

Febrero de 2009

## Audi A5 y S5 Cabrio

Sumario	2
Resumen	5
Información detallada – El diseño exterior	7
La capota	9
La carrocería	11
El interior	12
Los motores	14
La transmisión de fuerza	20
El tren de rodaje	23
El equipamiento	27
El Audi S5 Cabrio	30
Los descapotables de Audi desde 1991	31

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

### **Audi A5 y S5 Cabrio – El placer de conducir a cielo abierto**

**Dotado de una estética dinámica, poderosa y bellísima, el nuevo A5 Cabrio de Audi es un modelo realmente conmovedor. El cuatro plazas con capota de lona combina su carácter extremadamente deportivo con la fascinación que supone conducir a cielo abierto, con un elevado confort y con una gran versatilidad para el uso cotidiano. Cinco eficientes motores, un ágil tren de rodaje y un amplio abanico de equipamientos opcionales de última generación convierten al nuevo Audi en el descapotable más atractivo de la gama media. Llegará a los concesionarios en el segundo trimestre de 2009.**

**El modelo más potente de la nueva gama es el S5 Cabrio. Tradicionalmente, la letra S es un indicio de la impresionante deportividad del vehículo, sinónimo de dinámica, rendimiento y potencia, pero también de la más asombrosa eficiencia. El propulsor del S5 Cabrio es un V6 de tres litros sobrealimentado de nuevo desarrollo, cuya potencia de 333 CV le permite ofrecer unas prestaciones insuperables.**

Por norma general, Audi opta para sus descapotables por una capota de lona clásica; también el A5 Cabrio equipa una ligera capota que realza su silueta cargada de elegante dinamismo. La capota completamente automática apenas requiere 15 segundos para abrirse. Opcionalmente Audi ofrece a sus clientes una capota acústica con una capa intermedia de espuma aislante, que reduce el ruido del viento a un nivel propio de una berlina.

Al plegarse, la capota del Audi A5 Cabrio ocupa tan poco espacio que la capacidad del maletero apenas se ve alterada: el volumen disponible es de 320 litros, sin duda el mejor valor entre sus competidores.

Al abrir el techo, el compartimento en el que se guarda la capota plegada se desplaza automáticamente hacia abajo, lo que resulta tan práctico como los respaldos traseros abatibles, con su gran apertura de carga entre el maletero y el habitáculo, con lo que la capacidad de carga del maletero puede ampliarse hasta los 750 litros.

En el interior de este vehículo de cuatro plazas, el toque de confort viene de la mano de un dispositivo de acercamiento automático del cinturón de seguridad para las plazas delanteras; además, Audi ofrece como opcional una calefacción para la zona de la cabeza. Los diferentes tapizados de cuero que se incluyen en el equipamiento opcional presentan una capa especial que reduce el calentamiento de las superficies del asiento como consecuencia de los rayos del sol. El A5 Cabrio alberga cómodamente a cuatro personas; en su interior se dan cita un impecable refinamiento y una ejemplar ergonomía, contribuyendo a crear un ambiente de deportiva elegancia. Los aceros de máxima resistencia y una serie de elementos de refuerzo adicionales en la carrocería garantizan una elevada rigidez y seguridad ante impactos.

El A5 Cabrio llega a los concesionarios con tres motores de gasolina y dos diésel, con una potencia que va desde los 180 CV hasta los 265 CV. Todas estas mecánicas reciben el combustible a través de un sistema de inyección directa y cuatro de ellas cuentan con turboalimentación. De la transmisión de la fuerza se encarga un cambio manual de seis marchas, el multitronic de variación continua o el nuevo y ultrarrápido S tronic de siete velocidades. Además de la tracción delantera, Audi ofrece para las motorizaciones más potentes la tracción integral permanente quattro. El innovador diferencial deportivo, que distribuye la fuerza motriz de forma variable entre las ruedas del tren trasero, proporciona de manera opcional una mayor dinámica y placer de conducción.

### **Fascinante dinámica: Audi drive select**

El complemento perfecto de este paquete tecnológico es el sistema Audi drive select para una conducción dinámica; con él, el conductor puede elegir entre tres mapas de gestión del motor diferentes, que controlan las características de la

inyección de combustible, los regímenes de cambio del S tronic de siete velocidades o del multitronic y la servoasistencia de la dirección servotronic.

Si el vehículo equipa además el MMI navegación plus, el conductor podrá optar por un cuarto nivel, que podrá configurar de forma individual. Como módulos adicionales dispondrá además de una regulación adaptativa para los amortiguadores y de la dirección dinámica con desmultiplicación variable.

El nuevo Audi A5 Cabrio presume de un amplio equipamiento de serie, donde no faltan, además del techo completamente automático, un climatizador automático de 3 zonas y un equipo de sonido con reproductor de CD. Algunos de los elementos más destacados entre el equipamiento opcional son los innovadores sistemas de asistencia al conductor y la última generación del sistema de manejo MMI, que incorpora numerosas y atractivas funciones para la navegación y el entretenimiento.

En su condición de versión más alta de la nueva gama, el S5 Cabrio ocupa una posición privilegiada. Su motor TFSI de tres litros, un V6 con sobrealimentación mecánica, despliega sus 333 CV y 440 Nm de par motor de un modo impresionante, responde efusivamente al pedal del acelerador y proporciona unas prestaciones insuperables. La tracción quattro, un tren de rodaje deportivo especialmente diseñado para el S5 con ruedas de 18 pulgadas y una serie de detalles específicos de equipamiento realzan el carácter deportivo del Audi S5 Cabrio.

## Resumen

### **Audi A5 y S5 Cabrio**

#### **Motores**

- Cinco motores de 180 CV a 265 CV para el A5 Cabrio, 3.0 TFSI con 333 CV en el S5 Cabrio
- Inyección directa para todos los motores
- Turboalimentación para los TDI y los gasolina de cuatro cilindros
- 3.0 TFSI con sobrealimentación por compresor
- Ejemplar eficiencia con prestaciones insuperables

#### **Transmisión de fuerza**

- En función de la motorización, cambio manual, multitronic o S tronic de siete velocidades
- Tracción integral **quattro** para las versiones más potentes, opcionalmente con diferencial deportivo para una distribución variable de la fuerza entre las ruedas traseras

#### **Tren de rodaje**

- Suspensiones de las ruedas en construcción ligera, distribución equilibrada de la carga entre los ejes
- Ruedas de aluminio en formato de 17 pulgadas, grandes frenos
- Sistema Audi drive select para una conducción dinámica opcional, regulación adaptativa para los amortiguadores y dirección dinámica como opcionales

#### **Capota**

- Ligera capota de lona con excelente aislamiento del ruido
- Cortavientos de serie, puede guardarse en el alojamiento de la rueda de repuesto ubicado en el maletero
- Accionamiento automático de la capota de serie, capota acústica opcional
- La capota puede accionarse hasta 50 km/h
- Compartimento para la capota variable, que desciende automáticamente al abrir la capota

### **Carrocería**

- Diseño deportivo y elegante con armonioso trazado de líneas
- Generoso interior con respaldos traseros abatibles y desbloqueo a distancia
- Amplio maletero incluso con la capota plegada, gran apertura de carga entre el habitáculo y el maletero

### **Equipamiento**

- Generoso y cómodo equipamiento, dispositivo de acercamiento automático del cinturón de serie
- Ultramodernos sistemas de asistencia y funciones, como la calefacción para la zona de la cabeza, opcionales
- MMI de última generación con innovadora tecnología de navegación e Infotainment
- Bang & Olufsen Sound System

