaciones. Los avances en el paquete de radiadores y un climatizador ahora más eficiente reducen el consumo en varios gramos de CO₂ por kilómetro.

El revestimiento de los bajos del vehículo, que sólo deja al descubierto el sistema de escape y el eje trasero, proporciona, además de sus efectos aerodinámicos, ventajas adicionales: protege la chapa y los grupos mecánicos de la sal y de los impactos de piedra y mejora el aislamiento acústico. Un difusor de tipo NACA dirige el viento de marcha hacia el radiador de aceite para engranajes; en la parte trasera, una placa de recubrimiento en combinación con los silenciadores finales forma una superficie difusora ascendente.

Silencio a bordo: mayor confort de sonoridad aerodinámica

En cuanto al confort de sonoridad aerodinámica, el Audi A8 también consigue la máxima nota en su segmento. Con el fin de mejorar aún más el aislamiento de los ruidos exteriores, Audi ofrece dos acristalamientos opcionales. El primero de ellos es el acristalamiento doble/insonorizante. El acristalamiento de seguridad laminado, que adicionalmente tiene intercalada una lámina aislante, está disponible con carácter opcional para el A8 y se monta de serie en el S8. La segunda opción es el cristal acústico aislante (de serie en el A8 L W12). Su particularidad es que refleja los rayos infrarrojos de la luz solar mediante una película metálica. A petición del cliente Audi ofrece las lunas laterales traseras tintadas y realizadas en cristal doble/insonorizante.

La carrocería del Audi A8 protege a sus ocupantes ante cualquier tipo de impacto. En caso de producirse un choque frontal, cuatro rutas de carga en cada lado del vehículo absorben las fuerzas. 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.

Un travesaño doblado en forma de una omega, fabricado con un perfil de sección cuadrada y doble, ofrece una seguridad adicional al habitáculo. Situado a la altura de los reposapiés, se encarga de dirigir las fuerzas contra el piso y los montantes delanteros. En los bajos, los largueros se unen formando una punta de flecha debajo de la banqueta posterior y forman así, en combinación con el túnel central, la resistente columna vertebral de la carrocería. En la zaga, una serie de soportes de grandes dimensiones protegen el habitáculo.



En el interior del Audi A8, el sistema de retención adaptativo está siempre en posición de alerta. Ofrece una protección especialmente efectiva a pasajeros de cualquier estatura, ya que regula de manera inteligente la interacción de los airbags y de los limitadores de la fuerza de los cinturones. En caso de producirse una colisión posterior, el sistema integral de reposacabezas reduce el riesgo de que se produzcan lesiones cervicales. Ante un impacto lateral, cuatro airbags laterales y el sistema de airbags para la cabeza protegen a los pasajeros. Los cinturones automáticos de tres puntos con limitadores adaptativos de la fuerza completan los sistemas de retención a bordo.

El maletero del Audi A8 ofrece un volumen de 520 litros. Gracias a la poca altura del borde de carga y al corte modificado, permite cargarlo cómodamente; ofrece espacio más que suficiente para cuatro bolsas de golf. Tras desbloquear el portón, éste se levanta por sí solo, 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 paragüero y una toma de corriente de 12 voltios. Además puede solicitarse una apertura de carga con bolsa para esquís extraíble y un enganche para remolque abatible eléctricamente (ambos no disponibles para el A8 hybrid).

A petición del cliente Audi monta, en combinación con la llave de confort, un accionamiento mediante gestos para desbloquear el portón trasero (de serie en el S8 y el A8 L W12). El equipamiento tope de gama es el portón del maletero con accionamiento eléctrico (de serie en el A8 L W12). En su parte interior se han integrado dos teclas, una para iniciar el proceso de cierre y la otra para bloquear todo el vehículo.

El diseño exterior

Con 5.135 milímetros de largo, 2.992 milímetros de batalla, 1.949 milímetros de ancho y 1.460 milímetros de alto, el nuevo Audi A8 supera en longitud y en anchura a sus competidores más importantes, mientras que su altura es menor; las proporciones ponen de relieve su deportivo carácter.

El dinámico diseño del Audi A8 es un reflejo la deportiva armonía: todas las superficies, líneas y volúmenes se combinan con elegancia. La capa exterior resulta homogénea, y la línea del techo, de estilo coupé, otorga fluidez a la silueta. Las superficies desprenden calma y prestigio. Contrastan con las nítidas líneas. Las proporciones también están perfectamente equilibradas en el A8 L, que supera a la versión normal tanto en longitud como en batalla en 130 milímetros.

El frontal presenta contornos más marcados, con una parrilla Singleframe hexagonal más plástica y rica en detalles. Sus barras dobles dispuestas en horizontal realzan el efecto de



anchura del Audi A8, mientras que las grandes aplicaciones cromadas remarcan la elegancia. El capó del motor se caracteriza por las cuatro aristas que se deslizan hasta las esquinas superiores de la parrilla Singleframe y hasta las esquinas interiores de los faros.

En el faldón delantero de nuevo diseño, las entradas de aire se extienden ahora sin interrupción de un extremo al otro del frontal, enmarcadas por abrazaderas cromadas. Los faros son más planos y anchos. Por su parte, la luz diurna LED recorre el borde inferior y el borde exterior del faro.

Las motorizaciones V6 del modelo A8 están disponibles con faros en tecnología xenón plus. A petición del cliente Audi dota al nuevo A8 de faros LED de nuevo diseño, que realizan todas las funciones con diodos luminosos

Los faros matrix LED: la luz del mañana

El equipamiento tope de gama, sin embargo, son los faros Audi matrix LED, que debutan en el nuevo A8; con ellos, la marca de los cuatro aros escribe un nuevo capítulo en la historia de la tecnología de iluminación automovilística. Proporcionan una luz que ilumina la calzada siempre de forma óptima, sin deslumbrar al resto de vehículos. La luz de carretera está compuesta en cada faro por 25 pequeños diodos luminosos agrupados de 5 en 5 que emiten su luz a través de un reflector común.

Si el conmutador de las luces se encuentra en posición automática y la luz de carretera está encendida, el sistema se activa fuera de los núcleos urbanos a partir de los 30 km/h de velocidad. En cuanto la cámara del A8 detecta otros vehículos, los nuevos faros desconectan o atenúan de inmediato los LED de forma individual.

Esta función es extraordinariamente precisa: los vehículos que circulan en sentido contrario y los vehículos que nos preceden quedan fuera del haz de iluminación, y por lo tanto no se deslumbran. Sin embargo, todas las zonas entre ellos y junto a ellos se iluminan por completo. Una vez que el vehículo que circula en sentido contrario ha pasado, la luz de carretera vuelve a iluminar con plena intensidad las zonas parciales antes omitidas. Los faros Audi matrix LED funcionan de forma completamente electrónica y son muy flexibles. Su luz tiene un brillo específico similar al de un cristal.

Una función adicional de la tecnología matrix LED es la denominada luz de marcación, vinculada al asistente de visión nocturna. Cuando este sistema detecta que hay una persona en una zona crítica delante del automóvil, una serie de LED parpadean brevemente tres veces y de forma sucesiva para iluminarla; con ello, ponen de relieve a la persona para diferenciarla claramente del entorno, al tiempo que suponen una advertencia tanto para el peatón como para el conductor. Además, el asistente de visión



nocturna detecta y marca ahora también a animales de gran tamaño. Sin embargo, en este caso los LED no parpadean para no asustarlos.

Por otro lado, los diodos luminosos de los faros Audi matrix LED se hacen cargo de la función de la luz de curva: para ello, desplazan el foco de la luz en la dirección de la curva subiendo o bajando la intensidad. Utilizando los datos predictivos de la ruta, proporcionados por el sistema de navegación opcional MMI navigation plus (de serie en el S8 y en el A8 L W12), actúan incluso antes de que se gire el volante para tomar la curva. Otra función a destacar son los intermitentes dinámicos: los LED del intermitente se encienden por bloques en intervalos de 150 ms en la dirección en la que el conductor quiere girar.

La perspectiva lateral: marcada deportividad

Desde una perspectiva lateral el nuevo A8 ofrece una imagen de carácter tenso y deportivo. 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. La línea tornado, que transcurre por debajo de las ventanillas y se ha convertido ya en una característica de Audi, pasa muy pegada a los pasos de rueda, con lo que brinda al A8 una poderosa figura sobre el asfalto.

Las superficies situadas debajo de esta línea son escenario de un cambiante juego de luces y sombras. Su parte inferior queda delimitada por la línea dinámica ligeramente ascendente, que se desliza por encima de las taloneras. Las grandes ruedas, de entre 17 y 21 pulgadas de diámetro (en el S8), realzan la sensación de energía y potencia. Nuevas molduras cromadas en la zona inferior de la carrocería, finas tiras insertadas en los tiradores de las puertas y los marcos de las ventanillas en color negro de brillo intenso brindan a la perspectiva lateral un toque de mayor clase y calidad.

La zaga del vehículo también es una muestra del concepto de berlina de lujo deportiva. Un borde de ruptura aerodinámica de nuevo diseño la hace parecer más larga. El cierre de la trasera resulta ahora más homogéneo. Una moldura cromada une visualmente entre sí a los grupos ópticos traseros, ahora algo más planos, y continúa por ellos. El nuevo contorno de la luz trasera es más marcado, y las luces, con 94 diodos individuales en cada unidad, se han construido por completo en tecnología LED. En todas las motorizaciones, con excepción del S8, el sistema de escape termina en dos grandes tubos redondos trapezoidales situados a ambos lados de la zaga.

Audi ofrece su nuevo buque insignia en doce colores, dos de ellos uniformes y diez metalizados, efecto perla o efecto cristal. Cinco de ellos son nuevos. Las pinturas se denominan Marrón Argus, Negro brillante, Plata cuvée, Plata florett, Blanco glaciar, Negro



Habana, Blanco ibis, Azul lunar, Gris monzón, Gris Oolong y Negro phantom; el color Gris Daytona se reserva en exclusiva para el S8.

