



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Junio de 2016

Los nuevos Audi A5 y S5 Coupé

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	6
Información detallada	9
• Diseño exterior	9
• Motores	11
• La transmisión	15
• Tren de rodaje	19
• Interior	22
• Pantallas y controles	26
• Infotainment y Audi connect	28
• Los sistemas de asistencia al conductor	31
• La carrocería	36
• Equipamiento	37
• El nuevo Audi S5 Coupé	37
• Historia	43



Sumario

Elegancia deportiva – los nuevos Audi A5 y S5 Coupé

Audi revolucionó su oferta en el segmento medio en 2007 con el A5. El fabricante de Ingolstadt creó una obra de arte que cautivó a aficionados de todo el mundo. Nueve años después llega el lanzamiento de la segunda generación, con un nuevo y afinado estilo y alta tecnología por doquier. La nueva generación del Audi A5 Coupé es atlética, deportiva y elegante. Su diseño va de la mano con una sofisticada aerodinámica. Bajo la carrocería, el A5 impresiona con un chasis enteramente nuevo, motores potentes e innovadores equipamientos de infotainment y sistemas de ayuda a la conducción.

¿Cómo se hace aún más bello el diseño de una obra de arte? Los diseñadores de Audi han estado reflexionando sobre esta cuestión durante años. Los resultados son impresionantes: El nuevo Audi A5 Coupé muestra un aspecto fresco, moderno y afinado. Y sin embargo es fiel a su ADN, con el carácter deportivo y elegante transmitido a la nueva versión. El mejor ejemplo es la forma ondulada en la línea de cintura que ya caracterizaba al modelo anterior. Una línea de formas precisas cuyo ensanchamiento sobre los pasos de rueda, una sutil alusión a la tracción total quattro, enfatiza la silueta.

Las proporciones perfectamente equilibradas, con un largo capó delantero, la generosa distancia entre ejes y cortos voladizos, subrayan la deportividad del nuevo Audi A5 Coupé. La escultural parrilla Singleframe es significativamente más baja y ancha que en el modelo anterior. Las luces traseras LED o los faros opcionales LED y Matrix LED con intermitentes dinámicos hacen visible la alta tecnología incluso en la oscuridad.

Motores

El nuevo Audi A5 Coupé se lanzará inicialmente con cinco motores: dos TFSI y tres TDI. Su potencia disponible ha aumentado considerablemente y ahora es de entre 190 CV (140 kW) y 286 CV (210 kW). Comparando con el modelo anterior, ofrecen hasta un 17 por ciento más de empuje mientras que consumen hasta un 22 por ciento menos combustible. Todos los motores combinan alta eficiencia con una dinámica entrega de potencia y suavidad de funcionamiento; especialmente los dos motores 3.0 TDI de seis cilindros.

Con su 3.0 TFSI de nuevo desarrollo, el Audi S5 Coupé compite en su propia liga. El V6 turbo exhibe un rendimiento altamente eficiente y prestaciones propias de un coche deportivo. A partir de sus 2.995 cc de cilindrada, el motor sobrealimentado de seis cilindros rinde 354 CV (260 kW), lo que supone 21 CV (15 kW) más que el motor del modelo anterior.



Transmisión

El nuevo Audi A5 Coupé ofrece una solución de transmisión a medida para cada nivel de motorización. El cambio manual de seis marchas y el S tronic de siete velocidades se utilizan en los motores de cuatro cilindros, así como en el 3.0 TDI de 218 CV (160 kW), con tracción delantera o integral. El tiptronic de ocho marchas se reserva para diésel superior de 286 CV (210 kW) y el motor del S5. Ambos vienen de serie con tracción integral quattro. Audi ofrece opcionalmente también el diferencial deportivo en el eje trasero, para una conducción aún más dinámica y precisa. La nueva tracción quattro con tecnología ultra también está disponible por primera vez para el A5. De momento, puede combinarse con los motores TFSI y TDI de cuatro cilindros con cambio manual. Optimizado en eficiencia, este sistema no ofrece en su funcionamiento diferencias perceptibles con la transmisión integral convencional en materia de tracción y dinámica de conducción.

Chasis

El tren de rodaje enteramente nuevo se cuenta entre los puntos fuertes del Audi A5 Coupé. Ofrece al conductor un confort óptimo combinado con un alto grado de agilidad. De esta forma, el Audi A5 se maneja en carreteras estrechas de montaña con igual aplomo que en largos trayectos por autopista. Opcionalmente Audi ofrece una suspensión con control de amortiguación, que va integrada en el sistema de conducción dinámica Audi drive select, lo que permite al conductor modificar las características básicas en función de distintos programas. La servodirección electromecánica es también un nuevo desarrollo de Audi. Se adapta de acuerdo a la velocidad de rodaje del vehículo, proporcionando un tacto de alta precisión a las manos del conductor. Disponible opcionalmente, la dirección dinámica varía la desmultiplicación dependiendo de la velocidad y del ángulo de dirección.

Carrocería

El Audi A5 Coupé es significativamente más eficiente que su predecesor. Ello se debe en parte a la reducción de peso, así como a la sofisticada aerodinámica. Los ingenieros pudieron bajar el peso del vehículo en hasta 60 kilogramos. La carrocería es la más ligera de la categoría gracias a una inteligente combinación de materiales y al diseño orientado a la ligereza. Con un coeficiente aerodinámico de 0.25, el A5 Coupé es también líder del segmento a la hora de minimizar la resistencia al avance frente al viento.

Interior

El interior se beneficia de las mayores dimensiones y la batalla más larga. El espacio para conductor y pasajeros es más generoso. La arquitectura horizontal del panel de la instrumentación y la línea continua de salidas de ventilación crean una sensación de amplitud. Como es habitual en Audi, la calidad percibida del interior, sin compromisos, es muy elevada. Materiales de alta calidad en una amplia gama de colores procuran un ambiente particularmente agradable y enfatizan el carácter Premium. Las luces ambientales opcionales realzan el interior con una gama de 30 tonos de luz ajustables. El



nuevo Audi A5 Coupé redefine la referencia de la categoría en acústica aerodinámica: el confort sonoro es casi el mismo que el de un modelo del segmento gran lujo.

El compartimento de equipajes ofrece un volumen de 465 litros, 10 litros más que en el modelo previo. La banqueta trasera lleva un respaldo con sectores divididos en proporción 40:20:40 y puede ser plegado fácilmente hacia delante con mandos situados en el maletero. Audi ofrece el coupé dos puertas con la opción de apertura por control gestual de la tapa del maletero, al pasar el pie bajo la zaga. El gancho opcional de remolque se libera eléctricamente mediante la pulsación de un botón.

Instrumentación y controles

El Audi A5 Coupé está ahora disponible por primera vez con el Audi virtual cockpit opcional, una pantalla TFT de 12,3 pulgadas con una resolución de 1.440 X 540 píxeles. Junto con el MMI Navegación plus que incluye un monitor de 8,3 pulgadas en la consola central, conforma la unidad central de información. El punto focal del sistema MMI es el mando pulsador giratorio con MMI touch. Su superficie sensible al tacto permite introducir caracteres y capta gestos de los dedos, para hacer zoom en el mapa, por ejemplo. La lógica de control MMI es similar a la de un smartphone, incluyendo la función inteligente de búsqueda de texto. El nuevo sistema de control de voz, más natural, puede reconocer órdenes en lenguaje cotidiano, como “Quiero llamar a Pedro”.

Infotainment y Audi connect

Los clientes que elijan el MMI Navegación plus dispondrán automáticamente también del módulo Audi connect y de la nueva Audi connect eSIM, una tarjeta SIM instalada permanentemente en el coche. El nuevo Audi A5 Coupé utiliza esta tarjeta para conectarse a Internet vía 4G. El uso de los versátiles servicios Audi connect es gratuito durante tres años en la mayoría de países europeos. En cada país se selecciona automáticamente el proveedor nacional necesario. Independientemente de los servicios integrados Audi connect, los clientes pueden adquirir también paquetes opcionales de datos para un uso individual de Internet utilizando conexión Wi-Fi. Esto permite a todos los ocupantes, por un coste moderado, conectar hasta 8 dispositivos móviles al vehículo para navegar en la Web y enviar o recibir emails, utilizando los datos del vehículo.

El Audi A5 puede también equiparse con el pack opcional Audi connect safety & service. Este incluye funciones tales como llamada automática de emergencia en caso de accidente, asistencia en carretera online y Audi service request, así como funciones remotas que pueden usarse con la app Audi MMI connect en el smartphone, smartwatch o –en conjunción con la cuarta generación de Apple TV– en una televisión. Los ejemplos incluyen el cierre o apertura remota del vehículo, comprobación de dónde está estacionado e informe del estado del mismo.

Con el Audi smartphone interface, Apple Car Play y Android Auto pueden incorporar al coche el entorno habitual smartphone, si se desea. El Audi phone box opcional con carga



inalámbrica en el reposabrazos central, utiliza un dispositivo para conectar sin cables los smartphones a la antena del coche y permite la carga por inducción según el estándar Qi. Para los entusiastas exigentes de la alta fidelidad, el equipo de audio Bang & Olufsen con su innovador sonido 3D está disponible como opción.

Sistemas de asistencia a la conducción

Una inteligente combinación de diferentes tecnologías realza la seguridad, confort y eficiencia del nuevo Audi A5 Coupé. Al mismo tiempo, Audi está dando el siguiente paso hacia la conducción autónoma. La amplia elección de sistemas de asistencia al conductor establece nuevas referencias en el segmento. En comparación con el modelo anterior, casi todos los sistemas son completamente nuevos o han sido profundamente actualizados.

El asistente predictivo de eficiencia ayuda al conductor a ahorrar combustible, el Audi active lane assist ayuda a evitar salidas involuntarias del carril, y el control de cruce adaptativo con función Stop&Go y asistente de conducción en atascos ofrece tranquilidad al conductor en situaciones de tráfico muy lento. Nuevos e importantes detalles de seguridad incluyen el Audi park assist, el cross traffic rear assist, la alerta de salida del vehículo exit warning, el asistente de esquivar colisiones collision avoidance assist, el turn assist y el sistema Audi pre sense. El reconocimiento de señales de tráfico por cámara complementa la lista.

El nuevo Audi A5 Coupé se lanzará en Europa en otoño de 2016. En comparación con el modelo anterior, el equipamiento de serie es aún más generoso. Entre los elementos incluidos están los faros de xenón con luces diurnas LED y los pilotos traseros LED, la iluminación interior LED, el Audi MMI radio plus con pantalla a color de 7 pulgadas, Bluetooth, función de carga por USB, el volante multifunción de tres brazos (incorporando levas de cambio en los modelos con transmisión automática), y los modos de conducción Audi drive select y el asistente para evitar accidentes por alcance Audi pre sense city.

Nuevos packs de decoración proporcionan numerosas oportunidades de personalización, tanto para el interior como para el exterior. Además del modelo base, se dispone de la líneas sport y design. El paquete S line sport y las opciones de Audi design selection están disponibles para una sofisticada personalización, particularmente del interior. Audi ofrece el paquete exterior S line para una apariencia especialmente dinámica.

Audi S5 Coupé

De 0 a 100 km/h en 4,7 segundos. El nuevo Audi S5 Coupé combina elegancia con las prestaciones de un coche deportivo. Su motor V6 turboalimentado, de nuevo desarrollo, rinde 354 CV (260 kW) y consume sólo 7,3 litros de combustible por cada 100 km. El diseño exterior S más afilado y los detalles específicos S del interior subrayan el carácter dinámico de este Audi coupé deportivo de dos puertas.



Relación de detalles interesantes

Los nuevos Audi A5 y S5 Coupé

Diseño exterior

- Elegancia deportiva: un mayor desarrollo para un diseño emocionante y proporciones deportivas
- Parrilla Singleframe ancha y plana y capó con el resalte *power dome*
- Línea de cintura afinada y precisa en forma de onda que enfatiza la imagen quattro
- Faros finamente contorneados con LED y Matrix LED opcionales e intermitentes dinámicos
- Elegantes pilotos LED tridimensionales y luz de freno de gran longitud en el borde superior del cristal trasero

Motores

- Nuevos motores TFSI y TDI con hasta un 17 por ciento más de potencia y hasta un 22 por ciento menos de consumo
- 2.0 TFSI con 190 CV (140 kW) y 320 Nm
- 2.0 TFSI con 252 CV (185 kW) y 370 Nm
- 3.0 TFSI con 354 CV (260 kW) y 500 Nm
- 2.0 TDI con 190 CV (140 kW) y 400 Nm
- 2.0 TDI ultra con 190 CV (140 kW) y 400 Nm
- 3.0 TDI con 218 CV (160 kW) y 400 Nm
- 3.0 TDI con 286 CV (210 kW) y 620 Nm

Transmisión

- Nuevas versiones de las cajas de cambios manual, S tronic y tiptronic
- Versiones de cuatro cilindros con caja de cambios manual, nueva tracción quattro con tecnología ultra y mayor eficiencia
- Opción para los 3.0 TDI con 286 CV (210 kW) y S5 3.0 TFSI 354 CV (260 kW): quattro con diferencial sport

Chasis

- Estructura de cinco brazos: chasis aún más dinámico y preciso que a la vez ofrece un mayor confort
- Dirección electromecánica de nuevo desarrollo para una respuesta más precisa; opcionalmente con dirección dinámica que realza el tacto de dirección y el confort
- Sistema de conducción dinámica Audi drive select de serie
- Suspensión opcional con control de la amortiguación que se distingue por un mayor margen de ajuste de los modos individuales del Audi drive select
- Audi A5: suspensión de altura rebajada de serie. Suspensión deportiva y control de amortiguación opcionales
- Audi S5: suspensión específica S, opcionalmente con control de amortiguación

Interior

- Nueva arquitectura de disposición horizontal con una línea continua de salidas de ventilación que crea sensación de espacio
- Perfecta manufactura y funcionalidad, materiales de gran calidad y nuevos colores



- Longitud interior 17 mm mayor, más espacio para la cabeza, las piernas y los hombros
- Función de masaje neumático (opcional para los asientos estándar y sport)
- Climatizador automático deluxe para una calidad del aire particularmente alta y con un nuevo interfaz de usuario
- Cinturones delanteros motorizados con ajuste de altura
- El mejor maletero de su clase: 465 litros, 10 más que el modelo anterior
- Gran techo de cristal panorámico retráctil que inunda de luz el interior (opcional)
- Opcionalmente, parabrisas con calefacción automática y volante con calefacción

