

AUDI AG
Comunicación Producto
85045 Ingolstadt (Alemania)
Teléfono + 49 (0) 841 89-32100
Telefax + 49 (0) 841 89-32817

Noviembre de 2009

El nuevo Audi A8

Sumario	2
Resumen	5
El diseño	7
La carrocería	10
El interior	12
Los motores	16
La transmisión de fuerza	18
El tren de rodaje	20
La seguridad	22
Los sistemas de asistencia	24
Los sistemas de Infotainment	26
El equipamiento	29

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 nuevo Audi A8 – La berlina más deportiva de la clase de lujo

Fascinante deportividad, innovadora tecnología y soberano confort: Audi lanza al mercado la siguiente generación del A8. El nuevo buque insignia es una muestra de los muchos adelantos de los que la marca dispone para colocarse a la vanguardia de la técnica: carrocería ligera de aluminio, motores potentes y extremadamente eficientes, sistema de manejo MMI evolucionado, nuevos sistemas de asistencia, los faros completos en tecnología LED y un interior de elegante diseño, cuyo acabado se sitúa a un nivel artesanal.

Con todas estas tecnologías el nuevo Audi A8 ofrece una perfecta síntesis de dinamismo, perfección en diseño y acabado y revolucionaria eficiencia. El A8 3.0 TDI con tracción delantera, que llegará al mercado más adelante, emite sólo 159 gramos de CO₂ por kilómetro, al tiempo que presume del más bajo consumo en el segmento de lujo, con 6,0 litros de combustible a los 100 km.

“El nuevo Audi A8 es la berlina más deportiva de su segmento” afirma Rupert Stadler, presidente del Consejo de Dirección de AUDI AG. “Combina numerosas funciones de un modo novedoso e inteligente. Y su lenguaje de formas y su valioso interior son inigualables.”

La nueva berlina de lujo, que llegará a los concesionarios a principios de 2010, es una obra de arte técnica. Su carrocería, elegante y de marcado trazo, se fabrica en aluminio según el método de construcción Audi Space Frame (ASF), y pesa alrededor de un 40% menos que una estructura comparable fabricada en acero. El interior fascina por un nuevo y claro trazado de líneas y por un acabado de excelente calidad que refleja el esmero hasta en los más pequeños detalles. A bordo se viaja en primera clase; de ello se encarga, por ejemplo, la nueva y emotiva iluminación ambiental o los lujosos asientos de regulación eléctrica en la parte trasera.

El Audi A8 combina un moderno grado de inteligencia con un manejo ejemplarmente sencillo. Su Multi Media Interface MMI incorpora una revolucionaria novedad: al combinarse con el sistema de navegación opcional integra un *touchpad*, una superficie táctil para el manejo. El llamado MMI touch permite al conductor manejar numerosas funciones de un modo intuitivo; así, por ejemplo, puede introducir el destino de navegación dibujando las letras sobre el *touchpad*.

El MMI navigation plus está conectado en red a los sistemas de asistencia y de seguridad perfeccionados de un modo nuevo. Es capaz de leer la ruta con antelación y suministrar así los datos necesarios a los dispositivos de control del cambio automático, de los faros y del ACC con función Stop & Go. Este nuevo nivel de inteligencia permite a los sistemas detectar escenarios complejos y asistir al conductor tomando decisiones de manera anticipada. Las nuevas tecnologías que debutan en este modelo son el asistente de visibilidad nocturna con identificación de los peatones detectados, el sistema de seguridad Audi pre sense, así como un indicador del límite de velocidad que llegará al mercado en el transcurso de 2010.

Otra solución de alta tecnología en el nuevo A8 son los faros completos en tecnología LED, capaces de realizar todas las funciones de alumbrado mediante diodos luminosos. Los grupos ópticos le aportan a la limusina de lujo una mirada inconfundible durante el día, y especialmente en la oscuridad. Su óptica revolucionaria pone punto final a la era de los módulos de luces en forma tubular, de uso corriente hoy en día: los faros completos de LED abren un nuevo capítulo en la historia de la técnica de iluminación.