En los modelos A8 hybrid y A8 L W12, la pintura metalizada pertenece al equipamiento de serie. Más exclusivas aún son las pinturas personalizadas que Audi realiza al gusto del cliente.

El interior

El habitáculo del nuevo Audi A8 y del Audi A8 L se caracteriza por su elegante diseño, su autenticidad y unos acabados de calidad artesanal.

Con su claro trazado de líneas, el habitáculo es una continuación del diseño exterior. El elemento más característico es el *wrap-around*, un arco que rodea el interior. Enmarca el tablero de instrumentos, que con su diseño plano y bajo, realza el efecto de anchura y de libertad. Su frontal tiene forma de onda suave, mientras que el trazo horizontal de las líneas refuerza el efecto de anchura.

En la oscuridad, la luz interior, generada por diodos luminosos de color blanco, despliega todo su encanto. Pero más artística aún resulta la iluminación ambiental disponible con carácter opcional (de serie en el A8 hybrid, S8 y A8 L W12); una puesta en escena de LED, conductores de fibra óptica, bandas luminosas y la iluminación indirecta de la consola central. Mediante el sistema de manejo MMI, el conductor puede seleccionar los escenarios de iluminación Marfil, Polar y Rubí/Polar, y regular la luminosidad.

El claro concepto de manejo: típico de Audi

Con su estructura lógica y comprensible, el concepto de manejo del nuevo A8 es típico de Audi. Los grandes instrumentos redondos con su clásico y claro gráfico, las escalas de color negro y las agujas rojas (S8: escalas grises y agujas blancas), permiten una fácil lectura. El *display* en color del sistema de información al conductor (FIS) tiene una diagonal de 7 pulgadas. El programa de eficiencia y la recomendación de descanso se equipan de serie. El manejo se lleva a cabo a través del volante multifuncional.

El equipamiento de serie incluye también un ajuste eléctrico del volante y levas de cambio (realizadas en aluminio en el S8) para el tiptronic. Audi ofrece los volantes en muchas versiones: con tres o cuatro radios, con inserciones de madera en la corona, con cuero Audi exclusive y con calefacción.

A simple vista, la zona delantera de la consola parece ser independiente del tablero de instrumentos. Ancha e inclinada en posición casi plana, actúa como puesto de mando para



el climatizador automático de dos zonas (climatizador automático de confort de tres zonas en el A8 hybrid). El equipo permite una ventilación indirecta silenciosa y prácticamente sin corrientes de aire con diferentes modos de distribución del aire. Con carácter opcional se ofrece un climatizador automático de confort de cuatro zonas (de serie en las versiones de 8 cilindros, el S8 y A8 L W12). Funciona con un grupo climatizador independiente en la parte trasera del vehículo y controla 25 servomotores. A petición del cliente Audi ofrece además una función de ionización para mejorar la calidad del aire. Éste se encuentra en el montante B y se maneja a través de una tecla.

Debajo de los mandos del climatizador se encuentra el terminal del sistema de manejo y multimedia MMI. Su principal elemento es el gran pulsador giratorio rodeado por las teclas de función fija y variable (*softkeys* y *hardkeys*) que sirven para navegar por los distintos menús. El panel de mandos situado a la derecha incorpora las teclas del equipo de audio, mientras que en el izquierdo se encuentran seis teclas asignadas a estaciones de radio o el panel táctil del sistema de navegación opcional MMI navigation plus (de serie en el S8 y el A8 L W12).

En estado de reposo, el monitor del sistema MMI se empotra en el tablero de instrumentos, y vuelve a emerger eléctricamente al encender el sistema. La pantalla con su diagonal de 8 pulgadas, el lacado brillante de la carcasa y la alta resolución realzan su elegante imagen. El monitor muestra toda la información en forma de elegantes gráficos tridimensionales.

Novedad en el Audi A8: el *head-up display*

A petición del cliente Audi ofrece un *head-up display* integrado en el tablero de instrumentos. Este sistema proyecta en el campo de visión primario del conductor la información que éste desea ver, en forma de símbolos y cifras de color sobre el parabrisas. Parecen flotar a unos 2,5 metros por delante del parabrisas, en una ventanilla de 26 x 9 centímetros de tamaño.

El conductor puede registrar con especial rapidez las imágenes del *head-up display*; su vista, acomodada a mirar a lo lejos, no precisa adaptarse. A través del MMI puede seleccionar la información deseada. Además, le es posible ajustar la altura e intensidad de la luz de la imagen. Una pantalla de cristal líquido genera la imagen, y dos espejos correctores la amplían y la giran. Su precisa calibración compensa las pequeñas e inevitables distorsiones causadas por la geometría del cristal. Para evitar la obtención de una doble imagen, el cristal y la lámina de seguridad insonorizante que lleva intercalada disponen de una forma especial.

Los asientos delanteros del nuevo Audi A8 proporcionan una excelente sujeción y agarre. La zona superior del respaldo sobresale para dar apoyo a los hombros. Pueden regularse



eléctricamente de serie en doce posiciones, y con carácter opcional Audi ofrece una calefacción de asientos (de serie en las variantes V8) y una función de memoria. Una sensación más lujosa aún proporcionan los asientos de confort (de serie en el A8 L W 12) con su regulación de 22 posiciones, que incorporan además funciones neumáticas para el apoyo lumbar y regulación de los laterales. En el Audi S8 se montan de serie asientos deportivos de confort técnicamente idénticos con laterales más altos y tapizados perforados en diseño de rombos.

Junto a la calefacción, los asientos de confort y los asientos deportivos de confort pueden equipar una ventilación de tres niveles, compuesta por cuatro pequeños ventiladores que aspiran el aire a través de los tapizados perforados. La función de ventilación va vinculada a la función de masaje, que está formada por diez cojines neumáticos que ejecutan cinco programas (pulsaciones, ondas, *stretch*, lumbares, hombros) en cinco intensidades diferentes.

Para la regulación de los asientos, todos los ajustes primarios se llevan a cabo a través de teclas clásicas en la consola. Para los ajustes secundarios, como el masaje, Audi ofrece un mando multifuncional con un anillo giratorio y cuatro pulsadores en el lateral del asiento, mientras que el monitor MMI muestra los distintos pasos de manejo.

Lujosa oferta de espacio: las plazas traseras del nuevo Audi A8

Las plazas traseras del nuevo Audi A8 miman a sus ocupantes con una lujosa oferta de espacio, sobre todo en la versión con batalla larga. Las puertas traseras, 13 centímetros más largas, hacen que el acceso al vehículo resulte muy cómodo. El equipamiento de serie del Audi A8 L incorpora un techo corredizo de cristal y cortinillas parasol de accionamiento eléctrico para las lunas laterales traseras y la luneta trasera.

En ambas versiones de carrocería se monta de fábrica una banqueta de tres asientos clásica. A petición del cliente Audi ofrece el paquete de asientos individuales para las plazas traseras, que está compuesto por una banqueta de tres plazas con dos asientos individuales con calefacción y regulación eléctrica (no disponible para el A8 hybrid, de serie en el A8 L W 12). El paquete incluye reposacabezas de confort, un asiento del acompañante regulable desde la parte trasera y un climatizador automático de cuatro zonas. Como complemento se ofrecen las funciones de ventilación y de masaje con varios programas.

Otra oferta para el A8 con batalla larga es la consola central continua; el cuero y los elegantes laminados de madera le otorgan una imagen exclusiva. La larga consola alberga dos grandes compartimentos portaobjetos, una toma de corriente y el elemento de mando de las plazas traseras para el climatizador de cuatro zonas. La ventilación de asientos, la función de masaje y la iluminación ambiental forman parte del equipamiento



de serie. Los equipamientos opcionales como las mesas abatibles o la nevera hacen la estancia en las plazas traseras mucho más cómoda, y también están disponibles para el A8 con batalla normal.

Cómodo asiento de descanso

Con un lujo propio de la primera clase de un avión recibe el asiento de descanso a su ocupante en la parte trasera del Audi A8 L. Puede colocar los pies sobre un reposapiés de accionamiento eléctrico montado en el respaldo del asiento del acompañante y dejar que los diez cojines neumáticos montados en su respaldo le masajeen la espalda. La consola central continua y tapizada en cuero se monta de serie con el asiento de descanso; el paquete se completa con una función de masaje también para el asiento trasero izquierdo y el Rear Seat Entertainment. Al abrir una de las puertas, el asistente para subir y bajar del vehículo desplaza el asiento correspondiente hasta la posición más atrasada.

Los sistemas de asistencia

El nuevo Audi A8 trae consigo una amplia oferta de sistemas de asistencia opcionales con los que la conducción se vuelve aún más relajada y soberana. La red de a bordo de la gran berlina está compuesta por siete sistemas de bus y, en función del equipamiento, unas 100 unidades de mando. Un sistema de bus especialmente eficiente, el FlexRay, interconecta muchas unidades de mando de los ámbitos de la asistencia al conductor y el tren de rodaje; además, consigue que la transferencia de datos entre las unidades de mando sea rápida y segura.

El adaptive cruise control con función Stop&Go

El principal sistema de asistencia al conductor del nuevo Audi A8 es el adaptive cruise control (ACC) con función Stop&Go y Audi pre sense front incluidos (no disponible para el A8 hybrid). El programador de velocidad por radar regula la velocidad y la distancia con respecto al vehículo precedente mediante intervenciones en el acelerador y en los frenos a cualquier velocidad entre los 0 y los 250 km/h; es además capaz de decelerar al vehículo automáticamente dentro de unos determinados límites. A través del sistema de manejo MMI el conductor puede determinar el grado de comodidad o deportividad con el que el sistema debe actuar; dispone de cuatro niveles y cuatro distancias.

El ACC Stop&Go evalúa los datos que recibe de hasta 27 sistemas a bordo del A8. La información más importante la suministran sus dos sensores de radar. Se encuentran en la zona inferior del frontal del vehículo, trabajan en la banda de frecuencia entre 76 y 77 GHz y abarcan un campo de 250 metros de longitud y 40 grados de ángulo de apertura. La cámara de vídeo montada en el retrovisor interior tiene un alcance de unos 60 metros y un ángulo también de 40 grados.



