



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

<http://prensa.audi.es>

Octubre, 2017

INFORMACIÓN DE PRODUCTO

El nuevo Audi A8

Información resumida	2
La información más importante del nuevo Audi A8	
Relación de detalles interesantes	8
Lo más destacado, de un vistazo	
Información detallada	11
Todo lo que necesitas saber sobre el nuevo Audi A8	
▶ Diseño exterior	11
▶ Carrocería	13
▶ Interior	16
▶ Controles y pantallas	20
▶ Infotainment y Audi connect	21
▶ Audi AI y sistemas de asistencia al conductor	23
▶ Motores y transmisión	27
▶ Tren de rodaje	30



Información resumida

Nuevo Audi A8: el futuro de la categoría superior

El nuevo Audi A8 constituye el futuro de la categoría superior. En su cuarta generación, se convierte otra vez en la referencia para el lema “A la vanguardia de la técnica”, con un nuevo lenguaje de diseño, un concepto de pantalla táctil innovador y un sistema de propulsión electrificado. El Audi A8 es también el primer automóvil de producción en el mundo desarrollado para una conducción altamente automatizada. Desde 2018, Audi introducirá gradualmente funciones como el aparcamiento pilotado en plazas de aparcamiento y en garajes o el asistente para la conducción pilotada en atascos.

El diseño exterior y la carrocería

Elegancia deportiva y sofisticación: el diseño exterior del Audi A8 marca la llegada de una nueva era para la marca. El frontal con la parrilla Singleframe más ancha, la presencia musculosa de la carrocería y la tira continua de luz en la parte trasera proporcionan una apariencia poderosa, tanto para la versión de carrocería de 5,17 metros de longitud como para el A8 L, con su distancia entre ejes alargada en 13 cm. El nuevo Audi A8 tiene una anchura de 1,95 metros y una altura de 1,47 m (1,49 m en el caso del A8 L).

El carácter progresivo del nuevo buque insignia de Audi queda patente de forma especial en su vista lateral. La línea del techo otorga al sedán un aspecto deportivo y subraya su longitud. El frontal poderoso combinado con la zaga suavemente inclinada crea emoción visual. Las equilibradas proporciones destacan por igual las ruedas delanteras y las traseras, con unos prominentes pasos de rueda que simbolizan la tracción quattro. La iluminación también recurre a lo último en tecnología, especialmente en las versiones más altas de la gama, con faros HD Matrix LED, incluyendo luces Audi laser light y ópticas traseras con tecnología OLED. El resultado es un espectáculo de luces dinámicas cuando el conductor se acerca o sale del vehículo.

La carrocería del nuevo Audi A8 sigue el principio de construcción Audi Space Frame. Está compuesta en un 58 por ciento de elementos de aluminio, cuya resistencia ha aumentado de forma significativa en comparación con el modelo anterior. Para la célula del habitáculo se recurre a componentes de acero conformados en caliente, complementados por un panel trasero extremadamente rígido realizado en polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP).

Una viga de magnesio completa el concepto de construcción ligera. Con su combinación de cuatro materiales diferentes, el sedán de lujo representa un nuevo nivel en cuanto a la aplicación del diseño multimaterial en beneficio del cliente, y no sólo en términos de reducción de peso. La superior rigidez de la carrocería proporciona la base necesaria para un manejo preciso, un excelente confort de conducción y la mejor acústica a bordo.



El interior: amplio, claramente definido y progresivo

El habitáculo del A8 se asemeja a un lujoso y espacioso salón. Comparado con su predecesor la longitud crece 32 mm en ambas versiones de carrocería. El interior ha sido deliberadamente reducido y su arquitectura está orientada de forma horizontal. En la oscuridad, el contorno y la luz ambiental subrayan de forma elegante las llamativas líneas de su diseño. En las plazas traseras son nuevas las luces de lectura Matrix LED, que pueden controlarse con precisión. La gama de equipamientos y materiales disponibles es muy amplia, con una calidad superlativa en cada detalle, desde la tapicería perforada de los asientos a la apertura y cierre motorizados de las rejillas del sistema de ventilación, o el cuero satinado de los reposacabezas.

La zona más elegante de la nueva berlina de alta gama de Audi es el asiento trasero derecho, que en el A8 L opcionalmente puede ser un asiento de relax, con muchas opciones de ajuste y un reposapiés especial en el respaldo del asiento del acompañante delantero. Aquí, los pasajeros pueden hasta recibir masajes y calor en sus pies, en varios niveles. Incluido en el paquete de asientos relax también existe la función de masaje para la espalda, reposacabezas de confort ajustables eléctricamente, reposapiés, una gran consola central y, como características opcionales, mesas plegables con inclinación ajustable en dos etapas, climatizador automático de cuatro zonas, sistema de entretenimiento Audi Rear Seat Entertainment con dos Audi tablet y sistema de control remoto Rear Seat Remote. Los pasajeros de estas plazas traseras también pueden utilizar la nueva unidad de control táctil para manejar distintas funciones relacionadas con el sistema de infotainment, así como para realizar llamadas de teléfono privadas. El Rear Seat Remote, situado en el reposabrazos central trasero, cuenta con pantalla OLED, es extraíble y tiene aproximadamente el tamaño de un smartphone.

Los controles

En el A8, Audi lleva sus estándares de alta calidad a la era digital mediante un sistema de manejo radicalmente nuevo. El A8 prescinde del mando rotativo con touchpad de su predecesor, y el MMI touch se convierte en el nuevo MMI touch response. El centro del salpicadero está presidido por una gran pantalla táctil de 25,7 cm (10,1 pulgadas), que cuando está apagada se integra en el diseño para hacerse casi invisible dentro de un entorno negro muy brillante, gracias a su panel oscuro con forma de "T". Cuando se inicia el sistema, aparece la interfaz de usuario, con gráficos nuevos y muy concisos. La estructura de los menús resulta muy intuitiva, como en un moderno smartphone. El usuario puede organizar libremente los iconos según su importancia.

El conductor controla el sistema de infotainment en la gran pantalla. Una segunda pantalla táctil situada en la parte central inferior se utiliza para el manejo del sistema de climatización, además de integrar otras funciones como la introducción de textos a través del sistema de reconocimiento de escritura manual. Cuando el conductor activa una función en una de las dos pantallas táctiles, recibe un clic a modo de confirmación. Este pulso se crea mediante un electroimán que mueve la pantalla montada sobre resortes desplazándola hacia un lado, aproximadamente el equivalente a la anchura de un cabello humano. Al mismo tiempo, un



pequeño altavoz emite un sonido de conformación. Audi abre aquí un nuevo capítulo en cuanto a la experiencia de uso y manejo del sistema.

El A8 también puede conversar de forma inteligente. El conductor puede activar una serie de funciones mediante una nueva forma de control de por voz. La información de los destinos o las fuentes de música están disponibles bien a bordo o bien proporcionadas por una conexión a la nube con velocidad 4G. El conductor puede formular libremente comandos de voz mediante órdenes vocales, y el sistema reconoce frases como “por favor, llévame al Hotel Eurostars Madrid Towers, en Madrid”. Si es necesario, el ingenioso gestor de diálogo hace preguntas, permite correcciones, ofrece distintas opciones y también da paso al interlocutor cuando éste es interrumpido. Un volante multifunción y la instrumentación digital Audi virtual cockpit, de serie, completan el concepto de manejo y control.

Infotainment y Audi connect: una gran variedad de nuevas soluciones

El sistema MMI Navegación plus se basa en la última versión de la plataforma modular de infotainment, la MIB +2, que integra el avanzado procesador K1 de NVIDIA, socio de Audi. Un segundo procesador K1 genera los gráficos del Audi virtual cockpit, que ofrece una resolución full HD de 1920x720 píxeles. El módulo de transferencia de datos de Audi connect, que incluye un punto de acceso Wi-Fi, equipa al vehículo por primera vez con el rápido estándar de comunicaciones LTE Advanced.

El sistema de navegación optimizado del nuevo A8 es capaz de aprender basándose en las rutas por las que ya se haya circulado, de forma que el sistema puede hacer sugerencias inteligentes al conductor. El cálculo se realiza online en los servidores del proveedor de mapas de navegación HERE, teniendo en cuenta también datos de información de la situación del tráfico en tiempo real. También se incluyen en la vista de mapa detallados modelos 3D de muchas de las principales ciudades europeas.

La gama de servicios de Audi connect es muy diversa, incluyendo funcionalidades como la nueva radio híbrida que, dependiendo de la calidad de recepción, puede cambiar entre las bandas FM, DAB y emisoras online, y permite tanto llamadas de emergencia como de asistencia. El reconocimiento de señales de tráfico e información sobre peligros son dos innovadores servicios Car-to-X. El próximo año se añadirá el servicio de aparcamiento en la calle que, utilizando los datos de los vehículos conectados en red, facilitará la búsqueda de una plaza de estacionamiento.

La nueva aplicación myAudi app permite al usuario conectar directamente el vehículo con su smartphone y acceder a muchos servicios en red. Por ejemplo, a través de myAudi Navegación es posible planificar e iniciar una ruta en el dispositivo móvil, que se continúa en el monitor de a bordo cuando el usuario entra en el A8. Una vez alcanzado el final del trayecto, el smartphone puede continuar guiando al usuario hasta el punto de destino, ya sea a pie o utilizando el transporte público.



El sistema de audio Bang&Olufsen Advanced Sound System ofrece una nueva experiencia sensorial: por primera vez las plazas traseras también disfrutan del fascinante sonido 3D. La música se reproduce exactamente de la misma forma en la que fue grabada, por ejemplo, en una sala de conciertos. Gracias al Audi phone box y a la función de voz sobre el estándar 4G, incluso la telefonía alcanza un nuevo nivel en el A8 en términos de conexión y calidad de sonido.

Conducción altamente automatizada: tres nuevos sistemas Audi AI

El nuevo A8 es el primer vehículo de producción del mundo que ha sido desarrollado para una conducción automatizada condicionada de nivel 3. En autopistas y autovías de varios carriles con una barrera física de separación entre las dos direcciones del tráfico, el Audi AI traffic jam pilot se encarga de la conducción en situaciones de tráfico denso y a velocidades de hasta 60 km/h. El sistema puede iniciar la marcha desde parado, acelerar, controlar la dirección y los frenos, para mantener el vehículo en su carril. Si el conductor activa el asistente pulsando el botón AI situado en la consola central, puede levantar el pie del acelerador y retirar las manos del volante. A diferencia de la conducción automatizada de nivel 2, ya no necesita monitorizar el vehículo constantemente, y puede centrarse en otras actividades proporcionadas por las funciones del sistema de infotainment de a bordo, dependiendo de la situación legal en el país respectivo. El conductor debe permanecer alerta y ser capaz de asumir la conducción de nuevo cuando el sistema lo solicite.

