



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

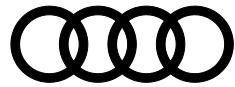
E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Noviembre de 2016

Nuevo Audi Q5 – el exitoso SUV ahora incluso más versátil y eficiente

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	7
Información detallada	9
• Diseño exterior	9
• La carrocería	11
• El interior	13
• Instrumentación y controles	16
• Los sistemas de infotainment y Audi connect	18
• Los sistemas de asistencia al conductor	21
• Motores	25
• La transmisión	27
• El chasis	30
• Audi Q5 security	33
• La producción del Audi Q5	34
• El Audi Q5: una historia de éxito	35



Sumario

Más deportivo y versátil: llega la segunda generación del Audi Q5

Audi presenta otro modelo de éxito: las ventas de la segunda generación del Audi Q5 comenzarán a principios de 2017. El SUV de la marca de los cuatro aros combina la deportividad de una berlina de Audi con un carácter polivalente y un interior altamente flexible. Ya sea en materia de conectividad, eficiencia o sistemas de ayuda a la conducción, el nuevo Audi Q5 se coloca una vez más como referencia en su segmento.

“El primer Audi Q5 fue durante muchos años el SUV más vendido del mundo en su categoría. No era una tarea nada fácil diseñar su sucesor, pero precisamente por eso ha sido algo que ha resultado especialmente emocionante”, comenta Rupert Stadler, Presidente del Consejo de Dirección de AUDI AG. “Con el nuevo Q5 elevamos el listón. Entre las grandes novedades se encuentra el sistema de tracción quattro con tecnología ultra, motores altamente eficientes, la nueva suspensión neumática con regulación de la altura y dureza de la suspensión, y una amplia gama de sistemas de asistencia a la conducción y de infotainment”.

El nuevo SUV de Audi ofrece una apariencia deportiva. La escultural parrilla Singleframe con un sólido marco domina su aerodinámico frontal, y puede disponer bien de faros LED o de la tecnología Matrix LED con intermitentes dinámicos.

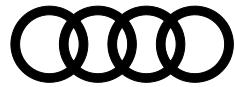
Típicamente Audi: referencia a la tracción quattro

Una distintiva y marcada línea de cintura de forma curvada proporciona estructura a la vista lateral. Los prominentes pasos de rueda son un rasgo que hace referencia al sistema de tracción permanente quattro. Al igual que en el frontal, las líneas horizontales en la parte trasera transmiten una imagen de anchura y aplomo. Los grupos ópticos traseros también están disponibles opcionalmente con intermitentes dinámicos (de serie en las ediciones design y S line). El portón trasero envuelve la zaga alrededor de los pilares C, una característica típica en la familia de modelos Q de Audi. Un difusor integra las salidas de escape.

Audi ofrece el nuevo Q5 en 8 colores de carrocería diferentes, y con cuatro líneas de equipamiento que modifican la apariencia exterior del coche. En la línea design las molduras en color de contraste gris enfatizan el carácter robusto del nuevo SUV, mientras que con el equipamiento de la línea S line, todos los elementos van pintados en el color de la carrocería.

Ahorro de peso: hasta 90 kg más ligero que su predecesor

Comparado con el modelo de la generación anterior, el nuevo Audi Q5 crece en todas sus dimensiones, para alcanzar los 4,66 metros de longitud, 1,89 metros de anchura y 1,66 metros de altura. La distancia entre ejes es de 2,82 metros. El peso en vacío se ha reducido –dependiendo de la versión– hasta en 90 kg. Para la carrocería se utiliza una combinación inteligente de aluminio y aceros de alta resistencia.



El nuevo Audi Q5 también marca la referencia en su categoría en cuanto a aerodinámica, con un coeficiente C_d de tan sólo 0.30. El nivel de ruido aerodinámico resulta excepcionalmente bajo y el confort debido al aislamiento de las vibraciones es muy elevado. El nuevo SUV de Audi ofrece al conductor y a los pasajeros el interior con mejor confort acústico de su clase.

Amplio y espacioso: el interior

El interior ofrece espacio para cinco ocupantes, y supera a su predecesor y a sus competidores en las dimensiones clave. Sus líneas horizontales subrayan la impresión de anchura y confort, con una esbelta línea tridimensional que recorre la totalidad del salpicadero. La nueva configuración de las líneas de equipamiento ofrece al cliente una gran selección de materiales y de colores.

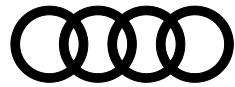
El nuevo sistema de climatización de alta eficiencia está disponible en dos versiones. El volante multifunción de tres radios es de serie; opcionalmente se ofrecen funciones como el volante calefactado y los asientos pueden incluir función neumática de masaje. Cuando anocchece, la luz ambiental interior (de serie en los design selection) crea una atractiva atmósfera hasta en 30 colores diferentes. El acabado interior en el nuevo Audi Q5 ofrece calidad artesanal sin compromisos.

Los asientos traseros en el nuevo Audi Q5 están divididos en tres partes. Opcionalmente pueden contar con reglaje longitudinal de la banqueta y reglaje en inclinación. Dependiendo de la posición del asiento trasero, el volumen del maletero varía entre los 550 y los 610 litros, lo que supone un incremento de 10 litros respecto al modelo anterior. Cuando el respaldo del asiento está abatido, la capacidad de carga aumenta hasta los 1.550 litros. La operación de carga se ha simplificado con soluciones inteligentes como la moqueta plegable, la opción de sensor para la apertura del portón y la posibilidad de hacer descender la altura de la carrocería a través de la suspensión neumática opcional, para cargar el vehículo con mayor comodidad.

Sencillamente coherente: instrumentación y controles

El manejo del nuevo SUV de Audi resulta intuitivo y está marcado por tres nuevas características. El Audi virtual cockpit opcional presenta brillantes gráficos en alta resolución en la pantalla de 31,2 cm (12,3 pulgadas). El conductor puede elegir dos modos de visualización, uno clásico con grandes relojes de instrumentación circulares y un segundo modo en el que domina el mapa del sistema de navegación, o los distintos menús. El también opcional head-up display proyecta la información clave sobre el parabrisas.

La pantalla MMI en la consola central funciona como elemento de control principal. En lo más alto de la oferta de sistemas de infotainment se encuentra el MMI Navegación plus con MMI touch, que incluye una pantalla de 21,1 cm (8,3 pulgadas) y un touchpad integrado en el mando pulsador giratorio. Reconoce entradas escritas a mano, así como gestos que resultan familiares para los usuarios de electrónica de consumo, como por ejemplo hacer zoom. Si el nuevo Audi Q5 está equipado con la transmisión automática, el sistema también incluye el MMI all-in-touch con superficie táctil.



El principio de funcionamiento del MMI está basado en menús inteligentes como los utilizados en los smartphones, y ofrece características como la búsqueda de texto libre. El nuevo sistema de control por voz también reconoce el lenguaje cotidiano. Como tercer elemento de control en el nuevo Audi Q5 se encuentra el volante multifunción plus. Audi ofrece como opción un nuevo sistema head-up display que proyecta la información relevante en el parabrisas –incluyendo las procedentes de los sistemas de asistencia al conductor– así como símbolos y números que pueden ser percibidos rápidamente.

Navegación: el asistente personal de ruta

El nuevo Audi Q5, al igual que el Q7 y el A4, cuenta con el “asistente personal de ruta” con función de autoaprendizaje. Tras activar esta función el sistema de navegación aprende las rutas y los destinos que el usuario selecciona habitualmente, y asocia esta información a la posición del vehículo y a la hora del día. Por lo tanto, durante el tiempo que permanece activo el sistema aprende del comportamiento del conductor incluso cuando el navegador no está en funcionamiento, y utiliza esta información para sugerir rutas optimizadas para la siguiente ruta. El sistema de navegación incorpora los tres destinos más probables según el cálculo, teniendo en consideración tanto el tiempo de llegada como el estado actual del tráfico. Por ejemplo, puede sugerir que el usuario active la navegación para consultar potenciales rutas alternativas. El conductor decide si activar o no la función del asistente personal de ruta, y también cuenta con la posibilidad de eliminar destinos guardados. Si la función se desactiva, el sistema no almacena los destinos y no considera destinos previamente eliminados o rutas utilizadas.

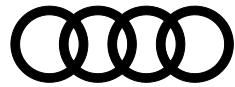
Online vía 4G: MMI Navegación plus

El sistema MMI Navegación plus utiliza el módulo Audi connect para integrar la conexión de alta velocidad 4G y un punto de acceso Wi-Fi que permite a los pasajeros conectarse y navegar hasta con ocho dispositivos móviles. Audi connect permite el roaming en Europa para muchos servicios Audi connect a través de la tarjeta SIM instalada de forma permanente en el coche, la Audi eSIM, con tarifa plana de datos. Si se desea, el usuario puede reservar paquetes de datos a través del punto Wi-Fi a precios atractivos, lo cual incluye también la itinerancia en la UE.

La aplicación gratuita Audi MMI connect permite una estrecha interconexión entre el vehículo y el smartphone o un smartwatch y ofrece servicios adicionales. Entre ellos se incluye la comprobación remota del estado del vehículo, reproducción en streaming o la transmisión del calendario desde el smartphone al MMI.

Opciones de alta gama: los módulos de infotainment

El Audi phone box conecta los smartphones a la antena del vehículo para una calidad de recepción óptima y también recarga los dispositivos móviles de forma inalámbrica mediante el estándar Qi. El sistema de audio Bang & Olufsen Sound System con su innovador sonido 3D introduce la dimensión espacial de la altura. Mediante el Audi smartphone interface (de serie en los acabados Advanced, design y S line) también se puede integrar Apple Car Play y Android Auto en el nuevo Audi Q5.



Sistemas de asistencia al conductor

El nuevo Audi Q5 también marca la pauta en su segmento con una amplia gama de opciones de alta tecnología. Por la forma en la que interactúan de forma inteligente, estos sistemas representan un nuevo paso hacia la conducción pilotada. Se agrupan en tres paquetes: Tour, City y Parking.

El asistente predictivo de eficiencia ayuda al conductor a ahorrar combustible utilizando información específica del entorno del vehículo. El control de crucero adaptativo (ACC) incluye el asistente de conducción en atascos Audi traffic jam assist, que puede asumir el trabajo de la dirección en situaciones de tráfico congestionado. Con el sistema Audi active lane assist es más fácil mantenerse en el carril, mientras que el aviso de distancia alerta al conductor cuando la distancia con el vehículo que circula delante desciende de la que se puede considerar segura. El asistente de tráfico cruzado Audi cross traffic assist rear, la alerta de salida Audi exit warning y los asistentes anti colisión y de giro son otras nuevas características que funcionan en la búsqueda de la máxima seguridad. Lo mismo se aplica a los sistemas Audi pre sense: Audi pre sense city es un equipamiento de serie que advierte de la presencia de peatones y de vehículos, y puede iniciar una frenada automática de emergencia dentro de los límites del sistema. Completan las ayudas al conductor los sistemas Audi park assist, el reconocimiento de señales de tráfico basado en una cámara de video y el control de descenso de pendientes.

Un quinteto de gran alcance: motores TDI y TFSI

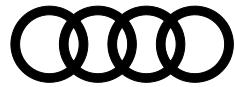
El nuevo Audi Q5 se lanza en Europa con cinco potentes y eficientes motores: cuatro TDI y un TFSI. La potencia aumenta hasta en 20 kW (27 CV), con consumos de combustible significativamente menores. El 2.0 TDI en el nuevo Q5, con variantes de potencia de 110 kW (150 CV), 120 kW (163 CV) y 120 kW (190 CV), resulta altamente eficiente.

Los dos motores más potentes combinan eficiencia con una elevada potencia. El 2.0 TFSI de nuevo desarrollo rinde 185 kW (252 CV) y consume 6,8 litros de combustible cada 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 154 g/km. El 3.0 TDI, que también ha sido profundamente optimizado, incrementa su potencia hasta los 210 kW (286 CV), con un par máximo de 620 Nm.

Versátil y eficiente: la transmisión

La transmisión del SUV compacto ha sido rediseñada desde cero, lo cual también se aplica al cambio manual de seis velocidades, al S tronic de siete marchas y al tiptronic de ocho velocidades, que se ofrece asociado en exclusiva al 3.0 TDI. La transmisión automática incluye una función de marcha por inercia para reducir el consumo de combustible. El conductor puede controlar los cambios de marcha a través de la palanca del selector o utilizando las levas situadas en el volante; en ambos casos, el control se transmite de forma electrónica.

La nueva tracción quattro con tecnología ultra forma parte del equipamiento de serie en las versiones 2.0 TDI con 120 kW (163 CV) y 140 kW (190 CV), así como para el 2.0 TFSI con 185



kW (252 CV). El sistema quattro con tecnología ultra funciona de forma predictiva y desconecta el eje trasero cuando no es necesaria la tracción integral, volviendo a conectarlo de forma proactiva cuando se necesita. El nuevo concepto aumenta la eficiencia sin reducir la tracción ni perjudicar la dinámica de conducción.