Gracias a este elevado nivel de información, el sistema puede ayudar al conductor de manera anticipada. Con los datos predictivos de la ruta que proporciona el sistema opcional MMI navigation plus, puede, por ejemplo, calcular con seguridad las trayectorias de marcha en las curvas al circular por autopista. Tanto al cambiar de carril como al circular por carreteras comarcales con curvas, al adelantar o al girar, el ACC Stop&Go soluciona la situación con maestría.

El ámbito de aplicación del ACC Stop&Go abarca también la circulación a bajas velocidades, situación en la que el sistema puede frenar al nuevo A8 hasta detenerlo por completo, por ejemplo en un atasco. Cuando la parada es breve, la berlina 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. Cuando se reinicia la marcha automáticamente, el sistema utiliza también las señales suministradas por los sensores ultrasónicos del Audi parking system plus que se encuentran en el parachoques.

Completo sistema de seguridad: Audi pre sense

El sistema de seguridad Audi pre sense para el nuevo A8 se comercializa en diferentes versiones. La versión Audi pre sense basic suministrada de serie se activa si los sensores del control de estabilización electrónico ESC detectan una situación de marcha inestable. En ese caso se encarga de que una serie de electromotores tensen los cinturones delanteros y de cerrar el techo corredizo y las ventanillas. Activa además los intermitentes de emergencia para advertir a los vehículos que se aproximan por detrás.

En combinación con el ACC Stop&Go puede solicitarse la variante Audi pre sense front. A partir de los 30 km/h de velocidad, este sistema ayuda al conductor a evitar colisiones por alcance o a reducir sus consecuencias. En una situación crítica se activa la función Audi braking guard. En primer lugar advierte al conductor con una señal acústica y óptica. Simultáneamente prepara el circuito hidráulico del sistema de frenos y tensa los muelles neumáticos y los amortiguadores.

Si el conductor permanece pasivo, éste percibe en la segunda fase una sacudida de alerta causada por una frenada breve al tiempo que se tensan ligeramente los cinturones. Si el conductor pisa entonces el freno, el servofreno hidráulico aumenta la fuerza de frenado de acuerdo con la situación. Si el conductor ignorase también la sacudida de alerta, se produce entonces una frenada parcial autónoma que decelera 3 m/s^2 al A8; la única condición para ello es que el vehículo que circula por delante esté en movimiento. Las ventanillas y el techo corredizo se cierran y se activan los intermitentes de emergencia, al tiempo que se tensan los cinturones.



El sistema Audi pre sense rear, otra de las funciones parciales del Audi pre sense, está asociado al sistema Audi side assist. Al detectar el riesgo de una colisión posterior avisa a los coches que van detrás mediante los intermitentes de emergencia. Si la situación se agrava, cierra las ventanillas y el techo corredizo, y tensa los cinturones. Dependiendo de la configuración elegida, también se activan los asientos: la cabecera de los respaldos y los reposacabezas delanteros se desplazan hacia delante y hacia arriba, y los laterales de los asientos se llenan con aire.

Si el A8 equipa la versión más avanzada del Audi pre sense, denominada Audi pre sense plus e incluida en el paquete de asistentes, se activan entonces en caso de emergencia una tercera y cuarta etapa. El sistema incrementa la fuerza de frenado hasta 5 m/s^2 y tensa los cinturones por completo. Aproximadamente medio segundo antes de una colisión inevitable se activa la última fase de frenado con una deceleración máxima autónoma. La fuerza del impacto y sus consecuencias se reducen considerablemente, ya que hasta el momento de la colisión la berlina habrá reducido su velocidad en hasta 40 km/h.

A velocidades inferiores a los 30 km/h, el nuevo Audi A8 es capaz de frenar a fondo por sí solo en situaciones de emergencia, independientemente de si el vehículo que se encuentra delante está en movimiento o parado. A menos de 20 km/h, esta nueva función de frenada a fondo evita el accidente por completo en muchos casos, y en el resto reduce drásticamente la velocidad de la colisión, y por consiguiente la gravedad del accidente.

En caso de colisión se activa además otro innovador sistema: el servofreno para colisiones sucesivas evita, frenando de nuevo sin intervención del conductor, que el A8 siga desplazándose sin control.

Vista hacia atrás por radar: el Audi side assist

El asistente de cambio de carril Audi side assist se activa cuando se alcanzan los 30 km/h de velocidad. Dos sensores de radar en la parte trasera del vehículo vigilan lo que sucede en esa zona hasta una distancia de unos 70 metros. Si el sistema considera que uno de los vehículos detectados resulta peligroso para un cambio de carril, bien porque se encuentra en el ángulo muerto o porque se aproxima a gran velocidad, se enciende un indicador LED de color amarillo en la carcasa del retrovisor exterior.

Si aun así el conductor acciona el intermitente indicando que va a cambiar de carril, el indicador LED se enciende varias veces parpadeando con mayor intensidad; se trata de una señal que no puede pasar desapercibida. 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 puede ajustarse a través del sistema de manejo MMI y desactivarse mediante un pulsador situado en el montante delantero.



Seguro en el carril: el Audi active lane assist

Cuando el conductor está a punto de abandonar el carril de forma involuntaria, recibe una advertencia del Audi active lane assist. El sistema se activa a partir de los 65 km/h de velocidad. Una cámara ubicada delante del retrovisor interior vigila la carretera hasta una distancia de 60 metros con un ángulo aproximado de 40 grados. Un software se encarga de procesar sus imágenes, al tiempo que detecta las líneas de demarcación de la calzada y el curso que el nuevo A8 sigue entre ellas.

Si la berlina pisa una línea sin activar el intermitente, el sistema advierte al conductor mediante discretas intervenciones en la dirección electromecánica para que corrija el rumbo. En el MMI el conductor fija a partir de qué punto desea dicha intervención y si desea combinarla con una vibración del volante y una señal acústica. Si éste se decide por una intervención temprana, el sistema le ayuda a mantener al A8 en el centro del carril.

El Audi active lane assist interviene incluso ante un peligro de derrape; respalda el contraviraje correcto aumentando o reduciendo brevemente el grado de servoasistencia. En combinación con el Audi side assist, el sistema también actúa de este modo ante la amenaza de una colisión con un vehículo que circula en paralelo.

Siempre informado: el indicador del límite de velocidad basado en cámara

El indicador del límite de velocidad basado en cámara puede detectar limitaciones de velocidad y señales adicionales relevantes que presenta en forma de gráficos en el *display* del sistema de información al conductor o en el *head-up display* opcional. Para ello, el sistema evalúa las imágenes que suministra la cámara de vídeo situada en el retrovisor interior y las compara con la información del MMI navigation plus.

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

Otro sistema de alta tecnología del nuevo Audi A8 es el asistente de visión nocturna, que detecta y marca a peatones y ahora además a animales. Su cámara de infrarrojo lejano (FIR), montada en la parrilla Singleframe, reacciona al calor que emiten los objetos. Un ordenador transforma la información en imágenes en blanco y negro y las muestra a continuación en el *display* de siete pulgadas del sistema de información al conductor (FIS). Mientras que el entorno, por ser más frío, se representa de color oscuro, las personas y animales de gran tamaño destacan en un color claro. El software para el procesamiento de imágenes es capaz de detectarlos a una distancia de hasta 130 metros y los resalta con unas marcas de color amarillo en el *display*. Si el ordenador considera que la situación es peligrosa, el objeto se marca de color rojo al tiempo que suena un gong de advertencia. En el *head-up display* opcional aparece también una advertencia, y además, el objeto, siempre que se trate de una persona, se ilumina con tres breves parpadeos de los faros



LED o matrix LED. Al mismo tiempo el sistema de frenos prepara el circuito hidráulico para que la actuación sea más inmediata.

La cámara de infrarrojo lejano con un ángulo de apertura horizontal de 24 grados (ángulo vertical de 18 grados) tiene un alcance de hasta 300 metros, mucho más que la luz de carretera. Un cristal protector la protege contra el impacto de piedras; éste se calienta cuando hace frío y se limpia junto con los faros cuando está sucio.

Cómodos: los sistemas de asistencia de aparcamiento

Audi ofrece en el nuevo A8 varios sistemas de asistencia de aparcamiento. El Audi parking system plus (de serie en el S8 y el A8 L W12) hace uso de ocho sensores ultrasónicos para mostrar de forma acústica y gráfica la distancia hacia delante y hacia atrás. Como complemento el cliente puede optar por una cámara de marcha atrás y por las cámaras de entorno, un sistema compuesto por cuatro pequeñas cámaras que registran el entorno inmediato del automóvil y generan una vista virtual desde arriba. El conductor puede consultar en el monitor del MMI distintas vistas de la cámara.

Nuevo en el Audi A8 es el asistente de aparcamiento con indicación de 360°. Éste funciona con doce sensores ultrasónicos que, al circular a velocidad moderada, son capaces de detectar y medir el largo de los huecos de aparcamiento situados al borde de la calle. Cuando los sensores detectan que uno de estos huecos es suficientemente grande, aparece el correspondiente aviso en el *display* del FIS. En cuanto el conductor engrana la marcha atrás, el sistema se hace cargo de las maniobras de aparcamiento; el conductor sólo tiene que encargarse de acelerar, cambiar de marcha y frenar. La indicación de 360° le avisa de posibles obstáculos incluso en el lateral del vehículo a pesar de que no disponga de sensores.

Las plazas de aparcamiento pueden encontrarse tanto en batería como en línea. Para aparcar, el sistema gira en caso necesario realizando varias maniobras, hacia delante y hacia atrás. Al salir de una plaza de aparcamiento en línea, la ayuda que ofrece es similar. La velocidad máxima durante las maniobras es de 7 km/h.

Los sistemas de *infotainment*

En lo que respecta al *infotainment*, el nuevo Audi A8 también se sitúa a la cabeza de sus competidores. El sistema opcional MMI navigation plus (de serie en el S8 y el A8 L W12) pone sus datos a disposición de otros componentes técnicos. Su claro concepto de manejo con el panel táctil o *touchpad*, denominado MMI touch, es una solución pionera. Como complemento se ofrecen numerosos componentes, desde el sistema Audi connect incluido teléfono de automóvil hasta el Rear Seat Entertainment.