## Información detallada

### **El placer de conducir a cielo abierto Audi A5 y S5 Cabrio**

**El nuevo A5 Cabrio es un verdadero Audi, y un modelo realmente conmovedor. El cuatro plazas con la elegante capota de lona combina su deportivo carácter con el placer que supone conducir a cielo abierto, con un elevado confort y con una gran versatilidad para el uso cotidiano. Llega a los concesionarios con cinco variantes mecánicas y con un amplio abanico de equipamientos opcionales de última generación; su precio de partida es de 45.600 euros tanto para la versión 2.0 TFSI de 180 CV y caja de cambios multitronic como para la versión con caja de cambios manual del 2.0 TFSI de 211 CV.**

**El modelo más potente de la gama es el S5 Cabrio; su motor V6 de tres litros sobrealimentado con una potencia de 333 CV le permite ofrecer unas prestaciones insuperables.**

### **El diseño exterior**

A la hora de comprar un descapotable es habitual dejarse llevar por el corazón, ya que debe ser un fiel reflejo de la personalidad de su conductor, de su independencia, su individualismo y su vitalidad. En esta decisión tan condicionada por las emociones influye por encima de todo el diseño, y es precisamente en este ámbito donde Audi pone de relieve una vez más con el A5 Cabrio su pretensión de liderazgo. Este vehículo está dirigido a una clientela joven con un alto nivel de formación, ingresos elevados y un estilo de vida deportivo.

El A5 Cabrio combina el moderno lenguaje de formas de la marca de los cuatro aros con la fascinación propia de un automóvil descapotable. El cuatro plazas de Audi tiene una longitud de 4,63 metros y una anchura de 1,85 metros, aunque su altura es de sólo 1,38 metros; ostenta sin duda las proporciones más deportivas de su clase, al tiempo que las dota de una clásica elegancia. El alargado capó del

motor, la gran batalla de 2,75 metros, las afiladas líneas de su carrocería y el tenso trazo del contorno de cintura conforman una silueta cargada de atractivo.

La ancha vía, de casi 1,60 metros tanto delante como detrás, las grandes ruedas, el exclusivo frontal, la sugerente zaga y la elegante curvatura de las superficies interactúan entre sí para dar forma a un todo lleno de armonía.

La estética del frontal está dominada por la parrilla Singleframe, enmarcada en una moldura de aluminio anodizado; las barras son de color gris piedra, o de color negro brillante en las dos versiones V6 de mayor potencia, el 3.2 FSI y el 3.0 TDI. Tres entradas de aire, la central ubicada debajo de la parrilla, realzan el ancho del frontal.

Gracias a su complejo diseño, los grupos ópticos podrían considerarse una verdadera obra maestra técnica. Las diferentes cámaras de iluminación están separadas entre sí mediante una pieza de plástico con revestimiento de cromo, denominada *wing*. La luz diurna en forma de hoz integrada en los faros xenón plus se compone en cada uno de ellos de ocho diodos luminosos de alta potencia de 1 vatio, caracterizados por un consumo de energía extremadamente reducido. Los faros antiniebla halógenos pertenecen en todas las variantes al equipamiento de serie, y como opcional Audi ofrece el sistema de iluminación dinámica en curva adaptive light.

### **Líneas, superficies y contornos luminosos – una escultura atlética**

Dos líneas laterales realzan la imagen de la parrilla Singleframe, extendiéndose por el capó del motor. Una moldura de aluminio confiere al marco del parabrisas un brillo especial, mientras que los nuevos retrovisores exteriores integran los intermitentes en tecnología LED. Como en todo Audi, tensas superficies y dos contornos luminosos modelan los laterales: la línea dinámica por encima de las taloneras y la línea de cintura por debajo de las ventanillas. La ancha y esbeltamente arqueada zona de cintura de la carrocería, los marcados pasos de rueda y las grandes ruedas (forjadas de 17 pulgadas de serie) realzan el poder del A5 Cabrio.

En la zaga, las líneas horizontales y el embellecedor del difusor en color contrastado también subrayan el deportivo efecto de anchura, el portón del maletero incorpora un discreto borde de ruptura aerodinámico.

[www.micoche.com](http://www.micoche.com)

Los diodos luminosos en las luces traseras conforman una atractiva imagen en forma de anillo. Los dos tubos del sistema de escape (en las motorizaciones de mayor potencia uno a cada lado) son también rectos en las motorizaciones TDI, indicio de que el vehículo no emite partículas gracias al filtro de serie.

Audi ofrece el A5 Cabrio en 15 colores diferentes: Azul Aruba efecto perla, Rojo brillante, Negro brillante, Plata hielo metalizado, Rojo granate efecto perla, Blanco ibis, Gris meteoro efecto perla, Gris cuarzo metalizado, Negro Phantom efecto perla, Plata Sahara metalizado, Azul esfera metalizado y Azul mar efecto perla. La paleta de colores incluye como novedad el Gris amatista metalizado, el Beige áureo metalizado y el Marrón teca metalizado.

La capota está disponible en cuatro colores, azul, marrón, rojo y negro, permitiendo crear combinaciones realmente atractivas con los colores de la carrocería.

### **La capota**

La capota de lona con su gran luneta de cristal plana armoniza a la perfección con la elegante línea de diseño del Audi A5 Cabrio, mucho más de lo que podría hacerlo un techo de acero plegable. Además, su construcción es mucho más ligera, con lo que se reduce el peso total del vehículo y se rebaja su centro de gravedad. Una capota de metal supondría además otras desventajas que Audi no desea en un descapotable: las juntas de la carrocería en la zona del techo y de la zaga serían demasiado anchas y llamativas, y la capacidad del maletero se vería perjudicada.

La capota de lona se compone de tres capas: un revestimiento exterior, una capa intermedia acolchada y un revestimiento interior. En el caso de la capota acústica opcional, que reduce el ruido del viento casi al nivel de una berlina, la capa intermedia es sustituida por una espuma de hasta 15 mm de espesor. La capota acústica integra una luz LED para las plazas traseras, algo que únicamente se encuentra en el segmento de lujo de los descapotables.

El accionamiento de la capota corre a cargo de una bomba hidráulica de alta presión y de cuatro cilindros de ajuste y se activa pulsando un botón en el túnel central o en la llave de confort opcional. El techo tarda 15 segundos en abrirse y 17 en cerrarse. Ambos procesos pueden realizarse también en marcha hasta los 50 km/h de velocidad, lo que aporta un mayor confort al conducir por ciudad o por carreteras comarcales.

### **Amplio maletero: 320 litros con la capota plegada**

Cuando se abre la capota, ésta se pliega en tres capas debajo de una tapa fija, adoptando una forma extraordinariamente compacta. El compartimento en el que se pliega, fabricado en un robusto material textil y decorado con un embellecedor de aluminio, tiene una altura de apenas unos centímetros y ocupa sólo 60 de los 380 litros de volumen del maletero. Los 320 litros restantes con la capota plegada suponen todo un récord en su segmento: los competidores con techo plegable de acero disponen, como poco, de 100 litros menos.

Al gran confort de manejo del Audi A5 Cabrio contribuyen toda una serie de inteligentes soluciones. Antes de abrir la capota, el conductor no tiene que preocuparse de nada; el compartimento en el que se pliega desciende automáticamente hasta el maletero. Si dicho compartimento no dispusiera de espacio suficiente, un sensor envía un aviso y la capota no se abre. El accionamiento simultáneo de los cuatro elevadores eléctricos se realiza también con extraordinaria facilidad mediante un interruptor central con función de “un toque”.