La introducción del Audi AI traffic jam pilot requiere tanto claridad respecto a los parámetros legales en cada país, como unas pruebas y una adaptación específica del sistema. Además, deben tenerse en cuenta los diversos procedimientos de homologación en todo el mundo. Por estas razones, Audi iniciará la producción en serie del sistema Audi AI traffic jam pilot en el nuevo A8 de forma progresiva, dependiendo de la situación legal vigente en cada país.

Los nuevos sistemas Audi AI también incluyen el Audi AI remote parking pilot y el Audi AI remote garage pilot. Permiten realizar las maniobras de aparcamiento de forma extremadamente sencilla conduciendo de forma autónoma el A8 en espacios de estacionamiento en línea o en batería, así como en garajes o realizando la maniobra de salida de la plaza de aparcamiento. El conductor vigila las maniobras, pero no es necesario que permanezca en el interior del vehículo: ambos sistemas se pueden iniciar desde un smartphone a través de la aplicación myAudi. De forma alternativa, el conductor puede iniciar el Audi AI parking pilot con el botón AI situado en la consola central si todavía se encuentra al volante.

La base para el funcionamiento de estos sistemas de alta tecnología es el controlador central para los asistentes a la conducción, otra innovación de Audi. Con el tamaño aproximado de una tablet, fusiona continuamente los datos de los distintos sensores para crear un modelo diferenciado del entorno. Junto a los sensores de radar, la cámara frontal y los sensores de ultrasonidos, Audi también es el primer fabricante en utilizar un escáner láser. Además de a los sistemas Audi AI, la fusión de datos también beneficia a los sistemas de asistencia al conductor. El nuevo Audi A8 cuenta con más de 40 de estos sistemas a bordo, incluyendo el



nuevo asistente de cruce, que detecta vehículos en intersecciones. Cada sistema hace uso del modelo del entorno del vehículo y, como resultado de su alta precisión, se opera de forma más efectiva.

Propulsión: tecnología mild-hybrid para una mayor eficiencia

El nuevo Audi A8 se lanzará en el mercado europeo con dos motores V6 turbo completamente rediseñados: el 3.0 diésel del A8 50 TDI y el 3.0 de gasolina del A8 55 TFSI. El TDI genera una potencia máxima de 210 kW (286 CV), y la versión TFSI rinde 250 kW (340 CV). Durante 2018 se añadirán nuevos motores, así como una variante híbrida enchufable.

Por primera vez, el nuevo Audi A8 equipa de serie un grupo propulsor electrificado. Para este fin, los motores están dotados tecnología mild-hybrid de hibridación ligera (MHEV), con un alternador accionado por correa (BAS) y una batería de iones de litio con 10 Ah de capacidad. El nuevo A8 puede circular en modo de marcha por inercia con el motor apagado a velocidades entre 55 y 160 km/h. Tan pronto como el conductor pisa de nuevo el acelerador, el BAS permite un arranque rápido y muy suave. El nuevo sistema de 48 voltios, que en el A8 funciona por primera vez como sistema eléctrico principal del vehículo, permite un alto nivel de recuperación de energía de hasta 12 kW, además de hacer posible que el sistema start/stop entre en acción desde una velocidad de 22 km/h. El efecto combinado de estas dos medidas reduce el consumo de combustible hasta en 0,7 l/100 km en condiciones de uso real.

Todos los motores funcionan de forma conjunta con un suave y rápido cambio tiptronic de ocho velocidades. Este último combina un amortiguador de torsión adaptativo en función de las revoluciones, que permite circular con el máximo refinamiento a muy bajas velocidades, así como una nueva bomba de aceite eléctrica para cuando el coche se desplaza en modo de marcha por inercia. El sistema de tracción integral permanente quattro con diferencial central autoblocante es de serie y, en las versiones MHEV, puede complementarse con el diferencial deportivo opcional. Distribuye el par de forma activa entre las ruedas traseras para ofrecer un comportamiento más deportivo y una mayor estabilidad.

Nueva dimensión: el tren de rodaje

Dirección dinámica a las cuatro ruedas, Audi AI active suspension, plataforma electrónica del chasis... Audi ha replanteado cada aspecto del tren de rodaje en su nuevo buque insignia. Las revolucionarias tecnologías y los sistemas de control aplicados lo hacen más confortable, seguro y deportivo. La dirección dinámica a las cuatro ruedas redefine los límites de lo físicamente posible al permitir que los ángulos de giro de las ruedas en el eje delantero y en el trasero puedan ajustarse de forma independiente uno del otro. Esto combina una respuesta ágil para el uso diario con una estabilidad superior.

La segunda nueva tecnología, Audi AI active suspension, es un sistema de suspensión electromecánico completamente activo. Utiliza actuadores eléctricos para elevar o bajar cada rueda de forma individual en función de las preferencias del conductor y de las condiciones de marcha, proporcionando así un control óptimo de la carrocería. El margen de funcionamiento



abarca desde el suave confort de suspensión característico de una berlina de lujo, hasta el dinamismo de un deportivo. Para su regulación, el sistema de suspensión activa recibe las señales de la plataforma de chasis electrónico, cuya unidad de control gobierna también la dirección activa a las cuatro ruedas, el diferencial deportivo y la suspensión neumática. La energía proviene del nuevo sistema eléctrico de 48 voltios.

En los A8 equipados con Audi pre sense 360°, el sistema Audi AI active suspension también aumenta la seguridad pasiva. En el caso de un posible impacto lateral inminente cuando se circula a más de 25 km/h, la carrocería se eleva 80 mm en medio segundo, por lo que en la colisión intervienen zonas de la carrocería con mayor resistencia. La deformación del habitáculo y la carga que soportan los ocupantes, especialmente en las zonas pectoral y abdominal, pueden reducirse de esta forma hasta en un 50 por ciento en comparación con una colisión lateral en la que no se eleva la altura de la carrocería.

El precio base: 97.500 €

El nuevo Audi A8 y el A8 L están contruidos en Neckarsulm, y las entregas en el mercado español comenzarán a principios de invierno. El precio base para el sedán con distancia entre ejes normal es de 97.500 euros, mientras que el A8 L parte de los € 100.400 euros.



Relación de detalles interesantes

El nuevo Audi A8

Diseño exterior

- estreno del nuevo lenguaje de diseño de Audi. Carrocería musculosa y parrilla Singleframe de gran anchura
- tracción quattro enfatizada por unos pasos de rueda prominentes
- trasera suavemente inclinada con una firma de luz de gran anchura
- Faros [HD Matrix LED](#) opcionales, luces [Audi láser](#), [luces traseras OLED](#) de haz de luz homogéneo
- animación dinámica de las luces al abrir y cerrar el coche, acompañada de un escenario interior de iluminación y una música de introducción para el momento de arranque

Carrocería

- Longitud: 5.172 mm (A8); 5.302 mm (A8 L) (+37 mm comparado con su predecesor)
- Anchura: 1.945 mm (A8 y A8 L) (-4 mm comparado con su predecesor)
- Altura: 1.473 mm (A8) (+13 mm comparado con su predecesor)
1.488 mm (A8 L) (+17 mm comparado con su predecesor)
- Batalla: 2.998 mm (A8) (+6 mm comparado con su predecesor)
3.128 mm (A8 L) (+6 mm comparado con su predecesor)
- Audi Space Frame con principio de construcción multimaterial: CFRP (parte trasera), magnesio (suspensión), acero estampado en caliente (habitáculo) y aluminio
- Rigidez aumentada un 24% comparado con su antecesor y se reduce el nivel de ruido
- Alto nivel de seguridad pasiva, con los innovadores [airbag centrales](#) en opción

Diseño interior

- lenguaje formal claro, simplicidad como principio de diseño fundamental, fusión de arquitectura interior con concepto operacional
- diseño de superficies limpias: pantalla de 25,7 cm (10,1 pulgadas) integrada en el conjunto, número reducido de botones, salidas de aire con cierre eléctrico
- luz ambiente, luz de contorno en los asientos traseros, luces de lectura Matrix LED
- amplia selección de materiales auténticos y de aspecto natural, con colores progresivos y terminados con meticulosidad artesana
- amplia oferta de colores y materiales; Audi design selection para llevar un paso más allá el nivel de personalización

Interior

- sensación de espacio, ganancia de longitud (+32 mm), más espacio para las piernas y mejor acceso al interior que en el modelo anterior
- techo panorámico opcional de grandes dimensiones (dividido en dos partes en el A8 L)
- lujo y confort: apertura eléctrica de las puertas, nuevos asientos con función de masaje mejorada y piel extra suave en los reposacabezas



- asiento relax opcional con múltiples ajustes para el A8 L, con calefacción, masaje, zona reservada al descanso de los pies, consola central continua y sistema [Rear Seat Entertainment](#)
- reposabrazos en las puertas, reposabrazos central delantero y trasero, volante calefactado opcionalmente
- paquete [Air quality](#) con ionizador y fragancias disponibles para mejorar la calidad del aire
- sensor de sol adicional en la parte trasera para optimizar la climatización cuando los rayos de sol inciden desde atrás
- posibilidad de personalizar cerca de 400 funciones en seis perfiles de usuario y un perfil de invitado

Displays y controles

- nuevo [MMI touch response](#): dos pantallas táctiles y otros controles con feedback acústico y táctil, entrada de escritura inteligente con reconocimiento de palabra completa y uso de uno o varios dedos a la vez
- [control por voz con lenguaje natural](#), que combina la búsqueda de información a bordo y en la nube; el gestor de diálogo autodidacta permite conversaciones de voz progresivas
- las funciones principales se pueden controlar desde el volante
- Unidad de Control Remoto para los asientos traseros con numerosas funciones
- [Audi virtual cockpit](#) con resolución full HD (1920x720 píxeles) y chip NVIDIA K1
- [head-up display](#) opcional

Infotainment y Audi connect

- nueva generación de la [Plataforma modular de infotainment \(MIB 2+\)](#) con procesador NVIDIA K1; MMI Navegación plus de serie con módulo de conexión de datos incluyendo [punto de acceso Wi-fi](#) y el estándar LTE Advanced
- navegación con función de autoaprendizaje; planificación de ruta inteligente, mapas de ciudad en 3D altamente detallados, cuatro actualizaciones de mapa cada año
- nuevos servicios [Audi connect](#), incluyendo información de tráfico y de peligro, así como de plazas de aparcamiento
- [Audi connect key](#) para cinco usuarios, autorización de acceso vía smartphone con sistema operativo Android (comunicación NFC)
- nueva aplicación [myAudi app](#) para conectar el vehículo y el smartphone
- La conexión de voz basada en el estándar LTE asegura una telefonía de alta calidad
- [Bang & Olufsen Advanced Sound System con sonido 3D](#) también para las plazas traseras

Audi AI y sistemas de asistencia al conductor

- el Audi A8 es el primer modelo de producción del mundo desarrollado para una conducción automatizada condicionada (nivel 3)
- el sistema [Audi AI traffic jam pilot](#) se encarga de la conducción en situaciones de tráfico denso a velocidades de hasta 60 km/h en autopistas de varios carriles con barrera física de separación entre ambas direcciones del tráfico