El MMI navigation plus con MMI touch está compuesto por dos bloques. La radio incorpora las funciones del sintonizador y del sistema de sonido. También contiene otros componentes, entre ellos un reproductor de DVD, dos lectores de tarjetas y un disco duro de 60 GB con los datos de navegación. Un tercio de su capacidad se reserva como memoria para los datos del teléfono y los archivos de música. Las interfaces Audi music interface y Bluetooth permiten conectar cómodamente terminales o teléfonos móviles.

Un eficiente procesador gráfico genera imágenes tridimensionales en calidad superior. El mapa presenta un modelo del terreno en 3D con abundancia de detalles, mientras que el sistema de guiado ofrece, junto a la clásica indicación mediante flecha, una representación animada. El monitor MMI se despliega eléctricamente y tiene una diagonal de ocho pulgadas gracias a su alta resolución de 800 x 480 píxeles, ofrece unas imágenes brillantes y extraordinariamente nítidas. El MMI touch permite al conductor introducir el destino o el número de teléfono deseado dibujando con el dedo las letras y las cifras (y también símbolos de idiomas asiáticos) sobre el panel táctil. Mientras lo hace, la mano descansa cómodamente sobre la palanca de selección del tiptronic. Tras cada carácter el sistema emite una confirmación acústica. Además, con el MMI touch, el conductor también puede desplazarse por el mapa y por las listas. Con ayuda de la tecnología Black Panel el panel táctil actúa también como superficie de mando para seis estaciones de radio.

El MMI navigation plus del nuevo A8 incorpora también la lógica de manejo de Audi con el gran pulsador giratorio. Por otro lado, Audi ofrece a sus clientes un control por voz que permite introducir lugar y calle en un solo comando; incluye también los datos telefónicos y musicales en el disco duro.

El MMI navigation plus: estrecha interconexión

El MMI navigation plus colabora intensamente con los sistemas de asistencia y de seguridad a bordo del nuevo Audi A8. El sistema de navegación evalúa los datos de la ruta de forma predictiva y envía la información a los ordenadores que controlan el sistema adaptive cruise control con función Stop&Go (no disponible para el A8 hybrid), los faros matrix LED y el tiptronic. Estos sistemas pueden así adaptar su funcionamiento con antelación y precisión a las diferentes circunstancias.

En el nuevo Audi A8 se ofrece una amplia variedad de componentes de alta fidelidad y de comunicación. El equipo de radio, con unidad de DVD, dos lectores de tarjetas y sintonizador triple, pertenece al equipamiento de serie, al igual que el Audi Sound System. Éste incluye un amplificador de seis canales con una potencia de 180 vatios y diez altavoces. Se puede complementar con un sintonizador doble para la recepción digital de radio (DAB y DAB +), un sintonizador de TV también digital y un cambiador de DVD/CD (de serie en el S8 y A8 L W12).



El siguiente nivel de alta fidelidad viene representado por el Bose Surround Sound System, que se monta de serie en el A8 hybrid y en el A8 L W12. El sistema está compuesto por un amplificador digital con más de 600 vatios de potencia que gestiona 14 altavoces, incluido el *subwoofer*. El equipo también puede reproducir grabaciones en estéreo en sonido envolvente de cinco canales.

El protagonista absoluto en este apartado es, sin embargo, el Bang & Olufsen Advanced Sound System, que utiliza un algoritmo especial para generar reflexiones del sonido propias de una sala de conciertos; la música resuena en un espléndido escenario virtual. El corazón de este sistema de alta gama son dos amplificadores con más de 1.400 vatios de potencia total.

Con sus etapas finales digitales, una de las cuales es especialmente eficiente en términos energéticos, gestionan 19 altavoces a través de 19 canales (incluido el *subwoofer*). Los altavoces de agudos a la izquierda y derecha del tablero de instrumentos van empotrados y emergen del tablero al poner en marcha el sistema. Las cubiertas de los altavoces se han fabricado en aluminio pulido. Un encapsulamiento acústico evita que el sonido salga al exterior.

Todas las motorizaciones y variantes de carrocería, con excepción del A8 hybrid, pueden combinarse con el Rear Seat Entertainment, que se incluye al montar el asiento de descanso. Los respaldos del asiento del conductor y del acompañante integran dos *displays* de 10,2 pulgadas de diagonal. Su inclinación es regulable y pueden mostrar diferentes contenidos.

El Rear Seat Entertainment incorpora una unidad de DVD propia, una *jukebox* con disco duro, dos ranuras para tarjetas de datos SD y una interfaz Audi Music Interface independiente para conectar reproductores móviles. Al mismo tiempo ofrece pleno acceso al sistema de sonido, al sintonizador de TV y al sistema MMI navigation plus. Para el control se utiliza un panel de mando MMI propio situado en el reposabrazos central de las plazas traseras. El sonido se reproduce a través de los altavoces del vehículo o de dos auriculares por cable o por Bluetooth.

Audi connect

Como complemento ideal del MMI navigation plus Audi ofrece el componente técnico opcional Audi connect (de serie en el S8 y el A8 L W12), un módulo de transferencia de datos que establece la conexión con Internet. Para ello el A8 utiliza un módulo UMTS. En aquellas zonas en las que no es posible la conexión UMTS, Audi connect cambia a una conexión EDGE.



A través del punto de acceso inalámbrico WLAN que incorpora el Audi connect, los pasajeros del nuevo A8 pueden conectar hasta ocho terminales móviles para navegar por Internet y gestionar su correo electrónico. El sistema ofrece al conductor los servicios de Internet personalizados de Audi connect, que van desde la navegación con Google Earth y Google Street View, pasando por la radio web Audi music stream, hasta la Información de tráfico Audi online. El servicio más reciente, la información de aparcamiento, muestra plazas de aparcamiento, *parkings* y garajes subterráneos en el lugar actual, en el de destino o en cualquier otro lugar.

El sistema Audi connect utiliza 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. Como opcional, el sistema puede complementarse con uno o dos auriculares inalámbricos para realizar llamadas de forma más discreta. La codificación a través del estándar WPA2 garantiza la seguridad durante la transferencia de datos.

Para poder utilizar Audi connect, el conductor sólo necesita introducir en el lector de tarjetas una tarjeta SIM vinculada a una línea de datos; como alternativa puede establecer la conexión con un teléfono móvil compatible a través del estándar SIM Access Profile. No conlleva costes adicionales ni contratos especiales; sin embargo, Audi recomienda contratar una tarifa plana dada la elevada tasa de transferencia de datos.

Los motores

Potentes y eficientes, así son los cuatro motores con los que Audi lanza al nuevo A8 al mercado. Los dos TFSI y los dos TDI son motores de inyección directa sobrealimentados. Todos los motores destinados al mercado europeo ya satisfacen los límites de la normativa de gases de escape Euro 6, y se combinan de serie con el sistema de *start-stop*. El consumo se ha reducido en hasta un 10 por ciento, pese a que la potencia se ha incrementado en la mayoría de las motorizaciones; el rango de potencia abarca de los 258 CV (190 KW) a los 435 CV (320 KW). La oferta se completa con otros tres modelos, el A8 L W12, el Audi S8 y el Audi A8 hybrid.

El 3.0 TFSI: refinado y deportivo

El 3.0 TFSI ha sido intensamente revisado y rinde 310 CV (228 KW) y 440 Nm de par motor, disponibles entre las 2.900 y las 4.750 rpm. El seis cilindros comprime el aire de aspiración con la ayuda de un compresor que se encuentra en la V de 90 grados que forman las bancadas de cilindros. Dos radiadores del aire de sobrealimentación reducen una vez más la temperatura del aire, de modo que entra más oxígeno a los cilindros.



En comparación con el modelo anterior, el nuevo 3.0 TFSI rinde 20 CV (15 KW) más y tiene un menor consumo. Esta reducción del consumo se debe a soluciones como un compresor desconectable en régimen de carga parcial, los árboles de levas de admisión y de escape regulables, un cigüeñal de peso reducido, una compresión incrementada a 10,8:1 o un paquete de medidas que reducen la fricción, por ejemplo en la distribución de cadena y en la bomba de agua. Otras modificaciones afectan al árbol de equilibrado, las camisas de los cilindros, el cárter de aceite y la desaireación del cárter del cigüeñal.

Una gran novedad en el 3.0 TFSI es la inyección indirecta adicional que complementa a la inyección directa de gasolina. En este caso, el combustible se inyecta en la zona de las mariposas basculantes, donde se mezcla intensamente con el aire. La mejor preparación de la mezcla rebaja el consumo y las emisiones de partículas. La inyección directa, capaz de establecer una presión de hasta 200 bares, entra en acción en el arranque y con cargas elevadas.

El poderoso empuje, la espontánea respuesta y el musical sonido permiten afirmar que el V6 de tres litros, con una cilindrada de 2.995 cc, es un motor deportivo. Acelera al A8 en 5,7 segundos de 0 a 100 km/h (A8 L: 5,9 segundos); como en casi todos los modelos A8, la velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h. El consumo asciende de media a 7,8 litros a los 100 kilómetros (183 gramos de CO₂ por kilómetro); en el caso del A8 L, estos datos son de 7,9 litros y 184 gramos respectivamente.

El 4.0 TFSI: el COD reduce el consumo

El 4.0 TFSI rinde 435 CV (320 KW), 15 CV (11 KW) más que antes. Entre las 1.500 y las 5.000 rpm genera un par motor de 600 Nm. El V8 biturbo, con una cilindrada de 3.993 cc, acelera al nuevo A8 hasta los 100 km/h, con salida parada, en 4,5 segundos, mientras que el A8 L requiere para la aceleración estándar 4,6 segundos. Su consumo medio, sin embargo, apenas llega a 9,1 litros a los 100 kilómetros (A8 L: 9,2 litros) o 213 gramos de CO₂ por kilómetro (A8 L: 216 gramos).