Manejo

- Concepto de manejo del MMI completamente rediseñado que incluye la función de búsqueda libre de texto
- Volante multifunción y control por voz con lenguaje natural
- Audi virtual cockpit y head-up display opcionales

Infotainment y Audi connect

- Opcionalmente, sistema de infotainment MMI Navegación plus con MMI touch, que incluye un monitor MMI de 8,3 pulgadas, tres años sin coste de Audi connect y transmisión de datos 4G
- Numerosos servicios Audi connect, incluido el control remoto mediante una aplicación en el smartphone para el manejo y la comprobación del estado del coche
- Audi connect con eSIM, con roaming en toda Europa y punto de conexión Wi-Fi para descarga de datos, con compra de paquete de datos Audi y aplicación Audi MMI connect para smartphone, smartwatch y Apple TV de cuarta generación
- Audi connect safety & service
- Audi smartphone interface para integrar teléfonos de Apple y Android en la pantalla en color del Audi MMI (opcional)
- Audi phone box disponible para carga por inducción
- Opción de alta fidelidad: equipo Bang & Olufsen Sound System con innovador sonido 3D, 19 altavoces y 755 vatios de potencia

Sistemas de asistencia a la conducción

- El siguiente paso en la conducción pilotada: interacción inteligente entre varios sistemas de asistencia a la conducción
- Control de crucero adaptativo con función Stop&Go incluyendo asistente para la conducción en atascos para los desplazamientos con tráfico denso
- El asistente predictivo de eficiencia ayuda a reducir el consumo y las emisiones de CO₂
- Audi active lane assist y Audi side assist
- También nuevo: Audi parking assist, Audi cross traffic assist, Audi exit warning, asistente de giro Audi turn assist, sistema anti colisión y reconocimiento de señales de tráfico por cámara
- Sistemas de seguridad: Audi pre sense city, basic y rear

Carrocería

- Longitud 4.673 mm, batalla 2.764 mm, anchura 1.846 mm, altura 1.371 mm
- Construcción ligera: reducción de peso de hasta 60 kg
- El mejor C_x de su clase: 0,25



Equipamiento

- Completo equipamiento de serie: faros de xenón con luces diurnas de LED, pilotos de LED, cinturones motorizados con ajuste de altura, iluminación interior por LED, sistema dinámico de estabilidad Audi drive select, Audi pre sense city
- El techo de cristal panorámico opcional se puede abrir casi completamente
- Asiento deportivos S con función neumática de masaje y ajuste de los soportes laterales (A5 S line y S5)
- Nuevo concepto de equipamiento en las versiones sport y design, por primera vez con diferencias exteriores, así como el paquete deportivo S line, Audi design selection y los paquetes S line exterior e interior

Audi S5 Coupé

- Motor 3.0 TFSI de nuevo desarrollo que combina las prestaciones de un deportivo con un nivel más alto de eficiencia
- 354 CV (260 kW) de potencia y 500 Nm de par
- De 0 a 100 km/h en 4,7 s
- Más potencia aunque con un consumo un 5 por ciento menor: 7,3 l/100 km
- 60 kg más ligero que su predecesor
- Diseño exterior más afinado y detalles específicos S en el interior
- Audi virtual cockpit con pantalla específica S para una imagen más deportiva; opción del tacómetro en el centro



Información detallada

El nuevo Audi A5 Coupé – el esteta de Ingolstadt

Un diseño destacado hacia el futuro. El nuevo A5 Coupé combina un diseño exterior apasionante con una dinámica de marcha deportiva y tecnologías vanguardistas. Este modelo está completamente conectado y ofrece las últimas soluciones de infotainment de la marca de los cuatro aros. La interacción inteligente entre distintos sistemas de asistencia a la conducción representa el siguiente paso hacia la conducción autónoma. Hasta 60 kg menos de peso y el mejor dato en aerodinámica, junto con motores aún más potentes y eficientes: los datos de prestaciones y consumo hablan por sí mismos.

Diseño exterior

Los diseñadores de Audi han combinado formas llamativas con superficies atléticas y tensas para el diseño del nuevo A5 Coupé. Su carrocería de dos puertas se distingue por unas proporciones deportivas y perfectamente equilibradas. La distancia entre ejes alargada, los voladizos cortos y el capó del motor –largo y envolvente con el *power dome*, un resalte que sugiere la potencia de los motores– subrayan el carácter dinámico del modelo.

Vista lateral

Una línea de hombros con forma de onda otorga al Audi A5 Coupé una expresión de llamativa elegancia. Este rasgo característico también era el elemento de diseño definitorio del anterior modelo pero ahora, marcada de manera más precisa y con sus tres dimensiones, crea un cautivador juego de luz y sombra. El perfil con pasos de rueda pronunciados revelan el ADN quattro. En la transición desde el paso de rueda y las puertas, una moldura tridimensional cromada indica las ambiciones deportivas del Audi A5 Coupé. Como detalle deportivo, los retrovisores exteriores están montados sobre los hombros de la puerta. Desde el pilar A, que se ha desplazado más hacia atrás, el techo se extiende sobre la atlética carrocería como una cubierta plana flotante. Las ventanillas están enmarcadas por tiras de aluminio plateado mate que, desde el inclinado pilar C, se van ensanchando y curvando.

Frontal de coupé deportivo

La pronunciada deportividad del frontal es otra de las característica definitorias del nuevo Audi A5 Coupé. La parrilla Singleframe con diseño tridimensional es significativamente más plana y ancha que la del modelo anterior. Dependiendo del nivel de equipamiento y de la línea de estilo, la rejilla del radiador puede ser bien de un sutil color negro mate o de un deportivo gris oscuro con láminas horizontales de aluminio mate en el A5 sport, o bien de un elegante color titanio oscuro con láminas horizontales cromadas en el A5 design. Las tomas de aire laterales tienen bordes marcados y, con el paquete opcional S line



exterior, rejilla de panal y tiras horizontales de aluminio plateado mate que se extienden a lo ancho en todo el frontal.

Faros

Los finamente contorneados faros del nuevo Audi A5 Coupé armonizan perfectamente con las líneas horizontales del frontal. Están posicionados ligeramente por encima del borde superior de la parrilla Singleframe, que llega muy abajo, un sorprendente detalle de diseño y una novedad en la gama A5. Todas las funciones de iluminación de los faros opcionales LED y Audi Matrix LED se realizan con tecnología de diodos luminosos. La nueva firma luminosa de los faros Audi Matrix LED tiene una marcada y característica imagen con un contorno cuádruple, con haces de luces cortas y largas que dan la impresión de una mirada doble. Para los faros de serie de xenón, las luces diurnas están colocadas en el borde superior y también hacen la función de intermitentes.

En los faros Matrix LED, 18 diodos emisores de luz brillan a través de dos lentes para producir el haz de luz larga. De acuerdo con la cámara en el retrovisor interior, la unidad de control de LED los enciende y apaga individualmente o los atenúa en 64 niveles, si es necesario. Esto hace posible que los faros Matrix LED produzcan hasta varios millones de formas diferentes para el haz de luz. Siempre iluminan la carretera con la distribución óptima y una luz similar a del día, pero sin deslumbrar a otros usuarios de la vía. Para evitar el deslumbramiento que podrían causar señales de tráfico que reflejen mucho la luz, en ese caso las señales se iluminan específicamente con una potencia reducida.

La iluminación en curva de los faros Matrix LED se produce variando el punto focal de la luz. Gracias a los datos predictivos de la ruta, proporcionados el sistema MMI Navegación plus, se activa antes incluso de girar el volante. Los intermitentes dinámicos, generados por una activación secuencial en línea de los diodos emisores de luz, se desplazan desde el interior hacia el exterior en la dirección que marca el conductor; esto envía al entorno una señal clara e inteligible intuitivamente.

Parte trasera

La corta parte trasera del nuevo Audi A5 Coupé se distingue por sus líneas horizontales. El borde del maletero termina con un distintivo spoiler. Unos reflectores separados en la sección inferior del paragolpes trasero, pintado en el color de la carrocería, enfatizan la anchura de este coupé de dos puertas. Dependiendo del motor, el sistema de escape tiene una salida doble a la izquierda en los TDI y dos salidas separadas en el TFSI, cromadas en las versiones sport.

Los pilotos, delgados y tridimensionales, tienen implementada tecnología LED de serie y su geometría esculpida está realizada por la firma luminosa de los LED. El borde exterior vertical enfatiza la gran anchura de la parte trasera. La ligeras luces de freno están bajo la luz principal y los intermitentes dinámicos (con opción de faros LED y superior) en una tira



de la sección superior. La tercera luz de freno, que utiliza la tecnología de guiado de luz, es un sutil elemento en el borde superior de la luneta que se extiende en toda su anchura.

Mayor libertad de elección: la nuevas líneas de equipamiento

Con el cambio del modelo Audi introduce líneas de equipamiento modulares para el nuevo A5 Coupé. Esto confiere a los clientes una mayor grado de libertad al elegir e incluyen también detalles exteriores. Junto con la versión base están las líneas sport y design. El paquete deportivo S line sport y los paquetes Audi design selection distinguen particularmente al interior. El nuevo A5 Coupé también está disponible con el paquete exterior S line para una apariencia especialmente deportiva y personalizada. Se puede combinar con cualquiera de las líneas de equipamiento y paquetes de estilo e incluye atractivos detalles deportivos como:

- la rejilla del radiador gris oscura con láminas horizontales aluminio mate
- paragolpes delantero y trasero deportivos y de imagen diferenciadora
- tomas de aire negro titanio mate con rejilla de panal
- una deportiva tira horizontal de aluminio plateado mate que abarca todo el ancho y conecta las tomas de aire entre sí
- umbrales de las puertas del color de la carrocería con tiras negras en relieve
- difusor gris oscuro mate integrado y rejilla en panal negra con textura

Los umbrales de las puertas iluminados tienen la S en un símbolo romboidal y la moldura cromada del frontal tiene el logo S.

Gama de colores y dimensiones

Para el nuevo Audi A5 Coupé hay disponible una gama de 15 acabados de pintura. Los acabados sólidos son negro brillante y blanco ibis; los metalizados son marrón Argus, plata cuvée, gris Daytona (paquetes S line sport y S line exterior), plata florete, blanco glaciador, verde Gotland, gris Manhattan, rojo marte, azul lunar, gris monzón, negro miyos, azul scuba y rojo tango.

El nuevo Audi A5 Coupé ha ganado 47 mm en longitud y ahora mide 4.673 mm. Con sus 1.846 mm de anchura (8 mm menos) y 1.371 de altura (1 mm menos), tiene las proporciones más deportivas en el segmento premium. La distancia entre ejes mide 2.764 mm, lo que supone un aumento de 13 mm.

Motores

El nuevo Audi A5 Coupé se lanzará en España con una gama de dos motores TFSI y tres TDI, y potencias entre de 190 CV (140 kW) y 286 CV (210 kW). Comparado con el modelo anterior, el consumo es menor hasta en un 22 por ciento, mientras que la potencia aumenta hasta en un 17 por ciento. Todos los motores cumplen la normativa de emisiones Euro 6. Hay un depósito de 12 litros para el aditivo AdBlue –además del depósito normal



para el combustible– y opcionalmente puede ser de 24 litros. De serie, el actualizado sistema start-stop incluye cambios que reducen adicionalmente el consumo. Cuando el conductor se aproxima a un semáforo en rojo, puede apagar el motor a una velocidad de 7 km/h (con S tronic; con tiptronic: 3 km/h).

El nuevo Audi S5 Coupé compite en su propia liga. Su motor 3.0 TFSI de nuevo desarrollo combina las prestaciones de un deportivo con un nuevo grado de eficiencia. Su motor turboalimentado de seis cilindros y 2.995 cc de cilindrada produce 354 CV (260 kW), que son 21 CV (15 kW) más que el motor del anterior modelo.

Motores 2.0 TFSI

Hay dos versiones disponibles del motor 2.0 TFSI de 1.984 cc para el nuevo Audi A5 Coupé. Entre los aspectos técnicos más destacados están el colector de escape integrado en la culata, el módulo central giratorio para el sistema de gestión térmica, el sistema Audi valvelift (AVS), el turbocompresor con válvula de descarga eléctrica y la inyección dual, con la que una inyección indirecta en el colector de admisión complementa a la inyección directa FSI.

La versión más potente del 2.0 TFSI produce 252 CV (185 kW) y 370 Nm de par disponible entre 1.600 y 4.500 rpm. Con el sistema de tracción total quattro, el Audi A5 Coupé con este motor acelera de 0 a 100 km/h en 5,8 s y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h, limitada electrónicamente. Consume 5,9 l/100 km, equivalente a 136 g/km de CO₂.

La segunda variante del 2.0 TFSI genera 190 CV (140 kW), con 320 Nm de par disponibles entre 1.450 y 4.200 rpm. La prestaciones también son muy ágiles: 7,3 s de 0 a 100 km/h y 240 km/h de velocidad máxima (con S tronic). Consume 5,1 l/100 km, que corresponde a 117 g/km de CO₂.

Innovador proceso de combustión y rightsizing

Tras estos valores hay una nueva estrategia: Audi está llevando la reducción de tamaño de sus motores un paso más allá con la estrategia de rightsizing. El extraordinario rendimiento del motor 2.0 TFSI con 190 CV (140 kW) es el resultado de un innovador proceso de combustión. En lugar de una desventaja, una cilindrada relativamente alta es un requisito en este caso. Los clientes del nuevo Audi A5 Coupé disfrutarán de las ventajas de un motor de cilindrada pequeña cuando conducen a velocidad moderada, sin comprometer una conducción deportiva.

El nuevo proceso de combustión con una carrera de compresión acortada y una carrera de trabajo larga, así como con un aumento en la relación de compresión, ha sido diseñado específicamente para el funcionamiento en carga parcial, que es por mucho el modo de funcionamiento más común. Las válvulas de admisión se cierran mucho antes de lo normal. En combinación con una presión aumentada en el colector de admisión, esto reduce la pérdida que causa el estrangulamiento en la mariposa durante la admisión.