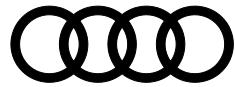
Tanto en las versiones de tracción delantera como en el caso de las versiones con tracción quattro, el reparto selectivo de par torque vectoring aporta un toque refinado al comportamiento. El software inteligente siempre ofrece una experiencia de conducción dinámica, precisa y confortable. Para el V6 diésel, Audi puede equipar opcionalmente el diferencial deportivo en el eje trasero –otra característica nueva–, que distribuye el par entre las ruedas según sea necesario, en aras de una dinámica de conducción superior.

Resolviendo contradicciones: el tren de rodaje

El nuevo Audi Q5 hace gala de un comportamiento dinámico que combina diferentes fortalezas: resulta deportivo, a la vez que extremadamente confortable. La base para ello se encuentra en la suspensión de nuevo desarrollo con cinco brazos y en el nuevo sistema de dirección asistida electromecánica. La dirección dinámica está disponible como opción; varía su desmultiplicación en función de la velocidad y del ángulo de giro del volante.

Los clientes pueden elegir entre dos tipos de suspensión. El chasis con amortiguación controlada electrónicamente, algo que el conductor puede manejar desde el Audi drive select, ofrece un amplio rango de posibilidades entre el confort y el dinamismo. Además del control del tarado de los amortiguadores, el nuevo sistema de suspensión neumática puede utilizarse para variar la altura e la carrocería en cinco etapas. En el Audi Q5 3.0 TDI, estos dos sistemas y el diferencial trasero deportivo se integran en una nueva unidad central de control del chasis. En el sistema Audi drive select de serie, que tiene acceso a varios módulos técnicos, el conductor puede seleccionar hasta siete modos diferentes de conducción. Los dos nuevos modos, lift/offroad y allroad, acentúan la capacidad del Audi Q5 para circular fuera del asfalto. El nuevo SUV equipa de serie llantas de 43 cm (17 pulgadas) en la versión básica, de 46 cm (18 pulgadas) en las versiones Advanced y design, y de 48 cm (19 pulgadas) en la versión S line, o cuando incorpora el paquete Audi design selection. Opcionalmente existe la posibilidad de equipar llantas de hasta 53 cm (21 pulgadas) de diámetro.

El nuevo Audi Q5 se fabrica en la nueva factoría de Audi en México. Llegará a los concesionarios en Alemania y en otros países europeos a principios de 2017. El precio base en España para el inicio de la comercialización del Audi Q5 2.0 TDI 120 kW (163 CV) quattro S tronic será de 46.800 euros.



Relación de detalles interesantes

El nuevo Audi Q5

Diseño exterior y carrocería

- Longitud (4.663 mm), anchura (1.893 mm), altura (1.659 mm)
- Parrilla Singleframe, grandes entradas de aire, luces LED y Matrix LED opcionales con intermitentes dinámicos
- Nuevas líneas de equipamiento con claros elementos diferenciadores en el exterior
- Construcción ligera con acero y aluminio. La carrocería más ligera de su clase
- Coeficiente aerodinámico Cd de 0.30, nueva referencia en el segmento

Interior y maletero

- Diseño elegante y predominantemente horizontal, grandes líneas, nuevos colores y materiales, nuevos conceptos de equipamiento, numerosas opciones de personalización
- Espacio generoso, asientos traseros de serie divididos en tres secciones. La fila posterior ofrece, de forma opcional, ajuste horizontal de la banqueta y regulación del respaldo
- Maletero con un volumen desde 550/610 hasta 1.550 litros con bandeja plegable de serie
- De serie, portón trasero con apertura y cierre eléctrico, opcionalmente con sensor

Controles y pantallas

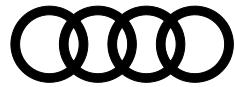
- Opcional: instrumentación digital Audi virtual cockpit con pantalla de alta resolución de 31,2 cm (12,3 pulgadas)
- Control MMI de nuevo desarrollo, con touchpad en la versión más equipada (MMI touch o MMI all-in-touch), búsqueda de texto libre y control de voz con reconocimiento de frases cotidianas. El sistema se puede manejar también desde el volante
- Head-up display opcional para una rápida visualización de la información destacada
- Opcional: volante calefactado y asientos con función de masaje
- Climatizador automático con nueva interfaz de usuario y tecnología de alta eficiencia

Infotainment y Audi connect

- Plataforma modular de infotainment de segunda generación (MIB2)
- MMI Navegación plus –opcional– con pantalla MMI de 21,1 cm (8,3 pulgadas), Audi connect, módulo 4G y punto de acceso Wi-Fi.
- Numerosos servicios Audi connect y nuevas funciones de seguridad, app Audi MMI también con nuevos servicios
- Tarjeta Audi eSIM con tarifa plana de datos e itinerancia en la UE
- Navegación con asistente personal de ruta
- Audi phone box con carga inductiva, opcional
- Interfaz para teléfonos móviles Audi smartphone interface (de serie en Advanced, design y S line)
- Tope de gama: equipo de audio Bang & Olufsen con sonido 3D

Sistemas de asistencia a la conducción

- Control de crucero adaptativo con Stop&Go, incluyendo asistente de conducción en atascos Audi traffic jam assist para desplazamientos a baja velocidad -hasta 65 km/h-
- Asistente predictivo de eficiencia para un mayor ahorro de combustible
- Control de descenso en pendientes (Hill descent assist), asistente de mantenimiento y cambio de carril (Audi active lane assist y Audi side assist)
- Nuevo: asistente de aparcamiento, alerta de tráfico cruzado, alerta de salida, asistente de giro, asistente anti colisión y reconocimiento de señales de tráfico mediante cámara



- Nuevos sistemas de seguridad: Audi pre sense city delantero y trasero, que advierte de la presencia de peatones y otros vehículos, con función de frenada automática de emergencia

Motores

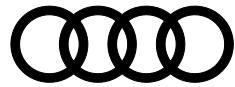
- Un TFSI y cuatro TDI, profundamente mejorados, con potencias que van de los 110 kW (150 CV) a los 210 kW (286 CV)
- Hasta 20 kW (27 CV) más de potencia con una reducción significativa de consumo en comparación a la gama anterior. Nuevo sistema start-stop
- 2.0 TDI con 110 kW (150 CV) y 320 Nm
- 2.0 TDI con 120 kW (163 CV) y 400 Nm
- 2.0 TDI con 140 kW (190 CV) y 400 Nm
- 3.0 TDI con 210 kW (286 CV) y 620 Nm
- 2.0 TFSI con 185 kW (252 CV) y 370 Nm

Transmisiones

- Nuevas cajas de cambios manuales, S tronic de siete velocidades y tiptronic de ocho velocidades (3.0 TDI)
- Transmisiones automáticas con función de marcha por inercia y control electrónico
- Tracción integral quattro con la nueva y eficiente tecnología ultra para todos los motores de cuatro cilindros, control selectivo del par en cada rueda
- Diferencial deportivo opcional en el 3.0 TDI para mejorar la dinámica y la estabilidad

Suspensión

- Nueva suspensión de cinco brazos, delantera y trasera, que supone un paso adelante en deportividad y confort. Centro de gravedad más bajo
- Dirección electromecánica de nuevo desarrollo; dirección dinámica opcional
- Sistema de conducción dinámica Audi drive select. Nuevos modos offroad y allroad
- Suspensión adaptativa con regulación de la amortiguación en las versiones con tracción integral quattro
- Llantas opcionales de 46 a 53 cm (18 a 21 pulgadas)



Información detallada

Audi Q5: nueva edición del superventas

Todo un best seller, el nuevo SUV de Audi se ha convertido en un modelo aún más potente y deportivo, que sitúa el listón un punto más arriba. Las características más relevantes que lo definen son la tracción quattro con tecnología ultra, los motores altamente eficientes, la suspensión adaptativa y una amplia gama de sistemas de asistencia y entretenimiento.

Diseño exterior

El Audi Q5 ha pasado por el gimnasio para volver más esbelto y atlético que nunca. Sus dimensiones exteriores han crecido. El nuevo SUV de la marca de los cuatro aros mide 4.663 m de largo, lo que supone un incremento de 34 mm frente al modelo anterior. La anchura, en cambio, permanece inalterada con 1.893 mm, mientras la altura ahora queda fijada en 1.659 mm (6 mm mayor); la distancia entre ejes ha crecido en 12 mm, hasta llegar a los 2.819 mm.

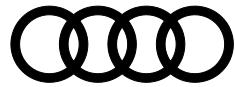
Su carácter masculino y deportivo queda patente a primera vista. El frontal es relativamente bajo y está marcado por la horizontalidad de sus líneas, igual que lo hace la parrilla Singleframe, cuyo potente contorno de aluminio llega hasta los grupos ópticos y acentúa su presencia.

Los extremos que dan forma a la estructura del capó se convierten en las esquinas superiores de la calandra; los dos contornos exteriores conectan con los pilares A. El capó envuelve la parte superior de los pasos de rueda. Bajo la parrilla del radiador aparecen las entradas de aire, diferentes en función de las líneas de equipamiento – Advanced, design o S line-. En el acabado S line, el paragolpes tiene un diseño más deportivo, y está pintado en el color de la carrocería, mientras el design se decanta por un contraste en una tonalidad gris.

A elección del cliente: tres tecnologías de iluminación disponibles

Los grupos ópticos del nuevo Audi Q5 se sitúan en posición baja y tienen una ligera forma de cuña. Las unidades xenón plus forman parte de la dotación de serie para el acabado básico y Advanced; los faros LED son de serie en el acabado design y S line, y los faros Matrix LED con intermitentes dinámicos se ofrecen como alternativa. Estas dos opciones incorporan sensor de luz/lluvia y otras funciones especiales –para girar, para autopista y para climatología adversa-. La potente y dinámica geometría lumínica que generan sus faros hace que el frontal del coche sea muy deportivo y reconocible a primera vista. Una terminación especial satinada otorga una apariencia de 'bloque de hielo' al conjunto. La línea superior de luz también sirve como indicador para el intermitente.

El haz de luz del sistema Matrix LED es muy brillante y homogéneo, y está compuesto por 16 diodos individuales en cada lado. Después de pasar por las lentes primarias, irradian la luz desde tres reflectores. La unidad de control se comunica con una cámara ubicada en el espejo retrovisor para, de manera individual, encender, apagar o atenuar cada diodo hasta en 64



niveles, en función de cada situación. Como resultado, el Matrix LED siempre ilumina la carretera de forma óptima sin deslumbrar al resto de usuarios de la vía.

El sistema Matrix LED puede incorporar funciones adicionales. Para evitar deslumbrar al conductor por efecto del reflejo en las señales de tráfico, reduce la potencia de la iluminación en este tipo de situaciones. La luz de curva funciona cambiando la orientación de los faros, y en cooperación con el MMI Navegación plus opcional actúa ligeramente antes de entrar en la curva. La función de iluminación en intersecciones, también basada en la navegación, ayuda a detectar peligros u obstáculos en cruces y zonas de giro. Los intermitentes dinámicos se componen de diodos LED que se encienden de manera secuencial. Funcionan de dentro hacia afuera, comunicando a los demás conductores las intenciones de giro de manera muy clara.

Como un coupé: la vista lateral

Visto de forma lateral, las líneas fluyen en el nuevo Audi Q5 otorgándole un marcado carácter deportivo. La línea del techo está coronada por dos raíles planos y va descendiendo de forma progresiva hacia la parte trasera, mientras el borde inferior de las ventanillas traseras se curva poco antes de llegar al pilar C. Los pilares D tienen la misma angulación de un coupé. Toda la parte superior que comprende el techo, las ventanillas y las lunas, queda soportada por un cuerpo musculoso y una distinguida línea de cintura, que empieza en el capó –donde conecta con los faros– y continúa por todo el lateral describiendo una curva, hasta llegar a la zaga, donde termina su recorrido en los pilotos. En los flancos, varias superficies crean juegos de luces y sombras.

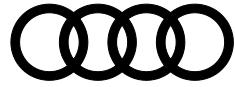
Los pasos de rueda notablemente abombados hacen referencia a la tracción quattro y al ADN de Audi. En el acabado design, los segmentos interiores de las llantas están rematados en color gris. En la parte inferior de las puertas y taloneras figuran unas líneas en símil aluminio. Los retrovisores exteriores tienen formas angulosas y van montados sobre los hombros de las puertas, enfatizando así la deportividad del nuevo SUV de Audi.

Líneas horizontales: la parte trasera

Las líneas horizontales también enfatizan la anchura del coche en su parte posterior. El spoiler en el techo, que forma parte del paquete exterior S line (de serie en el acabado S line), proyecta una sombra sobre la ventanilla trasera. El portón trasero se funde con los pilares D, un rasgo ya conocido en los SUV de Audi. Las luces traseras se encuentran en la parte más externa y elevada, lo que permite crear un diseño homogéneo, sin rupturas. Cuando el portón está abierto, unas luces adicionales en el interior asumen la función de iluminación.