Estos impresionantes valores se han conseguido gracias a todo un paquete de mejoras. La tecnología de eficiencia más importante, sin embargo, es el sistema Audi cylinder on demand (COD), que en régimen de carga parcial desconecta cuatro cilindros; para ello, cierra las válvulas y desactiva la inyección y el encendido. Para compensar los ruidos molestos se ha recurrido al sistema Active Noise Cancellation (ANC), así como a soportes activos del motor, que aíslan las vibraciones cuando el vehículo circula en modo de cuatro cilindros.

El carácter de alta tecnología del 4.0 TFSI es evidente en muchos detalles, por ejemplo, en los turbocompresores *twin scroll*, responsables de establecer el par motor pronto y rápido, en la innovadora gestión térmica y en el diseño de las culatas. Su lado de admisión



se encuentra en el exterior, y el lado de escape en el interior; los turbocompresores y sus radiadores del aire de sobrealimentación se han montado en el interior de la V. Este concepto permite unos recorridos cortos de los gases, con pérdidas de flujo mínimas y una espontánea respuesta.

El 3.0 TDI: el diésel de la eficiencia

Los 155 gramos de CO₂ por kilómetro, equivalentes a 5,9 litros de combustible a los 100 kilómetros, demuestran que el 3.0 TDI es un motor muy eficiente. El diésel V6 con una cilindrada de 2.967 cc rinde 258 CV (190 KW), 8 CV (6 KW) más que antes, y genera 580 Nm de par motor entre las 1.750 y las 2.500 rpm. La aceleración estándar requiere 5,9 segundos en el caso del A8 y dos décimas de segundo más en el A8 L. El consumo asciende a 5,9 litros a los 100 kilómetros (A8 L: 6,0 litros) o 155 gramos de CO₂ por kilómetro (A8 L: 158 gamos).

Entre las particularidades técnicas del seis cilindros, sometido a una serie de modificaciones, cabe destacar su reducido peso de menos de 200 kilogramos y una gestión térmica especialmente compleja. El cárter del cigüeñal y las culatas disponen de circuitos de refrigeración de agua independientes. Durante la fase de calentamiento, el líquido refrigerante no recircula en el bloque. El 3.0 TDI satisface los límites de gases de escape de la normativa estadounidense ULEV 2 BIN5, así como la segunda fase de la normativa Euro 6, que no entrará en vigor hasta 2017.

El 4.2 TDI: inmenso par motor

En lo que respecta al par motor, el 4.2 TDI no tiene parangón. El V8, con una cilindrada de 4.134 cc, proporciona 850 Nm, disponibles entre las 2.000 y las 2.750 rpm. La potencia se ha incrementado en 34 CV (25 KW), con lo que ahora se sitúa en 385 CV (283 KW). El potente diésel presume de unas impresionantes prestaciones: la aceleración de 0 a 100 km/h la resuelve en 4,7 segundos (A8 L: 4,9 segundos). El nuevo Audi A8 4.2 TDI consume 7,4 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 194 g/km. En la versión larga los valores son de 7,5 litros y 197 gramos respectivamente.

Entre las mejoras técnicas que ha experimentado el 4.2 TDI se cuentan, por ejemplo, las modificaciones en el ámbito del accionamiento de las válvulas, de los pistones y de los turbocompresores. Con el objetivo de incrementar la eficiencia, el régimen en arranque del diésel V8 se ha podido reducir considerablemente, hasta las 800 rpm. Otra particularidad es el sistema de depuración de gases de escape SCR (SCR: *selective catalytic reduction*), en el que se utiliza el aditivo AdBlue para disgregar los óxidos de nitrógeno. Almacenado en dos depósitos con un volumen total de 27 litros, una bomba dosificadora lo inyecta en pequeñas cantidades en el catalizador DeNO_x especial situado en el extremo final del



sistema de escape. Gracias a esta medida el 4.2 TDI cumple la normativa de gases de escape EU 6.

La transmisión de fuerza

Las motorizaciones A8 equipan de serie un tiptronic de ocho relaciones. La clásica caja de cambios automática presenta un corto salto entre sus marchas inferiores, lo que le aporta un carácter deportivo; al mismo tiempo, su elevada relación de transmisión reduce el consumo de combustible. Todos los cambios de marcha se producen de un modo rápido, extremadamente flexible y suave. El elevado rendimiento del tiptronic de ocho relaciones se debe, entre otras cosas, a la ultraeficiente bomba de aceite y al calentamiento de la caja de cambios con líquido refrigerante durante la fase de calentamiento. Un acumulador hidráulico posibilita la función de *start-stop*.

El programa de cambio dinámico DSP es responsable de la gestión de los procesos de cambio e incorpora dos modos de funcionamiento automáticos, denominados D y S. Tiene acceso a los datos de la ruta que suministra el sistema MMI navigation plus. El conductor maneja el tiptronic de ocho relaciones de un modo completamente electrónico, bien con las levas de serie situadas detrás del volante, bien con la elegante palanca que se encuentra en la consola del túnel central; basta con pulsarla brevemente para activar la orden de cambio.

Con la tracción integral permanente quattro de serie (no disponible para el A8 hybrid), el nuevo A8 se convierte en el protagonista absoluto del segmento de lujo. Su configuración asimétrica-dinámica armoniza a la perfección con la maniobrabilidad deportiva y estable. En condiciones de marcha normales, el diferencial central autoblocante envía un 60 por ciento de la fuerza motriz al eje trasero y un 40 por ciento al eje delantero. En el caso de que algún eje patine, la mayor parte del par se desvía hacia el otro eje. El diferencial del eje trasero de la tracción quattro es responsable del equilibrado reparto del peso entre los ejes.

Aquellos clientes que busquen un mayor dinamismo pueden solicitar el diferencial deportivo opcional para el eje trasero, que se monta de serie en el A8 4.2 TDI y en el S8. Con dos fases de actuación superpuestas, distribuye los pares entre las ruedas en función de las necesidades; al circular por curvas a gran velocidad, el diferencial deportivo empuja literalmente al vehículo hacia el radio. El conductor puede variar su modo de funcionamiento en cinco niveles (*auto, dynamic, comfort, individual* y *efficiency*) a través del sistema de conducción dinámica Audi drive select.



El tren de rodaje

Alta precisión, extraordinaria estabilidad, deportivo carácter y excelente confort de rodadura: el tren de rodaje del nuevo Audi A8 reúne muchas cualidades. La suspensión neumática “adaptive air suspension” y el sistema de conducción dinámica Audi drive select pertenecen al equipamiento de serie, mientras que la dirección dinámica está disponible como opcional.

El eje delantero, con un ancho de vía de 1.644 milímetros, está formado por cinco brazos (dos brazos transversales, el brazo portante y el brazo de guía, así como la barra de acoplamiento). Todas las barras de dirección y otros muchos componentes, como el soporte del cojinete o el cojinete giratorio, se han realizado en aluminio. La construcción de cinco brazos puede procesar por separado las fuerzas longitudinales y transversales. En sentido transversal, sus soportes se han ajustado de manera rígida y deportiva, mientras que en sentido longitudinal la configuración es suave.

El puente para la suspensión y el motor se ha realizado en acero de alta resistencia y se ha reforzado con unos brazos en forma de X. Su unión atornillada rígida al volumen delantero lo convierte en parte integrante de la carrocería; la elevada rigidez se ocupa de que las fuerzas de mando de la dirección se transfieran de inmediato. Una barra de torretas realizada en fundición a presión de aluminio aumenta aún más la rigidez de la parte delantera del vehículo.

Como novedad en el Audi A8 destaca la dirección de cremallera electromecánica. A diferencia de un componente hidráulico, sólo requiere energía al girar, con lo que reduce el consumo de combustible. La relación de transmisión de 16,1:1 es directa y deportiva, mientras que la servoasistencia se basa en la velocidad a la que se circula. El accionamiento electromecánico de la dirección hace posible el funcionamiento de los sistemas de asistencia Audi active lane assist y asistente de aparcamiento Audi Park assist.

La dirección electromecánica transmite una respuesta extraordinariamente diferenciada de la calzada, responde con espontaneidad y funciona con una gran precisión. La caja de la dirección se encuentra en una posición muy baja, a la altura del centro de la rueda, y las fuerzas de la barra de acoplamiento se transfieren directamente. La cremallera y el servoaccionamiento se han dispuesto de forma concéntrica, de modo que la construcción es muy compacta.

El eje trasero del nuevo A8, con un ancho de vía de 1.635 milímetros, es una construcción de brazos trapezoidales con control de vía que garantiza unas extraordinarias propiedades de marcha y de confort. Los dos brazos trapezoidales se han realizado en aluminio fundido endurecido en caliente, mientras que los brazos transversales y las barras de dirección son piezas forjadas de aluminio.



Los portarruedas se obtienen mediante un proceso de fundición en coquilla de aluminio, y los brazos telescópicos descansan directamente sobre ellos. Esta solución permite conseguir una elevada transmisión de la amortiguación, y con ello una respuesta sensible. El soporte del eje trasero está formado por tubos longitudinales y transversales de acero. Cuatro cojinetes hidráulicos lo unen con la carrocería y contribuyen también a mejorar el confort de rodadura.

La adaptive air suspension: suspensión sensible

Todas las motorizaciones del nuevo Audi A8 equipan de serie la adaptive air suspension. El sistema de alimentación de aire se encuentra en la parte trasera del vehículo; el compresor se encarga de llenar un acumulador de presión con un volumen de 5,8 litros. Los brazos telescópicos neumáticos tienen en su interior amortiguadores de dos tubos regulados, cuyo funcionamiento es controlado en ciclos de milésimas de segundo por medio de la corriente de mando para las válvulas electromagnéticas de la amortiguación. Alimentada por un complejo sistema de sensores, la gestión de los amortiguadores detecta el estado de la calzada, el estilo de conducción y el modo seleccionado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select.