- aparcamiento automático con los sistemas [Audi AI remote parking pilot](#) y [Audi AI remote garage pilot](#), con monitorización simultánea del conductor desde el smartphone
- más de 40 sistemas de asistencia, muchos de ellos nuevos como el asistente de cruce para detectar vehículos que se cruzan en la trayectoria así como el asistente para maniobras con alerta de bordillos
- potente equipo de sensores: escáner láser como primicia mundial, además de radar de larga distancia, cámara frontal, cuatro radares de media distancia, cámaras de 360 grados y 12 sensores de ultrasonidos
- fusión continua de todos los datos de los distintos sensores en el [controlador central de asistentes a la conducción \(zFAS\)](#)

Motores

- dos motores V6 turbo en el lanzamiento: 3.0 TDI (A8 50 TDI) con 210 kW (286 CV) y 3.0 TFSI (A8 55 TFSI) con 250 kW (340 CV)
- a lo largo de 2018 llegarán otros motores y la versión híbrida enchufable
- todas las versiones, excepto el híbrido enchufable, cuentan con sistema eléctrico primario de 48 voltios e hibridación mediante alternador de arranque accionado por correa, función de marcha por inercia con el motor apagado, start/stop de funcionamiento ampliado y elevados niveles de recuperación de energía
- [Efficient assist](#) para favorecer un estilo de conducción eficiente
- algunas versiones con [soportes activos de absorción de vibraciones](#); el híbrido enchufable también con [sistema de cancelación activa del ruido](#)
- todos los motores cuentan con la segunda generación de la transmisión automática tiptronic de ocho velocidades con bomba eléctrica de aceite
- [tracción quattro](#) permanente de serie
- opcionalmente, [diferencial deportivo](#) para una respuesta dinámica aún más deportiva

Suspensión

- de cinco brazos en los ejes delantero y trasero [dirección progresiva](#) de serie
- en opción, dirección dinámica a las cuatro ruedas con desmultiplicación variable en el eje delantero y ruedas traseras que giran en la misma dirección o en dirección opuesta a las traseras
- suspensión neumática adaptativa [Audi adaptive air suspension](#) de serie y cuatro niveles de altura seleccionables
- en opción, [suspensión activa Audi AI](#), con actuadores electromecánicos en las ruedas, que permiten un ajuste muy amplio entre confort y deportividad y mejoran la seguridad pasiva ante una colisión lateral gracias a la información del [pre sense 360°](#)
- nueva generación de la [plataforma electrónica de la suspensión \(ESP\)](#) para el proceso de datos y cálculo del modo de conducción



Información detallada

Audi A8 – la cuarta generación: Rumbo a una nueva era

Audi ha redefinido el A8 en su cuarta generación. Con su estilo distintivo, las soluciones de alta calidad en materia de suspensión, el nuevo concepto de manejo de las pantallas táctiles y un confort que sólo se puede calificar de superlativo, el sedán de lujo demuestra que está ‘A la vanguardia de la técnica’. Una de las novedades más destacadas que incorpora es el Audi AI traffic jam pilot, un asistente que ningún otro competidor ofrece en su gama.

Diseño exterior

El Audi A8, con sus formas, marca el punto de inicio de una nueva era de diseño para la marca. La berlina encarna la elegancia deportiva, la sofisticación y un elevado estatus, que son los valores fundamentales de Audi. La construcción ligera y la tracción permanente quattro están presentes en el nuevo buque insignia.

La parrilla hexagonal Singleframe preside la parte frontal. Gracias a su anchura y a su ubicación en la parte baja, tiene un impacto directo en todas las líneas y superficies adyacentes. La forma de los grupos ópticos encaja perfectamente con esta calandra. Con los faros opcionales HD Matrix LED, la iluminación diurna se convierte en una extensión visual de la parte superior de la parrilla. La firma de luz divide los faros horizontalmente, algo que le otorga un aire elegante. Por su parte, las entradas de aire tienen un contorno cromado y se conectan entre sí por un elemento plano que las une.





La vista lateral con una silueta estilo coupé hace evidente el carácter deportivo del nuevo A8. Sus proporciones se acentúan gracias a unos pasos de rueda voluminosos que ponen de relieve la genética quattro de la marca. La baja línea de cintura empieza en los faros delanteros y se extiende por los laterales, recorriendo los tiradores de las puertas hasta llegar a los pilotos traseros. Un pliegue situado bajo la ventanilla se encarga de enfatizar la longitud de la carrocería. La zaga se eleva en su extremo en un claro guiño al típico estilo de Audi y le da al A8 una imagen de dinamismo digna de un coche de lujo.

La trasera se inclina de forma ligera en la dirección del movimiento, lo que parece impulsar a la berlina incluso cuando está parada. Un elemento de luz se extiende de extremo a extremo, subrayando la anchura. Gracias a la tira cromada que la acompaña, aumenta la sensación de calidad. Las luces OLED segmentadas definen una firma mediante la unión de sus extremos. La parte inferior del paragolpes integra los embellecedores de escape trapezoidales, también con acabado cromado. Todos los cromados en el nuevo A8 forman parte de la escultura que lo define.

La gama cromática del A8 está formada por doce tonos para la carrocería, incluidos tres nuevos: Gris Terra, Gris Vesuvio y Rojo Sevilla. Los colores Beige Impala y Azul Navarra están disponibles por primera vez en el A8. Mediante el programa de Audi exclusive, los clientes pueden elegir un tono personalizado para su coche. Para aquellos que quieran hacer más llamativo el exterior del A8 existe un paquete opcional con detalles cromados añadidos.

Funciones dinámicas: las luces delanteras y traseras

Audi lidera el camino en tecnología de iluminación y diseño. En el nuevo A8, las tecnologías interactúan de forma inteligente con el entorno. Por ejemplo, la iluminación [Audi laser light](#) se utiliza por primera vez en las luces largas [HD Matrix LED](#). El punto láser se identifica por su obturador en forma de X y queda acentuado por una luz de color azul. Este láser se activa a velocidades superiores a 70 km/h y dobla el alcance las luces largas o de carretera.

Cada unidad de luces de carretera HD Matrix LED está compuesta por 32 pequeños diodos, controlados individualmente de forma electrónica y divididos en dos hileras. Esta nueva configuración hace que el A8 pueda ofrecer una iluminación aún más dinámica y precisa junto con las luces de cruce de control variable. El haz de luz se atenúa exclusivamente en el punto necesario para no deslumbrar a los demás usuarios de la vía. El control de alta precisión para el sistema HD Matrix LED se sirve de la información suministrada por la cámara frontal. La luz de curva funciona desplazando el punto focal. Utiliza los datos de la navegación para iluminar el giro justo antes de mover el volante.

Algo parecido sucede con la luz de cruce, que entra en funcionamiento antes incluso de alcanzar la intersección. La luz de curva se activa en tres etapas, de una manera dinámica y en un ángulo máximo de 90 grados. Con todas sus funciones completas, incluidos los intermitentes dinámicos, cada unidad HD Matrix LED incorpora 138 diodos LED y un diodo láser de altas prestaciones. Con su refinado juego de listones metálicos y líneas cromadas, los



grupos ópticos se pueden considerar auténticas obras de arte tecnológico. La innovadora iluminación automática evita un funcionamiento incorrecto y se controla desde un nuevo módulo con sensores de proximidad y una superficie táctil.

A los faros delanteros les siguen unas [luces traseras OLED](#) que emiten un tono extremadamente suave. Constan de cuatro OLED ultra planos en cada módulo, subdivididos cada uno en cuatro segmentos con control individual. Los dos laterales cumplen la función de iluminación constante, mientras que los otros dos son las luces de freno. Bajo los OLED también hay una tira de LED que se adapta a la luz ambiental cuando se pisa el freno. Lo mismo sucede con los intermitentes, que se sitúan justo debajo de ella. Cada grupo óptico trasero tiene 135 diodos emisores.

Las funciones dinámicas del sistema de iluminación otorgan al nuevo A8 una presencia excepcional a primera vista, sobre todo, gracias a las funciones que presentan al sedán de lujo cuando se desbloquea el cierre centralizado con el mando a distancia. Primero, un punto de luz va desde el exterior hacia el interior, luego el LED azul en el punto del láser se ilumina y, finalmente, los intermitentes se encienden desde dentro hacia fuera. Dos bucles con la misma estética dinámica se ejecutan al mismo tiempo en las luces traseras OLED. La luz describe un círculo, inicialmente atenuado y luego a pleno brillo.

La presentación lumínica continúa en el interior cuando se abre la puerta, a lo que sigue una corta música de acompañamiento. Cuando el conductor cierra el coche y se aleja del nuevo A8, la luz de despedida en los faros delanteros y traseros realiza la secuencia opuesta a la de bienvenida.

Carrocería

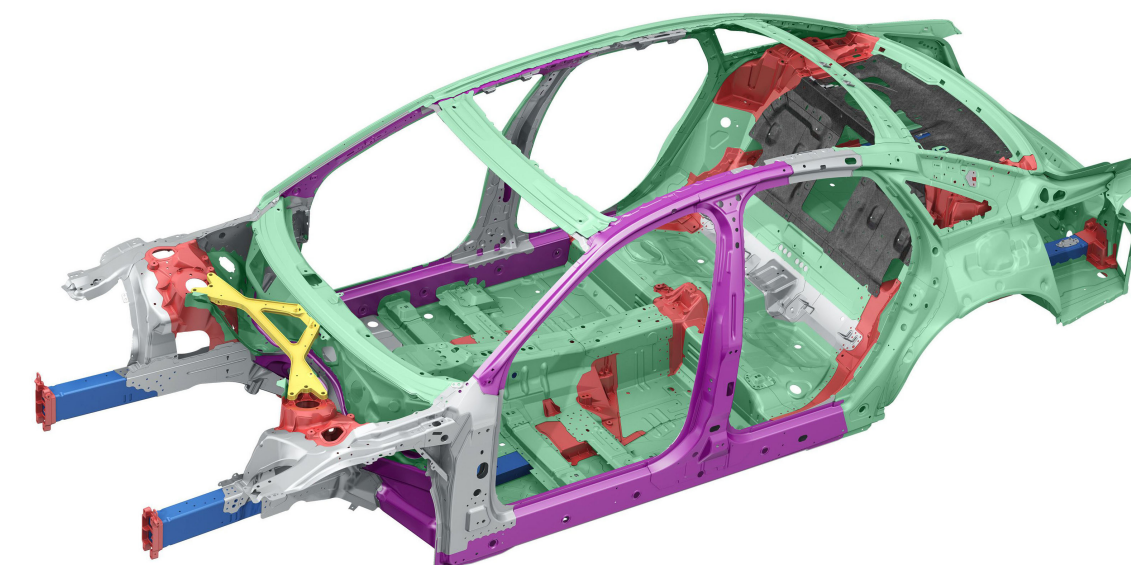
La presencia del A8 sobre la carretera es formidable. Una longitud de 5.172 mm, una anchura de 1.945 mm y una altura de 1.473 mm son sus dimensiones. Es 37 mm más largo y 13 mm más alto que su predecesor, pero la anchura es ligeramente menor. La distancia entre ejes es 2.998 mm (+6 mm). En la versión de batalla larga, esta medida y la longitud total aumentan en 130 mm, mientras que la altura es superior en 15 mm. En las dos versiones de carrocería, la anchura de vías es 1.644/1.633 mm (delantera/trasera). Los pasajeros se benefician de este incremento en las dimensiones: el nuevo A8 tiene el interior más amplio de su categoría; en las dos carrocerías su longitud ha aumentado en 32 mm. En el A8 L también hay más espacio vertical para las piernas y la anchura entre hombros. El techo panorámico de dos secciones otorga al habitáculo un ambiente más luminoso. El maletero tiene una capacidad de 505 l, tanto en el A8 como en el A8 L.