Los respaldos de los asientos traseros son abatibles en una relación 50:50. Pueden desbloquearse sin esfuerzo mediante dos palancas ubicadas en el maletero, y al estar pretensados con resortes, caen por sí solos sobre los asientos. La apertura de carga de serie mide 70 cm de ancho y 30 cm de alto; de este modo, hasta los respaldos de los asientos delanteros se dispone de una longitud de carga de 1,76 metros, lo que eleva la capacidad de carga total hasta los 750 litros. Como opcional Audi ofrece un saco para esquís, mientras que el enchufe de 12 voltios en el maletero pertenece al equipamiento de serie.

El portón del maletero con cierre de accionamiento eléctrico proporciona una apertura de carga suficientemente grande para cargar dos bolsas de golf. La poca altura del borde de carga del maletero también facilita la tarea de cargar y descargar el vehículo. El cortavientos de serie, que se tensa sobre los asientos traseros, se guarda en el alojamiento de la rueda de repuesto cuando no se está utilizando, siempre y cuando el vehículo equipe el kit repara pinchazos opcional.

## **La carrocería**

Como digno miembro de la familia Audi, también el A5 Cabrio cuenta con una carrocería de extremada rigidez. Esta cualidad constituye la base para conseguir un manejo preciso y deportivo, el inmejorable confort de rodadura y la elevada seguridad ante impactos. Con la capota plegada apenas se perciben oscilaciones o vibraciones en el A5 Cabrio, ni tan siquiera en el volante o en los asientos, denominados habitualmente puntos de confort.

En la construcción de la carrocería en bruto se han utilizado innovadoras tecnologías. Un clásico ejemplo son los aceros de resistencia ultra alta, la mayoría de los cuales Audi fabrica en su propia planta mediante un proceso de conformación en caliente. Estos aceros se usan en los estribos laterales, en los largueros, en el túnel central, en los montantes B y en los travesaños de la pared frontal, y aúnan un reducido peso con una resistencia a la tensión extremadamente elevada.

Un gran número de elementos de refuerzo adicionales compensa la falta de un techo rígido. En la parte delantera del vehículo encontramos barras diagonales que se extienden desde las taloneras hasta el bastidor auxiliar para la unión del tren de rodaje; la parte trasera integra componentes similares debajo del suelo del maletero. Las paredes de las taloneras son especialmente gruesas. Los tubos que refuerzan el interior de los montantes A se obtienen mediante un proceso de deformación por alta presión interior y se caracterizan por su elevada resistencia y por su capacidad de soportar grandes cargas.

Otro importante elemento es el marco macizo de aluminio ubicado entre el habitáculo y el maletero, que integra la protección antivuelco. Si el vehículo amenaza con volcar, una serie de actuadores eléctricos liberan el bloqueo de las barras de aluminio, pretensadas mediante fuertes resortes, con lo que se elevan a gran velocidad por detrás de los reposacabezas traseros, donde quedan enclavadas, aumentando así el espacio de supervivencia para los ocupantes.

En caso de colisión lateral entran en acción los airbags laterales para cabeza y tórax, cada uno de ellos con un volumen de 18 litros, mientras que si se produce un choque frontal, dos airbags de gran tamaño protegen al conductor y al acompañante. Dado que la unidad de control detecta la posición de los asientos, el proceso de activación de los cinturones y de los airbags puede gestionarse de manera adaptativa, proporcionando así en cualquier situación de accidente la mejor protección para pasajeros tanto de pequeña como de gran estatura. En caso de producirse una colisión posterior, el sistema integral de reposacabezas reduce el riesgo de que se produzcan lesiones cervicales.

Con el fin de reducir el peso y de mejorar el reparto de peso entre los ejes, los pasos de rueda delanteros del Audi A5 Cabrio se han fabricado en aluminio ligero. Una serie de complejas medidas de optimización, entre las que se cuenta el carenado completo de los bajos de la carrocería, mejoran el flujo de aire, y con ello la acústica y el consumo de combustible: el cuatro plazas con la capota cerrada alcanza un valor  $C_x$  de 0,31, su superficie de penetración mide  $2,17 \text{ m}^2$ .

## **El interior**

Con su larga batalla de 2,75 metros, el A5 Cabrio brinda un interior muy espacioso; el cuatro plazas descapotable es un vehículo para viajar a lo grande con una oferta de espacio muy generosa. Esta oferta de espacio también es evidente en los asientos traseros, de corte deportivo. Para los ocupantes de las plazas traseras el Audi A5 Cabrio incorpora una consola central que integra un soporte para bebidas con dos posavasos y cubierta, así como un portaobjetos debajo del asiento del conductor.

La posición de los asientos delanteros es muy baja, como corresponde al deportivo carácter de este automóvil, y desde el punto de vista ergonómico su corte es perfecto, ofreciendo al cuerpo una excelente sujeción y posición. Al ponerse el cinturón, un dispositivo eléctrico de acercamiento, integrado en el montante B, desplaza los cinturones automáticamente hacia delante al conectar el encendido. Una vez que la hebilla del cinturón ha encajado en su cierre, el dispositivo de acercamiento vuelve a desplazarse hacia atrás hasta su posición de reposo.

Para aquellos clientes con exigencias especiales, Audi ofrece un amplio abanico de alternativas en cuanto a los asientos: asientos deportivos con reposapiernas extraíbles y apoyo lumbar eléctrico, ajuste completamente eléctrico e incluso calefacción, disponible opcionalmente también para las plazas traseras. En el caso de los asientos de más alta gama, los asientos de confort climatizados, una serie de pequeños ventiladores con función automática de calefacción adicional proporcionan el máximo bienestar.

El asiento de confort climatizado integra además otra función de lujo, la nueva calefacción para la zona de la cabeza. Los canales ubicados en la parte superior del respaldo permiten que el aire caliente fluya hasta la parte trasera de la cabeza y la nuca; el ventilador puede regularse en tres niveles. La calefacción para la zona de la cabeza, también disponible para los asientos deportivos, permite prolongar la temporada en la que puede conducirse con el techo abierto.

Otra particularidad es la tapicería de cuero opcional: su revestimiento especial contrarresta el calentamiento excesivo de los asientos y del resto de superficies cuando el A5 Cabrio se encuentra aparcado al sol con la capota abierta. Esta capa protectora refleja la radiación infrarroja que calienta las superficies y reduce su temperatura en hasta 20 grados.

Audi ofrece para todos los asientos una amplia variedad de tapizados, desde la tela de serie Arcade, pasando por una combinación de cuero y Alcántara, hasta una versión especialmente suave del cuero napa fina. La paleta de colores abarca siete tonos: negro, plata luna, gris luz, beige Luxor, beige cardamomo, marrón canela y rojo.

En cuanto a las inserciones, además del Micrometálico platino de serie se ofrecen alternativas en aluminio y en madera de raíz de nogal, de fresno y de laurel. El revestimiento interior del techo está disponible en tres colores: negro, plata estrella y beige lino.

### **Líneas fluidas y elegantes – el diseño interior**

El interior está caracterizado por unas líneas fluidas y elegantes, una ergonomía muy funcional, materiales de alta calidad y una incondicional calidad de acabado. Como ya es habitual en Audi, el interior se convierte en un centro de bienestar para los sentidos: para el oído, el olfato, el tacto y, naturalmente, para la vista. Los instrumentos, con sus contornos en forma de gota de agua, se han convertido ya en todo un clásico moderno. El monitor central, en una posición muy alta, pertenece al equipamiento de serie. La fisionomía del cockpit presta especial atención al conductor, sus arqueadas líneas lo unen con el túnel central y con los revestimientos de las puertas.

Si el cliente ha solicitado uno de los dos sistemas de navegación disponibles, el vehículo equipará también el cómodo y sofisticado MMI navegación plus. 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.

