Julio 2009

El Audi A5 Sportback

Sumario	2
Resumen	5
Información detallada – El diseño exterior	7
La carrocería	10
El interior y el maletero	12
Los motores	15
La transmisión de fuerza	22
El tren de rodaje	25
El equipamiento	29

Anexo: datos técnicos

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

Sumario

El Audi A5 Sportback – Lo mejor de tres mundos

Audi presenta un nuevo concepto de automóvil: el Audi A5 Sportback. Este cinco puertas, con una trasera larga y de trazo fluido, combina lo mejor de diferentes mundos automovilísticos: es sugerente y elegante como un coupé, cómodo como una berlina y práctico con un Avant. Tras el lanzamiento del Coupé y del Cabrio llega ahora el Sportback, que se convierte en el tercer miembro de la familia de modelos A5.

Con un emotivo diseño, elevado poder de adaptación y respuesta a la actividad diaria, un deportivo carácter y motores tan eficientes como potentes, el A5 Sportback llegará a los concesionarios Audi el próximo mes de septiembre. Las ventas ya han comenzado con un precio base de 35.220 €

Con el A5 Sportback, Audi, creador del Avant, impone nuevas tendencias en el diseño de automóviles. Este coupé de cinco puertas viene definido por sus elegantes líneas. Su altura es 36 mm inferior a la de la berlina A4; el corto voladizo delantero, la larga batalla, la ancha vía y las cuatro puertas sin marco con su estrecha franja acristalada conforman una imagen global de deportiva elegancia.

El interior es espacioso y el confort elevado en las cuatro plazas. El gran portón del maletero se integra con gran armonía en el largo perfil de la zaga con montantes C inclinados, el borde de ruptura aerodinámica enfatiza la tensión de su alargado contorno. El volumen del maletero, de 480 litros, es casi idéntico al del A4 Avant, y aumenta hasta los 980 litros con los respaldos de los asientos traseros abatidos.

En cuanto a la propulsión, el A5 Sportback sigue de un modo consecuente el camino de las innovadoras tecnologías de Audi. Todos los propulsores son eficientes motores de inyección directa: los diésel basados en el refinado principio TDI y los gasolina en el concepto FSI. Además, todas las mecánicas cumplen con la normativa europea sobre emisiones contaminantes EU5. Todas las motorizaciones equipan de serie un sistema de recuperación de energía, capaz de recuperar energía en las fases de frenado y deceleración y de almacenarla provisionalmente en la batería.

El Audi A5 Sportback llega al mercado con tres motores de gasolina y tres motores TDI; a mediados de 2010 se lanzarán tres nuevas motorizaciones. Los motores de gasolina (los TFSI de dos litros con 180 y 211CV, y el V6 FSI de 3,2 litros con 265 CV) incorporan el Audi valvelift system, que gestiona de forma variable la alzada de las válvulas. Esta inteligente tecnología incrementa el rendimiento al tiempo que reduce el consumo de combustible.

El 2.0 TDI rinde 170 CV y se conforma con un consumo medio de 5,2 litros de combustible a los 100 km. Este propulsor se combina con el sistema de arranque y parada, que incrementa la eficiencia especialmente al circular en ciudad. Mayor potencia aún ofrece el 2.7 TDI de 190 CV. El 3.0 TDI por su parte, equipado con la caja de cambios S tronic, alcanza los 240 CV.

El diésel de mayor potencia traslada su fuerza a la tracción integral permanente quattro, al igual que los dos motores de gasolina. Las dos motorizaciones más potentes pueden combinarse opcionalmente con un diferencial deportivo de nuevo desarrollo con distribución variable de la fuerza motriz entre las ruedas del tren trasero, que proporciona un mayor dinamismo, disfrute de la conducción y seguridad. Los dos TDI con tracción delantera, el 2.0 TDI y el 2.7 TDI, y el 2.0 TFSI (180 CV) se benefician de otra de las innovaciones de Audi: el sistema de estabilización ESP con bloqueo transversal electrónico en el eje delantero, que aumenta la agilidad y evita el subviraje.

El complemento perfecto aquí es el sistema Audi drive select para una mejor dinámica de conducción. Este sistema permite al conductor modificar a su antojo las características de la inyección de combustible, los regímenes de cambio del S tronic de siete velocidades y la servoasistencia de la dirección servotronic dependiente de la velocidad de serie (a partir de 190 CV). El sistema se combina de manera modular con al menos uno de los tres componentes opcionales siguientes: el diferencial deportivo, la regulación adaptativa de la amortiguación y la dirección dinámica con desmultiplicación variable.

Resumen

El Audi A5 Sportback

Motores

- Seis motores de entre 170 CV y 265 CV en el momento del lanzamiento, tres motorizaciones más hasta mediados del año que viene
- Inyección directa para todas las motorizaciones
- Impresionantes prestaciones con una eficiencia ejemplar
- Todos los motores con sistema de recuperación de energía
- 2.0 TDI y 2.0 TFSI con sistema de arranque y parada

Transmisión de fuerza

- En función de la motorización, cambio manual, multitronic o S tronic de siete velocidades
- Tracción integral quattro para las motorizaciones más potentes, diferencial deportivo con distribución variable de la fuerza entre las ruedas traseras como opcional a partir de 240 CV.

Tren de rodaje

- Reparto equilibrado del peso entre los ejes, suspensiones de las ruedas en construcción ligera
- Ruedas de aluminio en formato de 17 pulgadas de serie, opcionalmente hasta 20 pulgadas
- Sistema de estabilización ESP con nuevo bloqueo transversal electrónico, de serie en las motorizaciones con tracción delantera
- Sistema Audi drive select para una mejor dinámica de conducción como opcional, regulación adaptativa para los amortiguadores, dirección dinámica y diferencial deportivo también como opcional

Carrocería

- Diseño deportivo y elegante con líneas de trazo tenso y fluido
- Gran portón trasero con cubierta del maletero dividida en dos piezas
- Volumen del maletero de entre 480 y 980 litros
- Amplio interior con cómodo acceso

Equipamiento

- Amplio y cómodo equipamiento de serie, lujoso equipamiento opcional
- Ultramodernos sistemas de asistencia disponibles como opcional
- Dos eficientes sistemas de navegación MMI disponibles

www.micoche.com

Información detallada

Audi en un nuevo estilo El Audi A5 Sportback

Lo mejor de tres mundos: el nuevo Audi A5 Sportback, el tercer modelo de la gama A5, es elegante como un coupé, cómodo como una berlina y práctico como un Avant. Su emotivo diseño se suma a un deportivo carácter y a numerosas aptitudes prácticas para el uso diario. Los ultramodernos motores proporcionan una extraordinaria eficiencia y las nuevas tecnologías incrementan la seguridad en marcha y el dinamismo. El A5 Sportback llegará a los concesionarios el próximo mes de septiembre, con un precio base para el modelo 2.0 TFSI de 180 CV de 35.220 euros.

El diseño

Audi es la marca líder en cuanto a diseño de automóviles, y el A5 Sportback es una nueva muestra de ello. El coupé de cinco puertas es emotivo y vanguardista, y fascina por su impactante elegancia y por sus deportivas proporciones. Mide 4,71 metros de largo y 1,85 metros de ancho, pero sólo 1,39 metros de alto, es decir, 36 milímetros menos que, por ejemplo, la berlina A4. Con su larga batalla de 2,81 metros, su cortos voladizos y la ancha vía (1,59 metros delante y 1,58 metros detrás), el A5 Sportback descansa sobre el asfalto luciendo fuerza y aplomo.