Los pilotos traseros del nuevo Audi Q5 tienen forma de cuña. La tulipa exterior fluye alrededor de la escultural zaga y logra integrar la luz en una especie de arquitectura tridimensional. Una línea bajo la luz hace las veces de intermitente con diodos LED. Los grupos ópticos traseros tienen LED para todas sus funciones como parte de la dotación de serie.

Igual que sucede en el frontal, en la zaga el paragolpes se diferencia según la línea de equipamiento elegida, e integra dos salidas de escape con forma trapezoidal. En el paquete



exterior S line (de serie en el acabado S line) se unen entre sí mediante una pieza de aluminio y se insertan en una parrilla de nido de abeja.

La paleta de colores a elegir está formada por 8 tonalidades. Son colores sólidos el negro brillante y el blanco ibis. Los tonos de efecto metálico y perla se denominan verde Azores, plata Florete, gris Manhattan, negro Mitos y azul Navarra. El gris Daytona, específico del acabado S, redondea la gama. En los acabados de pintura personalizados de la oferta de Audi exclusive, los clientes disponen de una amplia gama para elegir su opción preferida.

En el lanzamiento del nuevo Q5, Audi añadirá un paquete de equipamiento especial (black), con pintura exterior en gris Quantum y las zonas inferiores de la carrocería en gris Manhattan. En la parte frontal y las ventanillas laterales, este pack añade ciertos detalles distintivos como las carcchas de los retrovisores en negro. La línea de equipamiento black, que sólo estará disponible durante un periodo de tiempo limitado, incluirá llantas de 51 ó 53 cm (20 ó 21 pulgadas).

La carrocería

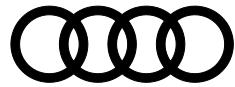
El nuevo Audi Q5 con motor 2.0 TFSI pesa 1.720 kilogramos en vacío (sin conductor). La carrocería contribuye a que sea el más ligero de su segmento. A pesar de que sus dimensiones aumentan, la célula de los ocupantes ahorra 20 kg en comparación al modelo anterior. En total, el Q5 ha perdido hasta 90 kg, dependiendo de las versiones en función de la motorización.

Los factores clave en esta dieta de adelgazamiento son las nuevas soluciones adoptadas en materia de construcción ligera, así como una inteligente combinación de materiales en la que el aluminio juega un papel destacado. El travesaño delantero es un perfil extruido de este metal ligero. Las piezas de aluminio fundido se integran en la parte frontal ofreciendo altos niveles de ligereza y rigidez, especialmente en los brazos superiores de la suspensión delantera, lo que permite unir el eje a la carrocería con una elevada precisión y mejorar la dinámica de conducción.

El capó y el portón del nuevo SUV están hechos también de aluminio. Durante el proceso de producción en la prensa, unos sensores láser miden el comportamiento del metal durante su moldeado y, si es necesario, hacen correcciones de milésimas de milímetro para lograr que la pieza final roce la perfección.

Una espina dorsal altamente resistente: el habitáculo

Las piezas termoformadas dan vida a la columna vertebral del coche, de elevada resistencia y muy resistente a los impactos. Su misión es reforzar la transición de la parte frontal de la carrocería al interior, a la parte delantera del techo, a los pilares B, los elementos laterales y determinadas porciones del piso. La proporción de todo ello en la estructura total es de un 20 por ciento. En el proceso de termoformado, la pieza en bruto de metal se calienta primero a una temperatura por encima de su temperatura de recristalización en un horno, para luego darle forma en una prensa enfriada por agua. En esta fase, el metal se retira del calor lo más



rápidamente posible. Esto da como resultado una estructura con una resistencia a la tracción extremadamente alta.

Lo que se conoce como laminados hechos a medida son piezas utilizadas en muchas partes del Audi Q5. Su espesor admite una reducción de peso de 4,6 kg. En los pilares B, Audi emplea otra tecnología denominada tratamiento térmico parcial, mediante la cual algunas zonas se pueden enfriar individualmente, de manera que logran diversos grados de resistencia. En caso de impacto lateral, el pilar B se deforma en la zona inferior para absorber la energía del impacto, mientras que la parte superior -a la altura de la cabeza- apenas se deforma.

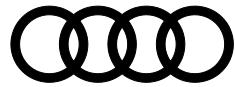
Junto con el peso reducido, la estructura del nuevo Audi Q5 se beneficia también de una elevada rigidez torsional y un excelente comportamiento ante las vibraciones. A ralentí, los soportes del motor reducen los ruidos y las vibraciones aún más. El nuevo SUV también obtiene una elevada puntuación en los test de seguridad. En el interior, el sistema de retención ajusta el funcionamiento de los airbags y de los limitadores de fuerza de los cinturones a la posición del conductor y acompañante en sus asientos, así como al tipo de colisión frontal.

Sobresaliente en aerodinámica: Cd 0.30

En términos de aerodinámica, el nuevo Q5 es el mejor de su clase. Todas las motorizaciones de cuatro cilindros ofrecen un coeficiente c_d de 0.30 con sus llantas y neumáticos de baja resistencia a la rodadura. Pero este magnífico resultado aerodinámico no se debe sólo a esto sino a las formas de la propia carrocería y a la afinación meticulosa de múltiples detalles. En la parte frontal, por citar un ejemplo, las entradas de aire laterales han sido diseñadas para no alterar el c_d .

El diseño de esta zona se ha optimizado para conseguir que el flujo de aire conecte con el lateral del paragolpes poco antes de alcanzar las ruedas delanteras. Con objeto de reducir aún más la resistencia al viento, una entrada de aire con función de refrigeración y controlable, forma parte del diseño del Q5 con motor 2.0 TFSI. La parte superior generalmente permanece cerrada; sólo se abre cuando hay una demanda elevada de refrigeración. Esta tecnología tiene un efecto positivo en la reducción de emisiones de CO₂.

Las llantas y los retrovisores exteriores también forman parte del conjunto aerodinámico del Q5. En la parte trasera, el spoiler del techo optimiza el flujo del aire e incluso los pilotos hacen su aporte con unas esquinas especialmente diseñadas al efecto. Los bajos del coche también se encargan de guiar el aire mediante spoilers y grandes cubiertas de plástico. El vano motor está encapsulado con paneles metálicos que lo separan del habitáculo. Entre el túnel de transmisión y el eje trasero hay un compartimento especial que ha sido diseñado específicamente para cada motor y sistema de escape. Los brazos transversales de la suspensión trasera están también cubiertos, lo que además sirve de prevención contra impactos de gravilla.



El Audi Q5 de nueva generación alcanza un nuevo nivel de aislamiento aeroacústico. Tanto es así, que la calma que se aprecia en su interior es comparable a la que ofrecen modelos de segmentos superiores. Aquí entran en juego los retrovisores exteriores, los paneles dobles de las puertas y los vierteaguas. El parabrisas acústico y los cristales gruesos forman parte de la dotación de serie. Para un mayor silencio en el interior, Audi también ofrece ventanillas acústicas opcionales para las puertas delanteras.

El interior

El interior del nuevo Audi Q5 es una zona de relax con grandes dosis de espacio. En este sentido, mejora a su predecesor. Todas las cotas relativas a la anchura de hombros, altura libre al techo y espacio para rodillas y codos, han aumentado. De entre todo ello, el SUV se distancia de sus rivales en dos medidas en concreto: anchura para los hombros y espacio para los codos.

Progresivo y elegante: el diseño del habitáculo

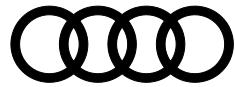
Las líneas interiores le dan un aire desahogado al Q5. Se centran en elementos horizontales, algo que tiene continuidad en el diseño exterior. El habitáculo es elegante, sus formas son claras y todas las funciones se manejan de forma intuitiva, como es característico en Audi. El diseño envolvente se extiende desde los paneles de las puertas hasta la consola central, pasando por el panel de instrumentos y el salpicadero, lo que contribuye a dar sensación de espacio. Las zonas del conductor y el acompañante aparecen divididas, con especial énfasis en el lugar reservado al primero.

En la zona superior del puesto de conducción figuran las salidas de aire, que están rematadas con una distintiva tira de aluminio. Justo debajo hay una inserción decorativa que recorre todo el salpicadero de lado a lado y refuerza la sensación de anchura, fuerza y robustez. Los huecos para los tiradores de apertura de las puertas están integrados en la propia pieza, una solución elegante. Por otra parte, la zona interior de los tiradores y los espacios de las puertas destinados a objetos cuentan con un diseño muy bien esculpido, otro rasgo típico de Audi.

Los volantes han sido rediseñados y el airbag del conductor de plegado extremadamente compacto permite que el sistema amortiguador de impactos sea muy pequeño. Todos ellos tienen revestimiento de cuero, tres radios y botones multifunción, pero varían según ciertos detalles de diseño. Entre las opciones a elegir figuran el volante multifunción plus con 14 botones, contorno deportivo de diseño inferior achatado, acabado cromado en la parte baja y aro calefactado.

Operativo y divertido de usar: la climatización

El panel de control para el sistema de climatización también ofrece una clara disposición de sus funciones, especialmente el climatizador de tres zonas, que cuenta con indicadores de temperatura integrados en los propios mandos giratorios. Cuando los dedos del usuario se acercan a estos selectores capacitivos, la función de la climatización se muestra en la pantalla LCD como una preselección. En el caso de este equipo la climatización en el interior del Q5 se divide en dos zonas para la parte delantera y una para la trasera.



Tanto el climatizador de tres zonas (de serie en design) como el de una sola zona se han rediseñado partiendo de cero. Ahora son más eficientes gracias no sólo al control inteligente, sino al circuito refrigerante y al propio ventilador. La calidad del aire en el nuevo Audi Q5 es muy elevada debido a un filtro capaz de captar hasta las partículas de polvo más finas y de neutralizar malos olores. El nivel de ruido de este sistema es mínimo.

Para los duros días de invierno existe una calefacción auxiliar disponible como opción. Capaz de calentar el interior muy rápidamente, puede ser activada con una función de temporizador o desde la propia llave. Junto al paquete de conectividad Safety & Service de serie y la aplicación móvil Audi MMI connect –gratuita–, la calefacción auxiliar se puede controlar desde un smartphone. En verano, las mismas opciones de control se puede usar para ventilar el coche antes de conducirlo; esto puede reducir la temperatura del habitáculo de forma significativa.

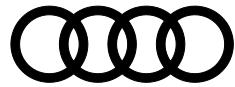
La elección entre los casos de pre acondicionamiento de verano o de invierno se hace de forma automática. Por otra parte, existe un parabrisas calefactado disponible, también como elemento opcional. A diferencia de otros sistemas de este tipo, no contiene molestos alambres sino una lámina de plata extremadamente fina entre las dos capas de cristal, que permite ser calentada. Aunque pueda parecer algo sólo útil en invierno, en realidad también lo es en verano ya que aísla contra la radiación de calor.

Completamente rediseñado: los asientos

Los asientos del Audi Q5 son completamente nuevos y se benefician del principio de diseño de construcción ligera. La estructura en acero de alta resistencia reduce el peso. Componentes de magnesio y un ligero marco son empleados en la fila posterior. Los asientos deportivos (de serie en el acabado sport) tienen un aspecto elegante, con sus laterales de contornos nítidos y su sección de hombros hecha de tres segmentos. Una banqueta extraíble viene de serie con esta opción, mientras el soporte lumbar está disponible como opción.

El programa de opciones para los asientos delanteros es muy variado. En él figura la calefacción –también disponible para los asientos traseros-, regulajes eléctricos para el asiento del conductor y del pasajero, una función de memoria, soporte lumbar neumático con función de masaje y un sistema de ventilación ajustable en tres etapas. Como opción existe una función de los reposacabezas, que permite regular la distancia además de la altura. El reposabrazos central delantero, las zonas para objetos de las puertas y los dos posavasos forman parte del equipamiento de serie en el nuevo Audi Q5. El paquete adicional de almacenaje contiene elementos tales como un compartimento móvil en la consola del túnel central y un reposabrazos central trasero con dos posavasos y un compartimento plegable.

Los asientos traseros, que se pueden abatir –de serie– en tres secciones 40:20:40, ofrecen una agradable postura. Como opción se puede elegir un sistema que permite que las dos secciones más grandes dispongan de ajuste longitudinal y se desplacen hasta 12 centímetros. Por su parte, los respaldos admiten tres ángulos de inclinación.



Sin compromisos: la calidad del acabado artesanal

En el interior del nuevo Q5 todos los materiales han sido seleccionados y procesados con el mayor cuidado, como siempre sucede en cualquier modelo de Audi. Las inserciones decorativas, los paneles, las costuras... todo responde a un trabajo exhaustivo. El pulsador giratorio de control del sistema MMI divide sus pasos en clics realmente precisos, incluso el sonido al presionarlo y girarlo deja a la vista la perfección de Audi.