### **Los motores**

En cuanto a los motores del A5 Cabrio, Audi también apuesta de manera lógica por tecnologías innovadoras. Los cinco motores de gasolina y Diesel con los que el A5 Cabrio llega al mercado incorporan inyección directa de combustible según el principio common rail; son la prueba definitiva de que en Audi la eficiencia y la dinámica van de la mano, que la una es resultado de la otra. Son ya muchos años los que Audi viene demostrando la eficacia de esta filosofía en el deporte del motor: en la competición de las 24 horas de Le Mans, la prueba más dura del mundo, los bólidos R8 y R10 TDI han conseguido ocho victorias generales en los últimos nueve años.

La variante de gasolina más potente en el Audi A5 Cabrio es el 3.2 FSI. Integra la innovadora gestión de válvulas Audi valvelift system (AVS), una tecnología que gestiona la alzada de las válvulas de admisión en dos niveles, en función de la carga y del régimen. El sistema AVS mejora el cambio de la carga y regula ampliamente la cantidad del aire aspirado. La válvula de mariposa puede permanecer muy abierta incluso a carga parcial, lo que reduce las pérdidas por estrangulación. Como consecuencia aumentan el par motor y la potencia, lo que permite una relación de transmisión algo más larga, reduciendo el consumo en hasta un 10%.

El V6 con una cilindrada de 3.197 cc desarrolla 265 CV y 330 Nm de par motor, disponibles entre las 3.000 y las 5.000 rpm. En combinación con tracción delantera y el multitronic de variación continua acelera al A5 Cabrio hasta los 100 km/h en 6,9 segundos y le permite alcanzar una velocidad punta de 246 km/h. Su consumo medio es de sólo 8,6 litros a los 100 km. Como alternativa Audi ofrece la tracción integral quattro en combinación con el nuevo S tronic de siete velocidades.

También el 2.0 TFSI, con una cilindrada de 1.984 cc, es un motor de alta tecnología. Se trata de un cuatro cilindros que combina la inyección directa FSI con la turboalimentación, y que también recurre al sistema Audi valvelift system. En este caso, sin embargo, el sistema gestiona la apertura variable de las válvulas de escape, con lo que se reducen las pérdidas por una combustión incompleta del combustible y se consigue un flujo óptimo en el turbocompresor. Las ventajas son equiparables a las del motor V6: elevado rendimiento y reducido consumo. Otros aspecto importante del cuatro cilindros son los dos árboles de equilibrado, que contribuyen decisivamente al refinamiento de marcha.

El 2.0 TFSI está disponible en dos versiones. En combinación con tracción delantera y multitronic, la versión de menor potencia de este cuatro cilindros sobrealimentado rinde 180 CV de potencia y 320 Nm de par, disponibles de manera constante entre las 1.500 y las 3.900 rpm. Esta versión acelera de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos, alcanza una velocidad punta de 219 km/h y su consumo medio asciende a sólo 7,4 l/100 km/h.

Por su parte, la versión más potente del 2.0 TFSI desarrolla nada menos que 211 CV y 350 Nm de par en un rango de revoluciones aún más amplio, entre las 1.500 y las 4.200 rpm. Según las preferencias del cliente, esta fuerza puede ser trasladada a las ruedas de tres maneras diferentes: a través de la tracción quattro, que se combina con el cambio de doble embrague S tronic de siete velocidades, y a través de la tracción delantera, que puede combinarse con el multitronic de variación continua o con el cambio manual de seis marchas. Equipado con esta última combinación, el A5 Cabrio consigue unas prestaciones que hasta hace pocos años eran exclusivas de un seis cilindros: acelera hasta los 100 km/h en 7,5 segundos y alcanza una velocidad punta de 241 km/h. Pero más sorprendente aún es su consumo medio, que se limita a 6,8 l/100 km/h.

### **Los TDI de Audi – la mejor tecnología de eficiencia del mundo**

Desde su debut en el año 1989, los motores TDI, que aúnan con especial maestría su enorme potencia con un consumo reducido, se encuentran a la cabeza de las tecnologías de eficiencia en todo el mundo. También los dos diésel V6 del A5 Cabrio vuelven a marcar la pauta en su clase. Con su carácter tranquilo, sus enormes cotas de par máximo y su refinado funcionamiento, representan la más moderna y elegante forma de la deportividad.

Estos dos motores de cuatro válvulas, que pertenecen a la familia de motores en V de Audi, se caracterizan por su cárter del cigüeñal ligero y a la vez muy resistente. Un gran número de complejas medidas reducen su fricción interna de manera significativa. Los inyectores piezoeléctricos del sistema de inyección common rail, gracias a su rapidez y a la precisa distribución del combustible, incluso al inyectar cantidades mínimas, permiten que la combustión se desarrolle con gran suavidad, de lo que no sólo se beneficia en gran medida la acústica del motor, sino también las emisiones brutas. La sofisticada recirculación de los gases de escape permite a los dos V6 TDI respetar los límites de la normativa europea EU5.

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. La aceleración de 0 a 100 km/h la realiza en cuestión de 6,4 segundos, la velocidad punta alcanza los 247 km/h.

El mayor de los motores diésel, equipado con el S tronic de siete velocidades y tracción integral, presenta un consumo medio de sólo 6,8 litros a los 100 km.

El segundo TDI de la gama es aún más austero: se trata de un propulsor de 2,7 litros con 190 CV y 400 Nm de par entre las 1.400 y las 3.250 rpm, que impresiona por su consumo medio de sólo 6,2 litros a los 100 km. Este motor, que presenta una cilindrada de 2.698 cc, se combina con tracción delantera y cambio manual. Permite al Audi A5 Cabrio acelerar de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos y alcanzar una velocidad punta de 230 km/h.

El más pequeño de los motores diésel es el 2.0 TDI de 170 CV: su consumo medio asciende a sólo 5,6 litros a los 100 km (valor provisional). Este cuatro cilindros, con 1.968 cc de cilindrada, aúna el placer de conducción y el refinamiento de marcha con una elevada eficiencia.

En la culata, dos árboles de levas accionan las 16 válvulas. Los inyectores del sistema common rail son gestionados por una de las unidades de control más modernas del mercado. En el 2.0 TDI actúan también inyectores piezoeléctricos con toberas de ocho orificios; la precisa modulación de hasta cinco inyecciones por carrera reduce el nivel de ruido considerablemente. La bomba de alta presión monoémbolo establece una presión en el sistema de 1.800 bar.

El accionamiento de las correas dentadas ha sido perfeccionado en beneficio de la acústica y la cubierta protectora incorpora estructuras que aíslan el ruido. Dos árboles de equilibrado reducen las vibraciones que se generan en el mecanismo de accionamiento.

Pero no acaban aquí los elementos que mejoran el rendimiento del cuatro cilindros. Su turbocompresor opera mediante álabes regulables con el objetivo de que el establecimiento del par se realice con mayor rapidez; una amortiguación de pulsaciones reduce sus vibraciones. Una serie de electromotores gestionan la posición de las válvulas de turbulencia ubicadas en el colector de admisión con el fin de adaptar el flujo de aire entrante a la carga y al régimen disponible en cada momento.

La gestión optimizada del aire y la geometría modificada de los pistones se traducen en una elevada frecuencia de giro máxima de 5.000 rpm, proporcionando una mejora de la termodinámica en las cámaras de combustión. De este modo, el TDI de dos litros puede funcionar con una elevada tasa de gases de escape en recirculación de hasta el 60%, lo que conduce a una combustión más fría y pobre en oxígeno, reduciendo así las emisiones brutas de óxidos de nitrógeno. El sistema de recirculación de gases de escape se caracteriza por su elevada capacidad de refrigeración.

El refinado 2.0 TDI rinde 170 CV de potencia y genera 350 Nm de par en el cigüeñal entre 1.750 y 2.500 rpm. Más que suficiente para acelerar al Audi A5 Cabrio hasta los 100 km/h en 9,3 segundos y permitirle alcanzar una velocidad punta de 222 km/h.