El frontal viene determinado por las líneas horizontales. En la parrilla Singleframe, enmarcada por una delgada moldura en aluminio anodizado, destacan una serie de barras transversales en primer plano. Dos cantos laterales realzan la estampa de la parrilla, extendiéndose en forma de poderosa V a lo largo del capó del motor.

Los anchos faros parecen verdaderas obras de arte técnicas. Los compartimentos de las luces están separados entre sí mediante una pieza de material sintético con revestimiento de cromo, denominada *wing*, aportándoles una imagen inconfundible. Las luces diurnas, como ya es habitual en Audi, pertenecen al equipamiento de serie, al igual que los faros antiniebla, enmarcados por discretos aros cromados y ubicados en las entradas de aire laterales.

En las motorizaciones de hasta 190 CV Audi emplea faros halógenos con lente elipsoidal. Opcionalmente pueden montarse unidades xenón plus. Estos faros, la luz diurna está compuesta por una serie de diodos luminosos que conforman una banda arqueada, caracterizados por su llamativa imagen y por su reducido consumo de energía. Todas las motorizaciones pueden equiparse además de manera opcional con el sistema de iluminación dinámica en curva adaptive light.

La perspectiva lateral del A5 Sportback también evidencia de inmediato su deportivo carácter. Las grandes ruedas (de 17 pulgadas de serie y en formatos de hasta 20 pulgadas como opcional) están enmarcadas por una poderosa carrocería en la que cabe destacar la estrecha franja acristalada formada por las ventanillas. El montante C se desliza hacia atrás formando una larga y elegante onda. Dicho montante integra una tercera ventanilla lateral de pequeño tamaño, cuyo vértice apunta hacia arriba, rindiendo homenaje al Audi 100 Coupé S de 1969.

Típico de Audi: la relación entre la chapa y el cristal

La relación entre las superficies de chapa y de cristal es de un tercio a dos tercios, una proporción característica de Audi. Otro sello de la marca de los cuatro aros son también los afilados cantos en la chapa, que limitan las superficies arqueadas cóncavas y convexas de trazo tenso y musculoso, formando así el perfil: la línea de cintura, que forma una elegante curva, se desliza por debajo de las ventanillas, mientras que la línea dinámica transcurre por encima de las taloneras. Los retrovisores exteriores con intermitentes en tecnología LED aportan su propio toque especial.

También en la zaga el efecto de anchura se ve realzado por las líneas horizontales. El borde de ruptura aerodinámica sobre el gran portón del maletero genera un contraste indudablemente llamativo. En todas las motorizaciones, a excepción del 2.0 TDI, los tubos finales del sistema de escape se han dispuesto por separado, uno a cada lado, y transcurren en línea recta, incluso en el caso de los TDI. Con ello pretende hacerse un guiño al bajo nivel de emisiones, dado que hace tiempo que Audi convirtió el filtro de partículas en estándar.

Los pilotos traseros, divididos en dos piezas, terminan en punta en su parte interior; en las versiones con faros xenón plus, una serie de LEDs conforman una llamativa imagen luminosa en forma de aro. La tercera luz de freno se ha diseñado en forma de delgada banda en el borde superior de la luneta trasera y está integrada en el perfil del vehículo. Aquí, 24 diodos luminosos independientes generan una luz que no provoca un efecto de puntos, sino que brilla de forma homogénea. Con esta nueva tecnología de banda ancha, Audi vuelve a corroborar una vez más su posición líder internacional en el ámbito de la tecnología LED.

Para la carrocería del A5 Sportback se ofrece un abanico de 15 colores. Los colores sólidos se denominan Blanco ibis, Negro brillante y Rojo brillante. Las pinturas con efecto se denominan Plata hielo, Gris amatista, Beige Dakar, Azul esfera, Gris cóndor, Azul Aruba, Gris lava, Negro Phantom, Rojo granate, Verde intenso, Azul mar y Gris meteoro.

Para muchos clientes de Audi, el diseño es un factor decisivo a la hora de decidirse por un automóvil, e incluso llega a ser el más importante en muchos casos; y así seguirá siendo en el caso del A5 Sportback. Sus futuros propietarios, según los pronósticos, serán más jóvenes que los clientes del A4 y del A4 Avant. Disfrutan de un elevado nivel de vida y otorgan una gran importancia a la deportividad, el prestigio y el estilo, y trabajan a menudo como autónomos y tienen profesiones creativas. Son personas que sienten fascinación por la tecnología y aprecian los nuevos conceptos inteligentes.

En Europa, la clase *Premium* del segmento de las berlinas medias es estable, por lo que nuevas y sugerentes variantes como el Audi A5 Sportback tienen aquí grandes oportunidades. Audi prevé que el mayor mercado por volumen de ventas será Europa Occidental, y más de un tercio de las ventas totales se realizarán en Alemania. El segundo mayor mercado sería Gran Bretaña, seguido de Francia, Italia y España.

Audi A5 Sportback: Dimensiones exteriores

Longitud	4.711 mm
Anchura	1.854 mm
Altura	1.391 mm
Batalla	2.810 mm
Ancho de vía delante	1.590 mm
Ancho de vía detrás	1.575 mm

La carrocería

La esencia de las cualidades que distinguen al Audi A5 Sportback es la elevada rigidez de la carrocería, que sienta las bases para proporcionar una maniobrabilidad deportiva y precisa, un excelente confort de rodadura, una elevada seguridad ante impactos y la calma que impera a bordo. El conductor y los pasajeros apenas perciben oscilaciones ni vibraciones, lo que también puede afirmarse del volante y de los asientos, que constituyen los puntos de confluencia con el automóvil.

Para la construcción de la carrocería en bruto Audi recurre a un amplio abanico de tecnologías de última generación. Se cuentan entre ellas también las chapas de aceros endurecidos en molde, que en su mayor parte se fabrican en Ingolstadt, donde también se produce el A5 Sportback. Las planchas de acero al boro se calientan a 950 grados en un horno continuo, e inmediatamente después se introducen en un molde refrigerado mediante agua para enfriarlas bruscamente y darles forma.

De este modo adquieren una resistencia a la tensión extremadamente elevada: en una banda de 2 mm de grosor y 30 mm de ancho fabricada con este material se podrían colgar seis Audi A5 Sportback, que pesan conjuntamente diez toneladas. Los aceros endurecidos en molde son muy ligeros, por lo que repercuten positivamente en el peso del vehículo. El A5 Sportback 2.0 TFSI pesa sólo 1.500 kg.

Construcción ligera consecuente: guardabarros delanteros de aluminio

Los aceros endurecidos en molde se utilizan en las taloneras, en los largueros, en el túnel central, en los montantes B y en el travesaño de la pared frontal. Audi utiliza en cada zona el material más apropiado. Los guardabarros delanteros del A5 Sportback se han fabricado en aluminio, con lo que también contribuyen a reducir el peso del vehículo y a equilibrar el reparto de las cargas del eje.

Las técnicas de unión subrayan asimismo el carácter vanguardista de la estructura de la carrocería. En muchas zonas se emplea un adhesivo estructural para aumentar la resistencia de la unión. En las taloneras y en las puertas se utiliza la innovadora soldadura por láser. En la zona ubicada debajo del portón del maletero y en la junta invisible entre la parte lateral y el techo, por el contrario, se emplea la soldadura por arco de plasma, de máxima precisión; el A5 Sportback puede prescindir así del listón tapajuntas en el techo, a diferencia de muchos automóviles de la competencia.