Los cinco modos operativos disponibles en este sistema para la adaptive air suspension influyen en la altura de la carrocería. En el modo *auto*, la carrocería reduce su altura 20 milímetros siempre y cuando el A8 circule durante más de medio minuto a más de 120 km/h. 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 *efficiency* muchos sistemas funcionan con un bajo consumo energético, mientras que el quinto modo, denominado *individual*, ofrece al conductor la posibilidad de crear un perfil personal dentro de unos determinados límites. Otra particularidad es la función de elevación, que incrementa en 25 milímetros la altura libre sobre el suelo. Con el sistema opcional adaptive air suspension sport, la carrocería se encuentra 10 milímetros más baja en el nivel normal.

Con el Audi drive select, la experiencia de conducción a bordo del nuevo Audi A8 puede adoptar muchas facetas distintas. La versión de serie engloba en su gestión, además de la adaptive air suspension, el tiptronic de ocho relaciones, la dirección electromecánica, el sistema Audi pre sense basic, la gestión del motor y la climatización. El conductor puede variar el funcionamiento de estos sistemas en los modos *comfort*, *auto*, *dynamic*, *efficiency* (no disponible en el A8 hybrid) e *individual*. Equipamientos opcionales como el diferencial deportivo (de serie en el A8 4.2 TDI y en el S8), el ACC Stop&Go o la dirección dinámica, así como la línea característica del pedal acelerador, también están sometidos a la regulación del Audi drive select.



La piedra angular de la dirección dinámica es una transmisión superpuesta que varía su desmultiplicación casi en un 100 por ciento dependiendo de la velocidad a la que se conduce y del modo ajustado en el Audi drive select. Al maniobrar y al circular por ciudad, el sistema funciona de un modo muy directo, mientras que en autopista favorece la marcha rectilínea con una relación de transmisión indirecta y una menor servoasistencia. Al alcanzar el límite de estabilidad en curva, la dirección dinámica ayuda al conductor a evitar el sobreviraje y el subviraje contradireccionando con extraordinaria rapidez cuando es necesario mediante impulsos imperceptibles. Al frenar sobre superficies con diferentes coeficientes de rozamiento, el sistema evita que el coche se ladee.

El sistema de frenos: construcción ligera y alto rendimiento

El sistema de frenos del nuevo Audi S8 es potente, estable y muy ligero. Pernos de acero inoxidable unen los anillos de fricción de hierro fundido con los armazones de aluminio. Este concepto evita la transferencia de picos de temperatura, disminuye el riesgo de *fading* y reduce el peso en hasta 4 kilogramos. El diseño de turbina de los canales de refrigeración entre los discos mejora el rendimiento de los frenos gracias a su elevada capacidad para canalizar el aire.

En función de la motorización, los discos tienen distintos diámetros: 365, 380 y 400 milímetros en el eje delantero y 330 ó 356 milímetros en el eje trasero. Los armazones y las pinzas, con dos pistones las de las ruedas delanteras y uno en las ruedas traseras, se han pintado en color negro. Para el W12 y las motorizaciones V8, Audi ofrece como opcional discos de freno cerámicos reforzados con fibra de carbono. Son incluso más ligeros que los discos de acero y su vida útil es extremadamente elevada.

El control de estabilización electrónico ESC incluye un modo deportivo que el conductor puede seleccionar en el MMI. En este caso, la intervención en el motor está inhabilitada en gran medida y la intervención en los frenos es algo más débil; así, los conductores experimentados pueden conducir la berlina de un modo especialmente dinámico. El freno de estacionamiento electromecánico del nuevo Audi A8, que actúa sobre las ruedas traseras, también sirve como freno de emergencia. El asistente de arranque facilita el inicio de la marcha en cuestas y pendientes.

La oferta de ruedas de aleación ligera es muy amplia. Las motorizaciones V6 montan llantas con un diámetro de 17 pulgadas y neumáticos del tamaño 235/60. En las variantes V8, las llantas son de 18 pulgadas y los neumáticos del formato 235/55. Con carácter opcional Audi ofrece más ruedas y neumáticos de entre 18 y 20 pulgadas de diámetro (21 pulgadas para el S8) en modernos diseños, también en dos colores y en óptica de titanio. Las ruedas de 19 pulgadas pueden combinarse con neumáticos con sistema de emergencia. El equipamiento de serie incluye un indicador del control de la presión de los neumáticos.



Como novedad en este ámbito destacan las ruedas tecnológicas ultraligeras de aluminio en formato 9 J x 20, para cuya fabricación se utiliza la innovadora tecnología *cladding*. La base de estas ruedas es una rueda portante de aluminio forjado. Su diseño con diez delgados brazos ha sido optimizado para reducir el peso al mínimo; durante la fundición no se ha de prestar mucha atención al grosor de las paredes y a las secciones transversales. Con una espuma especial se pega de forma permanente la rueda portante a un elemento de diseño realizado en plástico muy resistente a los golpes moldeado por inyección, también con el diseño de diez radios. La espuma rellena las cavidades y es extremadamente resistente al calor, algo muy importante al frenar a fondo.

Con la nueva rueda tecnológica de aluminio, Audi reafirma su pretensión de liderazgo en el ámbito de la construcción ligera. Junto a la gran libertad en el diseño, reduce de forma considerable las masas no suspendidas en el automóvil. Gracias a su innovadora estructura, consigue ahorrar un peso de 4,35 kilogramos en comparación con una rueda de igual diseño fabricada de forma convencional. Esto supone una reducción de 17,4 kilogramos de peso por vehículo. Su superficie en iridio/gris contraste realza el efecto de profundidad tridimensional y consigue en el nuevo A8 una imagen de las ruedas exclusiva y extraordinaria.

La calidad

El interior del nuevo A8 y del A8 L se ha diseñado siguiendo una premisa clara: la calidad no entiende de límites. La combinación de materiales de la más alta calidad, su apariencia y su tacto crean en el interior de la gran berlina una atmósfera artesanal.

Una particularidad en el Audi A8 es el pulsador de *start-stop* situado en la consola del túnel central. Se ilumina en color rojo desde el interior, y las letras han sido labradas con la máxima precisión en su superficie de aluminio. Los respaldos de los asientos de confort integran en su parte trasera inserciones de madera. Tras el fresado mecánico, los cantos de las chapas de madera se repasan una vez más a mano. Por norma general, un juego de piezas para un automóvil procede de una misma raíz o tronco, de modo que en las distintas piezas coincida el color y la veta.

La palanca de selección del tiptronic de ocho relaciones está revestida en cuero, chapa de madera o carbono. En la superficie se ha insertado un indicador iluminado del programa de marcha. Todos los conmutadores del nuevo Audi A8 se accionan de forma suave y sin holgura; las fuerzas, ruidos y recorridos de la regulación se han definido con precisión.

Muchos elementos de manejo seducen por su acabado en color negro de brillo intenso. Los componentes sometidos a mayor esfuerzo están recubiertos por un barniz protector endurecido bajo luz UV que les confiere una extremada resistencia al rayado. Una capa de



Cerapaint protege las molduras de acceso de aluminio. En el A8 hybrid, el S8 y el A8 L W12, estas molduras incorporan inscripciones iluminadas específicas del modelo. En el resto de variantes se pueden dotar de iluminación en combinación con la iluminación ambiental.

Natural y duradero: el nuevo cuero Unikat

Uno de los elementos estrella del nuevo Audi A8 es el cuero Unikat, que se caracteriza por ser natural, transpirable y suave. El proceso de curtido se lleva a cabo de forma sostenible –los taninos se obtienen de hojas y hierbas del centro de Europa–, dando prioridad a la conservación de los recursos naturales y a una actitud responsable con la naturaleza. Las características naturales de la piel del animal permanecen visibles, ya que el cuero no se somete a ningún proceso de "adobado" para sellarlo, tan sólo se le aplica una capa protectora repelente al agua. Gracias a esta superficie no tratada, se acentúa el carácter natural del cuero.

El cuero Unikat es el embajador de una nueva filosofía en la oferta de equipamientos del nuevo A8. El lujo significa aquí sostenibilidad y autenticidad; optar conscientemente por materiales naturales que se seleccionan y procesan con sumo cuidado. Cada juego de tapizados de asientos consta de 110 piezas individuales de cuero, que se cortan, colocan y cosen a mano.

También el concepto de las inserciones decorativas es una muestra de esta filosofía. Las nuevas aplicaciones en madera de álamo plata contienen de forma natural muchos nudos que podrían caerse al secarse, por lo que se utiliza una pasta de pigmentos de plata para rellenar los agujeros. De este modo es posible aprovechar más cantidad de chapa, aspecto que también refleja el uso sostenible de los materiales naturales. La inserción en madera de fresno dorado natural tiene los poros abiertos, por lo que al tocar su superficie resulta ligeramente rugosa; una sensación táctil inconfundible.

En la zona del tablero de instrumentos y en las puertas del A8, las inserciones decorativas están compuestas de dos piezas. En la oferta de serie, las piezas inferiores resplandecen en negro de brillo intenso, mientras que las superficies superiores de las inserciones se realizan en la nueva madera de raíz de nogal oscura. Junto a las nuevas chapas de madera en álamo plata y fresno gris nácar natural, la oferta sigue incluyendo calidades como Vavona gris Assam, fresno marrón balsámico y lacado brillante negro. En el S8, las inserciones decorativas de serie se realizan en carbono Atlas combinado con aluminio.

Los colores básicos que se ofrecen para el interior son siete: negro, nuez moscada, beige atlas, beige terciopelo, gris titán y plata luna (específico del S8). La zona superior del tablero de instrumentos, así como el antepecho de las puertas, pueden suministrarse en negro, gris acero o marrón turba. Los colores que se ofrecen para el revestimiento interior



del techo, también disponible en Alcantara, son plata luna, beige atlas, beige seda y negro. En cuanto a los materiales, la oferta también es muy variada. Los asientos de serie están tapizados en cuero Valcona. Los asientos de confort se ofrecen en cuero Valcona y cuero natural.

Junto a los equipamientos de serie Audi ofrece para el nuevo A8 dos paquetes Audi design selection: marrón balao y gris natura. El paquete design selection marrón balao combina el cuero de color marrón chocolate con inserciones decorativas en fresno de poros abiertos en tono balsámico y en aluminio plateado. El revestimiento del techo en Alcantara de color blanco y las costuras contrastadas también en blanco aportan el toque de distinción.