Como alternativa a la iluminación interior de serie existen dos variantes: el paquete de iluminación ambiente con diodos LED blancos (de serie en el acabado design y S line) y el paquete de iluminación ambiente multicolor (de serie en la línea de equipamiento design selection). En la versión tope de gama unas estrechas guías de luz LED por encima de los guarneidos de las puertas y del panel de instrumentos crea impresionantes efectos de iluminación. Los paneles de las puertas también están iluminados. Bajo la consola central, la superficie de iluminación crea un efecto flotante. Las zonas de luz se pueden controlar mediante el MMI, que permite elegir entre 30 tonalidades diferentes. Como alternativa, el perfil de color se puede configurar para ir acorde al modo de conducción seleccionado en el sistema Audi drive select.

Alto grado de personalización: colores y materiales

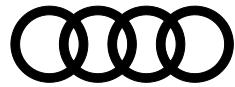
Los colores y materiales para el interior se han reconfigurado. La amplia gama de opciones garantiza una gran libertad a la hora de personalizar. Para el panel de instrumentos se puede elegir entre negro y gris Granito. La línea design selection permite subdividir en dos zonas y combinar con los tonos beige Atlas, gris Roca y gris Granito.

La gama de tapicerías es igualmente amplia y rica en colores. Los asientos se pueden elegir en negro, gris Roca, gris Granito, gris Rotor, beige Atlas y marrón Nougat. Como alternativa a la tela tradicional existen combinaciones de tela y cuero Napa, cuero y cuero artificial, o cuero Napa y Alcantara. Adicionalmente existen las opciones de cuero Milano y Napa fina, sólo para asientos deportivos, ésta última con costuras de contraste. El paquete de cuero adicional incorpora este tapizado en los reposabrazos, en las puertas y en la zona cercana a las rodillas de la consola central.

Exclusividad: paquete deportivo S line y design selection

En el paquete deportivo S line predominan los colores negro y gris Rotor. Los asientos deportivos están tapizados con una combinación de tela y Napa fina; las opciones incluyen una combinación de Napa/Alcantara o cuero fino con trama de diamante. Los asientos delanteros llevan bordado el logo S. También figura este emblema en el volante deportivo de cuero, en los umbrales de las puertas y en los pasos de rueda. Los pedales en acero inoxidable redondean la estética. Las llantas de 48 cm (19 pulgadas) y la suspensión deportiva mejoran la dinámica del SUV.

Otro punto a destacar en el nuevo Audi Q5 es la línea de equipamiento design selection. Aquí, el salpicadero ofrece diferentes colores: negro, gris Granito o una combinación del citado gris con el beige Atlas. Los materiales y la tapicería corresponden a los del acabado S line pero sin la trama de diamante. El paquete de iluminación interior multicolor, las puertas



iluminadas, el paquete de cuero, el volante deportivo y las llantas de 48 cm (19 pulgadas) completan la lista de elementos de la línea design selection.

Amplio y flexible: el maletero

El nuevo Audi Q5 ofrece una gran capacidad de carga gracias a su maletero de 550 litros. Esta es la capacidad mínima y supera en 10 litros a su predecesor. Con los asientos traseros deslizantes longitudinalmente, el volumen aumenta hasta los 610 litros, dependiendo también de la posición de los respaldos. Gracias al diseño de las paredes laterales y a que el plano de carga es muy bajo –puede serlo aún más con la suspensión adaptativa opcional–, el maletero es muy práctico y utilizable. Un protector de acero inoxidable cuida de que no se estropee el umbral de carga. La red de separación de la carga y la bandeja del maletero son de serie, junto con los cuatro puntos de anclaje.

En opción, se ofrece un suelo de goma reversible y flexible que puede plegarse, que puede colocarse para cubrir el paragolpes, los asientos traseros o las paredes laterales; también se puede emplear para subdividir la zona de carga en dos espacios. El sistema opcional de raíles con kit de seguridad de carga aumenta la practicidad. El paquete opcional de almacenamiento incluye correas tensoras, redes y ganchos.

Apenas dos movimientos de manos son necesarios para alcanzar el máximo volumen de carga de 1.550 litros. Dos tiradores en las paredes laterales se encargan de accionar el mecanismo que abate los respaldos traseros. Si estas palancas se usan con los asientos en su posición plegada, los respaldos se elevan de nuevo hasta una inclinación de 45 grados. La longitud de carga disponible varía entre los 105 y los 113 centímetros.

El portón trasero envolvente se abre hasta una posición muy elevada. Ya de serie tiene un sistema de apertura y cierre automáticos. El cliente puede ajustar individualmente el ángulo de apertura a las condiciones de su garaje. También existe la opción de abrir y cerrar el maletero sin necesidad de usar las manos, acercando el pie a un sensor ubicado bajo el paragolpes trasero.

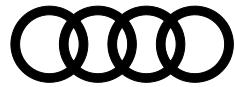
El nuevo Audi Q5 tiene una capacidad de remolque de hasta 2.400 kilogramos (con freno) en base a la motorización elegida. Audi ofrece un enganche de remolque motorizado para ello, que se combina con el software inteligente de estabilización de remolque, capaz de eliminar movimientos indeseados mediante ajustes en la dirección y el freno.

Instrumentación y controles

Audi ha establecido una nueva referencia en la industria del automóvil con la instrumentación totalmente digital Audi virtual cockpit y el nuevo concepto operacional del MMI. Ambas tecnologías forman parte de la lista de opciones en el nuevo Audi Q5.

La instrumentación y el Audi virtual cockpit

El tablero de instrumentos de serie en el Audi Q5 tiene relojes analógicos. La pantalla de información al conductor está ubicada entre las dos esferas. Pero más atractivo resulta el



Audi virtual cockpit opcional, que consta de una pantalla TFT de 31,2 cm (12,3 pulgadas) con una resolución de 1.440 x 540 píxeles y que ofrece excelentes gráficos.

El cliente puede elegir entre dos tipos de vista presionando el botón “view” en el volante multifunción. En el modo infotainment, una ventana central domina la vista y provee una gran superficie para los mapas de navegación, la agenda del teléfono, la radio y el menú Media. El velocímetro y el cuentavueltas se muestran en pequeños diales a izquierda y derecha; en la vista clásica, los relojes aparecen en gran tamaño, al estilo de una instrumentación tradicional, mientras la ventana interior se reduce.

El Audi virtual cockpit se maneja desde el volante multifunción plus. Mediante los botones situados en la parte izquierda, el conductor navega por los menús del ordenador de abordo, del equipo de audio y, dependiendo del sistema, también de los menús del teléfono y la navegación. En la parte derecha del volante están la ruleta del volumen, el botón del control por voz, las funciones rápidas del teléfono y la de salto para cambiar rápidamente de emisora de radio o de canción.

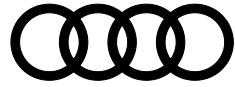
Versátil, intuitivo, inteligente: el sistema MMI

El control del MMI se sitúa en la consola central del nuevo Audi Q5. Su diseño y posición varía en función del sistema específico de infotainment y de la transmisión elegidos. Con la caja de cambios manual, el selector se sitúa frente al terminal del MMI; en las versiones con cambio S tronic o tiptronic, está posicionado más cerca de la instrumentación. La posición baja de la palanca de la transmisión automática ofrece un cómodo soporte para la muñeca.

En interacción con la transmisión automática existe un gran touchpad, el MMI all-in-touch, con una pantalla rectangular de 110 x 80 mm, que permite al conductor introducir caracteres o hacer determinados gestos con los dedos para llevar a cabo determinadas acciones como, por ejemplo, hacer zoom en los mapas. Cada orden queda confirmada por una señal acústica y táctil, con un clic que también se siente en el dedo. El innovador sistema de búsqueda del MMI facilita la tarea a la hora de localizar títulos de música, contactos del teléfono o destinos de navegación. Bastan las primeras letras de cada palabra para que se muestren los primeros resultados en la lista. Para ello el sistema tiene en cuenta la posición actual del coche y las entradas recientes en el MMI.

El resto de funciones se pueden controlar con el mando giratorio, que permite hacer clic, scroll y moverse en el menú. Dos mandos en el terminal MMI enlazan directamente con las funciones principales. Con el MMI all-in-touch hay también ocho botones programables por el usuario. La operación del MMI se completa con un menú y sus opciones. Por ejemplo, en el menú de la radio, el conductor puede seleccionar la frecuencia de banda, mientras en el menú de navegación puede recibir información sobre el tráfico. Con la navegación, aparte de introducir un destino, se pueden mostrar los aparcamientos cercanos.

Otro punto a destacar es el control por voz, que ha sido ampliamente mejorado para ofrecer un funcionamiento más intuitivo. Desde ahora, el conductor no está obligado a dar comandos de voz predefinidos, ya que en muchos lenguajes el sistema reconoce expresiones cotidianas.



En el menú del teléfono, por poner un ejemplo, quien da las órdenes puede llamar a un contacto diciendo “quiero llamar a Peter Miller” o “llama a Peter Miller”.

La pantalla del MMI adopta una posición central en el panel de instrumentos. A la vista parece una tablet de alta gama, con su cristal negro y sus contornos redondeados. En la versión más equipada con el MMI Navegación plus, la pantalla tiene un marco plateado fabricado en magnesio. Como complemento al control por voz y al terminal MMI, aparece el volante multifunción plus como una tercera interfaz de usuario.

Todo lo importante a la vista: el head-up display

Audi ofrece como opción un nuevo head-up display que proyecta información relevante en el parabrisas –entre la que se incluye todo lo relativo a los asistentes a la conducción– a modo de símbolos y números que se perciben de forma rápida. Una pantalla TFT genera la imagen a color mientras dos espejos se encargan de agrandarla y redirigirla. El sistema compensa las distorsiones que pudiera producir la geometría del cristal.

La información parece flotar a una distancia de unos dos metros por delante del conductor y en un área de 200 x 80 mm. El ojo humano registra la información muy rápidamente ya que su visión al conducir se encuentra en el mismo rango de largo alcance, por lo que no necesita periodo de adaptación. Mediante el sistema MMI es posible especificar qué información se quiere mostrar en el head-up display y cuál no; la altura y la luminosidad también admiten ajustes.

Infotainment y Audi connect

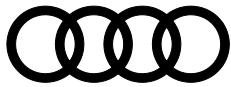
MMI radio plus, MMI Navegación, MMI Navegación plus, equipo de sonido Bang & Olufsen... La gama de productos relativos a la información y el entretenimiento en el nuevo Audi Q5 es amplia y sumamente atractiva. Lo mismo que los servicios de conectividad online.

La segunda generación de la plataforma modular de infotainment (MIB2) es el elemento clave ya que, entre otras cosas, permite a Audi actualizar el hardware en ciclos de tiempo más cortos. Gracias a ello, la marca puede reaccionar de forma más rápida y flexible a las innovaciones que llegan al campo de la electrónica de consumo, aprovechando al máximo la potencialidad de las nuevas generaciones de chips.

Generosamente equipado: MMI radio plus y MMI Navegación

Ya desde el nivel base con el MMI radio plus, el cliente disfruta de una amplia lista de elementos tecnológicos: monitor MMI de 17,8 cm (7 pulgadas), sistema de información al conductor, unidad de CD y ocho altavoces. También figuran el lector de tarjetas SDXC, la conexión Bluetooth, el puerto Aux-in, el control de voz para el teléfono y la toma USB con función de carga, que completan el equipamiento de entretenimiento y confort.

Junto con un segundo lector de tarjetas, el sistema MMI Navegación –el primer escalón de la gama– ofrece una pantalla a color de 17,8 cm (7 pulgadas) de alta resolución, que muestra los mapas de navegación en 3D. Otros elementos destacados son el sistema de control por



voz, que procesa frases completas, y la función de búsqueda del MMI. El módulo Audi connect es una unidad 4G que se utiliza para que el Q5 pueda disfrutar de una conexión con una velocidad de descarga de hasta 100 Mb/s. Los pasajeros pueden navegar libremente, transmitir y enviar datos mediante sus dispositivos móviles gracias al punto de acceso Wi-Fi integrado. Los servicios de Audi connect como la información de tráfico online, Google Earth e información de parking están disponibles de forma gratuita durante tres meses. Pasado este periodo se puede seguir disfrutando de ellos con cargo al usuario. También se puede ampliar hasta tres años de forma opcional.

La navegación de Audi: asistente personal de ruta

El nuevo Audi Q5, igual que el Q7 y el A4, cuenta con una función autodidacta que es el asistente personal de ruta. Después de activarla, el sistema de navegación aprende acerca de las rutas y destinos que el conductor recorre habitualmente y asocia esta información al lugar de estacionamiento y a la hora del día. Además, tiene capacidad de aprendizaje sobre la conducta del conductor. Sobre esta base, el asistente sugiere planes de ruta optimizados para los viajes sucesivos, incluso si la navegación está inactiva. El sistema de navegación incorpora los tres destinos más probables en el cálculo, teniendo en cuenta tanto la hora de llegada como los niveles de tráfico. Esto permite, entre otras cosas, sugerir al usuario la activación de la navegación para proponer rutas alternativas. El cliente puede activar o desactivar esta función. También puede eliminar destinos guardados por el asistente. Si está desactivado, los destinos no se guardan ni se tienen en cuenta las rutas.