Es aquí donde el carácter de alta tecnología y el concepto de calidad de Audi ganan en expresión óptica, a lo que hay que sumar el conjunto de delgadas juntas en toda la carrocería.

El coupé de cinco puertas se desliza suavemente a través del viento: el coeficiente de resistencia aerodinámica del cuatro cilindros es de 0,29, la superficie de penetración mide en todas las motorizaciones 2,18 m². Complejas medidas de optimización realizadas en el túnel de viento, entre las que también se cuenta el carenado de los bajos de la carrocería, denominado “aerosuelo”, optimizan el flujo de aire.

El Audi A5 Sportback protege a sus ocupantes con las más modernas tecnologías. En caso de producirse una colisión frontal entran en juego los airbags de gran tamaño. La unidad de gestión hace uso de un sensor para registrar la posición del asiento, y puede gestionar el proceso de activación de los cinturones y de los airbags de manera adaptativa, es decir, que proporciona en cada situación la mejor protección posible para personas de cualquier estatura.

Los airbags laterales, ubicados estratégicamente en los asientos delanteros, y el sistema de airbags para la cabeza de gran volumen garantizan la protección en caso de colisión lateral. Al producirse una colisión trasera interviene el sistema integral de apoyacabezas especialmente desarrollado para las plazas delanteras. Gracias a esta tecnología, los apoyacabezas recogen la parte posterior de la cabeza de manera segura y con una antelación suficiente como para contrarrestar el riesgo de que se produzca un traumatismo cervical.

El interior y el maletero

Gracias a su larga batalla, el A5 Sportback presume de un interior muy amplio en el que los pasajeros dispondrán de abundante espacio en todas las plazas. Tanto en su longitud como en el espacio a la altura de los hombros, el A5 Sportback supera considerablemente al A5 Coupé, y queda sólo unos milímetros por debajo de las dimensiones de la berlina A4.

La entrada y salida del vehículo resulta realmente cómoda gracias al gran tamaño de las puertas y a su amplio ángulo de apertura, y presume además de un toque muy especial específico de los modelos coupé: todas las ventanillas laterales carecen de marco.

El Audi A5 Sportback ha sido concebido como un vehículo de cuatro plazas; en comparación con el A4, la posición de los asientos traseros es ligeramente más baja y se encuentran más adelantados. El equipamiento de serie incluye un reposabrazos, que opcionalmente puede complementarse con dos portabebidas adicionales. La posición de montaje de los asientos delanteros es baja, al más puro estilo deportivo, y su corte responde a la perfección ergonómica; ofrecen al cuerpo excelente sujeción y apoyo y pueden regularse con precisión. Audi pone a disposición de sus clientes refinados equipamientos opcionales, entre los que se cuentan los asientos deportivos con robustos laterales, reposapiernas extensibles y apoyo lumbar eléctrico de cuatro posiciones, así como regulación del asiento completamente eléctrica, opcionalmente también con función de memoria. Los asientos climatizados de confort constituyen la variante más cómoda: integran pequeños ventiladores con función de calefacción adicional destinados a evitar que ni el conductor ni el acompañante suden o pasen frío.

Otro equipamiento, de serie, que ha demostrado ser especialmente cómodo, sobre todo en trayectos largos, es el reposabrazos central desplazable con portaobjetos y tomas de corriente. Se ofrece además un paquete portaobjetos con redes adicionales y compartimentos debajo de los asientos delanteros.

También es habitual en Audi la amplia variedad de tapizados disponibles para toda la gama de asientos, desde la tela de serie denominada Arkade, pasando por una combinación de cuero y Alcantara, hasta el delicado cuero Valcona. La paleta de colores incluye los tonos negro, gris luz, plata luna, marrón canela y beige cardamomo en diferentes combinaciones.

El revestimiento interior del techo está disponible en negro, plata estrella o beige lino, y la moqueta en negro, gris cuarzo y beige cardamomo. En lo referente a las inserciones, además de la variante de serie denominada platino micrometálico se ofrecen alternativas en aluminio y en tres tipos de madera: raíz de nogal oscuro, fresno claro y laurel marrón, una madera procedente de Chile.

Refinados materiales: bienestar en el interior

El interior del A5 Sportback es un centro de bienestar para todos los sentidos. Los elegantes diseños, la perfecta ergonomía, los materiales de alta calidad y una incondicional calidad de acabado conforman una armoniosa imagen global. Los dos instrumentos de mayor tamaño y los indicadores adicionales están enmarcados por molduras cromadas en forma de gota, el monitor de a bordo, ubicado en una posición elevada, también pertenece al equipamiento de serie, al igual que el volante deportivo de cuero en diseño de tres radios.

Una serie de líneas arqueadas unen visualmente el *cockpit* con los revestimientos de las puertas, mientras que la consola central se encuentra inclinada hacia el conductor. A bordo del vehículo siempre encontramos el cómodo y sofisticado sistema de manejo MMI. Con su menú intuitivo y fácil de entender, sus grandes teclas y el elemento de mando central en el túnel central, es una solución líder entre la competencia. El túnel ofrece abundante espacio, ya que Audi ha sustituido el freno de mano mecánico convencional por un sistema electromecánico que sólo requiere de una pequeña tecla. En el túnel se encuentra también la tecla para los sistemas de asistencia.

El maletero es otra de las virtudes del Audi A5 Sportback. El largo portón con cerradura de accionamiento eléctrico da paso a un maletero de gran tamaño, cuyo espacio puede aprovecharse de manera óptima gracias a sus paredes planas, revestidas además con materiales de alta calidad del mismo color que el equipamiento interior. El ancho de carga mide exactamente un metro y el borde de carga, protegido con una moldura de acero inoxidable, se encuentra en una posición baja. El maletero dispone de un volumen básico de 480 litros. Al abatir los respaldos de los asientos traseros, cosa que puede hacerse sin el menor esfuerzo, dicho volumen aumenta hasta los 980 litros.

Entre los detalles prácticos pertenecientes al equipamiento de serie encontramos ganchos para colgar las bolsas de la compra y argollas para anclar cargas de mayor tamaño. Una cubierta fija protege al gran maletero de las miradas curiosas. Para evitar que dicha cubierta estorbe al cargar el maletero, Audi ha desarrollado una solución muy inteligente: la ha dividido en dos piezas, de modo que la pieza más corta encaja en los enganches integrados en los laterales del revestimiento del maletero, mientras que la pieza más larga se engancha en el portón del maletero. Esta última se desplaza hacia arriba junto con el portón al abrirlo, y al cerrarlo vuelve a unirse con precisión a la pieza más corta.

Entre el equipamiento opcional Audi ofrece una gran variedad de soluciones adicionales. Una de ellas es el dispositivo para carga larga situado entre los respaldos de los asientos traseros, que integra una bolsa extraíble para esquís y snowboards. La alfombrilla reversible opcional ha sido concebida para el transporte de utensilios sucios, ya que uno de sus lados es de *velours* y el otro de goma. El paquete para el maletero incorpora una toma de corriente de 12 voltios, una red portaobjetos, una correa tensora, ganchos adicionales para bolsas y una red para equipaje.

Con la bola de remolque desmontable, disponible como opcional, el A5 Sportback puede remolcar hasta 2,1 toneladas de peso (con freno, en pendientes del 8%). Entre el equipamiento opcional se cuentan también bacas, cofres para esquís y equipaje y soportes para bicicletas y para kayaks.