La carrera de compresión acortada hace posible incrementar la relación de compresión de 9,6 hasta 11,7:1. Durante la carrera de compresión, este motor sólo tiene que comprimir la misma cantidad de gas que un 1.4 TFSI. Durante la carrera de trabajo, cuando el motor aprovecha la ventaja de sus dos litros de cilindrada, se beneficia de nuevo de una relación de compresión alta. La presión resultante más alta durante la combustión mejora aún más el rendimiento. Para que la carga en el cilindro tenga la turbulencia necesaria en el reducido tiempo de admisión, la cámara de combustión, la entalladura en los pistones y los conductos de admisión, así como el turbocompresor del nuevo 2.0 TFSI, están ajustados especialmente para este nuevo método de combustión. Con cargas altas, el sistema Audi valvelift retrasa la apertura de las válvulas de admisión para conseguir un mayor llenado y, por tanto, unos valores altos de potencia y par. La presión de inyección ha aumentado hasta 250 bar.

2.0 TDI

El motor TDI de cuatro cilindros y 1.968 cc del nuevo Audi A5 Coupé produce 190 CV (140 kW). El par máximo de 400 Nm está disponible entre 1.750 y 3.000 rpm. Este poderoso diésel de cuatro cilindros ofrece unas prestaciones superiores y una eficiencia máxima. Con tracción total quattro y la caja S tronic de siete velocidades pasa de 0 a 100 km/h en 7,2 s. La velocidad máxima es 235 km/h. En la combinación de caja S tronic de siete velocidades y tracción delantera, el 2.0 TDI consume sólo 4,4 l/100 km en el ciclo NEDC, equivalente a 114 g/km de CO₂.

El 2.0 TDI está dotado con brillantes soluciones técnicas: circuitos de refrigeración separados, dos ejes de equilibrado en el cigüeñal, sensor de presión en el cilindro, rozamiento interno disminuido y un sistema de inyección por conducto común que puede mantener el carburante a una presión máxima de 2.000 bar. Para conseguir unas emisiones bajas hay un sistema de recirculación de gas de escape de alta y de baja presión, así como un sofisticado tratamiento del gas que incluye un sistema SCR (Catalizador Selectivo de Reducción).

Audi también ofrece el 2.0 TDI en una versión ultra con un emblema en la parte trasera del coche que lo identifica como la versión más eficiente de la gama. El consumo está reducido mediante modificaciones en los desarrollos de transmisión, la carrocería y el chasis, así como el uso de neumáticos de baja resistencia a la rodadura. El nuevo Audi A5 Coupé 2.0 TDI ultra con S tronic tiene el mejor consumo de su categoría con 4,0 l/100 km en el NEDC, que corresponden a 105 g/km de CO₂.

3.0 TDI

Potencia superior, refinamiento exquisito y rendimiento ejemplar; estas características son comunes a los dos motores TDI de seis cilindros del nuevo Audi A5 Coupé. El 3.0 TDI tiene una cilindrada de 2.967 cc y está disponible en versiones de 218 CV (160 kW) y de 286 CV (210 kW).



Gran eficiencia: 3.0 TDI con 218 CV (160 kW)

La primera variante del 3.0 TDI produce 218 CV (160 kW). Su par máximo de 400 Nm está disponible entre 1.250 y 3.750 rpm. En el ciclo europeo NEDC, el nuevo Audi A5 Coupé consume solo 4,6 l/100 km, correspondiente a unas emisiones de CO₂ de 119 g/km.

El motor TDI de 218 CV, que sólo pesa unos 190 kg, combina numerosas soluciones de tecnología avanzada: una gestión térmica muy compleja, nuevas culatas con fricción optimizada y un turbocompresor con ajuste eléctrico que llega a una presión máxima de 2,6 bar. El tratamiento del gas de escape está situado directamente en la parte posterior del motor. Su convertidor catalítico de NO_x (combinación de trampa de NO_x y catalizador de oxidación) trabaja conjuntamente con un filtro de partículas con revestimiento SCR.

Extremadamente potente: 3.0 TDI con 286 CV (210 kW)

El diésel más potente aumenta 40 CV (30 kW) para llegar a un total de 286 CV (210 kW) y ofrece 620 Nm de par entre 1.500 y 3.000 rpm. Dado que este motor actualmente todavía está en fase de pruebas, todavía no hay datos de consumo disponibles.

Los ingenieros de Audi han actualizado ampliamente numerosos aspectos de este nuevo 3.0 TDI con 286 CV (210 kW). Los objetivos son optimizar el llenado de la cámara de combustión, el intercambio de carga y el control térmico, de cara a incrementar la potencia al tiempo que se reduce el consumo aún más. Los catalizadores de ciclo cerrado hacen un tratamiento más eficaz del gas de escape.

Un componente importante de este tres litros diésel actualizado es el sistema Audi valvelift (AVS), que ajusta la alzada de las válvulas de escape en dos etapas. El AVS realiza una pequeña segunda apertura después de que se cierran las válvulas para permitir que una cierta cantidad de gas de escape vuelva a entrar en la cámara de combustión. Esta respiración incrementa la temperatura del gas de escape y, al mismo tiempo, la eficacia del sistema de tratamiento de los gases. De esta manera la temperatura del gas de escape aumenta rápidamente después de un arranque en frío y con baja carga, por lo que ambos sistemas de control de emisiones situados cerca del motor se activan muy pronto.

El primer componente es un gran catalizador de NO_x, que almacena óxidos de nitrógeno hasta que se llena. Su limpieza se produce por un enriquecimiento de la mezcla en el motor. De cara a incrementar su eficacia, este catalizador sólo está activo con una temperatura de gas de escape baja, después de la puesta en marcha. En otras condiciones, el segundo componente lleva a cabo la reducción de NO_x: el filtro de partículas diésel con revestimiento SCR.

Este motor diésel funciona con un turbocompresor de nuevo desarrollo, un 20 por ciento más ligero, con turbina de geometría variable (VTG) y una presión máxima de 3,3 bar. El equipo de desarrollo ha prestado una atención especial a la optimización del flujo de



entrada, para que el motor responda rápidamente al acelerador. La nueva recirculación de gas de escape externa de baja presión incrementa la eficiencia del turbocompresor. Particularmente con carga intermedia y alta, permite que toda la masa de gas de escape fluya para mover la turbina.

El sistema de control térmico del potente motor 3.0 TDI suministra refrigerante a los circuitos independientes del bloque y de las culatas. De esta manera, el lubricante del motor llega rápidamente a su temperatura de funcionamiento después de un arranque en frío. Las culatas tienen una circulación de agua doble y el radiador de aceite puede estar dentro o fuera del flujo de circulación de agua, según se requiera. El bloque de cilindros, el cigüeñal y las culatas son extremadamente ligeras. Cada una de estas tecnologías hace al motor aún más eficiente.

Transmisión

Innovadoras cajas de cambio manuales, S tronic de siete velocidades o tiptronic de ocho, tracción delantera o total: en el nuevo Audi A5 Coupé hay una tecnología de transmisión a medida para cada variante de motor. Esto incluye nuevas cajas de cambio manuales de seis velocidades de eficiencia optimizada y con inyección de lubricante. Una bomba de aceite proporciona el flujo exacto que se requiere para la lubricación y el control térmico. Unos engranajes reemplazan al eje que iba hacia el diferencial delantero en versiones anteriores; esto proporciona grandes ventajas para la reducción del rozamiento y la ocupación de espacio. Para reducir el peso hay engranajes forjados y ejes huecos. Las principales partes de la carcasa están hechas de magnesio ultraligero. La nueva plataforma de la caja de cambio disminuye 16 kg de peso.

Audi ofrece la caja manual de seis velocidades en las siguientes variantes:

- 2.0 TFSI 190 CV (140 kW) con tracción delantera
- 2.0 TDI 190 CV (140 kW) con tracción delantera
- 2.0 TFSI 252 CV (185 kW) quattro
- 2.0 TDI 190 CV (140 kW) quattro
- 2.0 TDI ultra 190 CV (140 kW)

La nueva caja de cambios S tronic de siete velocidades está disponible con todos los motores excepto con el TDI más potente y con el S5. Esta caja de cambios de doble embrague es equipo de serie con el 3.0 TDI de 218 CV (160 kW). La caja S tronic, que reemplaza a la de variador continuo multitronic, ofrece una eficacia impresionante. Las mejoras más importantes son una reducción del rozamiento aún mayor, el peso reducido, un eficiente suministro de aceite y un volante de inercia de doble masa con un péndulo centrífugo, que permite circular con un régimen de motor muy bajo.

Para reducir el par resistente, los dos compactos embragues multidisco de la nueva S tronic de siete velocidades están dispuestos axialmente uno junto al otro, en lugar de



radialmente uno alrededor del otro, como en su predecesora. Cada embrague actúa sobre una sub-caja de cambios semejante a una manual, que están activas continuamente pero solo una de ellas conectada al motor en cada momento. Al intercambiar los embragues, realiza los cambios de marcha en centésimas de segundo y virtualmente sin interrupción del flujo de potencia. En las versiones quattro, la potencia se transmite desde el eje de salida hasta el diferencial delantero mediante engranajes y, hacia el diferencial trasero, mediante un árbol de transmisión.

Caja tiptronic de ocho velocidades

La caja de cambios tiptronic de ocho velocidades debuta en la gama A5 en el 3.0 TDI de 286 CV (210 kW). Esta caja de cambios con convertidor de par, suave en su funcionamiento, rápida y de buena respuesta ha sido desarrollada de nuevo completamente. Su gran número de relaciones de cambio permiten que el motor funcione cerca de su punto ideal de carga muy a menudo. Un amortiguador de torsión variable con el régimen equilibra las vibraciones del motor para que la conducción sea eficiente, en especial con un régimen bajo. La disposición de los juegos de engranajes y los elementos de cambio genera un par de arrastre reducido y, por tanto, una gran eficiencia.

Las dos cajas de cambio automáticas del nuevo Audi A5 Coupé están a la vanguardia de la técnica. Se distinguen por una gran apertura de sus relaciones: las inferiores son cortas y deportivas, las superiores largas para reducir el régimen del motor y el consumo de carburante. Las cajas S tronic y tiptronic están integradas dentro del control térmico del motor y diseñadas para el funcionamiento con start-stop. Los conductores pueden elegir entre los modos D, S y E, además de cambiar de marcha manualmente en cualquier momento bien con la palanca o bien con las levas en el volante, que son de serie. Todos los mandos tienen una conexión puramente eléctrica con la caja de cambios, un ligero toque en la palanca acciona los comandos para pasar de una marcha a otra.

Hay otra función añadida para la eficiencia, en combinación con el nuevo control de crucero: el asistente predictivo de eficiencia o el control de crucero adaptativo con función Stop&Go que incluye el asistente a la conducción en atascos. Tan pronto como sea posible para ahorrar carburante, la caja de cambios automática cambia al modo de avance por inercia, dentro de un rango de velocidad entre 50 y 160 km/h.

En el nuevo Audi A5 Coupé, la tracción delantera es de serie y la tracción quattro disponible como opción, salvo para el 3.0 TDI con 286 CV (210 kW) en el que la tracción quattro es de serie.

Tracción total: dos versiones

El plus definitivo en dinámica, tracción, seguridad de marcha y estabilidad en recta: durante más de tres décadas esto ha sido la promesa de la tracción total permanente quattro de Audi. La nueva tracción quattro con tecnología ultra está disponible para las



versiones del Audi A5 Coupé TFSI y TDI con motor de cuatro cilindros y caja de cambios manual.

quattro con tecnología ultra

El objetivo de desarrollo del sistema quattro con tecnología ultra es conseguir una tracción total optimizada para la máxima eficiencia, sin diferencias perceptibles con sistemas permanentes en materia de tracción y dinámica de conducción. A primera vista, los dos requerimientos parecen poco conciliables. Pero, con la interacción de los componentes de nuevo desarrollo del sistema de transmisión y una refinada estrategia operativa, los ingenieros de Audi lograron el objetivo. El resultado: el control inteligente del sistema de tracción funciona de forma predictiva, anticipándose siempre a las necesidades por medio de un completo despliegue de sensores y del análisis continuo de los datos recibidos de la dinámica de conducción, condiciones de la carretera y actitud del conductor. En consecuencia, el sistema de transmisión integral quattro siempre está dispuesto cuando se precisa.

Durante el funcionamiento normal con baja carga del motor y sin riesgo de deslizamiento de las ruedas por tracción, la nueva tracción quattro tiene las ventajas de un sistema de tracción delantera, pero siempre esta listo por si fuera necesario. Esto hace que la diferencia potencial de consumo entre las versiones de tracción delantera y tracción total esté disminuida significativamente.

Estrategia de funcionamiento

La electrónica del sistema quattro está conectada en red a otras diversas unidades de control. Cada diez milisegundos, el sistema recibe y analiza una gran variedad de datos, como ángulo de dirección, aceleración lateral y longitudinal y par motor, entre otros. La activación del sistema de transmisión integral sigue una estrategia de dos fases: predictiva –o sea, anticipativa– y reactiva.

En el nivel predictivo, la clave está en los datos suministrados por los sistemas en red del coche. La unidad de control utiliza esos datos para, por ejemplo, calcular el punto en el que la rueda interior a la trazada llegará al límite de adherencia durante un paso veloz por curva, cálculo que se completa en torno a 0,5 segundos antes de que ello ocurra. Si la rueda se acerca al límite de adherencia dentro de un umbral definido previamente, el sistema de tracción integral es activado. Con la activación predictiva, la unidad de control quattro se orienta primordialmente al estilo del conductor, el estado del ESC y el modo seleccionado en el Audi drive select, así como en el sistema de detección de remolque. Consecuentemente, la tracción total quattro está siempre lista un poco antes de que sea necesario y el cambio es imperceptible para el conductor. Si ocurriera una situación de conducción que no se puede prever, como cuando los neumáticos pasan de asfalto seco a una placa de hielo, el sistema reacciona al súbito cambio en el coeficiente de adherencia y, sin que el conductor lo note, reactivamente selecciona el modo quattro.