El nuevo A8 llega con dos motores, un 4.2 FSI con 372 CV (273 KW) y un 4.2 TDI, que rinde 350 CV (258 KW). Algo más tarde se incorporará a la oferta un 3.0 TDI con 250 CV (184 KW). Todos los motores han ganado en potencia y en par motor. Su consumo, sin embargo, se ha reducido entre un 13 y un 22% gracias a inteligentes tecnologías de eficiencia como el sistema de recuperación de energía y la innovadora gestión térmica.

Más adelante se lanzará una segunda versión del 3.0 TDI, con una potencia de 204 CV (150 KW), tracción delantera y un consumo en el ciclo de ensayo EU de sólo 6,0 litros a los 100 km. Esto equivale a unas emisiones de CO₂ de 159 gramos por kilómetro, un valor récord que hasta el momento no se había alcanzado en el segmento de lujo.

El nuevo tiptronic: ocho marchas que incrementan confort y eficiencia

Al aumento de la eficiencia ha contribuido también en gran medida la nueva caja de cambios de serie: el tiptronic de ocho relaciones presenta un corto salto entre sus ocho marchas y consigue a su vez una gran relación de transmisión total. Su control se lleva a cabo de forma meramente electrónica a través de una elegante palanca de selección y de levas ubicadas en el volante. La tracción integral permanente quattro funciona de manera deportiva y con un reparto de par algo mayor al eje trasero. Opcionalmente el diferencial deportivo distribuye las fuerzas de forma dinámica entre las ruedas del tren trasero, y se cuenta entre el equipamiento de serie del A8 4.2 TDI.

En el ámbito del tren de rodaje el nuevo A8 también ofrece motivos para considerarse la berlina de lujo más deportiva del mercado. El reparto del peso entre los ejes es equilibrado, y todos los brazos se han fabricados en aluminio. La suspensión neumática adaptive air suspension con amortiguación adaptativa se incluye en el equipamiento de serie, ya que forma parte del sistema Audi drive select para una mejor dinámica de conducción. Como elemento complementario se ofrece aquí opcionalmente la dirección dinámica.

En el ámbito multimedia Audi también brinda a sus clientes un gran número de atractivos componentes. La oferta se extiende hasta el sistema de sonido de Bang & Olufsen, con más de 1.400 vatios de potencia y 19 altavoces, y abarca incluso modernos servicios online. El nuevo Audi A8 ha ganado en dinamismo, confort, prestigio e inteligencia, y marca la pauta en todos los ámbitos.

Resumen

El nuevo Audi A8

Carrocería

- Carrocería ligera y altamente resistente en construcción ASF de aluminio
- Diseño fluido y alargado, faros completos en tecnología LED como opcional

Interior y manejo

- Lujoso interior con nuevo y claro trazado de líneas
- Acabo en calidad artesanal, iluminación interior emotiva
- Sistema de manejo MMI evolucionado, disponible como sistema de navegación MMI touch con revolucionario concepto de manejo
- Asientos con funciones opcionales de ventilación y masaje, asientos individuales de lujo en la parte trasera como opcional

Seguridad

- Nuevo sistema de seguridad Audi pre sense para evitar accidentes y para minimizar sus consecuencias

Infotainment y sistemas de asistencia al conductor

- Sistema de navegación de próxima generación conectado en red a los sistemas de asistencia; equipos de audio de alta tecnología y servicios online
- Asistente de visibilidad nocturna con identificación de personas, adaptive cruise control con función Stop & Go y sistemas de asistencia al conductor perfeccionados