### **Eficiencia al circular por ciudad: el nuevo sistema de arranque y parada**

La potencia deportiva y el consumo de combustible reducido no se contradicen en Audi; todo lo contrario, una cosa viene condicionada por la otra. En el A5 Cabrio, la marca de los cuatro aros también implemente sus nuevas tecnologías del programa de eficiencia modular. Las dos motorizaciones 2.0 TFSI y el motor 2.0 TDI incorporan en combinación con el cambio manual de seis marchas un nuevo elemento de serie: un eficiente sistema de arranque y parada.

Cuando el A5 Cabrio se detiene en un semáforo en rojo o en un cruce, si la palanca de selección se coloca en la posición de ralentí y se retira el pie del pedal del embrague, la unidad de control del sistema apaga el motor. En la pantalla del cuadro de instrumentos central aparece entonces una indicación al respecto. Si el vehículo se encuentra en una pendiente, el sistema de frenos mantiene automáticamente la presión de frenado, a menos que la pendiente fuera superior al 10%.

El motor vuelve a ponerse en marcha en cuanto el conductor pisa el pedal del embrague. Un motor de arranque especialmente potente desarrollado por Audi

realiza este proceso en unas dos décimas de segundo, de manera más rápida, silenciosa y cómoda que cualquier modelo de la competencia.

El cigüeñal sólo tiene que girar como máximo un cuarto de vuelta hasta que se produce la primera ignición. 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.

Audi combina su sistema de arranque y parada con baterías especialmente eficientes; esta función queda garantizada incluso si las temperaturas exteriores son muy frías. Su inactividad se limita únicamente a la fase temprana de calentamiento del motor, con el fin de que el aceite del motor 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.

El sistema de arranque y parada reduce el consumo de combustible alrededor de 0,2 litros a los 100 km, lo que equivale a unos 5 gramos CO<sub>2</sub>/km.

### **El asistente para una conducción eficiente: el nuevo sistema de información al conductor**

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 presenta al conductor en el display central todos los datos relevantes para el consumo. Una de sus principales funciones es el indicador de cambio de marcha perfeccionado. Siempre que el sistema lo considere adecuado, indica al conductor que debe cambiar de marcha, para lo que hace uso de indicaciones de diferentes tamaños y colores.

El nuevo programa de eficiencia analiza permanentemente los flujos de energía en el vehículo y muestra de manera detallada la demanda de los grandes consumidores eléctricos, como el climatizador automático o la calefacción de la luneta trasera, que en conjunto puede ascender a 1 litro a los 100 km. En caso necesario el sistema ofrece al conductor útiles consejos, como por ejemplo cerrar las ventanillas si el climatizador está encendido. Con sólo pulsar un botón puede

consultarse en una pantalla tanto el consumo actual como el consumo medio, lo que permite ver la relación entre ambos de un solo vistazo.

El nuevo sistema de información al conductor con programa de eficiencia hace evidente la inteligencia que el programa de eficiencia modular de Audi esconde. Se trata de una solución que no sólo proporciona diversión al conductor, sino que además le recuerda cuál es su responsabilidad: alrededor de un 30% del consumo del vehículo depende del estilo de conducción.

### **El sistema de recuperación de energía**

Al igual que una gran cantidad de modelos de fabricación en serie de Audi, el A5 Cabrio también incorpora un sistema de recuperación que aprovecha la energía cinética al frenar. En las fases de empuje y de frenado, el generador aumenta su tensión secundaria. Como consecuencia puede transformar la energía cinética en energía eléctrica, que se almacena provisionalmente en la batería. Cuando el A5 Cabrio vuelve a acelerar, la batería retroalimenta la energía, restando así trabajo al generador.

### **La transmisión de fuerza**

Audi propone tres transmisiones diferentes a elegir para el A5 Cabrio. El 2.0 TFSI con 211 CV y el 2.7 TDI montan de serie un cambio manual de seis marchas, que destaca por unos recorridos de palanca cortos y una gran precisión de accionamiento, así como por su mínima fricción interna. Tanto para las dos motorizaciones de dos litros como para el 3.2 FSI se ofrece el cambio automático de variación continua multitronic, que combina suavidad de funcionamiento con una elevada eficiencia y una relación orientada a conseguir un bajo consumo. Para una conducción más dinámica, el multitronic cuenta con la posibilidad de seleccionar un programa deportivo y de funcionar en modo manual, con ocho velocidades de relación fija.

Para el más potente de los dos 2.0 TFSI y para el 3.2 FSI Audi ofrece el S tronic de siete velocidades, que se monta de serie en el 3.0 TDI. Como si de un cambio

manual mecánico se tratara, el S tronic proporciona siete relaciones con los correspondientes pares de ruedas dentadas.

[www.micoche.com](http://www.micoche.com)

Este innovador 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 elevada eficiencia y la larga relación en séptima marcha son aspectos a favor del consumo. El conductor puede dejar que el S tronic de siete velocidades gestione los cambios de modo completamente automático o hacerlo él mismo de forma manual, opcionalmente mediante levas de cambio situadas en el volante.

El nuevo S tronic de siete velocidades se compone de dos engranajes parciales e integra dos embragues multidisco que gestionan las diferentes marchas. El embrague externo envía la fuerza a través de un árbol macizo a los engranajes de las marchas impares 1ª, 3ª, 5ª y 7ª.

Alrededor del árbol macizo gira un árbol hueco. Éste está unido al embrague que se encuentra en el interior del grupo de embrague, y activa los engranajes de las marchas pares 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, por ejemplo, acelera 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. 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 que hasta un 85% vaya a parar al eje trasero o un máximo del 65% al delantero. El S tronic de siete velocidades está disponible en combinación con la tracción quattro de serie para el diésel más potente y como opcional para las dos motorizaciones de gasolina más potentes.

## **Innovación de Audi: quattro con diferencial deportivo**

El nuevo diferencial deportivo opcional aporta una mayor dinámica al eje trasero. La más reciente innovación de Audi en el ámbito de la transmisión de fuerza incrementa el placer de conducción en el A5 Cabrio con tracción quattro gracias a la distribución variable y constante de la fuerza motriz entre las ruedas del tren trasero.

Con la tracción quattro con diferencial deportivo, el descapotable de cuatro plazas traza curvas de todo tipo de un modo neutral, como si lo hiciera sobre carriles. Al girar o al acelerar en la curva, la mayor parte de la fuerza motriz fluye hasta la rueda trasera ubicada en el exterior de la curva, lo que formalmente empuja al vehículo hacia el interior de la curva. De este modo el sistema previene de raíz cualquier tendencia al sobreviraje o al subviraje, con lo que la conducción es aún más dinámica.

Gracias a su corto tiempo de reacción, de menos de 100 milésimas de segundo, el diferencial deportivo 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.

quattro con diferencial deportivo es un engranaje del eje trasero con una novedosa construcción. Se ha dotado al diferencial clásico de una fase de actuación superpuesta a la izquierda y de otra a la derecha, que giran un 10% más rápido que el semieje que lleva la tracción a la rueda. Cada fase se compone de dos ruedas de satélite y de una corona, que se encuentran desplazadas entre sí. De este modo se obtiene una gran superposición de los dientes para una gran resistencia con un número mínimo de componentes.

Un embrague multidisco establece la unión entre el árbol de transmisión y la fase de actuación superpuesta, que gira con mayor rapidez. Es accionada por un actuador electrohidráulico y gira en un baño de aceite. Con el embrague cerrado se aplica a la rueda tractora la velocidad mayor de la fase de actuación superpuesta. De este modo se genera un par adicional en la rueda tractora ubicada en el exterior de la curva, que se le resta a la rueda opuesta a través del diferencial.