División de par quattro

La innovadora filosofía de control capta continuamente las condiciones ambientales, el estado de marcha y la intención del conductor. Esto significa que calcula la distribución de par ideal y que la dinámica de marcha del A5 está mejorada en todas las condiciones. Al enlazar en red la tracción quattro con el Audi drive select, el conductor puede adaptar las propiedades de la tracción total para que se responda a sus requerimiento personales. En el modo “auto”, el conductor obtiene una tracción óptima y una estabilidad equilibrada. En el modo “dynamic”, el par se envía hacia el eje trasero antes y en mayor medida, por lo que la dinámica de marcha se ve realzada, especialmente sobre superficies con un coeficiente de adherencia bajo.

Tecnología: dos embragues

La mejora definitiva de eficiencia es posible gracias a la utilización de dos embragues en la transmisión. Cuando el sistema cambia al modo de tracción delantera, el embrague delantero –un dispositivo multidisco a la salida de la transmisión– desconecta el árbol de transmisión. Adicionalmente, un mecanismo de desacoplamiento integrado en el diferencial del eje trasero también se abre. Esto elimina la causa primordial de pérdidas por arrastre en la parte trasera de la transmisión, ya que los engranajes del diferencial trasero se mueven en baño de aceite. La tracción quattro es también casi 4 kg más ligera que el sistema anterior pese a los nuevos componentes técnicos. Esto, además, ahorra carburante y mejora la estabilidad.

El corazón del sistema: diferencial central de deslizamiento limitado

Todas las variantes del Audi A5 Coupé con caja de cambios S tronic o tiptronic continúan con el sistema de tracción total permanente quattro. Es un sistema mecánico extremadamente fiable. Diseñado como un engranaje planetario, en conducción normal distribuye el 60 por ciento del par motor hacia las ruedas traseras y el 40 hacia las delanteras. Cuando redistribuye estas fuerzas, hasta un 70 por ciento se puede dirigir a las delanteras y hasta un 85 por ciento las traseras. Este alto grado de bloqueo permite una distribución de par claramente definida y una interacción extremadamente precisa con los sistemas de control.

Diferencial deportivo

Como opción para el TDI más potente y para el S5, Audi complementa el sistema de tracción total quattro con otro componente de tecnología dinámica: el diferencial deportivo. Distribuye el par entre las ruedas traseras mediante dos engranajes superpuestos. La última generación de este diferencial es casi 1 kg más ligero. Durante una conducción rápida, el diferencial deportivo literalmente empuja al coche dentro de la curva, cortando de raíz el subviraje. Una función de software integrada en la unidad de control del chasis (plataforma electrónica de chasis ECP) calcula continuamente el reparto de par ideal para una conducción dinámica. Al entrar en la curva o acelerar dentro de ella, la mayoría del par se dirige a la rueda exterior.



Antes de perder el eje trasero, el vehículo se estabiliza mediante la distribución de par y, por tanto, se puede controlar fácilmente. La unidad de control del diferencial deportivo está estrechamente enlazada con el Audi drive select, por lo que el conductor puede influir en el reparto de par.

Control de par selectivo en las ruedas

En el nuevo Audi A5 Coupé, ambas versiones de la tracción quattro están asociadas con el sistema actualizado de control de par selectivo por rueda, activo sobre cualquier superficie. En conducción rápida por curvas, esta función de software frena mínimamente ambas ruedas interiores antes de que puedan comenzar a deslizarse. Esta intervención también ocurre incluso si el conductor no presiona el pedal del acelerador. Debido a la diferencia en la fuerza de propulsión entre las ruedas, el coche entra en la curva incluso más suavemente. El comportamiento autodireccional permanece neutro más tiempo y el coche es más preciso, ágil y estable.

El tren de rodaje

Uno de los rasgos principales en el carácter del nuevo Audi A5 Coupé son unas reacciones ágiles y deportivas. En este segmento, tanto el placer de conducción como el confort son criterios decisivos al ajustar el chasis. El Audi A5 Coupé triunfa al cerrar el hueco existente entre ser divertido de conducir en carreteras viradas y ofrecer un confort excelente en largas distancias.

Las nuevas suspensiones delantera y trasera, cada una de ellas con cinco brazos, y la precisa dirección electromecánica están perfectamente combinadas. Los conductores pueden elegir también la suspensión variable opcional que respalda un estilo de conducción dinámico. El confort de suspensión también se puede adaptar en diferentes condiciones. El sistema Audi drive select hace posible que el conductor influya en las características de la asistencia de la dirección y el acelerador, así como la suspensión variable opcional, como respuesta a la necesidad de un tacto más personalizado.

El nuevo chasis está entre los puntos fuertes del Audi A5 Coupé, dentro de la sistemática reducción de peso y la respuesta precisa. Desde una conducción dinámica hasta un viaje confortable, este coupé de dos puertas tiene cualidades de la categoría de lujo. Las anchas vías (1.587 mm delante y 1.568 mm detrás) y una distancia entre ejes relativamente larga para este segmento son los cimientos para un ajuste de la suspensión a la vez deportivo y equilibrado. La distancia entre ejes mide 2.764 mm.

En el eje delantero se utiliza una suspensión de cinco brazos actualizada. La disposición de este eje permite una absorción óptima de las fuerzas longitudinales y transversales. Sus casquillos tienen una dureza deportiva en sentido transversal y una suave elasticidad longitudinalmente. Las vibraciones están eliminadas mediante soportes hidráulicos, que aseguran confort con grado muy alto de agilidad.



De cara a conseguir la rigidez óptima, los brazos superiores están integrados directamente en el chasis, a diferencia del modelo anterior. Todos los brazos, el buje y los soportes de los amortiguadores están hechos de aluminio forjado. El concepto de construcción ligera se completa con amortiguadores monotubo y barras estabilizadoras huecas, de pared fina y gran resistencia, y con bujes segmentados. Comparado con el modelo anterior, el peso del eje delantero se ha reducido en más de 6 kg. El brazo inferior está unido a un subchasis híbrido, realizado en acero de alta resistencia y aluminio, mediante casquillos de goma de nuevo diseño. La instalación rígida del subchasis en la parte delantera del bastidor minimiza las vibraciones y proporciona la base para una agilidad óptima.

Dirección asistida electromecánica

La dirección asistida electromecánica, un nuevo y compacto diseño de Audi, ahorra 3,5 kg comparada con la del modelo anterior. Consume muy poca energía y tiene una desmultiplicación directa y deportiva de 15,9 a 1. El grado de asistencia depende de la velocidad del coche en cada momento. La dirección proporciona una muy buena información de la carretera, responde de forma inmediata y resulta muy precisa. La nueva asistencia electromecánica está conectada funcionalmente con algunos de los nuevos sistemas de asistencia a la conducción, como el control de crucero adaptativo con función Stop&Go y el asistente de conducción en atascos.

Mediante un engranaje intermedio, su desmultiplicación puede variar hasta un cien por cien, dependiendo de la velocidad del coche y del modo elegido en el sistema de conducción dinámica Audi drive select. La estabilización del vehículo puede ser respaldada por impulsos en la dirección extremadamente rápidos, lo que aumenta aún más la estabilidad y la seguridad.

Suspensión trasera

En la parte trasera del nuevo Audi A5 Coupé, un eje de cinco brazos reemplaza a los elementos de unión trapezoidales del anterior modelo. Mediante una combinación inteligente de materiales, el peso de los componentes del eje se ha reducido otros 5 kg. La baja masa no suspendida proporciona una experiencia de conducción dinámica y, junto con los nuevos amortiguadores y las características de los elastómeros, facilita una conducción suave, un control del chasis excelente y una amortiguación y control de la rueda mejorados.

El reducido peso de las llantas de aleación también contribuye a ello. Dependiendo de la versión, pesan menos de 13 kg por rueda, incluso en las versiones de 19 pulgadas. Por primera vez se utilizan amortiguadores monotubo, lo que reduce el peso aún más y mejora la respuesta. El eje está aislado de la carrocería mediante casquillos hidráulicos. Esto reduce significativamente los impactos desde la carretera al tiempo que mantiene el guiado lateral. Otras medidas adoptadas para la reducción del consumo de carburante son



los rodamientos con menos fricción, que reducen la resistencia a la rodadura, y un deflector para limitar la resistencia aerodinámica.

Unidad de control central del chasis: la plataforma electrónica del chasis (ECP)

Se ha aplicado un sistema de control central de la suspensión para conseguir la interacción ideal entre los distintos sistemas dinámicos. Desarrollado para el nuevo Audi A5 Coupé, este dispositivo altamente integrado –la plataforma electrónica del chasis (ECP)– procesa toda la información relevante de la dinámica de marcha, con lo que calcula las condiciones de la conducción y el rozamiento de la carretera. Esta información permite un control óptimo del sistema para lograr una estabilidad dinámica y altamente precisa, con un máximo confort de suspensión.

Suspensión con control de amortiguación

Como alternativa a los amortiguadores de serie, el nuevo A5 Coupé también se puede equipar con control de amortiguación. Unos sensores miden el movimiento de las cuatro ruedas así como la aceleración longitudinal y transversal. De acuerdo con esta información, los amortiguadores se ajustan a la superficie de la carretera y las condiciones de marcha. El resultado son unas cualidades dinámicas mejoradas, con todavía más confort. Adicionalmente, el conductor puede elegir el ajuste básico de la suspensión mediante el Audi drive select, de forma que las características deseadas están siempre disponibles.

Esto es posible con los amortiguadores CDC (control continuo de la amortiguación) de nuevo desarrollo con válvulas controladas electromagnéticamente en sus pistones, cuya función es que el flujo de aceite sea rápido o lento, según se requiera. Un nuevo concepto de funcionamiento las hace energéticamente muy eficientes. La unidad de control central de la suspensión procesa todas las señales en milisegundos para ajustar individualmente cada amortiguador. Junto con una extensa gama de válvulas de amortiguación, queda asegurado un espectro muy amplio entre los ajustes suave para el confort y firme para la estabilidad.

Ya en la versión de serie, el A5 Coupé tiene ya una altura de carrocería baja y deportiva (con la suspensión de serie).

Sistema de conducción dinámica Audi drive select

El control de la amortiguación está integrado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select, que es equipo de serie. En su configuración básica, el conductor puede usarlo para cambiar entre varios modos para el funcionamiento del acelerador, la caja de cambios automática, la dirección, el programador de velocidad o el programador de velocidad activo (ACC) así como el climatizador automático. Los modos son “comfort,” “auto,” “dynamic” y “efficiency.” Si se combina con el sistema de navegación, también hay un modo “individual,” con el que el conductor puede personalizar aún más sistemas como el de dirección o el de suspensión.



Ligeros y eficientes: las llantas y neumáticos

La versión estándar del nuevo Audi A5 Coupé está equipada de serie con llantas forjadas de aleación de 17 pulgadas. Las líneas design y sport tiene llantas de fundición de aluminio de 18 y 19 pulgadas respectivamente. Audi y quattro GmbH ofrecen distintos modelos como opción, que van desde las 18 pulgadas (de serie con el paquete deportivo S line y Audi design selection) a las 19 pulgadas.

Todas las llantas de Audi para el nuevo A5 Coupé se distinguen por su bajo peso. Una menor masa no suspendida contribuye a una experiencia deportiva. Todos los neumáticos se han optimizado en resistencia a la rodadura, lo que reduce significativamente la emisión de CO₂ en 2,8 g/km de media. Opcionalmente el Audi A5 equipa un kit de reparación y de serie un indicador de pérdida de presión, y una rueda de repuesto ultra-compacta.

Hay una amplia gama de sistemas de frenos. El TFSI con 190 CV (140 kW) tiene en el eje delantero un equipo de 16 pulgadas con pinzas flotantes. Las versiones con otros motores se detienen mediante unos equipos particularmente ligeros de 17 pulgadas con pinzas fijas de aluminio. Comparado con el modelo anterior, los frenos pesan en total 5 kg menos. En el eje delantero hay discos ventilados de hasta 338 mm de diámetro. El freno de estacionamiento electromecánico está integrado en el eje trasero y tiene nuevas funciones de para mantener el coche frenado y para iniciar la marcha.

Se han actualizado muchos aspectos del control electrónico de estabilidad (ESC) ; ahora es más preciso y sensible que en el modelo anterior. En el modo sport del ESC, la intervención en el motor está generalmente desactivada y la intervención en los frenos, ligeramente reducida.

Interior

Perfecta manufactura con funcionalidad óptima: el nuevo A5 Coupé llevas estas características propias de Audi hasta su grado más alto. Sus materiales de alta calidad cuidadosamente trabajados se pueden resaltar con la luz ambiental opcional ajustable en 30 colores. La arquitectura horizontal del salpicadero crea una gran sensación de amplitud.

El nuevo A5 Coupé se ha vuelto aún más espacioso en todas sus dimensiones. El interior ha ganado 17 mm de longitud. También aumenta el espacio entre hombros (26 mm más) y para la cabeza (12 mm más) para el conductor y el acompañante; el espacio para las rodillas atrás crece 23 mm. El maletero ofrece 10 litros más de volumen que antes, con un total de 465 litros, la mejor cifra de su segmento.



Asientos

Los asientos del Audi A5 Coupé se han desarrollado partiendo de cero y, por primera vez, incluyen la opción de masaje neumático. Una característica de serie que aumenta la comodidad del conductor y el acompañante son los cinturones delanteros motorizados con ajuste de altura. Los reposacabezas delanteros son anatómicamente correctos y no solo ajustables en altura, también se puede variar la distancia hasta la cabeza. Como opción, está disponible el ajuste eléctrico de los dos asientos delanteros y el ajuste lumbar. Audi ofrece calefacción en muchas de las variantes y los asientos deportivos están disponibles además con ventilación.

El reposabrazos central deslizante tiene un hueco para objetos, y también hay grandes bolsas rígidas en las puertas, dos posavasos y un nuevo compartimento con tapa junto al mando giratorio de las luces. El nuevo Audi A5 Coupé tiene dos asientos atrás, junto con un reposabrazos central.

Funcionales y deportivos: los volantes

Los volantes también se han rediseñado. Dado que el airbag del conductor está en un micromódulo compacto, el volante deja ver mejor la instrumentación. Hay una gama amplia de volantes, comenzando con el multifunción de tres radios con absorción de impactos alrededor. Los clientes pueden elegir entre muchas opciones como tapizado de cuero con calefacción, parte inferior achatada y la alternativa multifunción plus, con funciones adicionales. Las levas del cambio son de serie para las versiones de cambio automático. Todos estos volantes tienen una estructura ligera de magnesio.