El nuevo paquete Audi design selection gris natura inunda el interior completamente revestido en cuero de delicados tonos grises, realzados con costuras y ribetes en dorado perla. Las inserciones decorativas se realizan en fresno gris nácar natural con poros impregnados de oro. En este caso, el revestimiento interior del techo también se realiza en Alcantara de color blanco nieve.

Para el S8 se ofrece además una combinación propia en negro y marrón Vermont. Los asientos deportivos climatizados en cuero marrón Vermont tienen costuras de contraste oscuras; el resto del habitáculo se realiza en negro con toques a juego de color marrón en muchos de los componentes tapizados en cuero.

Para las inserciones en las puertas y en el tablero de instrumentos se utiliza el nuevo carbono trenzado con fibras de cobre, que combina a la perfección con el interior de color negro y marrón. El revestimiento interior del techo, como suele ser habitual en los modelos S, es de Alcantara de color negro. El programa Audi exclusive ofrece además un sinnúmero de propuestas adicionales para equipamientos de cuero y aplicaciones en madera.

El equipamiento

El nuevo A8, buque insignia de la marca Audi, sale de fábrica con un equipamiento de serie muy abundante. Con carácter opcional se ofrecen numerosos elementos de alta tecnología. Además, el programa Audi exclusive ofrece un número prácticamente ilimitado de posibilidades para personalizar la berlina a gusto de cada cual.

En el ámbito del grupo motopropulsor y del tren de rodaje, el nuevo Audi A8 ocupa una posición privilegiada en el segmento de lujo. El tiptronic de ocho relaciones y la tracción integral permanente quattro se montan de serie en todas las variantes del modelo, a excepción del A8 hybrid; también el diferencial deportivo pertenece al equipamiento de serie del A8 4.2 TDI y del S8. El sistema Audi drive select, otro de los equipamientos de



serie del A8, controla, entre otros, la suspensión neumática adaptive air suspension con regulación activa de los amortiguadores.

De la seguridad activa y pasiva se encargan un sinnúmero de sistemas. Los faros LED se montan de serie en el A8 hybrid. El A8 L W12 incluso equipa de serie los faros matrix LED. Los grupos ópticos traseros LED, el sistema Audi pre sense basic y la alarma antirrobo también contribuyen a mejorar la seguridad. El sistema de retención adaptativo, los ocho airbags, el indicador del control de la presión de los neumáticos, los anclajes Isofix para la fijación de sillas infantiles, la desconexión del airbag del acompañante y el sistema Audi pre sense basic completan el paquete de seguridad. Tras sufrir un accidente se activa el servofreno para colisiones sucesivas, que evita que el vehículo siga rodando sin control.

En cuanto al confort, los equipamientos de serie también son impresionantes. En el ámbito de la carrocería destacan el techo corredizo/deflector de cristal (en el A8 L), el servocierre de las puertas y también para el portón del maletero y los retrovisores exteriores térmicos y abatibles eléctricamente.

En el interior, el nuevo Audi A8 monta de serie el programador de velocidad, el climatizador automático de dos zonas, la luz interior LED y las cortinillas eléctricas para las plazas traseras (en el A8 L). Su concepto ergonómico de extraordinario confort incluye asientos delanteros calefactados, de regulación eléctrica con apoyo lumbar y tapizados de cuero, columna de dirección regulable eléctricamente, freno de estacionamiento electromecánico, pulsador de *start-stop*, el sistema de manejo MMI con monitor de ocho pulgadas y el sistema de información al conductor con *display* de siete pulgadas y recomendación de descanso, que se controla a través del volante multifuncional.

Los equipamientos opcionales: individualidad a medida

En cuanto a los equipamientos opcionales, el nuevo Audi A8 también va muy por delante de sus competidores. En el ámbito de la dinámica de conducción merecen especial mención la dirección dinámica, la adaptive air suspension sport y los frenos cerámicos reforzados con fibras de carbono (a partir de las motorizaciones V8). La oferta de ruedas se extiende hasta el formato de 21 pulgadas (en el S8). Junto a los faros xenón plus el cliente puede optar por los faros LED o los innovadores faros matrix LED, que ya equipa de serie el A8 L W12. Con su oferta de tres niveles, Audi afianza su posición líder en el ámbito de los sistemas de alumbrado del vehículo.

Algunos elementos prácticos para el día a día son el paquete para el maletero, el dispositivo para carga larga con bolsa para esquís extraíble (no disponible para el A8 hybrid), el desbloqueo del maletero gestionado por gestos (de serie en el S8 y A8 L W12) y el portón del maletero con apertura y cierre eléctricos (de serie en el A8 L W12). Para las lunas se ofrece un acristalamiento aislante (de serie en el A8 L W12). Audi también pone a



disposición de sus clientes un techo corredizo/deflector solar para el A8 con batalla normal y un techo de cristal panorámico para la versión larga.

Entre los numerosos equipamientos opcionales de lujo cabe destacar los siguientes elementos: la llave de confort con desbloqueo del maletero gestionado por sensor (de serie en el S8 y el A8 L W12), el climatizador automático de cuatro zonas (de serie en 8 cilindros, en el S8 y el A8 L W12), la calefacción estacionaria y la calefacción del parabrisas (no disponibles para el A8 hybrid), el asiento de descanso (en el A8 L), la corona del volante térmica (de serie en el A8 L W12) y la iluminación ambiental (de serie en el A8 hybrid, S8 y A8 L W12).

Ajuste de 22 posiciones: los asientos de confort

En el ámbito de los asientos Audi también ofrece numerosas posibilidades. Los asientos de confort para conductor y acompañante (de serie en el A8 L W12) y los asientos deportivos de confort (de serie en el S8) montan regulación de 22 posiciones. Con carácter opcional pueden equipar también función de ventilación y de masaje. En los tapizados, el cuero natural Unikat es especialmente atractivo.

En las plazas traseras del Audi A8 se ofrece una banqueta de tres plazas con dos asientos individuales con calefacción y regulación eléctrica (de serie en el A8 L W12, no disponible para el A8 hybrid). A ello se suma en el A8 con batalla larga una consola central continua revestida en cuero. Para los asientos individuales traseros Audi también ofrece las funciones de ventilación y de masaje, así como mesas plegables, una nevera y un compartimento bar. El equipamiento tope de gama en este apartado es sin duda el asiento de descanso con reposapiés de accionamiento eléctrico (sólo para el A8 L). En combinación con este asiento el vehículo monta otros muchos equipamientos de lujo, incluido el Rear Seat Entertainment.

Audi ha elaborado para los clientes de la berlina de lujo una amplia oferta de colores interiores, tapizados e inserciones decorativas. Los dos paquetes Audi design selection fascinan por sus combinaciones especialmente exclusivas, a las que se suman diferentes paquetes y soluciones individuales en cuero, Alcantara e inserciones de madera.

Los sistemas de asistencia adaptive cruise control con función Stop&Go, el Audi side assist, el Audi active lane assist, los asistentes de aparcamiento, el asistente de visión nocturna, el indicador del límite de velocidad basado en cámara y el *head-up display* ayudan al conductor. Los dos primeros sistemas anteriormente citados se combinan con versiones avanzadas del sistema de seguridad Audi pre sense. En el paquete de asistencia (no disponible para el A8 hybrid) Audi ofrece la versión completa denominada Audi pre sense plus.



La oferta en sistemas de navegación y de *infotainment* es también muy atractiva. El MMI navigation plus (de serie en el S8 y en el A8 L W12) conoce los datos del trayecto y los comunica a las unidades de mando del tiptronic, los faros y el ACC Stop&Go. Para introducir el destino se ofrece el MMI touch; Audi connect, por su parte, conecta al A8 a Internet. Tres sistemas de audio, entre ellos un equipo de alta gama de Bang & Olufsen, miman el oído con su delicado sonido.

El nuevo Audi A8 llega en noviembre a los concesionarios El precio del A8 3.0 TDI quattro es de 85.320 euros. El principal mercado de venta para el nuevo Audi A8 es China, donde la facturación de la marca crece vertiginosamente desde hace muchos años. Europa y Norteamérica juegan también un papel muy importante. Sobre todo los clientes asiáticos se deciden principalmente por el A8 con batalla larga.

Audi A8 L W12

A la cabeza de la nueva familia de modelos A8 se sitúa el Audi A8 L W12 con batalla larga. Su motor es exclusivo: un W12 de gasolina que rinde 500 CV (368 KW) y genera 625 Nm de par a 4.750 rpm. La aceleración de 0 a 100 km/h la resuelve en 4,6 segundos y la velocidad punta está limitada electrónicamente a 250 km/h. Este refinado motor de doce cilindros presenta un consumo medio a los 100 kilogramos de 11,3 litros de combustible, lo que equivale a 264 gramos de CO₂ por kilometro.

El motor W12, con una cilindrada de 6.299 cc, apenas supera los 50 centímetros de longitud, y mide unos 70 centímetros tanto a lo ancho como a lo alto. Se compone de cuatro filas con tres cilindros cada una. Éstas se distribuyen en dos anchas bancadas, de modo que cada una de las bancadas está compuesta por dos filas desplazadas entre sí que forman un ángulo de 15 grados. Las dos bancadas de cilindros forman una V con un ángulo de 72 grados. El cigüeñal 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.

Con un peso de 234 kilogramos, el motor W12 es relativamente ligero. El cárter del cigüeñal está compuesto por una aleación de aluminio y silicio altamente resistente y ligera; un travesaño con soportes de bancada intercalados de fundición gris conforma la parte inferior. Dada la posición en V dentro de las bancadas de cilindros, los pistones, también de aleación ligera, tienen las superficies inclinadas con el objetivo de optimizar la geometría de las cámaras de combustión en beneficio de una máxima eficiencia. El mecanismo del cigüeñal y la distribución de cadena han sido optimizados para reducir la fricción al mínimo, mientras que la gestión térmica distribuye las corrientes de calor entre el motor, la caja de cambios y el habitáculo.