Así, casi la totalidad del par motor puede desviarse a una rueda, la diferencia tolerable entre las ruedas es de un máximo de 1.800 Nm.

La eficacia y la rapidez de respuesta del diferencial deportivo 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 de distribución ideal del par de manera continua y ultrarrápida para cada situación.

Las funciones del diferencial deportivo también pueden adaptarse a los deseos individuales 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 óptima. El modo *auto* se caracteriza por un reglaje equilibrado de todas las funciones. El modo *dynamic* incluye además todas las funciones relacionadas con la agilidad del vehículo, de tal modo que puede sentirse al máximo el aumento de dinámica que proporciona el diferencial deportivo. El comportamiento en el cambio de carga se ha configurado aquí de un modo tan ágil como controlable.

## **El tren de rodaje**

El Audi A5 Cabrio es líder en su segmento en todos los aspectos relacionados con la deportividad, ya sea la respuesta direccional, la estabilidad o la agilidad, conservando en todo momento un refinado confort de rodadura. Un importante pilar de estas cualidades es, además de la ejemplar rigidez de la carrocería, el impecable reparto del peso entre los ejes. El eje delantero se encuentra en una posición muy avanzada en el frontal del vehículo, lo que ha sido posible gracias a una solución poco habitual, como es el montaje del diferencial inmediatamente detrás del motor de montaje longitudinal, es decir, delante del embrague o del convertidor de par.

El diseño del tren de rodaje también se beneficia de la tecnología más avanzada: la suspensión de las ruedas delanteras cuenta con un eje de cinco brazos, capaz de procesar por separado las fuerzas longitudinales y transversales. En sentido transversal los soportes se han ajustado de manera rígida en beneficio de la precisión deportiva, mientras que en sentido longitudinal la configuración es más

suave. Todos los componentes principales de la suspensión, tanto delante como detrás, se han fabricado en aluminio, reduciendo así las masas no suspendidas.

El bastidor auxiliar que soporta el eje delantero y el motor 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.

La dirección hidráulica de cremallera se caracteriza por una desmultiplicación directa y deportiva con una relación de 16:1, ofreciendo una conexión precisa y muy diferenciada con la calzada. Una bomba de aletas regulada la abastece siempre con la cantidad de energía hidráulica necesaria en cada punto de funcionamiento. La dirección servotronic, que dosifica su nivel de asistencia en función de la velocidad del vehículo, pertenece al equipamiento de serie de las motorizaciones V6 y del 2.0 TFSI de 211 CV de potencia.

### **Compacto y eficaz: el eje trasero**

Como suspensión para las ruedas traseras del Audi A5 Cabrio se ha utilizado un eje de brazos trapezoidales con control de vía, idéntico tanto en las versiones equipadas con tracción delantera como con tracción quattro. También está unido a un bastidor auxiliar y su construcción es muy compacta, lo que se traduce en beneficio del volumen del maletero. Los muelles y los amortiguadores (estos últimos con pequeños resortes adicionales) están dispuestos por separado en los soportes de las ruedas; una solución que ha permitido a los ingenieros aunar un elevado confort de rodadura con una precisión deportiva.

El A5 Cabrio viene equipado con un tren de rodaje deportivo, pudiéndose pedir opcionalmente con uno de tarado más suave. También está disponible el tren de rodaje deportivo S line, que rebaja 10 mm la altura de la carrocería.

El Audi A5 Cabrio monta llantas forjadas de aleación ligera en formato 7,5 J x 17; con un diseño de siete radios. Los neumáticos, también los de invierno, presentan el deportivo formato 225/50. Aquellos clientes que busquen un toque aún más

personal podrán optar por otros dos modelos de 17 pulgadas de diámetro, dos de 18 pulgadas y una versión en tamaño 8,5 J x 19.

[www.micoche.com](http://www.micoche.com)

Adicionalmente, la filial quattro GmbH pone a disposición de sus clientes otras alternativas en formatos de 18, 19 e incluso 20 pulgadas, éstas últimas con anchos neumáticos en formato 265/30.

Tras las grandes ruedas del A5 Cabrio se asientan potentes frenos caracterizados por una dosificación extremadamente precisa. Las dos versiones del 2.0 TFSI montan discos de 314 mm de diámetro en el eje delantero y de 300 mm en el eje trasero. Los discos delanteros autoventilados han sido diseñados con el objetivo de asegurar la máxima disipación de calor: cientos de diminutos cubos metálicos, entre los cuales puede fluir un gran volumen de aire refrigerante en un mínimo espacio de tiempo, unen las dos mitades del disco entre sí.

Las motorizaciones V6 del nuevo Audi A5 Cabrio equipan sistemas de frenos con discos de 320 mm de diámetro. Sus pinzas se han fabricado en construcción mixta: en las zonas con elevados requisitos de rigidez se ha utilizado fundición esferoidal, mientras que la carcasa de los pistones es de aluminio, ya que disipa muy bien el calor. A pesar de su reducido peso, las pinzas de freno son extremadamente rígidas; también los discos y las cubiertas de aluminio son increíblemente ligeros.

### **Mayor placer de conducción: Audi drive select**

Una de las tecnologías de vanguardia que permite al A5 Cabrio ocupar una posición líder entre sus competidores es el sistema Audi drive select para una conducción dinámica. Permite al conductor acceder a todos los componentes técnicos relacionados con la dinámica en marcha a través de una serie de teclas ubicadas en la consola central, así como variar su funcionamiento en tres campos característicos, *comfort*, *auto* y *dynamic*. Si el vehículo equipa el sistema de manejo MMI Navegación plus, se dispondrá además de un cuarto modo que el conductor podrá configurar de manera individual a través de la selección de un gran número de parámetros.

Audi drive select influye en la alimentación de combustible, en los regímenes de cambio del S tronic de siete velocidades o del multitronic y en la servoasistencia de la dirección servotronic.

El diseño del sistema ha sido concebido de manera modular, con lo que el cliente podrá combinarlo con una o varias de las tres tecnologías que Audi le ofrece: el diferencial deportivo, la regulación adaptativa de los amortiguadores o la dirección dinámica.

En el caso de la regulación electrónica de los amortiguadores, una rápida unidad de gestión adopta el papel principal. Analiza de manera continua 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.

El sistema de amortiguación CDC (del inglés continuous damping control – control continuo de la amortiguación) integra válvulas electromagnéticas. Estas válvulas gestionan el flujo del líquido hidráulico entre el tubo interior y el exterior. La sección de mayor tamaño proporciona una línea característica de amortiguación suave, la de menor tamaño una más rígida.

La dirección dinámica es otra de las tecnologías de vanguardia de Audi; aquí, una transmisión superpuesta modifica la desmultiplicación de la dirección en función de la velocidad a la que se conduce. Está integrada en la columna de dirección y se combina con un motor eléctrico. Se trata de un engranaje armónico, cuya construcción es compacta y ligera. Funciona sin holgura, con exactitud y sin fricción. Es capaz de transmitir pares muy elevados y su rendimiento es muy alto.

Dependiendo de la velocidad a la que se conduce y del modo seleccionado en Audi drive select, la dirección dinámica varía su relación de desmultiplicación casi en un 100%, con lo que las transiciones se producen de forma continua e imperceptible. Al realizar maniobras de aparcamiento, el sistema reacciona de manera muy directa, con una servoasistencia elevada. 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 el ámbito de la dinámica y la seguridad en marcha, la dirección dinámica trabaja en estrecha colaboración con el ESP. Resta trabajo al programa de estabilización porque es capaz de realizar una corrección de la dirección más rápido de lo que necesita el sistema de frenos para establecer la presión en las distintas ruedas. De este modo se evita en muchas ocasiones tener que pisar el freno, con lo que la conducción gana en rapidez y en fluidez. La dirección dinámica previene el sobreviraje a causa del cambio de carga, así como el subviraje. También ofrece su ayuda al frenar sobre superficies con diferentes coeficientes de rozamiento.