Ahorro de peso en el interior

La construcción ligera está presente en todo el interior. Por ejemplo, la estructura interna de los asientos delanteros está hecha con acero de alta resistencia. La estructura de soporte para los respaldos traseros abatibles está realizada en magnesio. Comparado con el modelo anterior, el peso de los asientos es 8 kg menor. Una moqueta ligera, un pedal de freno de aluminio y conductos de desempañamiento con espuma hacen que el coche sea 4 kg más ligero.

Muchas alternativas: equipamiento interior

El nuevo A5 Coupé viene de serie con iluminación interior LED de color blanco. El conductor puede manejar las luces de lectura mediante sensores. Por la noche, el paquete de iluminación ambiente opcional resalta pequeñas zonas del interior: mediante el MMI se puede elegir entre 30 colores en distintos perfiles y zonas separadas, incluidos los posavasos. Si lo desea, el color también puede cambiar en función del modo del Audi drive select. En las molduras de las puertas, unas delgadas luces de guía LED crean un llamativo contorno luminoso.

La elección de materiales y colores resalta las generosas dimensiones y la elegancia del interior. La gama de colores ofrece numerosos tonos y combinaciones nuevas. Junto con el



negro, el salpicadero se puede dividir en dos zonas de color de acuerdo con la línea de diseño interior: una parte superior oscura y una inferior clara, como gris granito con beis atlas o gris granito con gris roca. El paquete de equipamiento Audi design selection también incluye una combinación de colores marrón wapiti con gris roca. Los colores de la parte baja del salpicadero pueden ser iguales que los de la tapicería de los asientos.

En las posibilidades de elección del interior, el primer nivel es la tapicería textil de serie, de un color exclusivo para cada línea de estilo, design y sport. También está disponible una resistente combinación de cuero natural y sintético. El cuero Milano y la combinación Alcantara/cuero (solo para los asientos sport) son alternativas elegantes. El fino cuero Nappa con costuras de contraste es el equipamiento superior.

Las grandes superficies decorativas tridimensionales son una clave de la imagen interior. Como alternativas se ofrecen una variedad de remates de aluminio así como nogal oscuro, gris roble natural y negro piano. El uso generoso de molduras de calidad en todo el ancho con una transición suave hacia las puertas del conductor y del pasajero dan la sensación de estar abrazados pero con libertad de espacio. Al mismo tiempo, la aplicación de tiras horizontales marca claramente el interior y divide el salpicadero.

Los paquetes S line sport y Audi design selection

Con el paquete S line sport, el interior es negro o gris rotor. Los asientos deportivos están cubiertos con una combinación de cuero y tejido; las opciones incluyen la combinación Alcantara/cuero o el fino cuero Nappa. En los respaldos delanteros se incluye el rombo S en relieve. Las superficies decorativas están hechas de aluminio cepillado, acabado piano o roble gris. El volante deportivo de tres radios y las molduras iluminadas de las puertas también llevan el emblema romboidal S. Completamente la imagen deportiva unos pedales y un reposapié de acero inoxidable, y unas alfombrillas con costuras de contraste.

La nueva contrapartida para el interior al paquete S line sport orientada al diseño es el Audi design selection. El salpicadero está disponible en combinaciones de color gris granito con beis Atlas, gris granito con gris roca, marrón wapiti con gris roca o íntegramente en negro. La tapicería de los asientos puede ser del color de la parte inferior del salpicadero. También están disponibles los colores marrón cedro y rojo Arras. Los materiales de la tapicería se corresponden con los del paquete S line sport. También el volante tiene un color que combina: negro, gris granito o marrón wapiti. Los clientes pueden elegir inserciones de aluminio Trimaran, acabado negro piano y roble natural gris. La luz ambiente con 30 colores ajustables también es parte de Audi design selection. Ambos paquetes tiene molduras iluminadas en las puertas delanteras.

Climatización confortable: la línea continua de aireadores

Una línea continua de aireadores y la consola central en posición baja contribuyen a dar la impresión de salpicadero flotante en el nuevo Audi A5 Coupé. Con el climatizador de tres zonas, las anchas salidas de aire hacen posible una ventilación indirecta además de



umentar el volumen de aire circulante. El interior se puede aclimatar en tres zonas separadas porque los pasajeros de atrás tienen su propia unidad de control con una pantalla digital. Audi también ofrece un sistema auxiliar de calefacción, que calienta rápidamente el interior. En conexión con el sistema opcional Audi connect safety & service, el cliente puede programar a su gusto la calefacción auxiliar a través de la aplicación Audi MMI connect.

Tanto los sistemas de aire acondicionado de una zona como el climatizador de tres zonas se han rediseñado completamente. Ambos consumen menos energía gracias a soluciones eficientes para el motor del ventilador y el suministro de aire exterior, un circuito de refrigeración eficiente y controles altamente flexibles. También proporcionan un aire de calidad extremadamente alta: tanto al funcionar con entrada de aire exterior como con recirculación, una combinación de filtro de carbón activo elimina las partículas más pequeñas. El panel de control del aire acondicionado automático es otro elemento destacado, en particular con climatizador deluxe opcional, que tiene indicadores digitales de temperatura integrados en los mandos de control. Solo unos botones y mandos giratorios son suficientes para su manejo. Cuando un dedo se aproxima a uno de los interruptores capacitivos, su función se muestra agrandada y se selecciona en el monitor LCD oscuro.

Audi ofrece un techo panorámico de cristal para una entrada de aire exterior aún mayor. En el nuevo A5 Coupé se extiende a toda la anchura del techo, es un 9 por ciento más grande que el anterior y, por primera vez, se puede abrir con una función de inclinación y deslizamiento (la abertura tiene un tamaño de 752 x 278 mm).

Espacioso y práctico: el maletero

La combinación estética en el diseño y buen uso del espacio también juega un papel importante en el nuevo Audi A5 Coupé. En la configuración base, el maletero tiene 465 litros de volumen, 10 litros más que el modelo anterior.

El respaldo trasero estándar está dividido en sectores 40:20:40 y se puede abatir sobre la banqueta mediante una palanca situada en un lado del maletero. El área de carga mide exactamente 1 metro y las proporciones cúbicas lo hacen especialmente práctico. Opcionalmente, Audi también ofrece para este coupé de dos puertas el automatismo para abrir la tapa del maletero: un sensor de proximidad en el paragolpes trasero detecta el movimiento de la pierna, desbloquea la cerradura que permite abrir la tapa mecánicamente, siempre que detecte la llave de confort.

El gancho de remolque se despliega eléctricamente al pulsar un botón. El nuevo Audi A5 Coupé está certificado para remolcar cargas de hasta 2.100 kg (en rampas de hasta un 8 por ciento).



Pantalla y controles

El Audi virtual cockpit y el MMI touch están disponibles en el nuevo Audi A5 Coupé como dos opciones de alta gama. El conductor puede utilizar de manera intuitiva un gran número de funciones mediante los dos componentes fundamentales, que son la pantalla y el mando de control.

De serie incorpora dos relojes, grandes y de fácil lectura, que funcionan como velocímetro y tacómetro. Entre ellos figura la pantalla de información al conductor (DIS). En su versión básica, esta pantalla mide 5 pulgadas; la equivalente en la versión del MMI mide 7 pulgadas. El sistema MMI Navegación plus (y la línea de personalización Audi design selection) incorporan este display a color y otro de 8,3 pulgadas ubicado en la consola central.

Audi virtual cockpit

En el nuevo A5 Coupé, el Audi virtual cockpit aparece como alternativa a la instrumentación analógica, siempre en combinación con el MMI Navegación plus con MMI touch. Las diversas opciones de visualización ofrecen al conductor mayor facilidad de lectura y grandes posibilidades de personalización. Gracias a su resolución de 1.440 x 540 píxeles, el amplio monitor TFT (12,3 pulgadas) es capaz de mostrar gráficos muy detallados. La imagen se actualiza 60 veces por segundo, de manera que las agujas de los relojes virtuales se mueven de forma suave y precisa. Las operaciones de búsqueda en las listas se basan en modelos físicos que tienen en cuenta factores como la inercia, la elasticidad y la amortiguación.

El Audi virtual cockpit presenta información amplia y diversa, desde las flechas de la navegación dinámica hasta los gráficos relativos a los asistentes a la conducción, pasando por el contenido del sistema de infotainment (incluyendo los servicios de Audi connect). La pantalla cambia su esquema de color en función del contexto, de acuerdo con el menú principal seleccionado. Por ejemplo, en el menú Media se ilumina en color naranja, mientras el verde se usa para el menú del teléfono. En la parte inferior se muestran de forma permanente la temperatura exterior, la hora, el cuentakilómetros y el resto de testigos de advertencia.

Al igual que con la pantalla DIS de la instrumentación analógica, el conductor puede manejar el Audi virtual cockpit con el volante multifunción plus opcional. Los botones del lado izquierdo se utilizan para desplazarse por los menús del sistema de audio, del ordenador de viaje y, si lo tuviera, de la navegación y el teléfono. En la parte derecha figuran el mando que controla el volumen, el botón del control de voz, las funciones rápidas del teléfono y la tecla que permite saltar rápidamente de una emisora de radio a otra.



Con el botón “View” del volante multifunción plus, el conductor puede elegir entre dos interfaces diferentes. El modo infotainment lo preside una ventana central que ofrece suficiente espacio para mostrar elementos referentes al mapa de navegación, el teléfono, la radio y otras funciones del equipo de audio. El cuentarrevoluciones y el velocímetro adoptan formas redondas. En la vista clásica, son casi del mismo tamaño que en la instrumentación analógica, mientras la ventana central reduce su tamaño.

Siempre a la vista: el head-up display

El head-up display en el nuevo Audi A5 Coupé proyecta información relevante en el parabrisas en forma de símbolos y dígitos, lo que permite al conductor mantener la atención en la carretera. Un monitor TFT con retroiluminación LED en color blanco genera la imagen a color. Dos espejos se encargan de aumentarla y proyectarla, compensando la distorsión causada por la geometría del parabrisas.

La información parece flotar a una distancia de unos dos metros por delante del conductor, dentro de una ventana que comprende un área de 200 x 80 mm (7,9 x 3,1 pulgadas). El ojo humano registra la información extremadamente rápido, ya que no tiene que pasar del corto al largo alcance mientras atiende a la carretera. Mediante el Audi MMI se puede especificar la información a mostrar en el head-up display; no sólo eso, también es posible ajustar la altura y el brillo.

Como una tablet: la nueva pantalla del Audi MMI

El monitor MMI de Audi pone al servicio del usuario una nueva experiencia en diseño y tecnología. Con su superficie de cristal ligeramente redondeada, se asemeja a una tablet de gama premium. El monitor tiene apenas 13 milímetros (0,5 pulgadas) de grosor y, en la versión tope –con el MMI Navegación plus–, tiene un marco de magnesio rematado en un discreto color plateado. Las animaciones que se muestran en la pantalla de 8,3 pulgadas están brillantemente resueltas y ofrecen una calidad sin igual.

El control del sistema MMI

El sistema se maneja a través de los controles de la amplia consola del túnel central, que presenta una división asimétrica y cuyo diseño varía de acuerdo a la transmisión. Si el coche está equipado con las cajas automáticas S tronic o tiptronic, el terminal principal (un mando giratorio) se coloca cerca del panel de instrumentos, de manera que queda un espacio confortable para reposar la muñeca del conductor; con la caja de cambios manual, la palanca se sitúa frente al terminal MMI. En ambos casos, el mando del volumen y el espacio de almacenamiento se encuentran a la derecha del terminal de control. Esta disposición hace que todo sea más claro en el nuevo Audi A5 Coupé. Por otra parte, a pesar de que la cabina está orientada hacia el conductor, la pantalla del MMI está tan accesible para él como para el acompañante.

El elemento fundamental del sistema es el mando giratorio, que también funciona como un botón y cuyo anillo exterior se ilumina en el MMI touch opcional. Este último cuenta



con una superficie táctil denominada touchpad, que se puede utilizar para introducir caracteres y gestos con los dedos, lo que permite, entre otras cosas, hacer zoom en los mapas.

Los botones que complementan al terminal principal del MMI son: uno para los menús básicos, otro para el menú general, el que sirve para volver atrás en las funciones y otros ocho que admiten programar favoritos. Dos más, situados a izquierda y derecha del mando giratorio permiten el acceso a otros menús que complementan diversas áreas de operación. Por citar un ejemplo, el conductor puede seleccionar la banda de frecuencia de una emisora en el menú de la radio o solicitar información de tráfico en el menú de mapas. Con estas funciones y opciones, quien va sentado al volante puede obtener direcciones relativas a un destino introducido en el navegador, así como recibir información sobre aparcamientos cercanos y guardar la búsqueda en favoritos.

Jerarquías planas: nueva estructura del menú

La estructura del menú del Audi MMI también ha sido rediseñada desde cero: gracias a las jerarquías planas, su funcionamiento se basa en el de los teléfonos inteligentes modernos. Una lógica de fácil comprensión sustituye a los árboles estáticos de menú. Además, las funciones de uso más frecuente se encuentran a unos pocos clics.

Algo que destaca en el MMI es la función de búsqueda, que está disponible para todos los menús básicos y permite la introducción de texto libre como motor de búsqueda. Por lo general responde a las consultas después de escribir unas pocas letras, teniendo en consideración la ubicación actual del vehículo. Por ejemplo, si se busca un lugar para comer, basta con escribir simplemente el nombre del restaurante y las primeras letras de la ciudad para que aparezcan una lista de resultados. La búsqueda de canciones, álbumes y emisoras de radio funciona de la misma manera.

Control por voz: “¿Dónde puedo repostar?”

El sistema de control por voz también ha sido ampliamente mejorado, ya que ahora comprende un gran número de expresiones cotidianas. Para llamar a un contacto, el conductor sólo tiene que decir “quiero llamar a Pedro Fernández”. El sistema de navegación también responde a frases naturales, del tipo “¿dónde puedo repostar?, ¿dónde está el restaurante italiano más cercano?”. El nuevo control de voz, que además permite dictar mensajes de texto, está disponible sin conexión a internet y opera también con los menús de Radio y Media.

Infotainment y Audi connect

El equipo de serie Audi MMI radio plus con ocho altavoces incluye un lector de tarjetas SDXC, una toma auxiliar jack, conexión USB de carga, Bluetooth y control de voz para el teléfono y la radio. El monitor a color tiene 7 pulgadas y una resolución de 800 x 480 píxeles. El mando giratorio es el elemento principal del concepto de control del MMI.