Sistema de infotainment: MMI Navegación plus con MMI touch

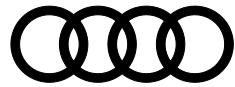
El sistema MMI Navegación plus con MMI touch y el MMI all-in-touch se sitúan en lo más alto de la gama de infotainment. Ambos incorporan una pantalla de 21,1 cm (8,3 pulgadas) con una resolución de 1.024 x 480 píxeles; en este caso, la pantalla de información al conductor tiene una medida de 17,8 cm (7 pulgadas). MMI touch sirve como un instrumento de entrada intuitiva de órdenes. La unidad de DVD, la memoria flash de 10 GB y el control de voz con reconocimiento de frases cotidianas redondean el equipamiento.

Conexión en red: los servicios de Audi connect

El módulo Audi connect opcional ofrece una amplia gama de funciones, que van desde la navegación con Google Earth y Google Street View, hasta la información de tráfico online, pasando por la conexión a redes sociales como Twitter, que han sido especialmente adaptadas a su uso en el coche. Los servicios relativos a espacios de aparcamiento, destinos de viaje, información sobre el tiempo y muchos otros, completan la oferta de Audi connect, junto con una cómoda funcionalidad de lectura y dictado. El sistema también puede gestionar los correos electrónicos, los SMS y los calendarios personales del smartphone.

Europa sin barreras de roaming: la tarjeta eSIM de Audi connect

Audi puede instalar de fábrica el paquete de datos necesario para utilizar los servicios de Audi connect en el nuevo Q5. La SIM integrada de Audi connect (eSIM) está instalada de forma permanente. Esta tarjeta ofrece un alto nivel de versatilidad, particularmente para los clientes que suelen viajar con frecuencia entre países europeos. En la mayoría de países, el



sistema accede al proveedor local automáticamente; las molestas tarifas de roaming son cosa del pasado.

Independientemente de esto, los clientes también pueden adquirir paquetes de datos adicionales para el punto de acceso Wi-Fi. Si se elige un paquete europeo los precios no varían al cruzar las fronteras, aunque cambie de compañía. Los paquetes de datos se pueden adquirir en la tienda online de Cubic Telecom, socio de Audi y empresa líder proveedora de soluciones globales de conectividad. El usuario puede llegar hasta esta tienda virtual mediante su cuenta myAudi y comprarlos desde el propio MMI del coche. Como alternativa, los propietarios del Q5 pueden seguir usando la tarjeta SIM de su propio teléfono para tener acceso a internet con su operador. En este caso, la SIM de Audi connect se desactiva de forma temporal y los datos se cargan directamente en la tarjeta personal.

Además de la tarjeta eSIM del sistema Audi connect, el nuevo Audi Q5 también tiene una segunda SIM instalada permanentemente en una zona a prueba de impactos dentro del coche. Incluye las funciones de myService, tales como la llamada de emergencia, la asistencia online en carretera y otros servicios online de Audi, gratis por un periodo de diez años. Los servicios a distancia de myCar Manager están habilitados durante tres años. Gracias a ellos, el propietario del nuevo Audi Q5 puede usar un smartphone para abrir o cerrar el coche, activar la calefacción o recibir un informe sobre el estado y la localización de aparcamiento, todo ello de forma remota. También manda una alerta al conductor si la alarma antirrobo del coche se ha disparado.

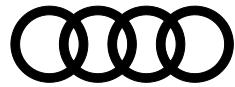
Música y mucho más: la app Audi MMI connect

La aplicación móvil Audi MMI connect es gratuita y necesaria si se quiere usar los servicios de myCar Manager. Además de las funciones remotas anteriormente mencionadas, la versatilidad de esta app es impresionante. Permite recibir 3.000 emisoras de radio vía internet y acceder a las listas de música del propio smartphone, así como a la guía y otras funciones del teléfono. También es posible acceder a servicios como Napster, Rhapsody y Aupeo! Las canciones se transmiten del móvil al sistema de infotainment del coche vía Wi-Fi.

También nuevo es el servicio de calendario dentro de la app Audi MMI connect, que transfiere las citas del calendario del móvil al coche. El usuario puede marcar el número de teléfono de un contacto y guardarlo en el sistema de infotainment. También puede establecer el lugar de una reunión como destino de navegación, destino que puede planificarse desde un ordenador o desde el propio teléfono móvil, según las preferencias del cliente. Las rutas pueden enviarse al sistema del coche vía myAudi y Google Maps, o mediante la app de Audi MMI connect. Cuando se está usando el smartphone, es posible enviar destinos de navegación al coche desde numerosas aplicaciones gracias al servicio “Destination Sharing”. El sistema simplemente utiliza la función “Share” para transferir datos relevantes a la app Audi MMI connect.

Hardware de calidad: los otros módulos de infotainment

Existen otros módulos de información y entretenimiento a elegir en el nuevo Audi Q5, entre los que figuran la radio y la televisión digital. El Audi phone box, situado en un



compartimento móvil en mitad de la consola central del túnel de transmisión, sirve para enlazar el smartphone con el coche sin necesidad de cables y ofrece una calidad de recepción ideal; si el teléfono está preparado para recibir carga por inducción, el sistema puede alimentar sus baterías en base al estándar Qi. La nueva función de manos libres permite tener dos teléfonos sincronizados a la vez (por ejemplo, uno personal y otro de uso profesional), incluidas las libretas de direcciones.

En el sistema de sonido de Audi, un amplificador de seis canales hace funcionar a diez altavoces de 180 vatios. Los amantes de la música tienen a su disposición en el nuevo Q5 un equipo firmado por Bang & Olufsen con sonido 3D. Un algoritmo calcula la información para la tercera dimensión de las grabaciones convencionales en estéreo o 5.1. Cuatro altavoces adicionales en las puertas delanteras y en los pilares A reproducen las señales, que parecen perderse en un amplio espacio. El amplificador de 16 canales suministra 755 vatios de potencia a 19 altavoces. En los de las puertas, unas estrechas guías de luz iluminan el aluminio de las cubiertas del altavoz.

El Audi Smartphone interface lleva Apple Car Play y Android Auto al nuevo Q5. Cuando se conecta un dispositivo iOS o Android (iOS 7.1 o superior, Android 5.0 Lollipop o superior) al puerto USB, algunos contenidos (navegación, teléfono, música y determinadas apps) figuran disponibles en el sistema de infotainment del coche y se pueden manejar con el MMI y con el control de voz.

Audi ha diseñado las dos aplicaciones especialmente para su uso en el coche. El contenido básico aquí es la música online con acceso a toda la gama de iTunes y Google Play Music, además de funciones de navegación y notificaciones como recordatorios de agenda. Nuevas aplicaciones como Pandora, Spotify y WhatsApp ampliarán aún más la gama de funciones.

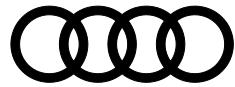
Los sistemas de asistencia al conductor

El nuevo Audi Q5 eleva el listón a un nuevo nivel en su categoría, algo que se aplica también a su amplia gama de sistemas de ayuda a la conducción. Comparado con el modelo anterior todos ellos son completamente nuevos o han sido mejorados. Algunos sistemas son de serie; los que se ofrecen de forma opcional están disponibles bien individualmente o integrados como parte de los paquetes Parking, City o Tour.

Los sistemas de serie: más seguridad

El Audi pre sense city de serie monitoriza lo que sucede por delante del nuevo Audi Q5 para detectar otros vehículos o peatones a velocidades de hasta 85 km/h. Para ello se sirve de una cámara situada en el parabrisas, con un alcance de 100 metros. Si el sistema detecta un posible riesgo de colisión, el conductor recibe una serie de señales de alerta, y si fuera necesario el sistema también interviene sobre los frenos para detener el vehículo.

Dentro de los límites, hasta velocidades de unos 40 km/h el sistema Audi pre sense city puede llegar a evitar el accidente en muchos casos; a velocidades de hasta 85 km/h es capaz de reducir la velocidad del impacto y, de esta forma, minimizar de forma significativa las



posibles consecuencias del accidente. Si fuera necesario, el sistema también puede activar las medidas de protección del Audi pre sense basic, pretensando los cinturones de seguridad de las plazas delanteras y cerrando las ventanillas y el techo solar. En caso de colisión, el asistente de frenada de serie entra en acción mediante intervenciones específicas sobre los frenos durante el accidente, con el objeto de evitar posibles movimientos descontrolados del vehículo que pudieran dar lugar a sucesivas colisiones.

Otro elemento de serie en el nuevo Audi Q5 es el Audi attention assist, que forma parte del sistema de información al conductor, y analiza su comportamiento para alertarle si detecta que está perdiendo concentración. El limitador de velocidad, también de serie, está activo desde una velocidad de 30 km/h, y limita la velocidad del vehículo según los ajustes realizados por el conductor.

Control de crucero adaptativo

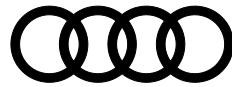
El control de velocidad de crucero adaptativo (ACC) es el elemento central del paquete opcional de asistentes Tour. El sistema mantiene al nuevo Audi Q5 a una distancia del vehículo que circula por delante que el conductor puede ajustar previamente en cinco etapas. Utilizando el sistema Audi drive select, también es posible ajustar el funcionamiento del ACC.

El sistema se basa en las señales que registran dos sensores de radar delanteros y la cámara de video. Interactuando con el cambio automático S tronic o tiptronic, cubre todo el rango de velocidades entre 0 y 250 km/h –con la transmisión manual su funcionamiento se inicia a partir de 30 km/h– y su función Stop&Go –sólo con cambio automático– puede actuar sobre los frenos del Audi Q5 hasta detenerlo por completo, y si el conductor lo desea, iniciar la marcha de nuevo de forma automática. Cuando el sistema está desactivado, el indicador de distancia muestra la distancia existente hasta el vehículo que circula delante, y alerta al conductor si se aproxima demasiado.

El asistente de conducción en atascos: dirección autónoma

A velocidades de hasta 65 km/h y en situaciones de tráfico denso circulando en carreteras en buen estado, el asistente de conducción en atascos Audi traffic jam assist también puede asumir ciertas tareas de la dirección del vehículo. El sistema utiliza los datos de la cámara y de los sensores de radar y ultrasonidos situados en el frontal para seguir al coche que circula delante mediante intervenciones en la dirección, basándose para su orientación en la posición del resto de vehículos de la vía y de las marcas de señalización en la carretera.

Cuando el sistema de asistencia a la conducción en atascos alcanza su límite –por ejemplo si desaparece la situación de tráfico congestionado o si se llega a una curva– el conductor recibe una señal de alerta para asumir de nuevo el control de la dirección. En caso de que el conductor ignore estas señales, el sistema ralentiza la marcha y lleva al Audi Q5 hasta una detención completa. A velocidades superiores a los 65 km/h entra en funcionamiento de forma automática el sistema Audi active lane assist de ayuda al mantenimiento de carril.



Audi pre sense front: advertencia de colisión frontal

El sistema de seguridad Audi pre sense front extiende la función de aviso ante una posible colisión con el vehículo que circula delante y de frenada automática del Audi pre sense city a velocidades de hasta 250 km/h. El sistema utiliza los dos sensores de radar delanteros y la cámara frontal, y se encarga de evitar colisiones frontales o de reducir sus posibles efectos cuando se circula a velocidades más altas. En caso de producirse una situación de peligro alerta al conductor para que frene, a través de distintas señales visuales y acústicas, además de pulsaciones en el propio pedal del freno.

Si el conductor no reacciona a estas señales de advertencia, el sistema inicia en primer lugar una frenada parcial a la vez que de forma simultánea cierra las ventanillas y el techo solar. El último paso es aplicar la máxima potencia de frenado, teniendo en cuenta que el vehículo que circula delante se encuentra en movimiento; al mismo tiempo se tensan los cinturones de seguridad. El sistema Audi pre sense front permanece funcional incluso cuando el ACC está desactivado.

El asistente predictivo de eficiencia: para una conducción económica

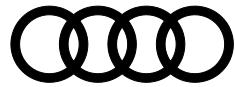
Otro elemento destacado del paquete de asistentes Tour es el asistente predictivo de eficiencia (disponible junto al sistema de navegación). Cuando se activa el control de crucero adaptativo, el sistema adapta la velocidad a la situación de la conducción, a la orografía de la ruta, a los límites de velocidad de la vía y al resto de usuarios de la carretera. De esta forma, en autopista puede mejorar el consumo de combustible hasta en un diez por ciento.

Incluso si el sistema de navegación está inactivo, el asistente predictivo de eficiencia utiliza los datos de la ruta para alertar al conductor sobre las situaciones en las que es aconsejable ralentizar la marcha. El sistema detecta curvas, intersecciones, pendientes, descensos, llegadas a poblaciones y señales de limitación de velocidad antes de que sean visibles para el conductor, mostrando un mensaje en la pantalla de la instrumentación o en el Audi virtual cockpit.