## **El equipamiento**

El Audi A5 Cabrio marca estilo con su generoso equipamiento de serie. Destacan en este apartado la capota completamente automática, un cortavientos, llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, los respaldos traseros abatibles por separado en dos partes y con apertura de carga, un cómodo climatizador automático de confort, con regulación de 3 zonas, y el equipo de sonido concert con reproductor de CD. También se incluyen en el equipamiento de serie otros atractivos elementos, como el dispositivo de acercamiento automático del cinturón de seguridad, el freno de estacionamiento electromecánico y los faros de xenón plus con luz diurna y pilotos traseros en tecnología LED.

Una serie de atractivos equipamientos opcionales trasladan el lujo de la clase superior a este descapotable de cuatro plazas. El sistema adaptive light combina los faros de xenón plus con el 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 permite acceder al vehículo sin hacer uso de la llave, arrancar el motor pulsando un botón y abrir y cerrar la capota por radiofrecuencia. El Audi hold assist complementa el freno de estacionamiento electromecánico con funciones adicionales.

El climatizador automático de confort de serie regula la temperatura por separado en tres zonas del habitáculo, la capota acústica reduce aún más el nivel del ruido del viento y los asientos de confort climatizados proporcionan, en combinación

con la calefacción para la zona de la cabeza, una perfecta temperatura de bienestar.

[www.micoche.com](http://www.micoche.com)

Un detalle poco habitual es también la iluminación LED para el espejo de cortesía. En lo que al tren de rodaje se refiere, la oferta se complementa con el sistema Audi drive select, quattro con diferencial deportivo y dos trenes de rodaje deportivos convencionales.

Con los innovadores sistemas de asistencia, la conducción en el A5 Cabrio es aún más espontánea, majestuosa y segura. Se trata del adaptive cruise control con las funciones del Audi braking guard, el Audi side assist y el Audi lane assist. Estos sistemas mantienen una distancia predeterminada con respecto al vehículo precedente o ayudan al conductor a cambiar de carril o a no salirse del mismo por error. El Audi parking system advanced con asistencia de aparcamiento acústica y óptica muestra al conductor en el monitor del Audi MMI la zona ubicada detrás del descapotable a través de las imágenes de una cámara de marcha atrás.

### **Para los amantes de la deportividad: los paquetes S line**

Audi ofrece a sus clientes más dinámicos dos paquetes S line. El paquete deportivo S line plus combina un rígido reglaje y una carrocería más baja con ruedas de 18 pulgadas. Incluye además numerosos detalles para el interior, como 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. En los pasos de rueda, en el volante, en los asientos y en las molduras de acceso encontramos inscripciones S line. Los colores para la carrocería Rojo Misano efecto perla y Plata Monza metalizado son exclusivos del paquete deportivo S line plus.

Como alternativa o incluso como complemento, Audi ofrece el paquete exterior S line, que proporciona a la carrocería una imagen especialmente dinámica. Algunas de sus características más significativas son los parachoques independientes y las modificaciones en las entradas de aire laterales, en el difusor y en los tubos de escape. Completan la oferta las molduras de las taloneras en el color de la carrocería y los distintivos S line en las molduras de acceso y en los pasos de rueda delanteros.

En el ámbito multimedia Audi ofrece un atractivo paquete de componentes técnicos. La radio CD concert de serie incorpora un lector de tarjetas de memoria para archivos de música en formato MP3 y WMA; permite además la conexión de un reproductor de MP3 a través de una clavija AUX-in. Completan el paquete un monitor en color de 6,5 pulgadas y ocho altavoces. La radio symphony integra además un cargador de seis CDs.

Más posibilidades ofrecen aún los sistemas de Infotainment denominados MMI Navigation y MMI Navigation plus, que pertenecen a una generación de dispositivos completamente nueva. Ya la versión básica incluye un display en color, un lector de tarjetas de memoria y un sistema de sonido con seis altavoces. Opcionalmente puede ampliarse con un módulo para la recepción digital de radio, un cambiador de CDs, una eficiente conexión Bluetooth para el teléfono móvil y una interfaz para la total integración del iPod.

### **Multimedia de lujo: el MMI Navegación plus**

La versión avanzada, denominada MMI Navegación plus, incorpora exclusivas tecnologías. El monitor en color de alta definición con siete pulgadas de diagonal muestra los mapas de navegación en una imagen convencional o en 3D. Los datos de los mapas se almacenan en un disco duro de 40 GB de capacidad. Los monumentos y las vistas de ciudades se presentan en tres dimensiones para facilitar la orientación. También pueden almacenarse en el disco duro los archivos de audio y las direcciones de contacto del usuario. El módulo de radio funciona con un sintonizador doble, y reproduce además DVDs de video y audio; puede manejarse cómodamente con una función de joystick especialmente diseñada para el elemento de mando MMI.

El MMI Navegación plus puede ampliarse además con funciones opcionales hasta convertirse en una central mediática de alta tecnología: Audi ofrece por ejemplo un sintonizador de TV analógico/digital y el lujoso equipo de sonido de Bang & Olufsen. Este equipo mima a los pasajeros con un sonido que fascina incluso a los amantes de la alta fidelidad.

## El Audi S5 Cabrio

El modelo más potente de la nueva gama de descapotables de Audi es el S5 Cabrio. La letra S hace referencia al término Sport, tanto por dinamismo como por prestaciones y potencia, pero también por una asombrosa eficiencia.

El motor del S5 Cabrio es un V6 de tres litros sobrealimentado de nuevo desarrollo. Un compresor ubicado en el hueco formado por las dos filas de cilindros proporciona una presión de hasta 0,8 bar al 3.0 TFSI de inyección directa; dos radiadores del aire de sobrealimentación postconectados reducen la temperatura del aire aspirado. La potencia alcanza los 333 CV y el par motor de 440 Nm permanece constante entre las 2.900 y las 5.300 rpm.

Este motor de seis cilindros, con 2.995 cc de cilindrada, es un digno representante de la filosofía de Audi de eficiencia inteligente: la sobrealimentación sustituye a la cilindrada. El poderoso empuje, la espontánea respuesta resultante de los cortos conductos de gases y el impactante sonido del motor proporcionan una experiencia de conducción realmente fascinante.

El descapotable de cuatro plazas acelera hasta los 100 km/h en 5,6 segundos y alcanza una velocidad punta, limitada, de 250 km/h. El consumo medio, sin embargo, es de solo 9,6 litros de combustible a los 100 km.

### **Con la máxima dinámica: transmisión de fuerza y tren de rodaje**

El Audi S5 Cabrio equipa de serie la dirección servotronic, el S tronic de siete velocidades y la tracción quattro; el diferencial deportivo está disponible como opcional. Las llantas de fundición de 18 pulgadas montan neumáticos en formato 245/40, las pinzas de freno de color negro portan el emblema S5. Como es natural, la versión S presume de un tren de rodaje de reglaje especialmente deportivo. La capota acústica también pertenece al equipamiento de serie.

Un gran número de elementos de diseño contribuyen a hacer más evidente la diferenciación deportiva: modificaciones en la parte inferior del frontal y de la

zaga, en el spoiler delantero y en el difusor, en la parrilla Singleframe, en las entradas de aire, en las taloneras y en los cuatro tubos de escape.