El siguiente escalón es el Audi MMI Navegación, que suma dos lectores de tarjetas, control de voz y una función de navegación para la cual se almacenan datos en una tarjeta de memoria. Con este sistema de navegación, el mando giratorio incluye una función de joystick para cambiar entre los menús individuales. El sistema también da acceso al control de voz del propio smartphone del usuario, muestra correos electrónicos y los lee en voz alta.

La versión tope de gama es el MMI Navegación plus con MMI touch, que incluye, además de todo lo anterior, un almacenamiento flash de 10 GB, una unidad de DVD, servicios de Audi connect durante tres años, hasta cinco actualizaciones de la navegación (disponibles en intervalos de seis meses), un sistema de control por voz aún más completo y un monitor de 8,3 pulgadas con una resolución de 1.024 x 480 píxeles. Audi MMI Navegación plus trabaja en estrecha colaboración con muchos asistentes y sistemas de seguridad, y se sirve de la plataforma modular de infotainment (MIB) de segunda generación.

Conexión a internet vía 4G: Audi connect

El módulo de hardware Audi connect es el complemento perfecto para el MMI Navegación plus con MMI touch. Un módulo 4G/UMTS logra la conexión a Internet más rápida que existe hoy, con una velocidad de descarga de hasta 100 MB/s. La conexión Wi-Fi integrada permite a los pasajeros navegar libremente con hasta ocho dispositivos móviles. También reproducir audio, vídeo y utilizar el correo. Para el conductor, esto incluye los servicios online a medida de Audi connect.

Audi connect ofrece un amplio espectro de funciones, tales como navegación con Google Earth y Google Street View, información del tráfico, búsqueda de plazas libres para aparcar y acceso a redes sociales como Twitter mediante una interfaz especialmente diseñada para su uso en el coche.

Audi connect SIM: navegación sin fronteras

Se trata de una tarjeta SIM integrada (eSIM), de instalación permanente en el nuevo A5 Coupé, que los clientes en Europa reciben junto al sistema Audi connect. La tarifa plana necesaria para usar los servicios de conexión es gratuita durante tres años a partir de la compra del coche. El conductor no tiene que activar la SIM. En un servicio oficial se puede extender su uso al finalizar este periodo, momento a partir del cual comienza a ser de pago.

La nueva tarjeta SIM de Audi connect es, además, una gran aliada a la hora de viajar y navegar por Internet en Europa, ya que permite la itinerancia en la mayoría de países y se ajusta de forma automática al proveedor de cada uno cuando es necesario. Esto elimina los elevados costes del roaming y la incomodidad de tener que estar pendiente de activar el servicio con el operador móvil.



El cliente también puede comprar paquetes adicionales de datos para la conexión Wi-Fi del vehículo de otros dispositivos, independientemente de los servicios integrados de Audi connect. Esto permite a todos los pasajeros navegar en la web y enviar/recibir correos electrónicos en hasta ocho dispositivos a un precio muy atractivo. En este caso la tarifa de datos continúa siendo la misma al cruzar la frontera nacional, es decir, el hecho de cambiar de operadora y de país no supone ningún sobrecoste. Los paquetes de datos se pueden contratar de forma flexible en la web o en el propio coche a través del sistema MMI. Otra opción permite al usuario establecer la conexión mediante la tarjeta SIM de su teléfono (compartir Internet), utilizando entonces su móvil como un punto de acceso a través de su compañía. En este caso, el volumen de datos consumidos por los servicios de Audi connect serán cargados a la SIM del cliente mientras la del coche se desactiva de forma temporal.

La nueva tarjeta de Audi connect es el primer fruto de la colaboración entre Audi y la compañía Irlandesa Cubic Telecom, proveedor líder de soluciones de conectividad.

En el móvil: la app Audi MMI connect

La aplicación gratuita para smartphones y relojes inteligentes Audi MMI connect incorpora servicios adicionales para el Audi A5 Coupé y ofrece una amplia gama de posibilidades. Por ejemplo, permite transferir el calendario al MMI. Otra función hace posible fijar un punto de una cita de la agenda como destino de navegación, al mismo tiempo que el sistema lee la ubicación y el propio contenido de dicha cita. La conexión en streaming con acceso a Napster y Aupeo! junto a la nueva radio online ofrecen un alto grado de entretenimiento. Los datos de la música se transmiten vía Wi-Fi desde el teléfono hasta el MMI Navegación plus y de aquí al sistema de sonido. Los destinos de los mapas de Google, los puntos de interés y las fechas de eventos destacados de la ciudad pueden ser transferidos del teléfono al coche mediante la app.

El paquete Audi connect & service incluye algunas funciones remotas como por ejemplo la que permite al cliente, mediante la app, conocer el estado y la ubicación del vehículo, así como abrir y cerrar el coche. Si el Audi A5 Coupé está equipado con la calefacción auxiliar, también se puede activar a distancia. El teléfono inteligente y el coche ya se pueden vincular entre sí. Pero Audi va un paso más allá a la hora de unir el coche, también, con el hogar. Por ello y gracias a la cuarta generación de Apple TV, es posible controlar muchas funciones de Audi MMI desde la televisión. El cliente puede ver el estado actual del vehículo o hacer uso de otras funciones remotas sin tener que utilizar el móvil.

Otras funciones incluidas en el paquete Audi connect safety & service son la llamada de emergencia, la asistencia online en carretera y la solicitud online de citas para el servicio técnico. Con este último, el coche envía los datos del cliente a través de un servidor de Audi al taller que el cliente haya elegido. En caso de accidente, la llamada de emergencia se activa de forma automática y envía datos informando sobre la gravedad del accidente. Estos servicios se pueden utilizar de forma gratuita durante diez años.



Conexión óptima: Audi Smartphone interface

Apple Car Play y Android Auto pueden estar presentes en el Audi A5 Coupé si el cliente así lo desea. Contenidos como la navegación, el teléfono, la música e incluso otras aplicaciones se muestran en una ventana del MMI con la misma apariencia que en el móvil. Tanto el Audi MMI como el control por voz proporcionan al usuario un cómodo acceso al contenido de sus teléfonos (válido para iOS 7.1 o posterior y para Android 5.0 Lollipop o posterior) siempre que estén conectados al puerto USB.

Los componentes adicionales completan el programa de información y entretenimiento. Entre ellos se incluyen un sintonizador digital DAB+ de radio y –dependiendo del país– de TV. El Audi phone box de recarga inalámbrica ubicado en el reposabrazos central conecta, sin necesidad de cables, el teléfono móvil a la antena del coche. Siempre que el dispositivo sea compatible, el Audi phone box permite la carga inductiva de acuerdo con el estándar Qi. La corriente fluye a partir de una bobina en la base hasta otra bobina receptora en el smartphone.

Para melómanos: sistema de sonido 3D B&O

El nuevo Audi A5 Coupé se convierte en un referente de su segmento en materia de alta fidelidad. El sistema de sonido opcional 3D firmado por Bang & Olufsen ofrece una fascinante innovación: un sonido que incluye la dimensión espacial de la altura gracias a cuatro altavoces adicionales, dos ubicados en el panel de instrumentos y los otros dos en los pilares A. El sonido 3D crea una experiencia auditiva similar a la de una sala de conciertos, algo que hasta ahora era impensable en un automóvil.

Detrás de esta nueva tecnología se esconde un algoritmo que Audi ha desarrollado en colaboración con el instituto Fraunhofer de Circuitos Integrados (IIS) en Erlangen. El programa utiliza grabaciones en estéreo ó 5.1 para calcular la información de la tercera dimensión y después procesarla a través de los altavoces adicionales. El corazón del sistema 3D Bang & Olufsen es un amplificador de 755 vatios, con 16 canales y 19 altavoces. Las cubiertas cuentan con un nuevo diseño con largas tiras de aluminio que armonizan con las líneas interiores del nuevo A5. Unas guías de luz blanca iluminan los altavoces de graves (woofers) en las puertas delanteras.

Sistemas de asistencia a la conducción

Una inteligente combinación de diferentes tecnologías mejora la seguridad, la comodidad y la eficiencia del nuevo A5 Coupé. Pero no sólo eso, sino que Audi también avanza hacia la conducción pilotada. La amplia e innovadora gama de sistemas de asistencia al conductor establece nuevos estándares en su segmento. Comparado con su predecesor, casi todos los sistemas son nuevos o se han revisado de forma exhaustiva. Algunas de las soluciones forman parte de la dotación de serie; las opcionales se pueden elegir individualmente o en los paquetes “Parking”, “City” y “Tour”.



Mayor seguridad: Audi pre sense

El nuevo modelo viene de serie con el denominado Audi pre sense city. A velocidades de hasta 85 km/h, el sistema realiza un barrido mediante la cámara montada en el parabrisas delantero para observar al resto de coches y peatones que hay en la vía, dentro de un rango de 100 metros. Si detecta que puede haber riesgo de colisión inminente, el conductor recibe una serie de alertas y, si se diera el caso y fuera necesario, el coche frenaría al máximo de forma autónoma. A velocidades de hasta 40 km/h se puede evitar completamente este tipo de accidentes; a velocidades más elevadas (hasta 85 km/h), las alertas y la intervención en la frenada ayudan a reducir las consecuencias del impacto.

El Audi pre sense opcional utiliza la información de muchos otros sistemas del vehículo. Una vez ha detectado que la conducción es insegura, inicia medidas preventivas para proteger a los ocupantes. Los cinturones de seguridad de los asientos delanteros se tensan eléctricamente y, tanto las ventanillas como el techo solar, se cierran. También en este momento se activan las luces de emergencia. Si la colisión finalmente no se ha podido evitar y el sistema detecta que ha habido un impacto, el freno multicollisión ayuda al conductor a controlar la situación mediante una adecuada intervención en los frenos. Esto puede evitar que el coche derrape y evita así colisiones posteriores al primer impacto.

Menos multas de tráfico gracias al limitador de velocidad

Otro elemento que incorpora de serie el nuevo A5 Coupé es el attention assist, que analiza la conducta del conductor y emite una advertencia cuando detecta que está prestando poca atención a la carretera. Por su parte, el limitador de velocidad regulable, de serie, se puede ajustar a la velocidad que se quiera dentro de un rango de entre 30 y 250 km/h, lo que lo convierte en una herramienta muy útil para no sobrepasar la velocidad permitida en determinados escenarios como la ciudad, las zonas de obras y muchos otros.

Control de crucero adaptativo (ACC) Stop&Go con asistente de atascos

Como elemento destacado entre los opcionales figura el control de crucero adaptativo (ACC) Stop&Go con asistente de conducción en los atascos. Su misión es aliviar al conductor cuando hay congestiones de tráfico, respetando siempre la seguridad. El ACC mantiene una distancia específica entre el nuevo Audi A5 Coupé y el vehículo de delante; el conductor puede elegir entre cinco niveles de distancia y se sirve del Audi drive select para ajustar la aceleración y controlar la dinámica.

El sistema, que basa su funcionamiento principalmente en las señales de los dos sensores de radar frontales y de la cámara, interactúa con los cambios S tronic y tiptronic para cubrir un amplio rango de velocidad, de entre 0 y 250 km/h; con la caja de cambios manual, empieza a 30 km/h. La función Stop&Go del ACC (junto a las transmisiones automáticas) frena al nuevo A5 Coupé hasta detenerlo completamente y reanuda de nuevo la marcha a gusto del conductor. Cuando el sistema está desactivado, la pantalla muestra la distancia con el coche precedente y alerta al conductor cuando se acerca de forma



peligrosa. Funciona a partir de 60 km/h. En combinación con la transmisión automática, una extensión el ACC llamada traffic jam assist (asistente de conducción en atascos) puede hacerse cargo de la dirección a velocidades no superiores a 65 km/h en carreteras congestionadas y bien pavimentadas. El sistema utiliza el radar y los sensores ultrasónicos además de la cámara frontal para ir guiando al coche mediante ajustes suaves de la dirección, respetando la distancia con el resto de vehículos. Se orienta gracias a los demás coches y a las líneas de la carretera.

Cuando este asistente llega a su límite de actuación –por ejemplo, cuando el tráfico se estrecha o cuando aparece una curva muy pronunciada–, el conductor debe hacerse cargo de la conducción. De lo contrario, el sistema le lanzará varios avisos. Como medida extrema, terminará por guiar al coche y frenarlo por completo de una forma segura y totalmente autónoma.

El ACC Stop&Go con traffic jam assist implica que el sistema de seguridad Audi pre sense front también está montado en el A5 Coupé. Puede prevenir colisiones por alcance o ayudar a minimizar sus consecuencias. En situaciones de peligro, solicita al conductor mediante una advertencia (con señales acústicas y visuales, además de un toque al freno). Si no hay respuesta por parte de quien conduce, el coche empieza a decelerar, al tiempo que cierra de forma simultánea las ventanillas y el techo solar, y enciende las luces de emergencia. Es el único coche de su clase capaz de aplicar la máxima frenada en estos casos. El sistema también tensa los cinturones de seguridad.

El asistente predictivo de eficiencia

Dentro del paquete opcional de asistencia “Tour” se encuentra el asistente predictivo de eficiencia. Único en su clase, el sistema trabaja junto al control de crucero adaptativo (ACC), el sistema de navegación y el reconocimiento de señales de tráfico mediante cámara. Cuando el ACC está activado, este asistente ajusta, de forma predictiva y automática, la velocidad a las condiciones requeridas, según la topografía de la ruta, los límites de velocidad y el tráfico de la vía.

Independientemente de si hay un destino introducido en el navegador o no, el asistente predictivo de eficiencia se sirve de los datos de la ruta para alertar al conductor en situaciones que requieren velocidades más bajas. El sistema reconoce curvas, rotondas, intersecciones, pendientes y señales de tráfico, antes incluso de que lo haga la persona que va a los mandos. Una señal de aviso aparece en la instrumentación o el Audi virtual cockpit, además de en el head-up display. Si la pantalla del asistente está activa se pueden ver gráficos más detallados.