Rígido y ligero: Audi Space Frame con diseño multimaterial

En el nuevo A8, aluminio, acero, magnesio y polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) forman una combinación rígida y resistente al impacto. El nuevo A8 combina más cantidad de materiales que cualquier otro modelo de producción de la marca.

Respecto a su estructura total, el panel trasero de alta resistencia realizado en CFRP es el componente más grande de todos y aporta un 33% de la rigidez torsional total del coche. Para absorber de forma óptima las cargas longitudinales y transversales, entre 6 y 19 capas de fibra se colocan una encima de la otra para garantizar el mejor comportamiento posible. Cada capa de fibra individual consiste en una cinta de 2 pulgadas (50 milímetros) de ancho que se puede colocar de manera unitaria en un panel de acabado estratificado. Mediante un proceso recientemente desarrollado, este material se humedece con resina epoxy y se somete a un proceso de secado en cuestión de minutos.

Una combinación de componentes de acero de alta resistencia dan forma a la célula de ocupantes, que comprende desde la sección inferior de la parte frontal hasta los paneles laterales, pasando por los pilares B y la sección delantera del techo. Algunas de esas piezas de chapa metálica se realizan en diferentes espesores, mediante un proceso tecnológico que permite fabricar cada elemento a medida, mientras otras se someten a un tratamiento térmico parcial. Esto sirve para reducir el peso y aumentar la resistencia, especialmente en ciertas áreas del vehículo que son particularmente críticas para la seguridad.



 Aluminium-Blech Aluminum sheet	 Ultrahochfester Stahl (warmumgeformt) Ultra-high strength steel (hot-formed)	 Magnesium
 Aluminium-Profil Aluminum section	 Konventioneller Stahl Conventional steel	
 Aluminium-Guss Aluminum castings	 Kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff (CFK) Carbon fiber-reinforced plastic (CFRP)	

Las piezas de aluminio en forma de nodos de fundición, perfiles extruidos y paneles (elementos, todos ellos, característicos del Audi Space Frame) suponen la mayor parte de la estructura del Audi A8, concretamente un 58%. Las nuevas aleaciones con tratamiento térmico alcanzan una resistencia a la tracción de más de 230 MPa (megapascales). La resistencia



elástica correspondiente en el test de tracción es superior a 180 MPa y, para los perfiles de aleación, superior a 280 y 320 MPa, valores hasta ahora nunca vistos y significativamente superiores a los habituales.

Los elementos más grandes son los que conectan las partes laterales con las piezas longitudinales traseras. Su geometría es altamente compleja y, por ello, no pueden estar hechos de acero. En el vano motor, la zona en la que descansa la suspensión está fabricada en magnesio, lo que ahorra un 28% de peso. Los pernos de aluminio también contribuyen a aumentar la ligereza del conjunto.

Audi utiliza 14 diferentes tipos de técnicas de unión para ensamblar el bastidor multimaterial, incluyendo el engatillado con roldana en los umbrales de las puertas. Esta tecnología se utiliza para unir el marco lateral de aluminio a los paneles de acero conformado en caliente en los pilares B, el techo y los umbrales. El panel trasero de CFRP –con altavoces, persianas y cinturones de seguridad– entra en el coche en la fase final de montaje. Un robot se encarga de introducir este elemento en el interior desde la sección de la ventanilla trasera. Los remaches, así como un adhesivo que previene la corrosión, unen este módulo a la estructura ASF.

Este entramado ASF no sólo es extremadamente ligero, sino que también impresiona en muchos otros aspectos. La rigidez torsional del buque insignia –parámetro crítico para lograr un comportamiento preciso o una acústica agradable, entre otras cosas– supera en un 24% a la de su predecesor.

Otro factor que contribuye a ello es la estructura de la parte frontal, que ha logrado incrementar la rigidez transversal en esta parte del coche. La seguridad en caso de choque, tanto para los ocupantes como para los peatones, se encuentra en los niveles más altos.

En una colisión frontal, hay tres paneles que se encargan de absorber las fuerzas. Para aumentar la seguridad pasiva en el A8, el paquete de seguridad safety plus incluye unos innovadores [airbag centrales](#): uno se sitúa entre los asientos delanteros y el otro, entre los asientos traseros. Ambos proporcionan un extra de seguridad en caso de colisión lateral y vuelco.

Los reposacabezas activos combinados con los asientos confort también mejoran la seguridad en caso de colisión por alcance. Los tensores reversibles de los cinturones delanteros y traseros minimizan el desplazamiento de los ocupantes (longitudinal y lateral) en las frenadas de emergencia.

El nuevo A8 lidera su clase en el apartado de la reducción de ruidos. Nunca un Audi fue tan silencioso, y en esto tienen mucho que ver las ventanillas y los paneles de las puertas. Existe un acristalamiento acústico en opción que reduce aún más la sonoridad.



Los limpiaparabrisas han sido especialmente desarrollados para el A8 y se controlan de una forma inteligente. Las salidas de pulverización se encuentran en los propios brazos y el agua se rocía directamente desde aquí, siempre con el enfoque correcto. Este humedecimiento uniforme, que también tiene en cuenta la velocidad a la que circula el coche, la temperatura exterior y el grado de suciedad, limpia el parabrisas de forma rápida y certera para que el conductor tenga siempre una visión óptima.

Interior

Calma y simplicidad son los valores estéticos fundamentales en el nuevo buque insignia de la marca. El A8 recibe al conductor y los pasajeros con una experiencia espacial envolvente. La arquitectura se combina perfectamente con el nuevo concepto de operación táctil, que prácticamente elimina los botones y controles. Las superficies limpias y amplias transmiten la atmósfera de un salón de lujo. Las líneas que definen el interior producen volúmenes claramente definidos en los que predomina la horizontalidad. Esto acentúa la sensación de libertad dentro de la berlina.

El salpicadero se presenta elegante y bien esculpido. El arco superior que lo define forma una línea continua desde la puerta hasta la consola, pasando por la propia instrumentación. Aquí se integran las salidas de aire, que permanecen ocultas tras unas pequeñas lamas cuando no se usan. Al activar el sistema de climatización, esas persianas suben eléctricamente mientras las salidas de aire emergen unos centímetros.



En la consola central figura una pantalla de 25,6 centímetros (10,1 pulgadas), que se integra hasta convertirse en casi invisible a la vista en la superficie de acabado negro brillante, denominada black panel, donde se aloja. La línea decorativa horizontal de la parte superior se



presenta en gris pizarra o aluminio. Todos los iconos, gráficos e información textual aparecen sobre un fondo negro. En la consola del túnel central, que también posee ese efecto de panel negro, hay una segunda pantalla táctil de 21,8 centímetros (8,6 pulgadas). La superficie de la pantalla táctil emite una señal acústica cuando se activa una función, imitando de esta manera a los interruptores tradicionales. Lo mismo sucede con el módulo que gestiona la iluminación. Las salidas de aire también se pueden controlar mediante el tacto.

Dos guías de luz LED opcionales en la consola central, el salpicadero y las puertas crean un ambiente de iluminación elegante en el interior. Fijan un contorno, armonizan con el diseño interior y sirven como luz de ambiente. Admiten, además, ajustes de brillo y color. En el techo hay guías de luz que ayudan a definir las formas interiores. En el Audi A8 L, los respaldos de los asientos delanteros incorporan una tira de iluminación. Para la parte trasera se ha desarrollado un nuevo sistema de luces de lectura con tecnología Matrix LED con siete diodos cada una, que permiten al pasajero ajustar no sólo el brillo sino también tamaño y el foco del haz de luz.

Un techo de cristal panorámico de dos piezas –opcional– da luz al interior. Abarca toda la superficie del techo y protege contra la luz directa del sol mediante un tintado especial. Este techo viene acompañado de una persiana eléctrica que no deja pasar los rayos del sol, de manera que la superficie queda casi completamente oscurecida.

Auténtico y natural: colores y materiales

Los materiales empleados en el nuevo A8 fascinan a cualquiera. La mayoría de las inserciones en madera fina se presentan con el poro abierto y, por lo tanto, ofrecen una sensación más natural. En el caso del cuero, se ha optado por un tono bronceado, particularmente natural, transpirable y suave, que se trabaja de una manera sostenible. Los reposacabezas traseros de los asientos confort están envueltos en una piel suave y aterciopelada denominada Cocoon, que representa un tapizado de la más alta calidad. La armonía y naturalidad que desprenden los materiales crean una nueva y contemporánea sensación de lujo. Irradian carácter y artesanía hasta el más mínimo detalle. Lo mismo sucede con las costuras de los asientos. En el caso de los asientos confort, las perforaciones siguen el nuevo lenguaje de diseño, con un proceso de ejecución muy preciso mediante el empleo de una prensa hidráulica. Cada herramienta con sus miles de agujas está especialmente desarrollada para cada diseño individual.

El nuevo A8 ofrece numerosas opciones de materiales y colores. La versión tope de gama perteneciente al programa de personalización Audi design selection combinará el gris merino con el marrón tabasco. Para la tapicería, las opciones son los cueros Valetta, Valcona y Unicum. En la gama aparecen nuevos colores como el beige perla, el rojo Merlot, el gris Metropolis y el azul Tourmalina. En algunos paquetes de equipamiento las costuras de contraste aportan un toque distintivo de color.

El salpicadero es bitono en algunas versiones. Para las inserciones, Audi ofrece una selección de diferentes acabados, desde la madera de haya, roble y eucalipto, hasta el negro piano. El



cliente que quiera hacer de su Audi una pieza aún más exclusiva encontrará una amplia selección de acabados, colores, pieles y materiales en la selección de Audi exclusive.

Con toda la comodidad posible: entrada y personalización

El nuevo Audi A8 facilita cada paso operativo, incluida la apertura de puertas. Desde fuera, basta con mover el tirador apenas 5 milímetros para que un mecanismo se encargue de finalizar la operación. Lo mismo sucede al abrir la puerta desde el interior. En una situación de emergencia, las puertas se pueden abrir mecánicamente desde dentro o desde fuera. La tapa del maletero sube por sí sola, y su funcionamiento eléctrico para la apertura y el cierre, tanto mediante el mando de la llave como mediante un movimiento del pie, están disponibles como opción.