Motores

- Dos motores TDI y un motor de gasolina, todos con inyección directa, rango de potencia entre 250 CV (184 KW) y 372 CV (273 KW)
- Un motor adicional 3.0 TDI con 204 CV (150 KW), récord de bajas emisiones de CO₂ con 159 g/km
- Consumo reducido en hasta un 22% en combinación con aumento de potencia
- Todos los motores con sistema de recuperación de energía, el 3.0 TDI también con sistema de arranque y parada
- Nuevo tiptronic de ocho relaciones de serie, gestión mediante *shift by wire*
- Tracción integral **quattro** de serie, diferencial deportivo opcional (de serie en el A8 4.2 TDI)

Tren de rodaje

- Suspensiones de las ruedas en construcción ligera, reparto equilibrado del peso entre los ejes
- Sistema Audi drive select para una mejor dinámica de conducción de serie, incluida suspensión neumática adaptive air suspensión y amortiguación adaptativa; dirección dinámica opcional

www.micoche.com

Información detallada

El nuevo buque insignia de Audi El Audi A8

Audi presenta la nueva generación del A8; una vez más, la berlina más deportiva de la clase de lujo marca la pauta. Su carrocería de trazo elegante se fabrica en aluminio ligero según el método de construcción Audi Space Frame (ASF), los motores son potentes y muy eficientes, la transmisión y el tren de rodaje combinan dinamismo y confort. Con un amplio interior, el nuevo buque insignia de la marca fascina por su lujoso equipamiento, el sistema de manejo MMI de nuevo desarrollo y una excelente calidad de acabado. Los innovadores sistemas de asistencia proporcionan al conductor aún más soberanía.

El diseño

El diseño de Audi es siempre fascinante por su compleja inteligencia. El exterior del nuevo A8 se muestra homogéneo, como si hubiera sido moldeado de una sola pieza. Una línea del techo de acentuado estilo coupé realza la fluidez de la silueta; las superficies esculturalmente arqueadas, que desprenden tranquilidad y prestigio, contrastan con las nítidas líneas.

El nuevo A8 afianza la posición líder que Audi ostenta en el sector del diseño automovilístico. Es precursor de muchas tecnologías innovadoras y hace gala de este papel mediante nuevos y modernos elementos de diseño.

5.137 mm de largo, 2.992 mm de batalla, 1.949 mm de ancho y 1.460 mm de alto: la nueva berlina de lujo presume de unas dimensiones muy generosas. Tanto en longitud como en anchura el Audi A8 supera considerablemente no sólo a su predecesor, sino también a sus competidores directos. En cuanto a la altura, sin embargo, permanece por debajo de sus rivales directos alemanes: sus proporciones documentan la línea dinámica.

El A8 porta su parrilla del radiador Singleframe con confianza, como un escudo. Con un marco cromado, la parrilla presenta un nuevo diseño, y se muestra ahora más expresiva, tridimensional y llena de detalles. Con sus esquinas superiores oblicuas, queda perfectamente integrada en el frontal, al tiempo que las barras cromadas dispuestas en horizontal realzan la anchura del vehículo.

El Audi A8 mira al mundo a través de unos faros de nuevo diseño, con sus grupos ópticos xenón plus y sus innovadores faros completos de LED, iguales a los que Audi montara, como primer fabricante de automóviles a nivel mundial, en el deportivo de altas prestaciones R8. Como complemento a las unidades de xenón plus está disponible el sistema adaptive light, que moviliza los módulos giratorios de tal modo que proporcionan siempre una magnífica iluminación tanto en cruces como en ciudad, carreteras comarcales y autopista. La nueva luz "all weather" integrada en los faros sustituye a los faros antiniebla, en cuyo lugar de montaje tradicional, las entradas de aire, se ubican ahora los sensores por radar del sistema opcional adaptive cruise control con función Stop & Go.

Audi ofrece como componente adicional la regulación flexible del alcance de las luces, una evolución del asistente para las luces de carretera. Una cámara de video montada delante del retrovisor interior reconoce otros vehículos por su alumbrado. Un ordenador adapta el alumbrado propio en un suave proceso de transición, proporcionando en todo momento un máximo posible de iluminación.