En caso de que el conductor así lo quiera, el sistema puede controlar la navegación a vela de la transmisión automática en virtud de unos parámetros definidos. Esta función sólo se activa si detecta que puede hacerse durante al menos cinco segundos. Cuando termina, el coche acelera hasta la velocidad seleccionada siempre que el control de crucero (ACC) esté



activado. El asistente predictivo de eficiencia puede reducir el consumo de combustible en carretera hasta un 10 por ciento.

Otros dispositivos del paquete de asistentes Tour

A partir de 65km/h, el Audi active lane assist –forma parte del paquete “Tour” pero también se puede montar por separado– ayuda al conductor a mantenerse en el carril. Recibe las señales, en primer lugar, de la cámara frontal que detecta las líneas del asfalto. Si el nuevo Audi A5 Coupé se aproxima una línea sin que el intermitente esté activado, el sistema interviene de forma suave en la dirección asistida electromecánica para centrar al coche en el carril. Mediante el Audi MMI el usuario decide si esta ayuda entra en acción en todo momento o sólo cuando ya está muy cerca de la línea que delimita el carril. Si se opta por una intervención temprana, el sistema guía al coche hasta el centro del carril. También hay una configuración opcional que hace que volante reciba una vibración.

El sistema anticolidión es otro de los dispositivos de gama alta del paquete de asistentes “Tour”. Entra en funcionamiento cuando considera que debe esquivar un obstáculo para evitar un choque. En fracciones de segundo recopila datos de la cámara frontal, del ACC y de los sensores del radar para calcular la distancia que hay con el coche que va delante, así como su anchura y el grado de desplazamiento. La primera advertencia es un toque de freno para alertar del peligro potencial. Tan pronto como el conductor empieza a girar, el sistema le ayuda con intervenciones controladas en la dirección.

Otra innovación es el asistente de giro (turn assist) que, a velocidades comprendidas entre 2 y 10 km/h, monitoriza el tráfico que rodea al nuevo A5 Coupé cuando gira hacia a la izquierda. En situaciones de riesgo, llega a parar completamente el coche. El sistema se activa en el momento en el que el conductor hace uso del intermitente izquierdo.

El reconocimiento de las señales de tráfico mediante cámara completa el paquete de asistentes Tour. También está disponible fuera del paquete, en combinación con los sistemas de navegación y la pantalla DIS. Detecta muchas señales de tráfico, incluidas las pantallas digitales y otras señales complementarias, y se las presenta al conductor en forma de gráficos en el head-up display y el panel de instrumentos. Además, puede incluir una advertencia visual si se rebasa la velocidad que marcan las señales.

El paquete de asistentes City

Este paquete incluye la función de cambio de carril de Audi, que está disponible también de forma separada. A un mínimo de 15 km/h y mediante el uso de los dos sensores de radar traseros, observa el entorno en una distancia de 70 metros para ayudar al conductor en los cambios de carril. Si un vehículo se aproxima rápidamente al Audi A5 Coupé o entra dentro de su ángulo muerto, un LED situado en los retrovisores exteriores se ilumina. Si a continuación el conductor activa el intermitente de giro, el LED parpadea con intensidad.



Audi pre sense rear advierte sobre posibles colisiones en la parte trasera y toma medidas preventivas, tales como la activación del Audi pre sense basic. Las luces de emergencia se activan en una frecuencia más rápida para avisar al coche que viene por detrás. Permanece activo a cualquier velocidad, incluso cuando el Audi side assist está apagado, a menos que se circule con un remolque.

El nuevo Audi cross traffic assist entra en funcionamiento cuando el sensor de parking está activado. Cuando el conductor realiza una maniobra marcha atrás muy lenta, es decir, la habitual al salir de una plaza de aparcamiento en batería, el sistema avisa de los coches que se aproximan para evitar situaciones de riesgo. Hay diferentes avisos: visual, acústico y una leve actuación en el freno. Los sensores del radar trasero proporcionan la información necesaria para su funcionamiento.

El asistente de salida Audi exit warning hace que el nuevo Audi A5 Coupé se mueva con mayor seguridad entre el tráfico urbano. Se activa cuando el coche está detenido y su misión es avisar a los ocupantes en caso de que abran las puertas si se aproxima un coche por detrás. El sistema avisa mediante la iluminación de guías de diodos LED en los tiradores de las puertas –una luz de contorno–. En las situaciones más peligrosas, unos LED de color rojo intenso se encienden. Este asistente permanece activo incluso con el motor apagado, durante aproximadamente tres minutos.

Otros sistemas que forman parte del paquete de asistentes “City”: la cámara de visión trasera y los avisos acústicos y visuales del parking system plus. Entran en funcionamiento cuando se detectan obstáculos al realizar maniobras de aparcamiento. Ambas soluciones están también disponibles de forma separada.

FlexRay: unidades interconectadas

Un Audi A5 Coupé con todo el equipamiento posible incorpora 90 unidades de control a bordo que intercambian, todas ellas, datos entre sí. Este alto grado de conexión, especialmente el que existe entre los asistentes a la conducción, no sería posible sin el nuevo concepto de arquitectura electrónica del coche.

El nuevo sistema bus FlexRay conecta múltiples unidades de control y garantiza una transferencia de datos extremadamente rápida y fiable. Los componentes más importantes son el motor, la transmisión automática, la unidad de control del chasis, el control de estabilidad (ESC), la unidad de control de la dirección asistida, el control de cruce adaptativo ACC Stop&Go con traffic jam assist, la unidad de control de procesamiento de imágenes y el ordenador que controla los sistemas de seguridad. También hay otras redes de datos además de la bus FlexRay. Los buses CAN (controller area network) son la tecnología de red estándar. CAN se utiliza para elementos tales como el aire acondicionado y algunos sistemas de asistencia (Audi side assist), pero también para la comunicación entre la pantalla central y el sistema de infotainment, o entre éste y otros componentes de control como el MMI y el Audi virtual cockpit. Los buses LIN (local



interconnect network) complementan a los buses CAN operando sistemas integrados como la iluminación interior. El sistema de sonido 3D Bang & Olufsen, el sintonizador de televisión y el Audi virtual cockpit utilizan la tecnología MOST (media oriented systems transport).

La parte eléctrica también contribuye a la construcción ligera en el nuevo A5 Coupé: la topología mejorada, los nuevos cables de aluminio y la batería reducen el peso total en seis kilogramos frente al modelo anterior.

La carrocería

El Audi A5 Coupé tiene un peso contenido. A pesar de que sus dimensiones han crecido, el nuevo modelo pesa 60 kilogramos menos que el anterior. El escalón de entrada (motor 2.0 TFSI) arroja en la báscula 1.390 kilogramos. La carrocería del se sitúa entre las más ligeras de su segmento. Gracias a la construcción ligera y a una inteligente combinación de materiales, reduce su masa en 15 kilogramos. Por ejemplo, el módulo transversal que se ubica bajo el panel de mandos está hecho a base de secciones aluminio extruido y finas planchas de aluminio. La suspensión delantera emplea aluminio fundido en su parte superior. Estos componentes, comparados con otros de acero que se componen de varias capas soldadas ente sí, reducen el peso en 8 kilogramos. Esta construcción permite una conexión muy rígida entre las partes superiores y la propia carrocería, lo que se traduce en una excelente respuesta de la dirección y una dinámica optimizada.

El Audi A5 Coupé tiene una célula de seguridad para los ocupantes formada por componentes de alta resistencia y a prueba de choque. Refuerzan la transición desde el extremo frontal hasta el interior, la zona delantera de la estructura del techo, los pilares B, los faldones laterales y algunas partes del suelo. Estos componentes constituyen el 17 por ciento de la carrocería.

Tranquilidad a bordo

Con su excelente rigidez torsional, la carrocería sienta las bases de la precisión de conducción y del silencio interior. El nuevo Audi A5 Coupé supera a sus competidores en este sentido. Los soportes del motor proporcionan un confort ejemplar incluso a velocidad baja. El complejo concepto de sellado para las puertas y el parabrisas acústico es de serie. Audi ofrece cristales tintados opcionales para aumentar la privacidad en las plazas traseras. El bajo coeficiente de resistencia contribuye a que el coche sea más eficiente. A velocidades elevadas, la cuidada aerodinámica se traduce en un menor consumo de combustible. Su coeficiente aerodinámico de 0,25 lo convierte en líder en este apartado.

El nuevo A5 Coupé también logra una elevada puntuación en cuanto a seguridad pasiva. En el interior, el sistema de retención de ocupantes para los asientos delanteros ofrece una protección excepcional. Se ajusta al efecto de los airbags frontales y los limitadores de



fuerza de los cinturones de seguridad a la posición del conductor y el acompañante, así como a cada tipo de colisión.

Equipamiento

El Audi A5 Coupé llega con una lista actualizada de elementos de serie, que incluye: faros de xenón con LED para la luz diurna y la iluminación posterior, Audi MMI radio plus con pantalla a color de 7 pulgadas, Bluetooth, toma USB, volante multifunción de cuero con tres radios (y levas en los modelos con cambio automático), reposabrazos central, cinturones con altura regulable, asientos traseros abatibles en tres secciones 40:20:40, sistema de plegado de asientos remoto e iluminación interior LED. También se incluyen los modos de conducción del Audi drive select, el limitador de velocidad regulable, el Audi pre sense city y la frenada multicolisión.

Las nuevas líneas de equipamiento amplían las opciones de personalización en el nuevo Audi A5 Coupé. Con las líneas design, sport, design selection, S line y S line sport, los clientes tienen más libertad de elección que nunca a la hora de definir el diseño.

El nuevo Audi A5 Coupé llegará a los concesionarios de España y otros países europeos en otoño de 2016.

El nuevo Audi S5 Coupé

De 0 a 100 km/h en 4,7 segundos. El nuevo Audi S5 Coupé combina un diseño espectacular con las prestaciones de un coche deportivo. Su motor V6 turbo de nuevo desarrollo entrega 354 CV (264 kW) y consume 7,3 l/100 km de combustible. Con 60 kilogramos menos que la generación precedente, su peso en vacío es de 1.615 kg. Los toques en color mate del exterior y los numerosos detalles específicos 'S' del interior subrayan el carácter dinámico del coupé de dos puertas de Audi.

Un corazón lleno de fuerza

El motor 3.0 TFSI turboalimentado y completamente rediseñado del Audi S5 Coupé ofrece un elevado rendimiento: grandes cifras de potencia y par, rápida respuesta al acelerador y un sonido contundente. Todo ello combinado con nuevos niveles de eficiencia. Con una cilindrada de 2.995 cc, el V6 TFSI rinde 354 CV (264 kW), lo que supone una ganancia de 21 CV (15 kW) respecto al motor del anterior S5. El par constante de 500 Nm (60 más que antes) está disponible entre 1.370 y 4.500 rpm. En el ciclo NEDC, el nuevo TFSI consume 7,3 litros cada 100 kilómetros y emite 166 g/km de CO₂. El consumo ha mejorado un 5 por ciento.

Nuevo proceso de combustión: mayor eficiencia

El factor de éxito decisivo para la eficiencia del V6 3.0 TFSI es el nuevo proceso de combustión de Audi. Está basado en lo que se conoce como el ciclo B, similar al que



emplea el Audi A4 2.0 TFSI con 190 CV (140 kW), que utiliza unas válvulas de inyección de alta presión que se disponen en el centro de las cámaras de combustión.

Al acortar la fase de compresión en el nuevo y mejorado proceso de combustión, el V6 TFSI puede trabajar con una relación geométrica de compresión significativamente mayor. Las mejoras en la eficiencia se logran en combinación con una fase de expansión que es más larga que la de compresión. Normalmente, esta modificación se traduciría en una importante reducción del llenado de la cámara de combustión, y la alta compresión haría más fácil la aparición del fenómeno de autoencendido o detonación, lo que mermaría de forma notable la potencia. Sin embargo, la distribución variable Audi valvelift system solventa el conflicto que existe entre potencia y eficiencia. En la zona de carga parcial permite tiempos muy cortos de apertura de las válvulas de admisión de 130 grados del cigüeñal, y al mismo tiempo el cierre de estas válvulas se realiza muy pronto. Con cargas más elevadas, las válvulas de admisión pueden gobernarse mediante un contorno del árbol de levas, que permite tiempos de apertura más largos con una alzada de las válvulas más grande, lo que maximiza la potencia del motor.

Turbocompresor de doble entrada

El turbocompresor, que sustituye al compresor mecánico del motor anterior, actúa de acuerdo al principio de doble entrada twin scroll. Los gases de escape de las dos bancadas de cilindros fluyen por separado, tanto en el colector de escape como en la entrada del turbo, y se combinan justo antes de llegar a la turbina. Esta tecnología evita interacciones no deseadas entre las dos corrientes de gases, lo que contribuye a aumentar el par desde bajas vueltas y hacer que la respuesta sea más rápida.

El turbocompresor está situado dentro de la V a 90 grados que forman las dos bancadas de cilindros. Normalmente se ubica fuera, cerca del cigüeñal. Gracias a esta configuración, los colectores de escape están en la parte interior de las culatas, mientras que los de admisión se colocan en el lado exterior. Ese esquema permite mayor compacidad en la construcción y unos recorridos cortos de los gases de escape que minimizan las pérdidas. El resultado es que el motor 3.0 V6 TFSI ofrece una respuesta muy espontánea y directa.

Reducción de peso: 14 kilogramos menos

Gracias a un profundo rediseño, el V6 TFSI ha eliminado 14 kg hasta fijar su peso en 172 kg. Realizado en una aleación de aluminio utilizando un complejo sistema de fundición, el cárter integra las camisas de los cilindros, muy delgadas y en fundición gris. Esto, junto a los segmentos de nuevo desarrollo para los pistones de aluminio, reduce las fricciones.

Otro aspecto clave en la eficiencia es el sistema de gestión térmica. El cárter y la culata tienen circuitos de refrigeración separados. Tras un arranque en frío, la bomba de agua controla el flujo de líquido refrigerante que circula a través del motor de manera que el aceite alcanza su temperatura óptima de funcionamiento lo más rápido posible. El colector de escape está integrado en la culata y el refrigerante circula alrededor de él, lo



que ayuda a calentar el motor rápidamente. Cuando el motor está caliente, el sistema reduce la temperatura de los gases de escape, lo que reduce el consumo de combustible, especialmente en conducción deportiva.