El A8 permite ahora guardar hasta siete perfiles de usuario. Esta [personalización](#) incluye hasta 400 parámetros, desde la posición del asiento del conductor y sus preferencias de climatización, hasta los destinos de navegación y emisoras de radio favoritas. El coche identifica a cada usuario por la señal de la llave tan pronto como se pulsa el botón de apertura. Es en este momento cuando se activa el perfil personal de cada usuario.

Enfocados al relax: los asientos

El ambiente de relax que ofrece el nuevo Audi A8 en su interior se debe, en gran medida, a los asientos. Tanto en la parte delantera como en la trasera, la estructura de los cojines y respaldos proporciona una excelente comodidad y un buen soporte lateral. Los nuevos asientos son considerablemente más ligeros que los del modelo anterior. Los delanteros logran un ahorro de más de 4 kilogramos; los traseros también hacen su aporte gracias al empleo de polímero reforzado con fibra de vidrio (GFRP).

Audi ofrece múltiples posibilidades para los asientos delanteros, desde el denominado asiento de confort con contorno personalizado hasta los asientos deportivos de confort, pasando por las opciones de ventilación y calefacción, controladas cada una de ellas en tres etapas. La función de masaje opcional se ha vuelto aún más eficiente. En cada respaldo hay hasta 16 cámaras de aire capaces de masajear toda la espalda hasta los hombros en siete programas y tres niveles de intensidad. En cada asiento, un pequeño compresor que funciona a presiones de hasta 0,5 bar se encarga de absorber el aire necesario desde la base. Para desarrollar este sistema de masaje Audi ha trabajado en estrecha colaboración con médicos, fisioterapeutas y osteópatas.

La parte trasera tiene tres asientos de serie y en opción puede incluir una ventana de carga o un enfriador. Los asientos laterales pueden contar con calefacción y con ajuste eléctrico para mover la banqueta longitudinalmente o modificar su ángulo, así como para modificar el ángulo del respaldo. Si equipa este sistema, el soporte lumbar también admite regulación. Otras opciones son la función de masaje con 18 cámaras triples de aire por asiento, los reposacabezas de confort con un tapizado especialmente suave y las persianas para la parte

trasera. Las mismas opciones están disponibles para los A8 L con asientos individuales. Aquí se incluye una gran consola central, reposabrazos y compartimentos para guardar objetos.

Como opción de lujo, Audi ofrece la función de masaje en el asiento trasero derecho, que además se puede reclinar y permite al pasajero poner sus pies en una superficie plegable eléctricamente situada en el respaldo del asiento delantero para así poder descansar mientras viaja. No sólo permite el descanso sino también mantiene los pies calientes y masajeados. El cliente puede elegir entre tres niveles de intensidad, tres tallas de pie y dos programas que, mediante las ocho cámaras de aire, pueden estimular diferentes zonas de los pies.

El paquete relax de asientos contiene otras funciones de lujo más allá de los asientos de confort con ventilación y masaje. La dotación también incluye reposacabezas de confort ajustables en altura, reposapiés, una gran consola central para las plazas traseras, climatizador de cuatro zonas, un sistema de entretenimiento trasero [Rear Seat Entertainment](#) con dos Audi tablet y el denominado [Rear Seat Remote](#), que es una unidad de control para manejar las funciones en esta parte del coche. Dos mesitas plegables en dos etapas están disponibles como opción.



El Audi A8 recibe a sus pasajeros en el interior con un clima de aire limpio y de calidad, especialmente si va equipado con el [Air quality package](#). Este paquete lo componen un ionizador y un dispensador de fragancias de intensidad regulable. El habitáculo se inunda con toques que evocan el verano o el invierno, e incluso es capaz de ofrecer notas que recuerdan a la brisa marina o al ambiente que se respira en las montañas alpinas. El sensor de calidad del aire de serie también es capaz de detectar gases nocivos para actuar en consecuencia y activar la función de recirculación de gases en el sistema de climatización. El A8 ofrece de serie un



climatizador de dos zonas, que puede ser de cuatro si se elige la opción. Su filtro es capaz de eliminar gases y partículas, y de neutralizar muchos alérgenos.

Control y pantallas

Como modelo tope de la gama, el A8 se beneficia de las tecnologías más avanzadas y de los conceptos operacionales más novedosos. En la segunda generación, la berlina estrenó por primera vez en 2002 el sistema MMI; la tercera generación hizo lo propio en 2010 con el MMI touch. Ahora, el buque insignia alcanza un nuevo nivel con el [MMI touch response](#).

Clic virtual: MMI touch response

En la parte central superior de la consola se encuentra una pantalla de 25,6 centímetros (10,1 pulgadas) que, cuando permanece apagada, se confunde con el resto de elementos que la rodean gracias al material negro lacado en el que está realizada. Mediante esta pantalla el usuario puede controlar todas las funciones del sistema de infotainment. Con una resolución de 1540x720 píxeles, este display suavemente curvado ofrece imágenes muy nítidas y con alto contraste, incluso cuando se mira desde los laterales. Debajo de ella aparece una segunda pantalla con 21,8 centímetros (8,6 pulgadas) y una resolución de 1280x660 píxeles, en la parte final de la consola central, que integra las funciones de control de la climatización y el confort. Cada vez que el conductor activa una función en cualquiera de las dos pantallas, recibe una respuesta a modo de pulso mecánico como confirmación. Esto se consigue mediante un electroimán al que acompaña un clic sonoro que se emite por un pequeño altavoz. Con todo esto Audi comienza un nuevo capítulo en su experiencia de usuario.

El MMI touch response hace que el manejo sea más fácil y fiable, al tiempo que reafirma el compromiso de Audi con la tecnología. La superficie de la pantalla contiene un recubrimiento antihuellas y una capa antirreflejo que refracta la luz para evitar errores en la lectura. La capa más externa es templada, similar al vidrio que se utiliza en los smartphones de alta calidad.

Determinadas soluciones hacen que la nueva tecnología sea aún más atractiva en el manejo. Cuando los dedos tocan un icono, el software proporciona un retorno directo en forma gráficos animados o cambios de color. Mediante la presión adecuada, el icono o la entrada correspondiente se iluminan brevemente. Como en los teléfonos inteligentes, muchos iconos presentan funciones de contacto largo. Por ejemplo, para introducir un nuevo título en el menú principal hay que mantener el dedo pulsado durante 8 décimas de segundo, momento a partir del cual se produce una pequeña vibración y la acción de hace efectiva. Los movimientos de desplazamiento, scroll y operaciones con varios dedos a la vez son compatibles con el sistema. Las letras y palabras dibujadas en la pantalla inferior se plasman en órdenes reales con una respuesta acústica, lo que permite al conductor mantener la atención en la carretera reduciendo al mínimo las distracciones.

Nuevos son, también, los gráficos de las diferentes pantallas y del [Audi virtual cockpit](#), que ahora ofrece una apariencia más moderna. Todos los pictogramas están perfectamente



proporcionados e incluyen gráficos animados. La onda de radio, por ejemplo, oscila ligeramente cuando el usuario cambia de emisora. La instrumentación digital de 31,2 centímetros (12,3 pulgadas) con pantalla Full HD de 1920x720 píxeles de resolución permite elegir entre dos interfaces: vista clásica y modo infotainment. El [head-up-display](#) está disponible también y su misión es proyectar información en el parabrisas en forma de iconos de fácil lectura justo en el campo de visión del conductor.

Otras formas de control: búsqueda de texto libre, control por voz, Rear Seat Remote

A su menú de estructura intuitiva, Audi añade la [búsqueda MMI](#) basada en la [entrada de texto libre](#). Si, por ejemplo, el usuario quiere buscar un restaurante asiático, bastará con que introduzca las primeras palabras de la búsqueda para que rápidamente aparezca una lista de opciones. Otra mejora tiene que ver con Audi connect, cuyo contenido ya no se encuentra en una zona separada sino en los respectivos menús de funciones.

El nuevo [control de voz con lenguaje natural](#) convierte al A8 en un interlocutor inteligente. Entiende muchos giros coloquiales que se emplean en las conversaciones cotidianas y puede incluso mantener un diálogo con el conductor. El sistema de control de voz responde a comandos y preguntas de dos maneras: mediante la información almacenada a bordo sobre las preferencias y mediante la nube. La información online suele ser la más completa, mientras que la información de a bordo es accesible de una manera extremadamente rápida y fiable, incluso en aquellos lugares que carecen de cobertura.

Además de las pantallas del MMI touch response y del control de voz híbrido, el nuevo A8 posee un tercer nivel de control: el nuevo volante multifunción. Con sus botones y mandos giratorios, el conductor puede tener acceso a toda la información de viaje y del vehículo, así como a las funciones primarias del sistema de infotainment.

Audi ha creado el control del asiento trasero, denominado [Rear Seat Remote](#), que, como si de un smartphone se tratase, permite a los pasajeros manejar una serie de funciones que tienen que ver con la climatización, la posición de los asientos, la iluminación, el control de la radio, las luces de lectura Matrix LED, las funciones de masaje o las cortinillas de las ventanillas mediante su pantalla táctil.

Infotainment y Audi connect

El infotainment es otra área en la que el nuevo Audi A8 sienta las bases de una nueva generación. El MMI Navegación plus de serie emplea la [plataforma modular de infotainment](#) de última generación, denominada MIB 2+. El sistema superior integra un módulo de transferencia de datos de Audi connect. Aparte del [punto de acceso Wi-Fi](#) –soporta el nuevo ancho de banda de 5 GHz–, el sistema viene con el estándar de transmisión LTE Advanced, otra novedad para la marca. Permite velocidades de transmisión de hasta 300 MB/s para descargas y de hasta 50 MB/s para subidas, es decir, el triple de lo que actualmente es posible.



El nuevo A8 se convierte en parte de la nube con los servicios de navegación e infotainment de [Audi connect](#), algo que queda plasmado en los servicios [Car-to-X](#) para señales de tráfico y avisos de peligro. El año que viene se agregará el estacionamiento en la calle, que toma la información del conjunto de vehículos que circulan, con el objetivo de facilitar la búsqueda de una plaza de aparcamiento. Al conductor le aparece en este caso una información que indica la posibilidad de encontrar un hueco en una calle en particular. La información base para los servicios Car-to-X viene de unos mapas suministrados por [HERE](#), una plataforma de datos que Audi actualiza de manera constante en colaboración con el grupo BMW. Puede grabar y analizar el tráfico en tiempo real. Audi connect ofrece muchos otros servicios, tales como el acceso a Twitter, al correo electrónico, a la navegación con Google Earth, así como otras funciones de servicios varios, incluida la llamada de emergencia. En varios mercados, la transferencia de datos para los servicios de Audi connect se gestiona desde la [tarjeta eSIM de Audi connect](#), que está integrada en el coche.