En las culatas de aluminio rotan cuatro árboles de levas que se regulan en un ángulo del cigüeñal de hasta 52 grados cada uno. Movidos por cadenas, accionan las 48 válvulas mediante balancines flotantes de rodillo. El combustible entra directamente a las cámaras de combustión, la forma 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 la eficiencia.

Nueva en el W12 es la tecnología de eficiencia Audi cylinder on demand (COD). Cuando la carga y el régimen se encuentran en un margen bajo-medio (hasta 250 Nm y 3.000 rpm aproximadamente), desconecta en las cuatro marchas superiores los cilindros de la bancada izquierda o derecha, para lo que desactiva la inyección y el encendido. Si la fase de desconexión se prolonga, los cilindros de la bancada desconectada se calientan para que su catalizador no se enfríe. De este modo, si el modo COD está activo durante mucho tiempo, las bancadas de cilindros se van desconectando de forma alterna.

El diseño: discreta presencia

A simple vista el Audi A8 L W12 se da a conocer por discretos detalles. Las barras de la parrilla Singleframe son más anchas en los extremos, y tras ellas y en las entradas de aire se han montado rejillas cromadas en diseño de panal. En la parrilla, en los flancos y en la zaga resplandece el emblema W12.

En los frenos, el modelo tope de gama de la familia A8 equipa pinzas de seis pistones en el eje delantero. Las ruedas de 19 pulgadas montan neumáticos en formato 255/45. Estos incorporan un sistema de absorción de ruido, que consta de una serie de tiras de material espumoso entre la superficie de rodadura y el casco, que son las que absorben el ruido generado durante la rodadura en el cuerpo anular del neumático. Las ruedas opcionales de 20 pulgadas en diseño de estructura de 15 radios se reservan en exclusiva para el A 8 L W12.

El equipamiento de serie del Audi A8 L W12 es muy lujoso. Abarca, por ejemplo, los faros matrix LED, la iluminación ambiental, el servocierrre de las puertas, los asientos de confort delante y los asientos individuales detrás con reposacabezas de confort, asideros del techo con segmentos de madera (lacado brillante), espejos de cortesía y luces de lectura independientes.

A ello se suma un paquete de cuero ampliado y el paquete de Alcantara, las inserciones decorativas en lacado brillante y aluminio, el climatizador automático de cuatro zonas, el Audi parking system plus con cámara de marcha atrás, el MMI navigation plus con pantalla de bienvenida específica W12 y Audi connect incluido teléfono de automóvil con auriculares independientes. En el compartimento portaobjetos de la puerta trasera derecha hay un soporte para el móvil.



Para aquellos clientes en busca de algo muy especial, quattro GmbH ofrece el A8 L W12 Audi exclusive concept, una edición limitada de 50 ejemplares. En su interior predomina el cuero en color ágata cognac del fabricante de muebles italiano Poltrona Frau, su superficie de acabado delicado es aterciopelada y suave. Las inserciones decorativas se realizan en madera vetada de olivo marrón plateado natural con pigmentos de plata rellenando los poros: su tono marrón grisáceo armoniza con los ribetes de color gris granito de los asientos. El revestimiento interior del techo es de color blanco nieve.

Audi S8

El S8, que Audi ofrece con batalla normal, es el modelo más potente y deportivo de la nueva serie A8. El 4.0 TFSI genera aquí una potencia de 520 CV (382 KW) y entrega 650 Nm de par motor entre las 1.700 y las 5.500 rpm. La aceleración de 0 a 100 km/h dura sólo 4,1 segundos, y la velocidad punta se limita electrónicamente a 250 km/h. El consumo medio del V8 biturbo, cuyo timbre sonoro es ahora más musical, asciende a 9,6 litros de combustible a los 100 kilómetros, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 225 gramos por kilómetro.

Estos impresionantes valores se consiguen gracias al concentrado *know how* tecnológico de Audi, destacando, entre otros, el diseño de las culatas con el lado caliente en el interior, los turbocompresores *twin scroll* o el sistema cylinder on demand (COD), que en régimen de carga parcial desconecta cuatro de los ocho cilindros. El sistema Active Noise Cancellation (ANC) y los soportes activos del motor suprimen en estas fases las frecuencias o vibraciones no deseadas, para lo que generan antivibraciones concretas.

El tiptronic de ocho relaciones del S8 también aúna deportividad y eficiencia. Mantiene bajo el nivel de revoluciones, pero si el cliente lo desea cambia de marcha de un modo rápido y cómodo. Envía las fuerzas del motor al sistema de tracción quattro, que se complementa con el diferencial deportivo en el eje trasero. Entre los elementos destacados del tren de rodaje se cuentan la adaptive air suspension sport y la dirección dinámica; el diferencial, la suspensión neumática y la dirección dinámica presentan una configuración específica S.

Las ruedas de serie del nuevo Audi S8 tienen el formato 9 J x 20; y los neumáticos las dimensiones 265/40. La oferta de opcionales abarca hasta el exclusivo formato de 21 pulgadas con neumáticos de la serie 275/35. Los discos de freno autoventilados tienen un diámetro de 400 milímetros delante y 365 milímetros detrás; las inscripciones S8 decoran las pinzas delanteras de seis pistones pintadas en negro. Como alternativa Audi monta discos cerámicos reforzados con fibras de carbono con pinzas en color gris antracita.



Una serie de llamativos detalles del diseño expresan el deportivo carácter del Audi S8. Su parrilla Singleframe está pintada en color gris platino e incorpora barras cromadas dobles dispuestas en horizontal. Las tres entradas de aire están separadas entre sí; las rejillas en diseño de panal cubren las dos grandes entradas exteriores, que están divididas mediante robustas barras cromadas. La zona inferior del faldón delantero forma un borde bifurcador desplazado hacia delante.

En los flancos llaman la atención las molduras de las taloneras en el color de la carrocería y las carcasas de los retrovisores en diseño de aluminio pulido. En embellecedor del difusor en la zaga se ha realizado en gris platino e incorpora un *blade* de dos capas en óptica de aluminio. El sistema de escape desemboca en dos tubos dobles ovalados a cada lado. En el frontal, en la zaga y en los laterales encontramos inscripciones S8 o V8 T. En la paleta de colores, la pintura Gris Daytona efecto perla se reserva en exclusiva para el deportivo modelo de máxima potencia.

El interior: nobles materiales para una elegancia deportiva

Una característica del habitáculo de los modelos S son las esferas grises del reloj analógico y de los instrumentos redondos con agujas de color blanco. Las inserciones decorativas se realizan en carbono Atlas y en aluminio cepillado, los revestimientos de las puertas en Alcantara y la palanca de selección del tiptronic en carbono. Los pedales y los reposapiés resplandecen en óptica de aluminio; un aro de color rojo decora el pulsador de *start-stop*, y un emblema S8 el volante. Para el interior se ofrecen cuatro colores, y para los tapizados diez. Los asientos deportivos de confort que se equipan de serie están tapizados con cuero Valcona perforado, con las bandas centrales en guateado de rombos.

El modelo más deportivo de la familia A8 ofrece un equipamiento de serie muy generoso, que incluye, por ejemplo, faros LED, iluminación ambiental, llave de confort, climatizador automático de cuatro zonas, Bose Surround Sound System o MMI navigation plus con pantalla de bienvenida específica S8. Un equipamiento opcional exclusivo para el S8 es el paquete Audi design selection negro/marrón Vermont. Las molduras decorativas reciben el nombre de carbono trenzado cobre, y su característica más llamativa es que una fibra de cobre del color de los tapizados de los asientos atraviesa el tejido de fibra de carbono.

Audi A8 hybrid (datos provisionales)

El Audi A8 hybrid ha sido concebido como híbrido paralelo. Su 2.0 TFSI, de 211 CV (155 KW) y 350 Nm de par, y el motor eléctrico (40 KW/210 Nm) se encuentran montados uno inmediatamente detrás del otro, y en caso necesario actúan conjuntamente a través de un embrague. La potencia de sistema asciende a 245 CV (180 KW) y su par motor máximo de sistema a 480 Nm. Las fuerzas fluyen hasta las ruedas delanteras a través de un tiptronic de ocho relaciones profundamente modificado, en el que el motor



eléctrico ocupa el lugar de montaje del convertidor. La batería de iones de litio ubicada en la parte trasera del vehículo ofrece 1,3 kWh de energía e incorpora un sistema de refrigeración por aire que en caso necesario cambia entre dos niveles.

El Audi A8 hybrid aún conserva las prestaciones de un seis cilindros y el consumo de un cuatro cilindros. La aceleración de 0 a 100 km/h la realiza en cuestión de 7,7 segundos, la velocidad punta alcanza los 235 km/h. En el ciclo normalizado, la berlina híbrida sólo consume de media 6,3 litros de combustible a los 100 kilómetros; las emisiones de CO₂ de 147 gramos por kilómetro marcan el mejor valor en la serie A8 y en todo el segmento de lujo.

Con el motor eléctrico el Audi A8 hybrid recorre unos 3 kilómetros a una velocidad de 60 km/h. En total alcanza en modo eléctrico una velocidad máxima de 100 km/h. El conductor puede elegir entre tres programas de conducción, y la unidad de mando en el grupo motopropulsor cambia, en función de la necesidad, entre cinco modos operativos: conducción con el TFSI, conducción en modo eléctrico, modo híbrido, recuperación y *boost*.

Los faros LED de serie confieren al frontal del Audi A8 hybrid una expresión muy particular; las ruedas de 19 pulgadas presentan el diseño de turbina reservado para los modelos hybrid. Una serie de pequeños emblemas en la carrocería hacen referencia al concepto de propulsión. En el tablero de instrumentos, los indicadores y gráficos especiales muestran toda la información importante sobre los estados de marcha del sistema de propulsión híbrido; un *powermeter* sustituye al cuentarrevoluciones.

El equipamiento de serie es también muy abundante en el Audi A8 hybrid. Incluye, por ejemplo, la pintura metalizada, la iluminación ambiental, el climatizador automático de confort de tres zonas y el Bose Surround Sound System. Para el maletero, ligeramente reducido a causa de la batería de iones de litio, se ofrece un juego de maletas a medida.

- Fin -

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