La transmisión: tiptronic de ocho velocidades

En este apartado también hay actualizaciones. La caja de cambios tiptronic de ocho marchas es ahora más suave y rápida en sus transiciones. El esquema de sus juegos de engranajes y sus elementos de cambio dan como resultado un par con baja resistencia y, por lo tanto, un alto nivel de eficiencia. Su elevado número de marchas hace posible que el motor funcione siempre muy cerca de su punto de carga ideal. Las primeras marchas son cortas con la intención de ofrecer una respuesta deportiva, mientras las superiores son largas para así reducir las revoluciones del motor y bajar el consumo de combustible.

El convertidor de par va integrado dentro del sistema de gestión térmica del motor y su sistema start-stop funciona a velocidades inferiores a 3 km/h. El conductor puede seleccionar los modos D, S y E o puede hacer uso de las levas del volante para cambiar las marchas de forma manual. Todas las órdenes se transmiten a la caja de cambios eléctricamente, sin cables. Tan pronto se levanta el pie del acelerador a velocidades entre 55 y 160 km/h, la transmisión se desacopla para que el coche aproveche la inercia y pueda así ahorrar combustible (excepto en el modo S). Con el asistente predictivo de eficiencia y el control de cruce activo Stop&Go con traffic jam assist, la navegación a vela entra en funcionamiento de forma anticipada.

Con tracción quattro de serie

El sistema de tracción total permanente quattro, que actúa de forma asimétrica, contribuye de forma decisiva a mejorar la dinámica y la deportividad del nuevo Audi S5 Coupé. Durante una conducción normal, el diferencial central mecánico deriva el 60 por ciento del par al eje trasero y el 40 por ciento al delantero. Si existe algún deslizamiento en uno de los dos ejes, gran parte de la fuerza se distribuye inmediatamente al eje con más capacidad de tracción –hasta el 85 por ciento al trasero y 70 por ciento al delantero–. Estos tarados permiten una clara distribución del par y una precisa interacción con los sistemas de control.

El sistema de control selectivo del par en cada rueda (torque vectoring) es una función inteligente de software que complementa a la tracción quattro. En un trazado revirado mientras se realiza una conducción deportiva, interviene muy ligeramente para frenar las ruedas que están en el interior de la curva antes de que lleguen a patinar. Esto se produce incluso aunque el conductor no pise el pedal del acelerador. La diferencia entre las fuerzas de propulsión existente en las ruedas ayuda al coche a hacer el giro de una forma más precisa, ágil y estable.



Control selectivo del par en el eje trasero: el diferencial deportivo

El diferencial deportivo opcional proporciona una respuesta aún más dinámica en las aceleraciones, tanto en recta como en curva. Este sistema distribuye el par entre las dos ruedas traseras mediante dos engranajes superpuestos. Su peso se sitúa 1 kg por debajo que en la generación precedente.

A ritmo rápido, el diferencial empuja literalmente al coche hacia el interior de la curva, eliminando cualquier posible subviraje. Una función de software integrada en la unidad de control de la suspensión calcula constantemente la distribución ideal de par a repartir para una conducción dinámica. En curva, tanto si se acelera como si no, la mayoría del par se dirige a la rueda exterior, lo que dirige al coche hacia el interior. Antes de que la zaga deslice, el coche se estabiliza para que pueda ser controlado fácilmente. La unidad de control del diferencial deportivo permanece en comunicación con el Audi drive select, de manera que el conductor puede influir en el reparto de par.

Control opcional: la suspensión deportiva S

El Audi S5 Coupé cuenta con una nueva suspensión deportiva S con cinco brazos en los ejes delantero y trasero, que logra una absorción óptima de las fuerzas longitudinales y transversales. El efecto es una gran rigidez y deportividad en direcciones laterales, mientras en el plano longitudinal se muestra flexible y suave. Esto, junto a la dirección asistida electromecánica de rápida respuesta, logra un comportamiento dinámico que combina un alto nivel de estabilidad con altas dosis de confort. Los nuevos componentes de la suspensión ayudan a reducir el peso y el consumo de carburante. Audi ofrece también una dirección deportiva opcional, que adapta la desmultiplicación a la velocidad del coche y su ángulo de giro.

Como alternativa a la suspensión deportiva S con amortiguadores monotubo de alta sensibilidad, Audi ofrece también una versión con control de amortiguación en el S5 Coupé. El conductor puede pulsar un botón para, mediante el Audi drive select, elegir la configuración de la suspensión que prefiera en cada momento. Esta suspensión adaptativa trabaja con la nueva amortiguación CDC (continuous damping control) con válvulas controladas electromagnéticamente en sus pistones. El sistema permite que el fluido hidráulico circule más rápido o más lento según sea necesario. Un nuevo concepto de accionamiento hace que sea muy eficiente en términos energéticos. La unidad de control central de la suspensión procesa todas las señales del sensor en milisegundos y controla cada amortiguador de forma individual. Junto a las válvulas de amortiguación, esto asegura un amplio espectro de posibilidades entre la conducción suave y la más deportiva.

Los frenos se han sobredimensionado en el S5 Coupé. En el eje delantero, los discos autoventilados tienen un diámetro de 350 milímetros. Del mordiente se encargan unas pinzas de seis pistones con el logotipo S, que pueden ir pintadas en negro o de forma opcional en rojo. El control electrónico de estabilidad (ESC) opera con mayor precisión y



finura que en el modelo anterior. El conductor puede desactivarlo de forma parcial o total en dos etapas.

El nuevo S5 Coupé monta de serie llantas de 18 pulgadas con diseño de cinco radios. Los neumáticos de serie en medida 245/40 pesan menos de 12 kilogramos. Una serie de llantas de 19 pulgadas están disponibles como opción.

El exterior: dimensiones y diseño

El nuevo Audi S5 Coupé tiene una longitud de 4.692 milímetros, mientras su anchura y altura son de 1.846 y 1.371 milímetros. Su larga distancia entre ejes (2.764 mm) enfatiza la silueta dinámica del coupé de dos puertas. La inteligente combinación de materiales da como resultado una estructura de gran rigidez torsional, segura y ligera a la vez. El peso de este Audi con la tracción integral quattro es de 1.615 kilogramos, es decir, 60 kg menos que el modelo anterior.

El nuevo S5 Coupé cuenta con luces LED de serie. La parte inferior de la ancha parrilla Singleframe se extiende en mayor medida que en el modelo precedente. El paragolpes delantero tiene una forma expresiva. La entrada de aire inferior está adornada con una moldura de aluminio mate, que se extiende por todo el ancho del frontal. Las entradas de aire laterales tiene bordes marcados y, en su interior, tramas de nido de abeja en negro mate, así como barras verticales que recuerdan a los coches de competición. Otros detalles deportivos tienen que ver con la calandra rematada en gris mate y con listones dobles en aluminio mate.

En la vista lateral, el nuevo Audi S5 Coupé exhibe una característica línea de cintura que describe una ligera ondulación. Las formas de la carrocería que se ensanchan en los pasos de rueda quieren destacar de alguna manera la tracción quattro. En la transición entre el paso de rueda delantero y el pilar A, un elemento tridimensional en aluminio mate con el logo S5 integrado subraya la deportividad del coche. Como en un modelo de carreras, los retrovisores exteriores de aluminio están integrados en la parte alta de los hombros. Las inserciones cromadas en los tiradores de las puertas y las molduras que recorren el contorno del coche en el mismo color de la carrocería contribuyen a que el exterior luzca más afilado.

En la vista trasera destacan los grupos ópticos con iluminación LED e intermitentes dinámicos. El distintivo spoiler que va ubicado sobre el maletero y pintado en el color de la carrocería, sirve también para mejorar la aerodinámica. En el paragolpes trasero aparece integrada una parrilla con trama de nido de abeja, plana y en color negro. El difusor es gris mate con franjas verticales y las dos salidas dobles de escape están cromadas.

Los elementos tridimensionales que aparecen en los flancos, la parrilla y la tapa del maletero integran logotipos con la inscripción S5 y un rombo rojo. La paleta de 11 colores incluye dos nuevas y exclusivas tonalidades para el S5: azul Navarra y rojo Misano.



El interior

El nuevo Audi S5 Coupé también es deportivo en su interior. El diseño limpio, con su clara orientación horizontal, hace que el habitáculo –para cuatro ocupantes– parezca aún más grande. el maletero de 465 litros ofrece practicidad en el día a día.

Una amplia banda con salidas de aire, un elegante panel para el aire acondicionado y una superficie decorativa definen la consola central. La pantalla del Audi MMI da la bienvenida al conductor y a los pasajeros con una imagen en la que figura el logotipo S5. Por la noche, una iluminación LED traza el contorno de las puertas y de la consola –puede tener hasta 30 colores con el paquete opcional de iluminación ambiental–. Los umbrales iluminados de las puertas, junto al volante deportivo multifunción de cuero y al remate cromado en el selector del cambio tiptronic dejan a la vista el logo S5 con rombo de color rojo (igual que la pequeña pantalla DIS y en la pantalla grande del Audi virtual cockpit).

Gracias a la excelente insonorización, el ruido que llega al interior es excepcionalmente bajo. La calidad en la consecución está al nivel que se espera de un Audi. Como es habitual en la gama S, el color negro es dominante. Por ejemplo, aparece en el techo y el panel de instrumentos. Las inserciones decorativas dan un toque de contraste muy elegante. De serie vienen en aluminio mate con acabado cepillado; las opcionales son: carbono Atlas, roble natural gris y negro lacado brillante.

Los asientos deportivos S tienen reposacabezas integrados, laterales ajustables y función de masaje. La tapicería de serie es de cuero Nappa en color negro, gris rotor o rojo magma con trama de diamante, costuras de contraste y el logotipo S. Un punto destacado en el interior es el Audi virtual cockpit opcional, que muestra toda la información en unos gráficos realmente nítidos en su pantalla de 12,3 pulgadas. Entre las vistas disponibles que ofrece, hay una de enfoque deportivo en la que el elemento central es el cuentarrevoluciones.

Controles y pantallas

En el nuevo sistema operativo MMI, la estructura plana del menú se basa en la de los smartphones actuales, incluyendo funciones como la búsqueda inteligente que sugiere varios resultados después de introducir apenas las primeras letras de la palabra. Esta operación se puede realizar, también, desde el volante multifunción o a través del sistema de control de voz.

El MMI Navegación plus con MMI touch y pantalla de 8,3 pulgadas se sitúa en lo más alto que ofrece la gama en sistemas de infotainment. El MMI touch tiene una superficie táctil para hacer zoom, moverse en la pantalla y escribir caracteres. También incluye el componente de hardware Audi connect, que conecta el Audi S5 a internet vía 4G. Los pasajeros pueden navegar libremente y enviar correos electrónicos en sus dispositivos móviles gracias al punto de acceso Wi-Fi con paquetes opcionales de datos. El conductor



puede usar los diversos servicios online que ofrece Audi connect. Audi phone box es un cargador inalámbrico opcional que conecta el teléfono a la antena y proporciona carga de forma inductiva de acuerdo al estándar Qi. La interfaz de Audi incorpora Apple Car Play y Android Auto. Los fanáticos de la alta fidelidad pueden disfrutar del equipo Bang&Olufsen con sonido 3D.

Líder en asistentes a la conducción

El nuevo Audi S5 Coupé se sitúa a la cabeza de su segmento gracias a la amplia dotación de asistentes que incorpora. Su inteligente capacidad de interacción representa un paso más en el camino hacia la conducción pilotada. Audi ofrece los mismos sistemas para los modelos S5 Coupé y A5 Coupé.

El nuevo Audi S5 Coupé estará disponible en el mercado europeo a partir del otoño de 2016. Entre su completo equipamiento de serie en España se incluirán los faros LED, Audi virtual cockpit, MMI navegación plus, Audi Connect, Audi Smartphone interface, Audi connect safety & service, climatizador de tres zonas, las llantas de aluminio de 19 pulgadas, transmisión automática de ocho velocidades tiptronic y la tracción total quattro.

Historia

Los modelos A5/S5 de Audi han gozado de gran éxito desde su introducción en el año 2007. Las versiones Sportback y Cabrio llegaron después, en 2009. Más de 320.000 unidades se han vendido de la carrocería Coupé del A5. En 2007 el S5 Coupé recibía el motor 4.2 V8 de 354 CV (260 kW) y 440 Nm. Los S5 Sportback y Cabrio, que llegaron después, ya disfrutaban del nuevo motor 3.0 V6 con compresor. Más adelante, el coupé de 2011 llegó con este último propulsor, que entregaba 333 CV (245 kW) y 440 Nm.

Desde el principio, la opinión de expertos y propietarios situó a los A5 y S5 en una posición inmejorable. En 2010, el reputado Consejo Alemán de Diseño otorgó al coche el premio de diseño de la República Federal de Alemania. Asimismo, los clientes están fascinados por el diseño del coupé de dos puertas de Audi, tanto en sus variantes normales como en la deportiva. Este es, de lejos, el principal argumento de compra.

El Audi RS 5 Coupé y su variante descapotable RS 5 Cabrio, que se sitúan en la cima de la deportividad, llegaron al mercado en 2010 y 2012, respectivamente. Su motor 4.2 FSI de altas revoluciones y aspiración natural (con 450 CV) logra una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos (4,9 en el Cabriolet). La velocidad máxima puede incrementarse de manera opcional hasta los 280 km/h.



Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi A5 Coupé :

Consumo combinado en l/100 km: 6,3 – 4,0;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 144 – 105

Audi S5 Coupé :

Consumo combinado en l/100 km: 7,4 – 7,3;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 170 – 166

Audi RS 5 Coupé :

Consumo combinado en l/100 km: 10,5;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 246

Audi A5 Cabrio :

Consumo combinado en l/100 km: 10,7;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 249

Audi A4 2.0 TFSI ultra (190 CV):

Consumo combinado en l/100 km: 6,1 – 4,8;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 139 – 109

El consumo y las emisiones de CO₂ dependen de la elección de llantas y neumáticos, así como de la combinación de motor y caja de cambios.

-Fin-

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

El Grupo Audi, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 16 plantas distribuidas en doce países. En el segundo semestre de 2016, Audi iniciará la producción del Q5 en San José Chiapa (México). Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen quattro GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).

En 2015, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,8 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.245 deportivos de la marca Lamborghini y aproximadamente 54.800 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2015, AUDI AG alcanzó una facturación de 58.420 millones de euros, con un beneficio operativo de 4.836 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.