Los motores

En cuanto a los motores del A5 Sportback, Audi también apuesta de manera lógica por tecnologías innovadoras. Para el inicio de las ventas del A5 Sportback se ofrecen tres motores TDI y tres motores FSI, y hasta mediados de 2010 se sumarán a la oferta tres motores más. Todos los motores demuestran que la eficiencia y el dinamismo no son una contradicción, sino que están estrechamente relacionados. Los éxitos conseguidos por Audi en el deporte del motor confirman la fuerza de esta filosofía: en las 24 horas de Le Mans, la competición en circuito cerrado más dura del mundo, los bólidos R8 FSI y R10 TDI alcanzaron ocho victorias generales.

En carretera, los TDI de Audi lideran la lista de tecnologías de eficiencia desde su debut, hace ya 20 años. En cuanto a la relación entre potencia y consumo reducido, no existe ningún otro sistema de propulsión que supere al diésel de inyección directa con turboalimentación.

El 2.0 TDI del Audi A5 Sportback marca la pauta. El cuatro cilindros apenas consume de media 5,2 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 137 gr/km. Se trata sin embargo de un potente motor, capaz de extraer de sus 1.968 cc de cilindrada 170 CV de potencia y 350 Nm de par motor. Con él, el Audi A5 Sportback pasa de los 0 a los 100 km/h en 8,7 segundos y alcanza una velocidad punta de 228 km/h.

El diésel de dos litros traslada su fuerza a través de un cambio manual hasta las ruedas delanteras, aunque en otoño también llegará al mercado una versión con tracción quattro. Durante los próximos meses se lanzará una segunda versión del 2.0 TDI con 143 CV de potencia y 320 Nm de par motor en combinación con el cambio automático de variación continua multitronic.

El 2.0 TDI es un diésel de alta tecnología. Su accionamiento de correas dentadas perfeccionado, los dos árboles de equilibrado y la cubierta protectora reducen las vibraciones. En la culata, dos árboles de levas accionan las 16 válvulas. Las válvulas de turbulencia de apertura variable adaptan el flujo de aire entrante a la carga y al régimen.

Una unidad de gestión ultramoderna gestiona el trabajo del sistema de inyección common rail, capaz de establecer una presión de hasta 1.800 bar, lo que equivale a mucho más que el peso del vehículo sobre un centímetro cuadrado. Esta alta presión posibilita una dispersión extremadamente fina del combustible, y con ello una excelente preparación de la mezcla.

Precisión: cantidades de inyección minúsculas

Los inyectores disponen de toberas de ocho orificios y su funcionamiento se basa en el principio piezoeléctrico, con cientos de minúsculas plaquitas cerámicas superpuestas. Al aplicar una tensión eléctrica se modifica su estructura cristalina; las plaquitas se expanden levemente y el movimiento es transferido a las agujas de las toberas de inyección.

Los inyectores vuelven a cerrarse en apenas uno o dos milisegundos, con lo que las cantidades inyectadas tienen a veces un peso inferior a una milésima de gramo. En el caso del 2.0 TDI, por cada carrera del pistón se producen hasta cinco procesos de inyección, con lo que se consigue un aumento de presión en el cilindro perfectamente modulado y un proceso de combustión suave, lo que a su vez redundará en beneficio de la acústica del motor.

El turbocompresor también participa en este concierto. Sus álabes regulables en el lado de escape permiten establecer el par motor de un modo armonioso y ágil. Si el conductor pisa a fondo el pedal del acelerador a bajas revoluciones, los álabes se colocan de plano: la menor sección de entrada obliga a los gases de escape a fluir a una mayor velocidad. La rueda de la turbina gira más rápido, aumenta la demanda de aire y la presión de sobrealimentación se establece de manera espontánea. Un amortiguador de impulsos reduce las vibraciones del turbocompresor.

Gracias a estas tecnologías y a la geometría especial de los pistones, el 2.0 TDI con 170 CV alcanza un insólito régimen máximo de 5.400 rpm y una mejor termodinámica en las cámaras de combustión. La recirculación de los gases de escape puede llegar hasta un 60%, con lo que se obtiene una combustión relativamente fría y así menores emisiones brutas de óxidos de nitrógeno.

El sistema de recirculación de gases de escape logra una capacidad de refrigeración especialmente alta. El A5 Sportback 2.0 TDI cumple con la normativa europea EU5, al igual que el resto de motorizaciones de la gama.

Tecnología punta: el V6 TDI

Los dos V6 TDI son también motores diésel de última tecnología; con su carácter tranquilo, sus enormes cotas de par máximo y su refinado funcionamiento, representan la más moderna y elegante forma de la deportividad. El cárter del cigüeñal se ha fabricado en fundición de grafito vermicular, una compleja variante de la fundición gris especialmente ligera y sólida. Un gran número de sofisticadas medidas ha permitido reducir la fricción interna en el mecanismo de accionamiento, mejorando así la eficiencia. Los V6 TDI también incorporan un turbocompresor de geometría variable, sistema de inyección common rail con inyectores piezoeléctricos y un eficiente sistema de recirculación de gases de escape.

El 2,7 litros rinde 190 CV de potencia y 400 Nm de par motor entre las 1.400 y las 3.250 rpm, y en el ciclo EU consume sólo 6,0 litros de combustible a los 100 km. Este motor, el más pequeño de los V6 TDI, con una cilindrada de 2.698 cc, se combina con tracción delantera y cambio manual. Acelera al A5 Sportback hasta los 100 km/h en 8,2 segundos y le permite alcanzar una velocidad punta de 235 km/h. A partir de otoño podrá equiparse también con el cambio multitronic.

El motor de tres litros, con una cilindrada de 2.967 cc, genera 240 CV de potencia y 500 Nm de par en el cigüeñal entre las 1.500 y las 3.000 rpm. Acelera de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos y alcanza una velocidad punta, limitada electrónicamente, de 250 km/h. El diésel de mayor potencia consume de media 6,6 litros a los 100 km. Su fuerza fluye a través del S tronic de siete velocidades hasta la tracción integral permanente quattro. La variante con cambio manual llegará a los concesionarios en otoño.

Tecnologías de última generación: los motores de gasolina

Los motores de gasolina del Audi A5 Sportback también incorporan las más modernas tecnologías: la inyección directa FSI, el Audi valvelift system para el control variable de la alzada de las válvulas y, en el caso del 2.0 TFSI, la turboalimentación. La combinación de estas tecnologías aúna facilidad de giro con fuerza de arrastre, y soluciona además el viejo problema básico de la tecnología turbo: las elevadas temperaturas y la consecuente tendencia al picado.

El movimiento de turbulencia del combustible al ser inyectado directamente en la cámara de combustión provoca un enfriamiento de la misma, lo que ha permitido a los ingenieros de Audi conseguir una elevada compresión en el TFSI, y por lo tanto una mejor eficiencia. Este paquete técnico ha convencido hasta el momento a más de 1,3 millones de clientes, y los expertos no se quedan atrás: hace apenas unos días un jurado internacional compuesto por periodistas especializados lo eligió “motor del año” en su clase, por quinta vez consecutiva.

Las principales características del dos litros son el árbol de levas de admisión regulable y los dos árboles de equilibrado, que garantizan un funcionamiento sin vibraciones. En algunas zonas importantes, como los cilindros y los casquillos de cojinete de biela, el 2.0 TFSI ha sido optimizado de forma consecuente para reducir la fricción al mínimo. La bomba de aceite funciona regulada por caudal volumétrico y en dos niveles, lo que también reduce el consumo.