Muchas funciones de Audi connect se conectan en la nueva aplicación móvil [myAudi app](#). Su misión es conectar el teléfono del usuario al nuevo A8 para transmitir puntos de interés al sistema de navegación, música en streaming o transferir el calendario al MMI. El cliente también puede usar la app para abrir o cerrar el coche, hacer funcionar la climatización auxiliar o acceder al informe de estado. Además, la nueva función de navegación de myAudi permite al conductor planificar una ruta a través de múltiples dispositivos, algo que es especialmente útil en ciudades desconocidas. Un ejemplo: la aplicación guía al usuario desde un restaurante hasta el coche, que está aparcado a unas pocas calles de distancia y, al llegar, cambia del teléfono a la pantalla del coche. Tras conducir y alcanzar el siguiente destino, el sistema acompaña al usuario una vez aparcado el coche, de nuevo desde el smartphone, hasta el siguiente destino, bien sea circulando a pie o en transporte público.

La navegación también ofrece una serie de nuevas características ópticas y funcionales. La vista del mapa ahora incluye detallados modelos en 3D de las principales ciudades de Europa. En la planificación de rutas, el sistema de navegación autodidacta plantea sugerencias al conductor basadas en otras rutas anteriores y tiene en cuenta otras variables, como el tráfico. La ruta se calcula online en los servidores del proveedor HERE. Si se perdiera la conexión de datos durante la conducción, el sistema de navegación cambiaría al modo on-board, que continuaría funcionando en segundo plano. A través de la pantalla ampliada de puntos de interés, el conductor puede acceder desde el sistema de navegación a lugares como estaciones de servicio y garajes, con información adicional relativa a precios de combustibles, disponibilidad de plazas de aparcamiento y horarios de apertura y cierre. Cada año hay actualizaciones de mapas gratuitas, suministradas opcionalmente a velocidad de LTE Advanced.

La llave [Audi connect key](#) completa la gama de servicios de Audi connect. Con esta llave, el conductor puede abrir y cerrar el A8, así como arrancar el motor con un smartphone Android, algo que supone un gran avance. La interacción entre el coche y el teléfono se lleva a cabo mediante una comunicación de campo cercano (NFC). Para este propósito, la llave digital Audi connect key se guarda en el móvil, en un elemento de memoria seguro, protegido contra la



manipulación indebida y el uso no autorizado. El usuario del A8 puede permitir el acceso a los datos a cuatro personas adicionales. El coche, entonces, reconocerá el perfil de cada uno y establecerá los ajustes correspondientes. El smartphone puede guardar las llaves de varios vehículos a la vez. En caso de que el conductor tenga que entregar temporalmente la llave a otra persona, el sistema Audi connect key se presenta en formato de tarjeta de crédito y se ubica en el propio coche. En este caso, es el propio conductor quien la activa para situaciones como, por ejemplo, dejarle el vehículo a un aparcacoches.

Otro elemento que garantiza la máxima comodidad es [Audi phone box](#). Permite enlazar el teléfono a la antena del vehículo sin necesidad de cables, al tiempo que la propia base sirve como cargador que funciona de forma inductiva. El servicio de voz con 4G acelera la configuración de la conexión y permite el uso simultáneo de la transferencia de datos de alta velocidad y la telefonía online de alta definición (HD Voice). Gracias a esto, la voz del interlocutor suena como en una conversación cara a cara, mucho más real.

El nuevo A8 permite que haya dos teléfonos conectados y en uso al mismo tiempo. Para los ocupantes de la parte trasera existe otro Audi phone box, tanto para las versiones de cuatro asientos como para las de cinco, que convierte al Rear Seat Remote en un smartphone. Con él, los pasajeros pueden hacer llamadas de forma discreta, mientras los contactos dejan de mostrarse en la pantalla del MMI touch response.

Las dos [Audi tablet](#) del sistema de infotainment trasero son robustas en su construcción y exclusivas en su diseño. Los usuarios pueden introducir destinos de navegación, hacer ajustes del equipo de audio o, simplemente, navegar por la web gracias al punto de acceso Wi-Fi. Estas tablets se pueden seguir utilizando fuera del coche como cualquier otra, siempre que se conecten a cualquier otra red Wi-Fi.

Por otra parte, Audi ofrece tres niveles de sonido: Audi sound system de serie, Bang & Olufsen Premium sound system con sonido 3D en la parte delantera y [Bang & Olufsen Advanced sound system](#) que, por primera vez, incluye el sonido 3D en la parte trasera además de en la delantera. De los 23 altavoces que hay en total, los que se sitúan en los pilares A y en el techo cuidan la dimensión espacial al máximo nivel. El interior se convierte en un mundo de experiencia acústica donde la música se presenta exactamente como en la propia sala de grabación. Para conseguir esto, el sistema se basa en un algoritmo que Audi ha desarrollado junto al Instituto Fraunhofer. Las unidades para CDs y DVDs, así como un sintonizador de tres canales para los estándares de radio digital DAB y DAB +, completan el programa de información y entretenimiento. Con su CI+, el sintonizador de TV digital puede recibir estaciones de pago a través de su tarjeta inteligente.

Audi AI y sistemas de asistencia

La tecnología de Audi AI comprende una nueva generación de asistentes de última generación que se extienden hasta la conducción autónoma condicionada. Tres de ellos estarán



disponibles por primera vez en el nuevo A8: el Audi AI remote parking pilot, el Audi AI remote garage pilot y el Audi AI traffic jam pilot.

Debut mundial para la conducción autónoma condicionada: Audi AI traffic jam pilot

Con el [Audi AI traffic jam pilot](#), la marca de los cuatro aros pone sobre la mesa el primer sistema de conducción automatizada de nivel 3. En autopistas y otras vías con múltiples carriles y separación física entre los dos sentidos de circulación, el Audi A8 puede hacerse cargo de los mandos a una velocidad de hasta 60 km/h. Puede arrancar desde parado, acelerando, girando y frenando para mantener el coche en su carril. A diferencia del nivel 2 de automatización, el conductor ya no necesita monitorizar el coche constantemente. Una vez activado el asistente de atascos tras pulsar el botón AI en la consola central, puede retirar el pie de los pedales y las manos del volante, así como dedicarse a otras tareas en función de lo permitido por las regulaciones locales. En cualquier caso, la persona que va sentada a los mandos debe ser capaz de recuperar el control del coche siempre que el sistema así lo requiera.

Mientras el asistente está activado, una cámara comprueba si el conductor está preparado para reanudar la tarea de conducir si fuera necesario. Esta cámara analiza la posición y el movimiento de la cabeza y los ojos con el fin de recopilar una serie de datos. Si detecta que los ojos permanecen cerrados durante un tiempo, el sistema le pide al usuario que reanude la conducción. Esto ocurriría en tres fases: con advertencias visuales, acústicas y realizando una frenada de emergencia. Lo mismo sucede si la velocidad supera los 60 km/h o si el tráfico comienza a despejarse. Si el conductor hace caso omiso a las advertencias, el A8 terminaría frenando de forma autónoma hasta quedar totalmente detenido en su carril.

La introducción del Audi AI traffic jam pilot requiere de la adecuación a los parámetros legales de cada país y de una serie de pruebas específicas del sistema. Además, debe pasar por diversos procesos de homologación a nivel mundial, con plazos establecidos. Por estos motivos, Audi iniciará la producción en serie de este asistente a la conducción en el nuevo A8 de forma gradual, dependiendo de la situación legal en cada país.

Aparcar y mirar: los nuevos Audi AI remote parking pilot y garage pilot

El [Audi AI remote parking pilot](#) y el [Audi AI remote garage pilot](#) convierten el aparcamiento en una experiencia verdaderamente cómoda, ya que son capaces de hacer que el A8 acceda por sí mismo a plazas de aparcamiento situadas tanto en paralelo como en batería. También son capaces de realizar la maniobra inversa, es decir, sacar el coche de la plaza. Y todo ello mediante el manejo autónomo de la dirección, el acelerador, los frenos y el cambio tiptronic.

El conductor controla las maniobras pero no necesita ir sentado en el coche. Ambos asistentes se pueden utilizar mediante un smartphone gracias a la aplicación myAudi. Para hacerlos funcionar, el conductor simplemente debe presionar el botón AI en la app y mantenerlo pulsado durante toda la operación de aparcamiento. Mientras tanto, en la pantalla se puede ver una imagen en vivo del coche gracias a las cámaras que visualizan el perímetro. El coche es

capaz de aparcar a una velocidad de hasta 6 km/h y con tantas maniobras como sea necesario. Otra manera de hacerlo funcionar es, desde dentro del coche, activando la función AI mediante el botón ubicado en la consola central.

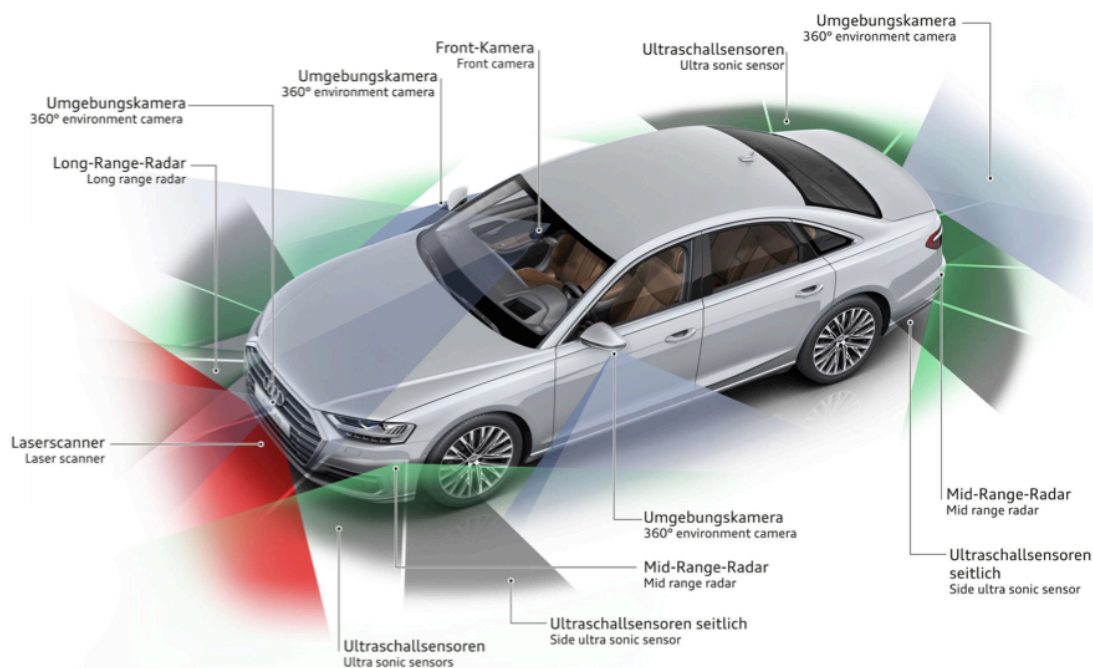
Los sistemas Audi AI remote parking pilot y Audi AI remote garage pilot trabajan de forma inteligente. Pueden operar incluso en plazas de aparcamiento de espacio reducido, con muros cercanos y objetos como bicicletas. Siempre que haya espacio suficiente, se completará la maniobra. Si no lo hubiera, el sistema interrumpiría la maniobra. Estos asistentes se benefician de un innovador escáner láser y no están disponibles en ningún otro modelo de la competencia.