Un novedoso avance tecnológico de Audi es la conexión en red de las unidades de control de los faros con el MMI navigation plus opcional. Éste último tiene en cuenta la ruta a seguir y proporciona los datos oportunos al ordenador responsable de las luces que, por ejemplo, activará la iluminación de mayor alcance ya en el tramo de entrada a la autopista. Antes de un cruce, el sistema conecta la luz de giro, con un ángulo de iluminación más amplio, incrementando así el nivel de seguridad.

Tecnología punta: faros completos de LED

La solución más sofisticada en el nuevo A8 son, sin duda, los nuevos faros completos de LED. Los grupos ópticos le aportan a esta gran limusina una mirada inconfundible durante el día, y especialmente en la oscuridad. Su óptica revolucionaria supone el final de los grandes módulos de luces en forma tubular, tan usuales hasta ahora.

La luz de cruce se compone de diez módulos individuales que dibujan un arco en la base del *wing*, una pieza cromada en forma de ala. Justo por debajo de éstos yace un segundo arco compuesto por 22 LED blancos y amarillos que responden a las funciones de luz de marcha diurna y los intermitentes respectivamente. Insertados según la llamada técnica de película gruesa dan la impresión de ser bandas de luz continuas y homogéneas.

Sobre el *wing* se encuentra la luz de carretera, generada por dos potentes LED de chip cuádruple y un sistema reflector especular. Una función de asistencia conmuta entre las luces de cruce y las de carretera, mientras que otros LED de alta potencia se encargan de la iluminación especial de autopista y la luz de giro. Un ventilador y un disipador del calor propios atemperan el sistema.

Los faros completos de LED presentan grandes cualidades funcionales en el día a día. Con una temperatura de color de 5.500 Kelvin, su luz se asemeja a la luz diurna, lo que evita en gran medida que la vista se canse. También en cuanto a eficiencia presentan importantes ventajas: las luces de cruce apenas requieren 40 vatios por unidad, todavía menos que los ya de por sí ultraeficientes faros de xenón plus.

Desde una perspectiva lateral el nuevo Audi A8 ofrece también una imagen de carácter tenso y con ímpetu de avance. Como ya viene siendo habitual en la línea de un Audi, el cuerpo del vehículo constituye dos tercios de su altura total, mientras que el tercio restante está formado por la franja acristalada de las ventanillas. Desde la parrilla Singleframe parte la línea de cintura característica de Audi, trazando un contorno luminoso justo por debajo de las ventanillas. Esta línea permanece muy pegada a los pasos de rueda, otorgando al A8 una poderosa figura sobre el asfalto.

Las superficies ubicadas debajo de la línea de cintura son escenario del cambiante juego de luces y sombras, de superficies cóncavas y convexas, convirtiéndose en una manifestación de seriedad y elegancia atemporal. Su parte inferior queda delimitada por la línea dinámica ascendente, que transcurre por encima de las taloneras. Los anchos pasos de rueda albergan ruedas de grandes dimensiones, que abarcan de las 17 a las 21 pulgadas de diámetro.

En la zaga, el borde de ruptura aerodinámica transmite una sensación de esbeltez que refuerza aún más las superficies de formas claramente expresivas. Una moldura cromada subraya la anchura de la berlina, mientras que la parte inferior se cierra con un difusor.

También las luces traseras generan una imagen que, como ya es habitual en Audi, tiene un efecto tridimensional y llamativo. También éstas se han construido en tecnología LED y cada unidad cuenta con 72 diodos luminosos. Debido al escaso espacio de construcción, en muchos ámbitos se han empleado los llamados *LED chip on board*, que permiten ser insertados con gran precisión y muy juntos.

Las luces traseras requieren tan sólo 9 vatios por unidad y presentan un contorno trapezoidal con la apariencia de una banda luminosa homogénea. Su segmento superior está formado por una guía luminosa en forma de tubo de material plástico, la parte inferior por una superficie multiforme reflectante y estriada; el segmento inferior presenta una construcción más robusta que el superior a fin de rebajar el centro de gravedad óptico en la zaga del A8. El intermitente aparece como un trazo horizontal. En el interior del trapecio se alberga la luz de freno, compuesta por cinco segmentos.