El 2.0 TFSI también demuestra el avanzado estado de la técnica en Audi en lo que a inyección se refiere. El combustible se inyecta en las cámaras de combustión a través de toberas de seis orificios y a una presión de 150 bar; la eficiente combustión mejora aún más gracias a las válvulas que generan el movimiento de turbulencia de la carga. El turbocompresor es refrigerado por agua; las ruedas optimizadas de la turbina y del compresor mejoran su comportamiento. El radiador del aire de sobrealimentación aúna también una elevada eficiencia con un reducido peso y tamaño.

El Audi valvelift system del TFSI de dos litros permite variar la alzada de las válvulas de escape en dos niveles, en función de los requisitos. De este modo se reducen las pérdidas por una combustión incompleta del combustible y se consigue un flujo óptimo de los gases de escape en el turbocompresor. El conductor percibe este efecto en forma de un espontáneo establecimiento del par, un aumento de la potencia y un menor consumo.

Audi ofrece el 2.0 TFSI, con una cilindrada de 1.984 cc, en dos versiones. La más potente de ellas rinde 211 CV de potencia y 350 Nm de par motor, éste último disponible entre las 1.500 y las 4.200 rpm. Se combina con el cambio de doble embrague S tronic de siete velocidades y con la tracción integral permanente quattro, y acelera al coupé de cinco puertas hasta los 100 km/h en 6,6 segundos; su fuerza de empuje no cesa hasta alcanzar los 241 km/h. El consumo medio de 7,4 litros de combustible a los 100 km es una muestra más de su extraordinaria eficiencia. A lo largo del año se lanzarán otras tres variantes: tracción quattro con cambio manual y tracción delantera con multitronic o con cambio manual de 6 marchas.

La segunda versión del 2.0 TFSI estará disponible exclusivamente en combinación con tracción delantera, bien con cambio manual o con multitronic. En este caso el dos litros genera 180 CV de potencia y 320 Nm de par; esta fuerza de arrastre está disponible entre las 1.500 y las 3.900 rpm. A comienzos de 2010 se lanzará un motor TFSI de menor potencia, que con sus 1,8 litros de cilindrada rendirá 160 CV de potencia y equipará tracción delantera y multitronic. Igualmente en 2010, Audi presentará una versión con cambio manual, que se convertirá en el modelo más económico de la gama.

El motor más potente del A5 Sportback es el FSI de 3,2 litros, dotado también de Audi valvelift system. En este caso, el control de la alzada de las válvulas afecta al lado de admisión. El sistema gestiona la cantidad de aire de aspiración en márgenes muy amplios. La válvula de mariposa puede permanecer muy abierta incluso a carga parcial, lo que reduce las pérdidas por estrangulación y mejora la eficiencia. El motor respira libremente, el par motor y la potencia aumentan, lo que a su vez permite una relación de transmisión más larga, reduciendo el consumo.

Las principales características del V6, con una cilindrada de 3.197 cc, son las compactas dimensiones y el reducido peso: el cárter del cigüeñal se compone de una aleación de aluminio y silicio. De ello se beneficia tanto el peso total del vehículo como el reparto de las cargas del eje. Otras soluciones de alta tecnología son el colector de admisión, las cadenas de distribución para los árboles de levas, cuya fricción ha sido optimizada, y la eficiente bomba de aceite.

El V6, de sonido armonioso y funcionamiento refinado, rinde 265 CV de potencia y 330 Nm de par motor, disponibles entre las 3.000 y las 5.000 rpm. En combinación con S tronic y tracción quattro, acelera al A5 Sportback hasta los 100 km/h en 6,6 segundos, y le permite alcanzar una velocidad máxima, limitada electrónicamente, de 250 km/h. Su consumo medio es de sólo 9,3 litros a los 100 km.

Recuperación de energía de serie

En el A5 Sportback Audi implementa sus nuevas tecnologías procedentes del programa de eficiencia modular. Todas las versiones integran de serie un sistema de recuperación que aprovecha la energía cinética generada en la deceleración. En las fases de empuje y de frenada, el generador puede transformar la energía cinética en energía eléctrica, y almacenarla provisionalmente en la batería.

Cuando el coupé de cinco puertas vuelve a acelerar, la batería suministra la energía almacenada. De este modo se resta trabajo al generador, que es accionado por el motor, con lo que se reduce el consumo. Las versiones con cambio manual equipan además un indicador de cambio de marcha, que ofrece recomendaciones al conductor sobre la marcha más eficiente en cada momento.

El A5 Sportback en combinación con los tres motores de 2,0 litros y con cambio manual monta de serie el nuevo sistema de arranque y parada de Audi. Cuando se detiene en un semáforo en rojo o en un cruce, si la palanca de selección se coloca en punto muerto y se retira el pie del pedal del embrague, la unidad de control del sistema apaga el motor.

En cuestas o pendientes, el sistema de frenos mantiene la presión de frenado, siempre y cuando la inclinación no sea superior al 10%. El motor vuelve a ponerse en marcha cuando el conductor pisa el embrague; un eficiente motor de arranque realiza la operación de modo rápido y cómodo. Mientras el conductor engrana la marcha, el motor se acelera; en lo que tarda en soltar el pedal del embrague, el motor ya ha alcanzado su régimen de ralentí.

Potente batería: siempre a punto, incluso a temperaturas extremadamente bajas

El sistema de arranque y parada funciona en combinación con una batería especialmente potente: su funcionamiento está garantizado incluso con las más bajas temperaturas exteriores. Su inactividad se limita únicamente a la fase temprana de calentamiento del motor, con el fin de que el aceite del motor, el líquido refrigerante y el habitáculo se calienten más rápido. El conductor podrá desconectar el sistema de arranque y parada en cualquier momento con sólo pulsar un botón.

En el ciclo de ensayo normalizado, este sistema reduce el consumo de combustible alrededor de 0,2 litros a los 100 km, lo que equivale a aprox. 5 gramos de CO₂/km. En el día a día, el aumento de eficiencia es aún más evidente. Gran parte de los desplazamientos diarios no superan los diez kilómetros e incluyen muchos semáforos, y es precisamente aquí donde el sistema es más eficiente.

El nuevo sistema de arranque y parada se combina de serie con otra nueva tecnología procedente del programa de eficiencia modular: el sistema de información al conductor con programa de eficiencia. Este sistema integra un indicador de cambio especial muy llamativo y analiza permanentemente los flujos de energía en el vehículo. Opcionalmente muestra también con todo detalle la demanda de consumidores tales como el climatizador o la calefacción de la luneta trasera, que puede equivaler a un total de un litro por cada 100 km. En caso necesario el sistema ofrece al conductor consejos, como por ejemplo cerrar las ventanillas si el climatizador está encendido.

La transmisión de fuerza

Audi combina el A5 Sportback con tres transmisiones de fuerza diferentes. El 2.0 TFSI (180 CV), el 2.0 TDI (170 CV) y el 2.7 TDI (190 CV) equipan de serie una caja de cambios manual de seis marchas, caracterizada por su mínima fricción interna. Los cambios, de recorridos cortos, se realizan con gran precisión y facilidad, con la típica sensación Audi. Les seguirán el 1.8 TFSI, el 2.0 TFSI de 211 CV y el 3.0 TDI con cambio manual.