Imagen del perímetro: el controlador de asistencia a la conducción

El elemento clave de los nuevos sistemas es el [controlador central de asistencia a la conducción \(zFAS\)](#), que hace ahora su debut en el nuevo A8. Con el tamaño aproximado de una tablet, analiza constantemente las señales que le llegan de los sensores con su potente procesador.

El A8 cuenta con 24 sensores:

- doce sensores ultrasónicos en el frontal, los laterales y la parte trasera
- cuatro cámaras 360 grados en el frontal, trasera y retrovisores exteriores
- una cámara frontal en la parte alta del parabrisas
- cuatro sensores de radar de medio alcance en las esquinas del coche
- un sensor de radar de larga distancia en el frontal
- un escáner láser frontal
- una cámara de infrarrojos frontal (para el night vision assist)





El [escáner láser](#), usado por Audi por primera vez en el A8, rastrea un área de unos 80 metros de longitud, con un ángulo de apertura de 145 grados. Dentro de este rango, el escáner es capaz de detectar el contorno exacto de los objetos, incluso en la oscuridad. Con mala climatología, el parabrisas se limpia y calienta solo. Las capacidades especiales del escáner láser y el controlador central de asistencia a la conducción benefician al sistema de navegación además de los sistemas Audi AI, ya que la recopilación de datos del sensor permite que el coche se mantenga con exactitud dentro del carril. Los sistemas de asistencia a la conducción reaccionan a los objetos con una precisión y una celeridad mayores que en el anterior A8.

Insuperable: amplia oferta de sistemas de asistencia al conductor

Con más de 40 asistentes, la cuarta generación del A8 fija un récord en su segmento. Y lo hace en cualquier situación, desde el mismo momento en que el usuario recoge el coche en el aparcamiento, hasta que llega a la autopista, con la idea de hacer siempre la conducción más comfortable, fiable y segura. Audi agrupa los sistemas de asistencia en tres paquetes: Tour, Park y City. Los clientes que quieran el Audi AI package plus obtienen los tres packs citados, además del Audi AI remote garage pilot.

El elemento central en el paquete Tour es el control de crucero adaptativo ([adaptive cruise assist, ACA](#)). Es una evolución del [control de crucero activo ACC](#) del modelo anterior, al que suma las funciones de asistente para el mantenimiento de carril y [asistente para la conducción en tráfico denso](#). El nuevo ACA permite al A8 mantener velocidades estables entre 0 y 250 km/h, respetando siempre la distancia adecuada frente a los vehículos que lo rodean, acelerando o decelerando según sea necesario, y dentro de las líneas que delimitan el carril. Para esto último, si es necesario, interviene en la dirección aplicando un cierto par sobre el volante para corregir la trayectoria. Por otro lado, el denominado construction assist guía al vehículo longitudinalmente en zonas que se encuentran en obras.

El sistema analiza los datos de navegación, los mensajes Car-to-X y las imágenes de la cámara para hacer ciertas recomendaciones al conductor acerca del uso del acelerador. El sistema de seguridad [Audi pre sense front](#) ayuda a evitar colisiones frontales y a minimizar las consecuencias. Incorpora una función de aviso y frenada, y reconoce vehículos, peatones y ciclistas.

El paquete Tour también incluye el asistente de giro [turn assist](#) y el asistente para evitar choques [collision avoidance assist](#). El primero monitoriza el carril del sentido opuesto cuando se va a girar pasando por él, lo que evita una eventual colisión con un vehículo que venga de frente. También controla a los vehículos que vienen de frente y van a girar pasando por el carril por donde circula el A8. Es el único modelo en su categoría dotado de un sistema de asistencia para evitar colisiones que también ofrece frenado individual en las ruedas y asistencia en la dirección, para evitar los obstáculos de forma más precisa. El sistema de [reconocimiento de señales](#) basado en una cámara y el [asistente de emergencia](#), que puede detener completamente el coche si el conductor no es capaz de hacerlo, completan esta gama de dispositivos.



El asistente de aparcamiento Audi AI Park assist incluye el Audi AI remote parking pilot y las [cámaras 360°](#) que hacen más seguras las maniobras. El conductor puede tener diferentes vistas del entorno del coche en la pantalla del sistema de infotainment. El [asistente de maniobras](#) se encarga de mover la dirección e independientemente aplica la frenada necesaria para advertir del riesgo de choque con objetos estáticos y en movimiento. Para proteger las llantas, el paquete Park también incluye una [advertencia de frenado](#).

El recientemente desarrollado [asistente de cruce](#) forma parte del paquete City. Si los radares de medio alcance (abarcaban un rango de 75 metros) detectan una situación crítica de tráfico cruzado por delante del coche, el sistema alerta al conductor y aplica la frenada necesaria si llega el caso. El nuevo A8 también alerta al conductor de los riesgos de cambiar de carril.

Por su parte, el sistema [exit warning](#) avisa acerca de los coches o ciclistas que se aproximan al vehículo por detrás cuando se va a abrir la puerta para salir. Unas guías de luz ubicadas en las puertas indican el peligro de manera visual. El [cross traffic assist rear](#) detiene al A8 cuando sale de un espacio de estacionamiento en batería y detecta tráfico cruzado.

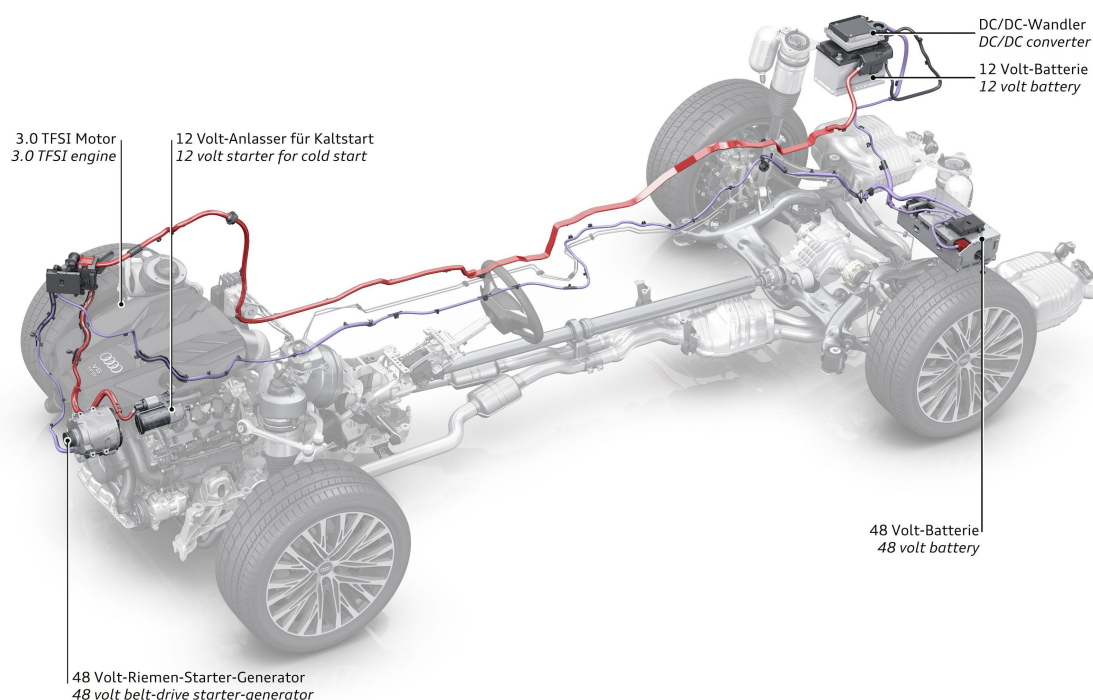
Otra función del paquete City es el sistema de seguridad [pre sense 360°](#), que detecta riesgo de colisión en todo el coche e inicia medidas preventivas específicas, bien sea frenada completa, ajuste de la posición del asiento o tensión de los cinturones. Si el coche está dotado de la suspensión activa Audi AI y el sistema identifica una colisión inminente con los radares de medio alcance, la carrocería se eleva automáticamente unos centímetros en el lado donde se producirá el impacto para reducir los daños a los ocupantes.

Los asistentes de aparcamiento [park assist](#) y de visión nocturna [night vision assist](#) están disponibles como opciones individuales. El último utiliza una cámara de infrarrojos para detectar peatones y animales a largas distancias en la oscuridad y advertir al conductor de su presencia.

Motores y transmisión

Audi lanza el nuevo Audi A8 en Europa con dos motores V6 turboalimentados que han sido profundamente renovados. El 3.0 TDI (A8 50 TDI) rinde una potencia de 210 kW (286 CV), y el 3.0 TFSI (A8 55 TDI) ofrece 250 kW (340 CV). Más adelante, a partir de 2018, la gama se completará con nuevas versiones mecánicas, incluyendo una variante híbrida enchufable. Todos los motores ofrecen un rendimiento supremo, grandes prestaciones y un elevado nivel de eficiencia. El filtro de partículas para los motores de gasolina estará disponible en 2018.

La nueva tecnología de hibridación ligera [mild-hybrid](#) (MHEV) es de serie en todos los motores. Reduce el consumo de combustible en hasta 0,7 litros por cada 100 km en condiciones reales de uso. La tecnología MHEV de Audi utiliza el nuevo sistema eléctrico principal de 48 voltios. Se compone de una compacta batería de iones de litio con una capacidad de 10 Ah ubicada bajo el piso del maletero, así como de un alternador accionado por correa (BAS) conectado al cigüeñal.



Los efectos son impresionantes: en el rango de velocidad de 55 a 160 km/h el nuevo Audi A8 puede circular en modo de marcha por inercia con el motor apagado, si el conductor levanta el pie del acelerador. De esta forma, el vehículo puede desplazarse con cero emisiones en períodos de tiempo de hasta 40 segundos. Tan pronto como el conductor acelera de nuevo, el BAS arranca el motor de forma rápida y suave. El nuevo sistema de 48 voltios permite una capacidad de recuperación de energía de hasta 12 kW, así como un funcionamiento del sistema start/stop desde 22 km/h.

El Audi efficiency assist opcional también puede contribuir a un estilo de conducción eficiente. El sistema orienta al conductor para que deje de acelerar, por ejemplo antes de entrar en una curva o al circular detrás de un vehículo lento. Si se desea, el sistema puede regular automáticamente la aceleración y la deceleración. Utiliza los datos predictivos de la ruta del navegador y la información de Audi connect. Los sensores a bordo suministran datos sobre señales de tráfico y otros vehículos.