Si el conductor lo desea, el propio sistema controlará la función de marcha por inercial del cambio tiptronic en determinadas condiciones, de forma que el Audi Q5 se desplace con el motor funcionando al ralentí hasta la zona en la que hay que aminorar la velocidad. Una vez finalizado el tramo, el SUV acelerará de nuevo de forma automática hasta alcanzar la velocidad programada previamente por el conductor, siempre que el ACC esté conectado.

Seguridad y comodidad: otros sistemas del paquete de asistentes Tour

A partir de una velocidad de 65 km/h, el Audi active lane assist ayuda al conductor a mantenerse en el carril. La fuente de datos más importante para este sistema, disponible también como opción independiente, es la cámara de video capaz de detectar las marcas que delimitan el carril. El conductor es asistido mediante ligeras intervenciones en la dirección. Si el ajuste en el MMI se ha realizado para una intervención temprana, el sistema mantiene el vehículo en el centro del carril. También es posible configurar una alerta que advierte al conductor con una vibración en el volante si el vehículo se sale de las líneas del carril.



El sistema anti colisión es otro de los elementos que conforman el paquete de asistentes Tour. Ayuda al conductor cuando necesita esquivar un obstáculo para evitar un choque. Con los datos recogidos por la cámara de video y por un sensor de radar, calcula de forma instantánea la trayectoria óptima para la maniobra de esquiva, teniendo en cuenta la distancia, la anchura y la posición del vehículo que está por delante. Junto al Audi pre sense front, el sistema emite una señal de advertencia en caso de una situación peligrosa. Si el conductor reacciona girando el volante, asiste la maniobra de esquiva con ligeras intervenciones en la dirección.

Otra innovación en el Audi Q5 es el asistente de giro Audi turn assist, que monitoriza el tráfico que se aproxima cuando el conductor va a realizar un giro a izquierdas, a velocidades de entre 2 y 10 km/h. En caso de producirse una situación crítica, frena el vehículo en su carril hasta detenerlo por completo. El sistema está activo en segundo plano tan pronto como el conductor activa los intermitentes para realizar la maniobra de giro cruzando una calzada.

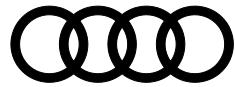
El sistema de reconocimiento de señales de tráfico basado en las imágenes que recoge una cámara de video (sólo con sistema de navegación) completa el paquete de asistentes Tour. Es capaz de detectar varias señales de tráfico de forma simultánea, incluyendo paneles digitales y señales suplementarias, y las presenta al conductor como gráficos en la pantalla del MMI o en el head-up display. Además, puede advertir al conductor sobre la conducción en la dirección equivocada en calles de dirección prohibida.

Para urbanitas: el paquete de asistentes City

El paquete de asistentes City incluye el sistema de ayuda para cambiar de carril Audi side assist, que también se ofrece de forma individual. A velocidades a partir de 15 km/h utilizados sensores de radar traseros con un alcance de 70 metros para avisar al conductor mediante una luz LED en la carcasa del espejo retrovisor correspondiente en el caso de que un vehículo se aproxime rápidamente o se encuentre en el punto ciego. Si aun así el conductor activa los intermitentes para iniciar la maniobra de cambio de carril, la luz LED parpadea varias veces seguidas.

El sistema Audi side assist trabaja de forma conjunta con el Audi pre sense rear, que pone en marcha medidas preventivas como las incluidas en el Audi pre sense basic si se detecta que puede producirse una colisión por alcance. El Audi pre sense rear permanece activo en segundo plano incluso con el sistema Audi side assist desactivado, a menos que se esté conduciendo con remolque. Además, también incluye la funcionalidad del Audi pre sense basic, que detecta estados de conducción inestables a través de los sensores del sistema de control de estabilidad.

Al maniobrar lentamente marcha atrás, el sistema Audi cross traffic assist rear avisa a los conductores en el caso de que se aproximen vehículos que pudieran producir una situación crítica, como por ejemplo al salir de una plaza de estacionamiento en batería. La base aquí es el sensor de radar trasero. El sistema se activa cuando se conecta el Audi parking system, y



existen diferentes niveles de advertencia: visual, acústica y finalmente una pulsación en el pedal del freno.

El sistema Audi exit warning de advertencia de salida, que también utiliza los sensores de radar traseros, entra en juego cuando el coche se detiene, advirtiendo al conductor mediante una brillante luz LED en los tiradores de las puertas si otros vehículos o bicicletas se aproximan por detrás. El sistema permanece activo durante unos tres minutos tras haber desconectado el encendido.

Otros sistemas que completan el paquete de asistentes City son el sistema de ayuda al aparcamiento mediante señales visuales y acústicas, que se activa cuando se detecta un obstáculo mientras se maniobra, así como la cámara de marcha atrás, que incluye un sistema de autolimpieza. Ambos están disponibles también como opciones independientes.

Práctico en el uso diario: el paquete de asistentes Parking

El paquete de asistentes Parking incluye opciones como el Audi park assist, que también puede equiparse de forma independiente. A baja velocidad el sistema es capaz de detectar espacios de aparcamiento tanto en línea como en batería. Cuando el conductor presiona el botón para iniciar el asistente al aparcamiento, el nuevo Audi Q5 aparca solo con la ayuda de doce radares de ultrasonido, incluso aunque se necesiten varias maniobras. El conductor únicamente tiene que seleccionar la marcha adecuada, acelerar y frenar. También es posible contar con asistencia al aparcamiento desde fuera del vehículo para dirigir el coche fuera de una plaza de aparcamiento en paralelo.

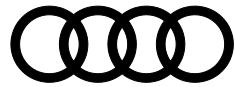
Las cámaras de video que forma parte del segundo paquete y que monitorizan el entorno se diseñaron para ser capaces de asistir al sistema en el caso de maniobras complejas. Muestran diferentes vistas de los alrededores del vehículo en el monitor del MMI, incluyendo una vista de pájaro virtual e imágenes a 180 grados del frontal y de la trasera. Para simplificar la maniobra, cuando se circula marcha atrás también aparecen unas líneas de guiado en la pantalla.

Los motores

Para su lanzamiento el nuevo Audi Q5 ofrece cinco potentes, refinados y eficientes motores: cuatro TDI y un TFSI. Cubren un rango de potencia desde los 110 kW (150 CV) hasta los 210 kW (286 CV), lo que supone hasta un 10 por ciento más que en el modelo anterior. Al mismo tiempo, el consumo de combustible se ha reducido significativamente.

Excelente eficiencia: el 2.0 TDI

El motor 2.0 TDI hace gala de múltiples tecnologías. Incluye dos árboles de equilibrado, sensores de presión en los cilindros y un sistema de inyección common rail que alcanza presiones de hasta 2.000 bar. La fricción interna es muy reducida y tanto la bomba del agua como la de aceite funcionan bajo demanda. El sistema de recirculación de gases de escape de alta y de baja presión y un sofisticado control de emisiones que incluye sistema SCR (catalizador de reducción selectivo) mantienen un bajo nivel de emisiones.



El cuatro cilindros TDI tiene una cilindrada de 1.968 cc y está disponible en tres versiones de potencia en el nuevo Audi Q5. La primera entrega 110 kW (150 CV) y un par máximo de 320 Nm, este último disponible entre 1.500 y 3.250 rpm.

El 2.0 TDI resulta un motor particularmente eficiente en las versiones con 120 kW (163 CV) y 140 kW (190 CV). Su consumo en ciclo NEDC es de apenas 4,9 litros de combustible por cada 100 km en ambos casos, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 129 g/km. La aceleración de 0 a 100 km/h es de 8,9 segundos en el caso de la versión de 120 kW, con una velocidad máxima de 211 km/h. El Q5 con el motor 2.0 TDI de 140 kW acelera de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos, y alcanza una velocidad máxima de 218 km/h. Su par máximo es de 400 Nm, disponible entre 1.750 y 3.000 rpm.

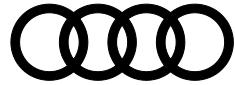
Poderoso empuje y prestaciones refinadas: el 3.0 TDI

El nuevo 3.0 TDI ha sido rediseñado en muchos aspectos en comparación con su predecesor. El resultado es un impresionante rendimiento, con una potencia de 210 kW (286 C) y un par máximo de 620 Nm entre 1.500 y 3.000 rpm.

Las bancadas del motor de seis cilindros en línea forman un ángulo de 90 grados. En interior del cárter, ligero y resistente realizado en una fundición de grafito vermicular, gira un árbol de equilibrado. El riguroso concepto de diseño ligero de Audi también entra en juego en términos de eficiencia, con un tratamiento especial que reduce la fricción de los pistones y con la bomba de aceite de caudal variable. El sistema de gestión térmica divide el circuito de refrigeración para el bloque y la culata, de forma que el motor alcanza más rápido su temperatura de funcionamiento tras un arranque en frío.

El turbocompresor de nuevo desarrollo del 3.0 TDI permite alcanzar una presión máxima de soplado de 2,3 bar. Su turbina de geometría variable (VTG) está diseñada para funcionar con baja carga, de forma que el motor responda con inmediatez a los requerimientos sobre el acelerador. El sistema de recirculación de gases de escape de baja presión (EGR) toma los gases tras pasar por el filtro de partículas, lo que hace posible dirigir al turbocompresor todo el flujo de gases de escape, aumentando así la eficiencia en todo el rango de funcionamiento. El sistema common rail alcanza una presión de inyección de 2.000 bar, y los inyectores piezoeléctricos de ocho orificios pueden realizar hasta nueve inyecciones por ciclo. Modificaciones en los colectores de admisión y de escape permiten mejorar el llenado y la turbulencia en los cilindros, así como el vaciado de los mismos.

Los dos componentes del sistema de control de emisiones están ubicados muy cerca del motor. El primero es un catalizador de oxidación NOx de gran tamaño, que atrapa y almacena los óxidos de nitrógeno. Cuando esta lleno se limpia enriqueciendo la mezcla de aire y combustible en el motor. Para minimizar el aumento de consumo asociado a este proceso, se utiliza únicamente con bajas temperaturas de los gases de escape. En el resto de situaciones el filtro de partículas con sistema SCR se encarga de la conversión de los óxidos de nitrógeno.



Alta tecnología: el 2.0 TFSI

El rediseñado 2.0 TFSI, con sus 1.984 cc de cilindrada, es un motor de alta tecnología. Entre sus características más destacadas se encuentra el colector de escape integrado en la culata, el sofisticado sistema de gestión térmica, el Audi valvelift system (AVS) para las válvulas de escape, la válvula de descarga del turbocompresor controlada electrónicamente y el sistema de inyección dual, en el que la inyección indirecta multipunto complementa la inyección directa FSI bajo carga parcial. Estos elementos incrementan la potencia, reducen el consumo de combustible y las emisiones y mejoran la respuesta al acelerador.

El 2.0 TFSI rinde una potencia de 185 kW (252 CV) y entrega un par máximo de 370 Nm entre 1.600 y 4.500 rpm. Permite al Audi Q5 acelerar de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos, y alcanzar una velocidad máxima de 237 km/h. El consumo medio homologado en el ciclo NEDC es de solo 6,8 l/100 km, con unas emisiones de CO₂ de 154 g/km.

La transmisión

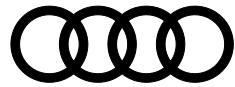
El nuevo Audi Q5 se lanza al mercado con una amplia variedad de tecnologías de transmisión, incluyendo cajas de cambio manuales, S tronic y tiptronic, con tracción delantera y tracción quattro. Cada motor se combina con la solución ideal, y todas las transmisiones han sido rediseñadas o modificadas en profundidad.

La solución adecuada para cada cliente

El 2.0 TDI con 110 kW (150 CV) se ofrece exclusivamente con una caja de cambios manual de seis velocidades. El S tronic de siete velocidades está disponible como opción para las versiones con 120 kW (163 CV) y 140 kW (190 CV). En la fabricación de la caja de cambios manual se utiliza magnesio ultra ligero en muchas áreas. Engranajes perforados, ejes huecos y un embrague optimizado reducen aun más el peso; como resultado, la nueva transmisión es 16 kg más ligera que la unidad anterior. El nuevo engranaje recto de conexión con el diferencial delantero presenta grandes ventajas en términos de fricción y de espacio a la hora de su instalación.

El cambio S tronic de siete velocidades está disponible como opción para los motores TDI de cuatro cilindros más potentes y es de serie en el 2.0 TFSI. La transmisión de doble embrague impresiona por su elevado nivel de eficiencia. Sus compactos embragues multidisco están dispuestos en serie de forma axial, en vez de radialmente uno sobre el otro como en la caja de cambios de la generación anterior, lo que reduce el par de arrastre. La reducción de peso y de la fricción, el suministro de aceite altamente eficiente y el péndulo centrífugo instalado en el volante de doble masa –que permite regímenes de giro de ralentí para el motor muy bajos– también contribuyen a mejorar la economía de combustible.