El cambio automático de variación continua multitronic convence por su ágil funcionamiento, por su elevada eficiencia y por una relación de transmisión muy amplia y económica. A fin de proporcionar un mayor placer de conducción integra un programa de cambio deportivo y un modo manual con ocho relaciones fijas programadas. Las variantes equipadas con multitronic llegarán al mercado poco después del lanzamiento del A5 Sportback: se trata del 2.0 TDI con 143 CV, el 2.7 TDI y el 2.0 TFSI en sus dos versiones de potencia.

El 2.0 TFSI quattro, el 3.2 FSI quattro y el 3.0 TDI quattro se combinan con el S tronic de siete velocidades. El cambio de doble embrague de alta tecnología cambia las marchas en unas pocas centésimas de segundo y de manera tan suave que el conductor apenas se da cuenta; su elevado rendimiento y la larga relación en séptima marcha son aspectos a favor de la eficiencia. El conductor puede dejar que el S tronic de siete marchas gestione los cambios de modo completamente automático o hacerlo él mismo de forma manual, opcionalmente mediante levas de cambio en el volante.

El S tronic de siete velocidades se compone de dos engranajes parciales e integra dos embragues multidisco, uno dentro del otro, que gestionan las diferentes marchas. El embrague externo envía la fuerza a través de un árbol macizo a los engranajes de las marchas 1ª, 3ª, 5ª y 7ª. El embrague interno gestiona a través de un árbol hueco, que gira alrededor del árbol macizo, los engranajes de las marchas 2ª, 4ª y 6ª, así como de la marcha atrás.

Los dos engranajes parciales están permanentemente activos, pero sólo uno de ellos está unido al motor. Cuando el conductor acelera por ejemplo en tercera, la cuarta ya está engranada en la segunda estructura; el cambio de marcha se produce mediante el cambio de los embragues. El módulo *mechatronic*, un compacto grupo compuesto por unidades de control y actuadores hidráulicos, gestiona los procesos de cambio y de embrague con la máxima precisión posible, incluso en maniobras que requieren una precisión centimétrica.

La fuerza fluye desde los semiejes al diferencial central de la tracción integral permanente quattro, que la distribuye en dos direcciones. En la distribución básica se envía un 60% al diferencial del eje trasero y un 40% al diferencial del eje delantero, que viene a ser una línea característica deportiva. En el caso de que alguna rueda patine, el diferencial central mecánico se regula automáticamente para enviar sin demora la mayor parte de la fuerza al eje que presenta la mejor tracción; de este modo es posible enviar hasta un 85% al eje trasero o un máximo del 65% al eje delantero.

Poco después del lanzamiento del A5 Sportback, Audi lanzará también una versión quattro con cambio manual del 2.0 TDI con 170 CV y del 2.0 TFSI con 211 CV. Asimismo, el 3.0 TDI quattro también estará disponible con cambio manual de 6 marchas.

Mayor dinámica de marcha: el nuevo diferencial deportivo

Audi ofrece una tecnología opcional que permite aumentar aún más la dinámica de marcha del Audi A5 Sportback con tracción quattro: el nuevo diferencial deportivo, disponible para el 3.0 TDI quattro y el 3.2 FSI quattro.

El diferencial deportivo distribuye la fuerza motriz de forma variable y continua entre las ruedas del tren trasero. Al girar levemente el volante o al acelerar en plena curva, la mayor parte de la fuerza fluye hasta la rueda ubicada en el exterior de la curva, lo que formalmente empuja al vehículo hacia el interior de la misma. De este modo, el diferencial deportivo previene de raíz cualquier tendencia al sobreviraje o al subviraje.

Gracias a su corto tiempo de reacción, de menos de 100 milésimas de segundo, funciona con mayor rapidez que el sistema de estabilización ESP; su respuesta es igual de eficaz tanto en las fases de empuje como bajo carga.

El diferencial deportivo es un engranaje del eje trasero con una novedosa construcción. Se ha dotado al diferencial clásico de una fase de actuación superpuesta compuesta de tres engranajes a la izquierda y de otra a la derecha, que giran un 10% más rápido que el árbol de transmisión. Un embrague multidisco, accionado por un actuador electrohidráulico, establece la unión entre el árbol de transmisión y la fase de actuación superpuesta.

Cuando el embrague se cierra se aplica a una rueda la mayor velocidad de la fase de actuación superpuesta, tomando el par adicional de la rueda opuesta a través del diferencial. De este modo, casi la totalidad del par motor puede desviarse hasta una rueda, tolerándose una diferencia máxima entre las ruedas de 1.800 Nm.

La eficacia y la rapidez de respuesta del sistema se basan en su gestión, cuyo software Audi ha desarrollado personalmente. En función del ángulo de giro, del ángulo de guiñada, de la aceleración transversal, de la velocidad y de otro tipo de información, la unidad de gestión calcula la distribución ideal del par de manera ultrarrápida para cada situación.

El diferencial deportivo opcional se integra en el sistema Audi drive select para una mejor dinámica de conducción, y su funcionamiento puede adaptarse a las preferencias del conductor. El modo *comfort* está principalmente enfocado a la seguridad y a la estabilidad en marcha, los cambios de carga se amortiguan de manera intensa. El modo *auto* es el nivel equilibrado, mientras que en el modo *dynamic* el sistema funciona de un modo notablemente deportivo, permitiendo un cambio de carga tan ágil como controlable.

El tren de rodaje

En lo que respecta al tren de rodaje, el A5 Sportback dispone de toda la competencia de alta tecnología de la gama A5. El coupé de cinco puertas fascina por su deportiva maniobrabilidad, su extraordinaria estabilidad y su elevado confort de rodadura. El Audi A5 Sportback gira de forma espontánea y voluntariosa, traza curvas de todo tipo con una gran velocidad y estabilidad y sale de ellas con una excelente tracción.

Esta maestría se basa en numerosas razones de peso, entre las más importantes de las cuales se cuentan la elevada rigidez de la carrocería y el equilibrado reparto de las cargas del eje. Como en toda la gama A5, en el Sportback el eje delantero también se encuentra muy desplazado hacia el frontal del vehículo, lo que ha sido posible gracias a una distribución poco habitual de los grupos constructivos: el diferencial, que determina la posición del eje, se encuentra justo detrás del motor de montaje longitudinal, es decir, delante del embrague o, en su caso, del convertidor de par. El traslado de la batería al maletero contribuye positivamente al equilibrio.

El tren de rodaje en sí también esconde una gran complejidad técnica. Todos los componentes principales de la suspensión, tanto delante como detrás, se han fabricado en aluminio, reduciendo así considerablemente las masas no suspendidas. Un eje de cinco brazos se encarga de guiar las ruedas delanteras, y es capaz de procesar por separado las fuerzas longitudinales y transversales. En sentido transversal sus soportes se han ajustado de manera rígida en beneficio de la precisión deportiva, mientras que en sentido longitudinal la configuración es más suave.

El eje delantero y el motor se han fijado a un bastidor auxiliar, que está firmemente atornillado a la parte delantera del vehículo, lo que permite alcanzar una elevada rigidez, de modo que las fuerzas de la dirección se transmiten de manera espontánea. El mecanismo de la dirección, montado en una posición muy baja y muy adelantada, transfiere los comandos de giro directamente a las ruedas.

Precisa y eficiente: la dirección

La dirección de cremallera se caracteriza por una desmultiplicación directa y deportiva con una relación de 16:1; permite que el conductor esté estrechamente unido a la calzada y le proporciona una respuesta precisa y muy diferenciada. Su bomba de aletas regulada proporciona sólo la cantidad de energía hidráulica necesaria en cada momento. En el 2.0 TFSI con 211 CV y en las versiones V6, la dirección servotronic dependiente de la velocidad se monta de serie.