Las carcasas de los retrovisores exteriores se han realizado en diseño de aluminio. La pintura Azul sprint efecto perla, que realza el carácter deportivo del vehículo, está disponible en exclusiva para el S5 Cabrio.

En el interior, los asientos deportivos con ajuste eléctrico y los tapizados en Alcántara y cuero, así como las inserciones en aluminio cepillado, realzan el estilo dinámico y de alta calidad del modelo más potente de la gama. Las agujas de los instrumentos son de un luminoso color blanco, que destaca sobre el fondo gris de los relojes; el sistema de información al conductor con pantalla en color pertenece al equipamiento de serie. Las levas de cambio en diseño de aluminio y el reposabrazos central completan esta oferta de elementos diferenciadores. Las inscripciones S5 se encuentran en las molduras de acceso, en la llave, en el volante deportivo de cuero multifuncional y en los instrumentos.

Audi ofrece opcionalmente asientos deportivos S especialmente rígidos con tapizados en napa seda, o como alternativa los asientos de confort climatizados. Los tapizados pueden seleccionarse en negro, marrón y en tres combinaciones bicolor.

Para el revestimiento interior de la capota se ofrecen los colores plata estrella y negro, para las inserciones los materiales carbono, madera de abedul y tejido de acero inoxidable. La estructura de este último material, que se compone de innumerables fibras de acero, resulta ligeramente áspera, proporcionando una experiencia táctil de lo más extraordinaria.

### **Los descapotables de Audi en el segmento medio desde 1991**

El nuevo A5 Cabrio es la continuación de una historia de éxito que la marca de los cuatro aros inició hace 18 años. El primer descapotable Audi de la nueva era automovilística, basado en el Audi Coupé, se lanzó al mercado en el año 1991. El cuatro plazas con una batalla de 2,56 metros tenía una longitud de 4,37 metros y un maletero con un volumen de 230 litros. El plano trazado de líneas y la capota de lona, que ya entonces se recogía en un compartimento propio detrás de los

asientos traseros, le otorgaron una imagen discreta y de una modernidad clásica, al tiempo que impregnaban su estilo, que a día de hoy sigue estando a la moda.

A partir de 1993 podía optarse además por asientos delanteros con cinturones integrados y protección antivuelco, que aportaban al vehículo una mayor seguridad en caso de colisión. También a partir del año 1993 se incluyó en el equipamiento opcional un cortavientos y un accionamiento electrohidráulico que abría la capota en 30 segundos. En 1997 llegó la capota rígida.

El Cabrio se lanzó al mercado con un motor de cinco cilindros que rendía 133 CV. A comienzos de 1993 se incorporó a la oferta un motor de gasolina de menor potencia, con dos litros de cilindrada y 115 CV, así como dos motores V6 de nuevo desarrollo, un 2,6 litros con 150 CV y un 2,8 litros con 174 CV. En la primavera de 1997, un cuatro cilindros de 1,8 litros con 125 CV de potencia ocupó el puesto de motor básico. Todos los motores transmitían su fuerza a las ruedas delanteras a través de un cambio manual de cinco marchas, aunque las versiones más potentes podían equiparse con cambios automáticos de cuatro velocidades.

En septiembre de 1995 se presentó en el Cabrio el 1.9 TDI con 90 CV; con este motor diésel, Audi adoptó una vez más el papel de pionero en el segmento Premium. Los 202 Nm de par motor, disponibles a 1.900 rpm, permitían una conducción relajada con un consumo mínimo de combustible. En 1997, el Cabrio fue sometido a pequeñas modificaciones ópticas. Tres años más tarde finalizaba su producción.

## **2002: el Audi Cabrio**

A comienzos de 2002 la marca de los cuatro aros lanzó al mercado la segunda edición de su descapotable de cuatro plazas; en esta ocasión, la construcción del vehículo fue obra de la empresa Karmann. En esta segunda generación, que se denominó Audi Cabrio, la batalla creció hasta los 2,65 metros y la longitud hasta los 4,57 metros, los que supuso un notable incremento del espacio interior. El volumen del maletero era de 315 litros, el valor  $C_x$  ascendía a sólo 0,30.

Como ya ocurriera con su predecesor, el suave y armonioso trazado de líneas vino realizado por un toque de diseño muy especial: un marco de aluminio alrededor del parabrisas. Una serie de refuerzos especiales, como la doble pared trasera que integraba dos arcos antivuelco, aportaron a la carrocería una elevada rigidez. La capota de lona de tres capas con luneta de cristal volvía a integrar un accionamiento electrohidráulico; entre el equipamiento de serie también se incluía un climatizador automático de dos zonas.

La suspensión de las ruedas traseras constaba de una construcción de cuatro brazos. En las ruedas traseras se optó por un eje trasero de brazos trapezoidales con control de vía; la mayoría de los componentes del eje se fabricaron en aluminio. Cuatro grandes discos de freno, los delanteros ventilados, se hicieron cargo de la deceleración del vehículo, mientras que el programa de estabilización ESP vigilaba de serie la seguridad activa. Sobre ruedas de aleación ligera de 16 pulgadas, el Audi Cabrio se deslizaba sobre el asfalto con gran agilidad y seguridad.

Para su lanzamiento, Audi confeccionó una oferta de nuevos motores de gasolina V6 con culatas de cinco válvulas. El 2,4 litros rendía 170 CV, mientras que el tres litros de mayor cilindrada y característico sonido alcanzaba los 220 CV. El otoño de 2002, un motor diésel de 2,5 litros con 163 CV debutaba como primer V6 TDI montado en un descapotable. A finales de ese mismo año el eficiente motor turbo de cuatro cilindros 1.8 T completó la oferta de motorizaciones. Además del cambio manual de cinco marchas de serie, el equipamiento opcional incluía el nuevo multitronic, el primer cambio de variación continua del mundo en un vehículo descapotable. A partir de 2003, las versiones 1.8 T y 3.0 también estaban disponibles con tracción quattro.

A finales de 2003, Audi presentó un vehículo muy especial como modelo más potente de la gama, el S4 Cabrio. Su motor V8 de 4,2 litros y cinco válvulas, con una potencia de 344 CV, aceleraba al descapotable de cuatro plazas hasta los 100 km/h en 5,9 segundos y le permitía alcanzar una velocidad punta de 250 km/h.

Como alternativa al cambio manual de seis marchas podía optarse por un tiptronic de seis velocidades. La oferta de motores se completó con un nuevo propulsor básico, un cuatro cilindros de dos litros que rendía 130 CV.

### **2005: nueva edición con una gran parrilla Singleframe**

La producción de la gama llegó a su fin en otoño de 2005; el modelo sucesor fue dotado de la gran parrilla del radiador hoy conocida como Singleframe. Audi reestructuró su oferta de motores diésel, que a partir de ese momento se componía del 2.0 TDI con 140 CV y del 3.0 TDI con 233 CV; el 2.7 TDI con 180 CV llegó al mercado un poco más tarde. En cuanto a los motores de gasolina, el cuatro cilindros de 1,8 litros recibió la compañía de dos nuevos motores de inyección directa: el 2.0 TFSI con 200 CV y el 3.2 FSI con 255 CV.

Dos versiones de máxima potencia completaron la oferta. El S4 Cabrio mantuvo el motor del modelo predecesor; junto a él apareció en otoño de 2006 el RS4 Cabrio, diseñado y fabricado por la filial quattro GmbH. Su V8 FSI de nuevo desarrollo, también de 4,2 litros, fue configurado para permitir elevados regímenes, y rendía 420 CV de potencia. Con tracción delantera y quattro, con cambios manuales de cinco y seis marchas, con el multitronic de variación continua y con el cómodo tiptronic, Audi ofrecía en el Audi Cabrio una gran variedad de combinaciones de transmisión.