Los dos embragues del cambio S tronic de siete velocidades operan dos sub-transmisiones independientes, cuya construcción es similar a la de las cajas de cambio manuales. Ambas están permanentemente activas, pero sólo una de ellas está conectada al motor en un momento dado. Los cambios se realizan en apenas unas centésimas de segundo y sin



interrupción de la entrega de potencia, alternando los embragues. Desde el eje de salida, el par se transmite al diferencial delantero a través de una etapa de engranajes rectos.

Cambios de marcha rápidos y suaves: el tiptronic de ocho velocidades

El 3.0 TDI en el nuevo Audi Q5 está acoplado de serie a una caja de cambios tiptronic de ocho velocidades. El motor funciona frecuentemente cerca de su zona de carga ideal, gracias al número de marchas disponibles del suave y rápido cambio automático de convertidor de par. Un amortiguador adaptativo en función de la velocidad permite que el V6 diésel gire al ralentí apenas a 850 rpm. La disposición del conjunto de engranajes y ejes del cambio permite pares de arrastre bajos que contribuyen a la alta eficiencia.

Tanto el tiptronic de ocho velocidades como el S tronic de siete velocidades hacen gala de una tecnología de última generación. Sus marchas inferiores cuentan con relaciones de cambio cortas para un rendimiento deportivo, mientras que las marchas más largas tienen desarrollos que contribuyen a reducir el régimen de giro del motor y el consumo de combustible. Las transmisiones automáticas se integran en la gestión térmica del motor y están diseñadas para funcionar en conjunción con los sistemas start-stop de arranque y parada. Los conductores pueden elegir entre los modos D, S y E, así como cambiar de marcha manualmente en cualquier momento la elegante palanca o las levas de cambio en el volante, que son de serie. Todos los comandos se transmiten a la transmisión de forma electrónica.

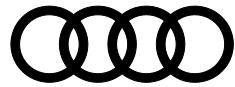
En interacción con el nuevo sistema de control de crucero, el S tronic y el tiptronic ofrecen una potente función de eficiencia: si el conductor levanta el pedal del acelerador circulando a velocidades entre 55 y 160 km/h en el modo D o E, la transmisión activa el modo de marcha por inercia, proporcionando así un ahorro de combustible. Si se instala el asistente predictivo de eficiencia opcional y el control de crucero adaptativo con Stop & Go y asistente para la conducción en atascos, el control de la función de marcha por inercia resulta todavía más eficaz.

La tracción total de nueva generación: quattro con tecnología ultra

El nuevo Audi Q5 2.0 TDI de 110 kW (150 CV) sale de la línea de montaje con tracción delantera. Con excepción del 3.0 TDI, todas las versiones del Audi Q5 cuentan con el sistema de tracción quattro con tecnología ultra, de nuevo desarrollo. Ofrece la máxima eficiencia sin diferencias perceptibles con otros sistemas de tracción total permanente en términos de tracción y dinámica de conducción.

El control de la nueva tracción quattro funciona de forma predictiva. Trabaja en red con todos los sistemas del vehículo evaluando datos –en ciclos de diez milisegundos– como el ángulo de giro de la dirección, la aceleración longitudinal y transversal o el par motor.

Cuando el sistema detecta que no hay riesgo de deslizamiento de los neumáticos, el sistema quattro con tecnología ultra del nuevo Audi Q5 se beneficia de las ventajas de la tracción delantera. Si se necesita tracción a las cuatro ruedas, está disponible de forma inmediata. Funciona en dos fases, una predictiva y otra reactiva. En el nivel predictivo utiliza los datos suministrados por los sistemas conectados en red. A partir de estos datos, la unidad de



control calcula hasta con medio segundo de adelanto, por ejemplo, el punto en el que el neumático interior puede alcanzar su límite de agarre al abordar una curva. Si se supera un umbral definido se activa el sistema de tracción a las cuatro ruedas.

La decisión de la unidad de control sobre si la conexión del sistema de tracción quattro debe realizarse de forma predictiva se basa principalmente en el estilo de conducción del conductor, en el funcionamiento del control electrónico de estabilidad (ESC) y en el programa seleccionado en el Audi drive select. Cuando funciona de forma reactiva, el sistema reacciona a los cambios repentinos de adherencia, conectando la tracción quattro. Estos cambios pueden ocurrir, por ejemplo, cuando las ruedas pasan del asfalto seco a una capa de hielo.

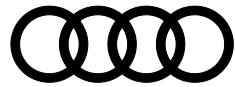
La conexión en red de la unidad de control de la tracción quattro con el sistema de conducción dinámica Audi drive select permite que los conductores del nuevo Audi Q5 puedan ajustar las propiedades del sistema de tracción en función a sus preferencias personales. El modo auto representa la máxima tracción y un comportamiento que busca el equilibrio. En el modo dynamic se dirige más par y de forma más temprana a las ruedas del eje trasero, lo que incrementa el rendimiento dinámico, especialmente con pavimentos con bajo agarre.

Las ventajas en eficiencia en comparación con otros sistemas se basan en la configuración de la transmisión con dos embragues. Cuando el sistema cambia al modo de tracción delantera, el embrague multidisco a la salida de la transmisión en dicho eje desconecta el árbol de transmisión. Un segundo embrague de desacoplamiento integrado en el diferencial del eje trasero también se abre, eliminando así la causa principal de pérdidas por arrastre en el conjunto de la transmisión. A pesar de los nuevos elementos, la tracción quattro con tecnología ultra es casi cuatro kilogramos más ligera que el sistema anterior.

Puramente mecánica: la tracción quattro en el 3.0 TDI

El nuevo Audi Q5 3.0 TDI utiliza el sistema de tracción permanente quattro de funcionamiento mecánico. Durante la conducción normal un diferencial central de deslizamiento limitado reparte el 60 por ciento del par motor al eje trasero, y el 40 por ciento hacia el eje delantero. Si fuera necesario, este reparto puede variar hasta llegar a enviar el 70 por ciento de la fuerza al eje delantero, o hasta un 85 por ciento al eje trasero. Estas altas cifras de bloqueo permiten una clara y definida distribución del par, y un grado de interacción preciso con el resto de sistemas de control del vehículo.

En ambos sistemas quattro, así como en el caso de la tracción delantera, el sistema torque vectoring de control selectivo del par para cada rueda, activo sobre todo tipo de superficies, actúa como un elemento adicional. En conducción dinámica por carreteras de curvas una función específica del software se encarga de aplicar una ligera intervención en los frenos de la rueda delantera interior a la curva (en el caso de las versiones con tracción delantera) o en ambas ruedas interiores (para las versiones quattro) antes de que se produzca un posible deslizamiento. Debido a la diferencia entre las fuerzas de propulsión que se generan de esta forma, el coche se inscribe así en la curva más fácilmente. El comportamiento durante el giro permanece neutral durante más tiempo, haciendo que la conducción resulte aún más precisa, ágil y estable.



El diferencial deportivo: reparto activo de par

El diferencial deportivo, disponible como opción para el 3.0 TDI, optimiza aún más el comportamiento, distribuyendo el par entre las dos ruedas del eje posterior en dos etapas. En conducción deportiva elimina la aparición del subviraje haciendo que el coche se muestre más ágil en curva. Su gestión está integrada en el sistema Audi drive select, y funciona con la unidad de control electrónica del chasis. En el nuevo Audi Q5 el diferencial deportivo es alrededor de un kilogramo más ligero que en su predecesor, y también responde más rápido.

El chasis

La puesta a punto del chasis se ha realizado para encajar a la perfección con el carácter del nuevo Audi Q5: deportivo, confortable y eficiente. El chasis se ha rediseñado en muchas áreas, y muestra un importante ahorro de peso respecto al modelo anterior. Las suspensiones con cinco brazos en ambos ejes son capaces de procesar por separado las fuerzas longitudinales y transversales.

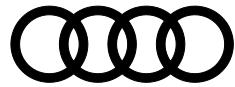
El nuevo SUV de Audi puede seguir circulando cuando se termina el asfalto, gracias al recorrido de sus suspensiones y a una distancia al suelo (con las suspensiones estándar) de 208 mm. Los ángulos de ataque y de salida de la carrocería son de 25 y de 17 grados respectivamente, y el ángulo ventral es de 17 grados.

La suspensión delantera tiene un ancho de vía de 1.616 mm, y sus brazos, así como los cojinetes, están realizados en aluminio forjado. Las manguetas están fabricadas siguiendo un nuevo proceso que combina fundición y forja, lo que permite conseguir geometrías complejas y de alta resistencia. Los bujes de las ruedas son de acero forjado, y el subchasis realizado en aluminio y acero también hace gala de una construcción muy ligera.

Altamente eficiente: la dirección de asistencia electromecánica

El nuevo sistema de dirección asistida del Audi Q5, que coopera estrechamente con algunos de los sistemas de asistencia al conductor, también ha sido optimizado. Ahorra hasta 0,7 kg de peso y, sobre todo, mucha energía, ya que su accionamiento electrohidráulico funciona de forma mucho más eficiente que un sistema hidráulico en el que el aceite está circulando continuamente. El mecanismo de la dirección transfiere directamente la fuerza a las ruedas, y está ubicado en una posición al nivel del eje de las mismas.

La dirección del nuevo Audi Q5 transmite un contacto preciso con el asfalto y una respuesta directa, con una asistencia que se reduce a medida que aumenta la velocidad. Para todas las versiones con transmisión automática se ofrece como opción la dirección dinámica, que a través de un engranaje de superposición permite modificar la relación de desmultiplicación según la velocidad del vehículo y el ángulo de giro del volante. De esta forma la dirección resulta más directa a bajas velocidades y para giros de volante grandes, y menos directa cuando se conduce por autopista o se realizan intervenciones sobre el volante que suponen un giro pequeño del mismo. Al límite en las curvas, el sistema realiza pequeños pulsos en la dirección, lo que aumenta la dinámica y la seguridad en la conducción.



En el eje trasero del nuevo Audi Q5 la suspensión de paralelogramo deformable mediante triángulos superpuestos del modelo anterior deja paso a una nueva construcción con cinco brazos, realizados de aluminio y anclados a un subchasis de alta resistencia fabricado en acero, con cojinetes de elastómeros que cuentan con unas propiedades de amortiguación predefinidas. Como en la suspensión delantera, la barra estabilizadora está formada mediante tubo hueco. La anchura de vía en el eje trasero es de 1.608 mm.

El nuevo Audi Q5 ofrece una gran variedad de opciones para el chasis. Junto con la suspensión estándar está disponible una suspensión deportiva, que forma parte del paquete deportivo S line, y que también incluye llantas de aleación de 48 cm (19 pulgadas) y numerosos detalles para el interior.

Para las versiones quattro: suspensión con control de la amortiguación

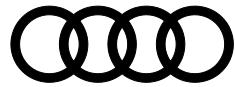
Una solución especialmente atractiva es la suspensión con control de amortiguación, disponible para todas las versiones con tracción quattro. Su funcionamiento se basa en el principio CDC (CDC: control continuo de la amortiguación): válvulas de actuación electromagnética en el pistón de los amortiguadores alteran la sección transversal para modificar el flujo hidráulico según sea necesario.

El control de la amortiguación CDC se integra en la plataforma electrónica del chasis, en la que la unidad de control de nuevo diseño para los diferentes sistemas sustituye a los procesadores independientes del modelo anterior. La plataforma electrónica del chasis procesa una gran cantidad de información para generar una imagen precisa de la situación de conducción actual y de la adherencia de la carretera, lo que permite controlar los distintos sistemas individuales con gran precisión; su ciclo de cálculo es de apenas milisegundos. En el control de la amortiguación, el margen entre una regulación confortable y la más dinámica es aún mayor y se percibe más claramente que en el modelo anterior. La velocidad de funcionamiento del sistema ha aumentado alrededor del 50 por ciento, y el consumo de energía se ha reducido.

Audi drive select: múltiples modos de conducción

Los conductores del nuevo Audi Q5 pueden ajustar el modo en que funciona el control de la amortiguación de acuerdo a sus preferencias. Al igual que para la dirección dinámica y el diferencial deportivo (opciones para el 3.0 TDI), el control de la amortiguación está integrado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select, de serie en todas las versiones del nuevo Audi Q5, y que hace que la experiencia de conducción sea aún más completa.

En la configuración básica, el Audi drive select interviene sobre el funcionamiento del acelerador, la transmisión automática, la dirección y el climatizador. El conductor puede seleccionar los modos confort, auto, dynamic, efficiency y offroad con solo pulsar un botón. Junto con el sistema MMI Navegación, también existe un modo individual configurable por el usuario. Si se instala la suspensión neumática opcional con control de amortiguación, se añade un modo allroad y el modo offroad se convierte en lift/offroad, lo que permite que el nuevo Audi Q5 alcance su máxima capacidad para circular fuera del asfalto.



Siempre con la configuración ideal: la suspensión neumática adaptativa

La suspensión neumática con control de amortiguación es otro nuevo desarrollo para el Audi Q5, y también permite ajustar la altura de la carrocería. En las columnas de la suspensión delantera conjuntos neumáticos rodean los amortiguadores, componentes que se instalan por separado en el eje posterior. El compresor del sistema está ubicado entre las ruedas posteriores, y se encarga de suministrar presión al depósito situado bajo el asiento del conductor. En la mayoría de las situaciones esta reserva de presión se encarga de alimentar los muelles neumáticos, haciendo así que el compresor funcione mucho más rápido y de forma muy silenciosa.