Potencia y espontaneidad: los motores V6

Ambos motores de seis cilindros tienen una cilindrada de 3 litros. El 3.0 TDI (A8 50 TDI) ha experimentado un desarrollo intensivo en muchos aspectos comparado con su predecesor, especialmente en lo referido a su elaborada gestión térmica. Con un par máximo de 600 Nm, ofrece un poderoso empuje. Además, el V6 TDI está equipado con [soportes de motor activos](#), que filtran totalmente la transmisión de vibraciones a la carrocería. Para ello generan pulsos de fase contraria al de las vibraciones a anular. Su efecto resulta especialmente marcado al ralentí.



El 3.0 TFSI (A8 55 TFSI) también entrega su par máximo de 500 Nm a muy bajas revoluciones. La salida hacia el colector de escape se encuentra en el centro de la V, de forma que el corto recorrido del flujo de gases y el turbocompresor twin scroll de doble entrada proporcionan una gran capacidad de respuesta. El proceso de combustión según el [ciclo B](#), concebido para funcionamiento bajo carga parcial, hace que este motor resulte especialmente eficiente. Para su funcionamiento, el [Audi valvelift system](#) (AVS) ajusta los tiempos de apertura y la carrera de las válvulas de admisión en dos etapas, en función de la carga y del régimen de giro del motor.

Motores V6		
Audi A8/Audi A8 L	A8 55 TFSI (3.0 TFSI)	A8 50 TDI (3.0 TDI)
Cilindrada (cm3)	2.995	2.967
Potencia en kW (CV) a rpm	250 (340) a 5.000 – 6.000	210 (286) a 3.750 – 4.000
Par máximo Nm a rpm	500 / 1.370 – 4.500	600 / 1.250 – 3.250
Velocidad máxima km/h	250	250
0-100 km/h en s	5.6	5.9
Consumo combinado en l/100 km	7,8 – 7,7	5,8 – 5,6
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km	178 – 176	152-145 (A8 L: 152-146)
Tracción	quattro	quattro

Los datos de consumo y emisiones dependen de las llantas y neumáticos utilizados

Confort y eficiencia: la transmisión

Todos los motores transmiten su potencia a la caja de cambios [tiptronic de ocho velocidades](#) de nuevo desarrollo, que realiza los cambios de marcha de manera rápida y suave, con una gran eficiencia. Un amortiguador torsional adaptable a las revoluciones, dotado de un péndulo centrífugo, compensa las vibraciones indeseadas del motor, lo que permite una conducción eficiente con el motor girando desde un régimen tan bajo como 1.000 rpm. El conductor puede dejar que la transmisión trabaje en modo automático seleccionado los programas E, D y S, o tomar el control del cambio de marchas en el modo M. Las órdenes se transmiten de forma electrónica .

El cambio tiptronic recibe una serie de modificaciones para interactuar con la tecnología MHEV. Cuando el A8 se desplaza en modo de marcha por inercia con el motor apagado o girando al ralentí, un embrague desacopla el motor e interrumpe la transmisión de potencia. Una nueva bomba de aceite accionada eléctricamente permite al conductor seleccionar la marcha requerida tras la fase de desplazamiento por inercia. La secuencia del cambio de marchas y la lógica de funcionamiento se han optimizado para un funcionamiento más rápido, y se han realizado modificaciones en el convertidor para reducir las pérdidas por fricción y hacerlo más ligero. El módulo de control de la transmisión detecta el tráfico en las situaciones de arranque



y parada, evitando cambios innecesarios o iniciando la marcha en segunda velocidad, en función de la situación de conducción.

La [tracción integral permanente quattro](#) es de serie en el nuevo buque insignia de Audi. En situaciones de conducción normales, su diferencial central autoblocante distribuye el par entre los ejes delantero y trasero en una proporción 40:60. Si existe deslizamiento en las ruedas de alguno de los ejes, la mayoría del par de tracción puede derivarse hacia el que tiene mayor adherencia, llegando a un reparto de hasta el 70 por ciento al eje delantero, y hasta un 85 por ciento al trasero. Para un estilo de conducción deportivo, el [control selectivo de par por rueda](#), una función inteligente de software, beneficia aún más el manejo, frenando ligeramente las dos ruedas del interior de la curva antes de que empiecen a perder tracción.

Para todos los motores MEHV está disponible opcionalmente el [diferencial deportivo](#), que redistribuye el par entre las ruedas traseras cuando se conduce de forma dinámica en carreteras de curvas, favoreciendo la estabilidad y la tracción. El nuevo diferencial deportivo es más ligero que su predecesor, y actúa de forma más rápida y precisa. En la pantalla central de la instrumentación el conductor puede visualizar el reparto de par en cada rueda de forma gráfica. La gestión se realiza a través de la [plataforma de chasis electrónico](#), que conecta el diferencial deportivo con los sistemas de control para la dirección dinámica a las cuatro ruedas y la Audi AI active suspension, coordinando con precisión el funcionamiento de todos los componentes.

Audi Wireless Charging: recarga por inducción para el híbrido enchufable

A partir de 2019 será posible cargar la batería de la versión híbrida enchufable con el sistema de recarga por inducción [Audi Wireless Charging \(AWC\)](#), en la que una estación de carga situada en el suelo induce un voltaje alterno en la bobina secundaria instalada bajo el vehículo en la parte frontal. Este sistema recarga la batería con una potencia de 3,6 kW. Para facilitar al conductor el aparcamiento sobre la estación de carga, el MMI muestra la posición de la plataforma. Alternativamente, los usuarios pueden cargar la batería utilizando un cable en un enchufe doméstico o en estaciones públicas de recarga, a 3,6 o 7,2 kW de potencia respectivamente. El proceso de carga puede iniciarse a través del sistema MMI o con la aplicación myAudi desde el smartphone, que también permite la programación de diferentes tiempos de recarga.

Tren de rodaje

Audi AI active suspension, dirección dinámica a las cuatro ruedas, plataforma de chasis electrónico... El nuevo Audi A8 equipa tecnologías completamente nuevas para hacer la conducción aún más cómoda, segura y deportiva. Gracias a estos sistemas es posible ofrecer la suavidad de una berlina de lujo o la firmeza de un coche deportivo.

Con un sofisticado diseño, los ejes delantero y trasero utilizan una precisa configuración de cinco brazos fabricados en aluminio, cuyo peso se ha reducido ligeramente respecto a su



predecesor. Dos subchasis –el delantero rígido, el trasero montado sobre anclajes hidráulicos– se unen a la carrocería. La [dirección progresiva electromecánica](#) es más directa a medida que aumenta el ángulo de giro. Gracias a un nuevo concepto de amortiguación, transmite con precisión lo que sucede entre las ruedas y el asfalto.

Otro elemento de serie es la suspensión neumática [adaptive air suspension](#) con control de la amortiguación. La suspensión neumática puede ajustarse a través del sistema de conducción dinámico [Audi drive select](#), eligiendo entre los programas confort, auto y dynamic, con un cuarto modo adicional de elevación de la carrocería para circular por carreteras muy bacheadas. A partir de una velocidad de 120 km/h, la carrocería desciende automáticamente en 20 mm para mejorar la aerodinámica. Para ello, el vehículo debe haber estado funcionando previamente en los modos auto o dynamic durante, al menos, 30 segundos.

La experiencia de conducción se vuelve aún más intensa con la suspensión completamente activa [Audi AI active suspension](#), disponible tras el lanzamiento del A8 al mercado. Como sistema de suspensión electromecánico completamente activo, puede controlar la firmeza de la amortiguación de forma independiente en cada rueda en función de las preferencias del conductor y de la situación. Para ello se utilizan unos actuadores electromagnéticos que reciben la energía necesaria para su funcionamiento del sistema eléctrico de 48 voltios. El rango de reglajes va desde la suave rodadura de una berlina de lujo hasta el comportamiento dinámico de un deportivo, en función del ajuste seleccionado en el Audi drive select.

En caso de una colisión lateral inminente cuando se circula a más de 25 km/h, el sistema Audi AI active suspension, en combinación con el sistema de seguridad Audi pre sense 360°, eleva de forma instantánea la carrocería hasta 80 mm en el lado correspondiente, de forma que el impacto se produzca una zona del vehículo más baja y con mayor resistencia. Los travesaños laterales y la estructura del piso se encargan de absorber aquí una gran parte de la energía producida en la colisión, reduciendo la deformación del habitáculo y las cargas que soportan los ocupantes, sobre todo en las zonas del tórax y del abdomen, hasta en un 50 por ciento en comparación con una colisión lateral en la que la carrocería no se eleva.

El nuevo A8 también introduce por primera vez la [dirección dinámica a las cuatro ruedas](#). Combina la dirección dinámica en el eje delantero con las ruedas directrices en el trasero, para redefinir los límites de lo físicamente posible al permitir que los ángulos de dirección de cada eje se ajusten de forma independiente entre sí. Este sistema combina una respuesta inmediata con una estabilidad superior. A baja velocidad, las ruedas traseras giran hasta un máximo de cinco grados en dirección opuesta a las delanteras, lo que no sólo facilita las maniobras y la agilidad en carreteras de curvas, sino que también reduce el diámetro de giro en alrededor de un metro, hasta 11,4 metros en el A8 y 11,8 para el A8 L. A velocidades medias y altas, las ruedas traseras giran hasta dos grados en la misma dirección que las delanteras, lo que permite al A8 ofrecer una conducción más estable, realizar cambios de carril más rápidos o afrontar una maniobra de esquiava con mayor seguridad.



El nuevo Audi A8 también se beneficia de unos poderosos frenos ventilados internamente. En el eje delantero se utilizan discos de fundición montados en un núcleo central de aluminio, con pinzas de aleación de seis pistones. El control electrónico de estabilidad (ESC) es aún más preciso que en el modelo anterior.

La gama de ruedas comienza con las llantas de 18 pulgadas, de serie en el A8 50 TDI. Con un peso de sólo 10,3 kg cada una, las llantas forjadas de 18" resultan especialmente ligeras. Para el A8 55 TFSI las llantas de serie son de 19". Las llantas de aluminio de 20 pulgadas, con su diseño de 10 radios en forma de Y, recuerdan al concept-car Audi prologue de 2014. Las más grandes, de 21 pulgadas, con neumáticos 275/35, estarán disponibles a lo largo de 2018. Como función adicional de seguridad única en el mercado, integrada en el control electrónico de estabilidad, si alguna de las ruedas no estuviera firmemente ajustada, el sistema alertaría al conductor.

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi A8 50 TDI

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 5,8 – 5,6

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 152 – 145

Audi A8 55 TFSI

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 7,8 – 7,7

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 178 – 176

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión

–Fin–

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

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

En 2016, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,868 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.457 deportivos de la marca Lamborghini y 55.451 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2016, AUDI AG alcanzó una facturación de 59.300 millones de euros, con un beneficio operativo de 3.100 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 88.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.