Un eje de brazos trapezoidales con control de vía constituye la suspensión de las ruedas traseras del A5 Sportback. También se ha fijado a un bastidor auxiliar y es muy compacto en beneficio del volumen del maletero; es idéntico tanto en las versiones con tracción delantera como en las versiones con tracción quattro. Los muelles y los amortiguadores (estos últimos con pequeños resortes de tope adicionales) están dispuestos por separado en los soportes de las ruedas, lo que ha permitido aunar un elevado confort de rodadura con una precisión deportiva.

Como opcional Audi monta un tren de rodaje deportivo. Son tres las versiones disponibles, una con un reglaje más rígido con o sin amortiguadores regulados y el tren de rodaje deportivo S line, que rebaja 10 mm la altura de la carrocería.

El Audi A5 Sportback monta grandes frenos que ofrecen unas excelentes prestaciones y que pueden dosificarse con gran precisión. En el 2.0 TDI y en el 2.0 TFSI con 180 CV, los discos miden 314 mm de diámetro en el eje delantero y 300 mm en el eje trasero. Los discos delanteros disipan el calor generado al frenar de un modo especialmente rápido y efectivo: cientos de diminutos cubos metálicos unen sus dos anillos de fricción entre sí, permitiendo que en muy poco tiempo fluya un elevado volumen de aire refrigerante.

En las motorizaciones V6 y en el 2.0 TFSI con 211 CV, los discos delanteros presentan un diámetro de 320 mm. Sus pinzas se han fabricado en construcción mixta. La carcasa de los pistones se compone de aluminio y disipa muy bien el calor. A pesar de su reducido peso, las pinzas de freno son extremadamente rígidas; también los discos y las cubiertas son muy ligeros.

El Audi A5 Sportback monta de serie llantas forjadas de aleación ligera en diseño de seis brazos, con un tamaño 7,5 J x 17 y neumáticos en formato 225/50. Como opcional se ofrecen otras dos ruedas de 17 pulgadas, cuatro ruedas de 18 pulgadas de diámetro, una de ellas con diseño específico A5 Sportback, y tres modelos de 19 pulgadas. La oferta estrella entre los opcionales son las ruedas de fundición en diseño de siete radios dobles con un tamaño 9 J x 20 y neumáticos en formato 265/30. Todas las versiones del A5 Sportback incorporan a bordo un indicador para el control de la presión de los neumáticos.

Las versiones del Sportback equipadas con tracción delantera montan de serie una nueva tecnología de Audi: el extremadamente eficiente sistema de estabilización ESP de última generación, ya utilizado en el A5 Coupé y el A5 Cabrio, está equipado con una nueva función, el bloqueo transversal electrónico. El sistema funciona como un diferencial de bloqueo mecánico. Hace que la ágil maniobrabilidad sea aún más neutra evitando el subviraje y mejorando la tracción. La nueva función mejora la dinámica de marcha al trazar curvas bajo carga, tanto sobre firme seco como mojado. El conductor se beneficia de una respuesta de la dirección espontánea y precisa, así como de una elevada estabilidad direccional del vehículo. Al mismo tiempo mejora la tracción al trazar curvas. El vehículo puede controlarse con un mínimo esfuerzo de giro.

Estas ventajas se consiguen sin necesidad de componentes adicionales, y por consiguiente, sin sumar peso al vehículo. Y es que el ESP integra un software muy ingenioso: en cuanto el sistema electrónico detecta que la rueda del eje delantero traccionado en el interior de la curva se descarga demasiado y pierde tracción, provoca en ella una leve intervención de los frenos controlada. De este modo, el par excesivo se transfiere a la rueda en el exterior de la curva, que gracias a la mayor carga dinámica está en situación de trasladar una mayor fuerza a la calzada.

Esta transferencia del par de la rueda genera un momento de guiñada alrededor del eje vertical del vehículo; el A5 Sportback gira levemente, tanto que el conductor apenas lo percibe, en el radio; y acelera sin que las ruedas patinen al salir de la curva, incluso si es cerrada, podría decirse que como si lo hiciera sobre rieles.

El comportamiento en marcha se vuelve aún más preciso, ágil, estable y neutro, la confianza que el conductor siente de un modo subjetivo en el vehículo se hace aún mayor. Incluso al conducir con moderación el nuevo sistema aporta un notablemente aumento de la seguridad.

Tecnología de vanguardia: Audi drive select

Como opcional Audi ofrece a los clientes del A5 Sportback una tecnología de vanguardia sin igual entre la competencia: el sistema Audi drive select para una mejor dinámica de conducción. Con él, el conductor podrá intervenir con ayuda de unas teclas ubicadas en la consola central en todos los componentes técnicos relevantes para la dinámica en marcha, y variar su funcionamiento a su antojo en tres campos característicos definidos: *comfort*, *auto* y *dynamic*. Si el vehículo equipa un sistema de navegación MMI, se ofrece además un cuarto campo, el modo *individual*, con el que el conductor podrá configurar libremente sus ajustes preferidos de entre una gran variedad de posibilidades.

Audi drive select influye en la alimentación de combustible, en los regímenes de cambio del S tronic de siete velocidades y en la servoasistencia de la dirección servotronic. La estructura modular del sistema requiere la combinación con al menos una de las tres tecnologías siguientes: el diferencial deportivo, la regulación adaptativa para los amortiguadores y la dirección dinámica.

En la regulación electrónica de los amortiguadores intervienen los llamados amortiguadores CDC (del inglés continuous damping control = control continuo de la amortiguación). Sus válvulas de accionamiento electromagnético controlan el flujo del líquido hidráulico entre el tubo interior y el exterior mediante una mayor o menor apertura. La sección de mayor tamaño proporciona una línea característica de amortiguación suave, la de menor tamaño una más rígida. Una rápida unidad de gestión analiza permanentemente las señales procedentes de 14 sensores y calcula la amortiguación óptima en cada una de las ruedas en intervalos de tiempo extremadamente cortos: 1.000 veces por segundo.

La dirección dinámica: siempre la desmultiplicación perfecta

La dirección dinámica es otra de las revolucionarias tecnologías de Audi: varía la desmultiplicación de la dirección en casi un 100%, en función de la velocidad a la que se circula y del modo seleccionado en el Audi drive select. Su principal componente es una transmisión superpuesta, que está integrada en la columna de dirección y es accionada por un motor eléctrico. El denominado engranaje armónico es de construcción compacta y ligera y funciona sin holgura, con exactitud y sin fricción. Es capaz de transmitir pares muy elevados y su rendimiento es muy alto.

A bajas velocidades la dirección responde de un modo muy directo, y la servoasistencia también es elevada; las maniobras de aparcamiento se realizan sin el menor esfuerzo. A velocidades medias, la inmediatez y la servoasistencia disminuyen, mientras que a velocidades elevadas, una relación de desmultiplicación menos directa y una servoasistencia menor garantizan una marcha rectilínea relajada.

En cuanto a deportividad y seguridad en marcha, la dirección dinámica colabora estrechamente con el sistema de estabilización ESP. Dado que es capaz de realizar una corrección de la dirección más rápida de lo que necesita el sistema de frenos para establecer la presión en las ruedas, evita en muchas ocasiones tener que accionar los frenos, con lo que la conducción gana en fluidez y dinamismo. La dirección dinámica previene tanto el sobreviraje a causa del cambio de carga como el subviraje, y también ofrece su asistencia al frenar sobre superficies con diferentes coeficientes de rozamiento.