La altura de la carrocería con la suspensión neumática adaptativa es 22 mm menor en comparación con la suspensión con muelles convencionales de acero. El sistema ajusta la posición ideal de la carrocería para cada situación de conducción. En el modo lift/offroad del Audi drive select (para velocidades de hasta 35 km/h) la altura aumenta 45 mm respecto al nivel normal; en el modo allroad (hasta 80 km/h) el aumento es de 25 mm.

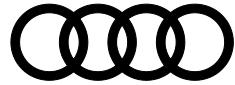
Cuando se selecciona el modo dynamic la carrocería desciende 15 mm. En el resto de modos el ajuste se realiza de forma automática y el descenso de la carrocería se produce al superar los 120 km/h, lo que beneficia la estabilidad y mejora la aerodinámica. Para cargar de forma más fácil el equipaje, la parte trasera desciende 55 mm presionando un botón situado en el maletero.

Ruedas y frenos: sobre una base segura

El acabado base del nuevo Audi Q5 incorpora de serie llantas de aleación de 43 cm (17 pulgadas) que resultan especialmente ligeras, con un peso de alrededor de 9 kg por rueda. Las líneas design y sport ofrecen llantas de 46 cm (18 pulgadas) con distintos diseños. Con la línea S line o con el paquete deportivo S line y en el Audi design selection el formato de las llantas es de 48 cm (19 pulgadas). El programa de opciones de Audi y de Audi sport cubre numerosas versiones de llantas con diámetros de 46, 48 y 51 cm (18, 19 y 20 pulgadas), y poco después del lanzamiento del nuevo Q5 al mercado llegará también la opción de llantas de 53 cm (8,5 x 21 pulgadas).

La construcción ligera también se extiende a los frenos. En todas las versiones del Audi Q5 las ruedas delanteras equipan pinzas fijas de aluminio, y dependiendo de la versión con cuatro o con seis pistones. Los discos delanteros cuentan con ventilación interna y ofrecen hasta 350 mm de diámetro. El sistema de freno de estacionamiento electromecánico está integrado en el eje posterior, y ofrece nuevas funciones de retención y desconexión. Muchos aspectos del Control Electrónico de Estabilización (ESC) se han actualizado para que resulte más preciso y sensible que en la generación anterior. Con el modo sport seleccionado se desactiva en gran medida la intervención sobre el motor y se reduce al mínimo la actuación sobre el sistema de frenos.

Cuando se conduce fuera del asfalto, el nuevo Audi Q5 permite mayor grado de deslizamiento durante la fase de frenada y aceleración, para mejorar la tracción. Otra función del ESC es el



control de descenso de pendientes. Al afrontar una pendiente pronunciada en conducción offroad el sistema controla la velocidad del vehículo de acuerdo con la velocidad programada por el conductor en un rango entre 4 y 30 km/h. Junto al sistema MMI Navegación se instala un indicador de ángulo de inclinación de la carrocería si se monta la suspensión neumática o el control de la amortiguación. El indicador muestra los ángulos de inclinación de la carrocería respecto a los ejes longitudinal y transversal en la pantalla del MMI, mientras que ventanas adicionales muestran otras informaciones relacionadas con la conducción todo terreno.

El Audi Q5 security

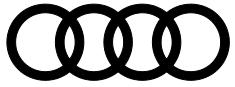
Audi ha identificado Sudamérica como un mercado piloto para ofrecer por primera vez una versión blindada del nuevo Audi Q5. El Audi Q5 security se convierte así en el primer SUV del mundo en su categoría en contar con una variante blindada de fábrica. Su exterior apenas se distingue de los modelos de producción convencionales, pero cumple con todos los requisitos de la clase balística VR4 de acuerdo con el estándar VPAM. Además, los elementos de protección utilizados han sido certificados de acuerdo a la clase NiJ III-A según la ABNT NBR 1500, ampliamente utilizada en América del Sur. Esto significa que el Audi Q5 resiste ataques y protege a sus ocupantes de armas como el magnum de calibre 44.

La célula de seguridad del SUV blindado integra el habitáculo, incluyendo el compartimento para el equipaje, al que también se puede acceder desde el interior del vehículo. Las puertas, el portón trasero, el techo y las paredes laterales, así como el panel divisorio del compartimento del motor, están reforzados con elementos de acero de alta resistencia. Las ventanillas se fabrican en vidrio multicapa a prueba de balas, con accionamiento eléctrico de serie en las puertas delanteras y opcionalmente en las traseras. Audi consideró las características especiales de protección para esta versión desde el mismo proceso de planificación del modelo, por lo que su montaje ofrece ventajas decisivas en comparación con otras preparaciones de coches blindados que se realizan fuera de fábrica. La célula de seguridad se ha diseñado para proteger a los ocupantes de forma excelente incluso si los atacantes disparan directamente a las zonas de unión.

El motor del Audi Q5 2.0 TFSI security: 2.0 TFSI con 185 kW

El motor utilizado por Audi en el Q5 security es el 2.0 TFSI con 185 kW (252 CV). Transfiere su potencia a las ruedas a través de un cambio S tronic y un sistema de tracción quattro con tecnología ultra. Acelera de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos, y alcanza una velocidad máxima de 235 km/h. El consumo combinado de combustible es de 8,2 l/100 km (187 g/km de CO₂).

Su suspensión neumática adaptativa con control de amortiguación se ha ajustado para el mayor peso del SUV blindado, que alcanza los 2.295 kg (sin conductor). Las ruedas de 48 cm (19 pulgadas) cuentan con neumáticos con capacidad para seguir circulando después de un pinchazo y el sistema de frenos se ha sobredimensionado. Los discos delanteros tienen un diámetro de 350 mm, con pinzas de seis pistones.



El Audi Q5 security sale de la línea de montaje con un gran número de elementos destacados. Los cristales de privacidad para las plazas posteriores son de serie, así como el climatizador automático de tres zonas y el equipo de audio Bang & Olufsen Sound System con sonido 3D. Entre el equipamiento opcional destaca una alarma que incluye sistema de comunicación segura con el exterior.

El lanzamiento del modelo blindado coincidirá con el inicio de comercialización del Audi Q5. El vehículo se producirá en la planta de San José Chiapa y en un centro de fabricación en Puebla. El proceso de producción del Audi Q5 security cumple con los rigurosos estándares de calidad y fabricación de Audi, y a diferencia de vehículos que se equipan con blindaje posteriormente, está totalmente garantizado por la marca de los cuatro aros.

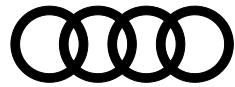
La producción del Audi Q5

El Audi Q5 sale de la línea de montaje de las instalaciones recientemente inauguradas en San José Chiapa, México. En la planta de 460 hectáreas (incluyendo el parque de proveedores) la compañía ha creado una factoría de vanguardia, que se convierte en la fábrica localizada a mayor altitud de entre las que componen la red de producción de Audi, al estar ubicada en un emplazamiento a 2.400 metros de altitud. AUDI AG ha invertido más de mil millones de euros en instalaciones e infraestructura. Parte de estas inversiones se destinaron a la construcción del taller de pintura más respetuoso con el medio ambiente en el continente americano.

La nueva factoría, ubicada a unos 200 km al este de la ciudad de México, cuenta con una capacidad de producción anual de 150.000 automóviles. Audi ha seleccionado alrededor de 180 proveedores. Para el inicio de la producción, los planes de Audi México contemplan que más del 65 por ciento de los suministros para la fabricación del nuevo Q5 sean de procedencia local, un porcentaje que aumentará a medio plazo.

Audi México se basa en procesos de logística inteligente. La factoría está equipada con antenas de radio frecuencia RFDI, que permiten una coordinación flexible entre las cadenas de producción y los proveedores. San José Chiapa es el primer centro de producción del Grupo Volkswagen que utiliza esta tecnología. La nueva planta fue construida de acuerdo con los estándares de calidad de Audi, algo que también se aplica en materia de sostenibilidad y protección del medio ambiente, que fueron puntos clave en el proceso de planificación. La factoría tiene un balance neutral en aguas residuales, gracias al proceso de tratamiento mecánico, químico y biológico aplicado. El mismo principio se utiliza en cuanto a las emisiones de CO₂ durante la producción (balance neutral de CO₂). En la comunidad vecina de San José Ozumba, la empresa ya ha plantado más de 100.000 árboles en más de 100 hectáreas de terreno, contribuyendo así a la reposición de reservas de agua subterránea.

La responsabilidad corporativa forma parte de la estrategia de Audi. La nueva factoría de la marca en México, la planta más avanzada del mundo, promueve la sostenibilidad ambiental, social y económica, y contribuye activamente a la hora de dar forma al futuro de la región. Para finales de 2016, alrededor de 4.200 trabajadores formarán parte de la plantilla de Audi



en San José Chiapa, un desarrollo del que se beneficiará la economía de la zona. Además, hay 320 aprendices y se han planificado 80 puestos de formación anuales.

Balance medioambiental

El balance medioambiental del nuevo Audi Q5 es muy favorable. Gracias a la reducción de peso y a sus eficientes motores, el Q5 consigue magníficos resultados en la evaluación del ciclo de vida, que contempla desde las materias primas necesarias para su producción y 200.000 km de utilización hasta su reciclaje. Comparado con el modelo anterior, se ha logrado reducir hasta un seis por ciento en emisiones de gases causantes del efecto invernadero. Gracias a la selección inteligente de materiales, ya desde el proceso de producción estas emisiones son inferiores a las de su predecesor, una ventaja ambiental que se refuerza a lo largo de cada kilómetro durante la fase de utilización del vehículo.

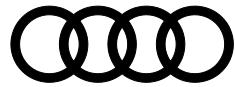
El Audi Q5: una historia de éxito

El nuevo Audi Q5 hace su aparición para continuar una historia de éxito. Su predecesor fue el SUV compacto del segmento premium más vendido durante seis años. Desde su lanzamiento en 2008, Audi ha vendido cerca de 1,6 millones de unidades de este modelo.

La primera generación Q5 se presentó en abril de 2008 en el Salón del Automóvil de Pekín, y llegó al mercado solo unos meses más tarde. El SUV de la marca de los cuatro aros supuso una auténtica innovación por su carácter deportivo y versátil, y por su tecnología punta. Los tres motores turboalimentados con los que se comercializó inicialmente tenían potencias entre 125 kW (170 CV) y 176 kW (240 CV), y un nuevo cambio S tronic de siete velocidades podría transferir la fuerzas del motor a una transmisión quattro que se ofrecía opcionalmente. En los siguientes años Audi amplió la gama con nuevos motores de cuatro cilindros y potentes motores V6 de gasolina. En 2012 llegó un nuevo Audi Q5, que incluía innovadoras soluciones en sistemas de información y asistencia al conductor, además de añadirse dos variantes completamente nuevas: el Q5 hybrid quattro, que podía desplazarse en distancias cortas con propulsión eléctrica, y el SQ5 TDI, el primer modelo S de Audi con un motor diésel. Su V6 biturbo rendía una potencia de 230 kW (313 CV) y en su evolución final en 2015 llegó a ofrecer 250 kW (340 CV) y un par máximo de 700 Nm.

El Audi SQ5 TDI se convirtió en un auténtico éxito de ventas, como toda la serie de modelos del Audi Q5, que desde 2009 a 2015 se convirtió en el SUV más vendido del mundo en su clase, aumentando la proporción de nuevos clientes para Audi. En su último año de ventas, todavía dominaba en los mercados de todas las regiones clave para la marca de los cuatro aros, especialmente en China, con una cuota del 65 por ciento en su segmento. Los centros de producción de Changchun, China y Aurangabad en India complementaron la producción de la planta principal de Ingolstadt.

El nuevo Audi Q5, que se produce en México, se lanza a un mercado SUV que sigue creciendo con gran dinamismo en todo el mundo. El inicio de su comercialización está previsto para principios de 2017.



Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi Q5 2.0 TDI (110 kW/150 CV):

Consumo combinado en l/100 km: 4,5 – 4,9;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 117 – 129

Audi Q5 2.0 TDI (120 kW/163 CV y 140 kW/190 CV):

Consumo combinado en l/100 km: 5,2 – 5,9;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 129 – 136

Audi Q5 3.0 TDI (210 kW/286 CV):

Este vehículo todavía no se comercializa. Todavía no ha sido homologado, por lo que no está sujeto a la Directiva 1999/94/EC.

Audi Q5 2.0 TFSI (185 kW/252 CV):

Consumo combinado en l/100 km: 6,8 – 7,1;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 154 – 162

Audi Q5 security 2.0 TFSI (185 kW/252 CV):

Consumo combinado en l/100 km: 7,1 – 8,2;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 187

Las cifras dependen del conjunto llantas/neumáticos y de la versión motor/transmisión

-Fin-

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

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. (Bolonia, 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 4.800 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.