El equipamiento

Audi no ha concebido el A5 Sportback como un modelo de nicho, sino que espera un considerable volumen de producción; una perspectiva realista en vista de las impactantes cualidades en todos los ámbitos y en los competitivos precios. El 2.0 TFSI con 180 CV tiene un precio de 35.220 euros.

Ya la versión básica del Audi A5 Sportback presume de un generoso equipamiento. Incluye llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, respaldos de los asientos traseros abatibles, un climatizador automático cómodo y de funcionamiento eficiente, un volante deportivo de cuero multifuncional y el equipo de audio concert con reproductor de CD y ocho altavoces.

El equipamiento de serie se completa con otros refinados elementos. Se trata del freno de estacionamiento electromecánico, seis airbags, tensores y limitadores de la fuerza de los cinturones, el sistema de recuperación de energía de frenado, faros antiniebla, retrovisores exteriores de regulación eléctrica y calefactables, cuatro elevalunas eléctricos y una llave de arranque inteligente, que almacena automáticamente los datos relevantes para las revisiones del vehículo.

El 2.0 TDI y el 2.0 TFSI con cambio manual incorporan tecnologías especiales que mejoran aún más la ya de por sí elevada eficiencia: un sistema de arranque y parada, que reduce notablemente el consumo al conducir por ciudad, y un sistema de información al conductor con programa de eficiencia. Este último integra además un indicador de cambio, que puede encontrarse en una forma muy similar en las versiones con cambio manual. En las versiones con tracción delantera, el sistema de estabilización ESP integra un novedoso bloqueo transversal electrónico que aporta mayor dinámica en marcha y tracción.

Además de este atractivo equipamiento de serie, Audi ofrece una amplia gama de opcionales que trasladan al coupé de cinco puertas todo el lujo de la categoría superior. El sistema adaptive light complementa los faros de xenón plus con un sistema de iluminación dinámica en curva, mientras que el asistente para las luces de carretera conmuta automáticamente entre las luces de cruce y las de carretera.

La llave de confort puede permanecer en el bolsillo de la chaqueta en todo momento, ya que las puertas se desbloquean por radiofrecuencia y el motor se pone en marcha pulsando una tecla. El servosistema de arranque amplía las funciones del freno de estacionamiento electromecánico, y el climatizador automático de confort regula la temperatura por separado en tres zonas del habitáculo.

Otros opcionales de gran atractivo son los airbags laterales para las plazas traseras, el sensor de luces y lluvia, el paquete de iluminación interior con discretos focos de luz, la calefacción estacionaria y la alarma antirrobo. En el ámbito del tren de rodaje, la oferta de opcionales incluye el sistema Audi drive select, el diferencial deportivo para la tracción integral permanente quattro (para los dos V6 de mayor potencia), el tren de rodaje deportivo con regulación de la amortiguación y dos trenes de rodaje deportivos convencionales. La oferta de ruedas abarca formatos de 17, 18, 19 y 20 pulgadas.

Radar y cámara: los sistemas de asistencia

Una gran variedad de innovadores sistemas de asistencia convierten la conducción en una experiencia aún más relajada, majestuosa y segura. El adaptive cruise control con Audi braking guard integrado emplea la tecnología por radar para mantener una distancia predefinida respecto al vehículo precedente. El Audi braking guard integrado avisa al conductor anticipadamente en caso de detectar una amenaza de colisión, y le asiste en la frenada. El Audi side assist también hace uso del radar para facilitar el cambio de carril, mientras que el Audi lane assist ayuda al conductor por medio de una cámara a no salirse del carril por error. El asistente de aparcamiento advanced de Audi muestra en el monitor de a bordo la zona ubicada detrás del vehículo con ayuda de una cámara de marcha atrás.

En el atractivo ámbito de las tecnologías multimedia Audi también ofrece todo un sistema de componentes técnicos. La radio CD concert de serie incorpora un lector de tarjetas de memoria para archivos de audio y una clavija AUX-in que permite conectar un reproductor de MP3. Completan el paquete un monitor en color de 6,5 pulgadas y ocho altavoces. La radio symphony integra además un cargador de CD.

Por encima de los equipos de audio figuran los ultramodernos sistemas MMI navegación y MMI navegación plus. El modelo más pequeño, que lee los datos de un DVD, incluye ya una pantalla en color, una ranura para tarjetas de memoria y un control por voz. Opcionalmente puede ampliarse con un módulo para la recepción digital de radio, un cambiador de CD, una conexión Bluetooth para el teléfono móvil y una interfaz para la total integración de un iPod. También puede combinarse con un display central en color en el cuadro de mandos.

La versión más avanzada, denominada MMI navegación plus, es una central mediática de alta tecnología. El monitor en color de alta resolución con siete pulgadas de diagonal presenta los mapas en estilo convencional o en una vista topográfica; los modelos de ciudad y los lugares de interés turístico se muestran en tres dimensiones. Un disco duro de 40 GB almacena los datos de los mapas, los archivos de música y las direcciones de contacto del usuario; la entrada por voz reconoce palabras completas. El módulo de radio funciona con un sintonizador múltiple, mientras que el reproductor de DVD reproduce tanto archivos de video como de audio y puede manejarse cómodamente con una función de joystick especialmente diseñada para el elemento de mando MMI.

Para el MMI navegación plus también se ofrecen refinados módulos de ampliación, como por ejemplo el sintonizador de TV analógica/digital. El lujoso sistema de sonido de Bang & Olufsen transforma el A5 Sportback en una sala de conciertos sobre ruedas: un amplificador de diez canales con una potencia de 505 vatios gestiona 14 altavoces de alto rendimiento. Otro de los opcionales de alta tecnología es el teléfono de automóvil Bluetooth, que accede sin cables a los datos de la tarjeta del teléfono móvil del cliente, siempre y cuando éste sea compatible con el estándar SIM Access Profile.

Imagen dinámica: los paquetes S line

Audi ofrece a sus clientes más dinámicos dos paquetes S line. El paquete deportivo S line combina un rígido reglaje del tren de rodaje y una carrocería más baja con ruedas de mayores dimensiones. Incluye además en el interior asientos deportivos con tapizados en tela y cuero, un volante de cuero deportivo especial, un pomo de la palanca de cambio revestido en cuero, inserciones en aluminio cepillado y alfombrillas en color a juego con el interior.

Las inscripciones S line decoran los guardabarros, las molduras de acceso y numerosas piezas del interior. A través del paquete deportivo S line pueden solicitarse también las pinturas especiales para la carrocería Plata Monza y Rojo Misano.

Audi ofrece el paquete exterior S line como alternativa o también como complemento. Sus principales componentes son los parachoques independientes y las modificaciones en las entradas de aire laterales, en el difusor y en los tubos de escape. El paquete se completa con las molduras laterales en las taloneras pintadas en el color de la carrocería y con distintivos S line en las molduras de acceso y en los guardabarros delanteros.

Audi A5 Sportback: los precios previstos para su lanzamiento (España)

2.0 TDI manual 6 velocidades (170 CV)	37.820 euros
2.7 TDI manual 6 velocidades (190 CV)	40.530 euros
3.0 TDI quattro S tronic 7 velocidades (240 CV)	49.970 euros
2.0 TFSI 180 CV manual 6 velocidades	35.220 euros
2.0 TFSI 211 CV quattro S tronic 7 velocidades	45.270 euros
3.2 FSI quattro S tronic 7 velocidades (265 CV)	51.910 euros