La carrocería

Grande, resistente, segura, y aún así sorprendentemente ligera: la carrocería fabricada en aluminio vuelve a marcar la pauta. Su reducido peso es un factor clave en la elevada dinámica de marcha del nuevo A8 así como en su ejemplar eficiencia y su excelente confort. Audi, empresa pionera en construcción ligera en la industria del automóvil, vuelve a dar ejemplo de liderazgo.

La marca de los cuatro aros trasladó la tecnología Audi Space Frame (ASF) a la producción en serie hace ya 15 años, con la primera generación del A8. Durante este tiempo ha demostrado su eficacia de manera brillante, y a día de hoy Audi la utiliza en una fase de desarrollo muy avanzada. En su estructura básica, la carrocería ASF recuerda a un entramado. Su esqueleto se compone de perfiles extrusionados y de piezas de fundición de aluminio. Las planchas de aluminio, como la capa exterior del techo y las piezas laterales, están sólidamente unidas mediante un proceso innovador.

Según la función que desempeñen, los componentes de la carrocería ASF presentan formas y secciones completamente distintas. El nudo del montante A del nuevo A8, por ejemplo, que es uno de los 25 componentes de fundición de la carrocería, une entre sí el larguero, la talonera, el travesaño en forma de omega, el travesaño portacristal, el marco del techo y la torreta de la suspensión. El bastidor lateral del techo, por el contrario, se compone de un perfil extrusionado. Su sección cambia de modo flexible desde el montante A hasta el C.

En cuanto a los componentes de resistencia superior de la carrocería del nuevo A8, Audi ha incrementado su rigidez decisivamente. Gracias a ello, se ha conseguido reducir en gran medida el grosor del material y el peso.

Una de las claves para conseguir dicha reducción es el novedoso material compuesto empleado para las planchas de aluminio. Sólo implementando esta nueva aleación de planchas de aluminio altamente resistente se ha podido ahorrar un peso de 6,5 kilos.

Rigidez sin vibraciones

Además de su reducido peso, la carrocería ASF del A8 presume de otras muchas ventajas. La rigidez torsional estática, que constituye la base para conseguir un manejo dinámico y preciso, ha aumentado en comparación con el anterior modelo, donde ya supuso toda una hazaña, alrededor de un 25%. En cuanto a la calidad de construcción ligera de la estructura, criterio que establece la relación entre el peso, la rigidez torsional y el tamaño, se ha optimizado la carrocería en un 20%. El principio ASF proporciona un excelente confort vibratorio y un majestuoso silencio a bordo, garantía de la típica sensación Audi.

El nuevo A8 se desliza tranquilo, suave y silencioso a través del viento. Su valor C_x (en la versión 4.2 FSI) es de 0,26, la superficie de penetración frontal mide 2,41 m². Los bajos coeficientes ascensionales en el eje delantero y trasero garantizan una excelente estabilidad a altas velocidades. En cuanto al confort de sonoridad aerodinámica, la berlina de lujo también consigue la máxima nota en su segmento.

Audi se plantea el desarrollo de un nuevo vehículo como una tarea global. Del balance energético global, que evalúa toda la vida del vehículo, se desprende que el nuevo A8 obtiene mejores resultados que el modelo anterior en todos los criterios relevantes para el medio ambiente, incluso en las emisiones de CO₂. El factor decisivo es la fase de la utilización; es aquí donde repercuten positivamente en especial los nuevos motores ultraeficientes. En comparación con el acero, la carrocería de aluminio se encuentra perfectamente dentro de los límites de emisión de CO₂, gracias a su excepcional aptitud para el reciclaje.

El interior

El interior del nuevo Audi A8 es un centro de bienestar para los sentidos. Con su elegante trazado de líneas y una calidad de acabado al más puro estilo artesanal, está profundamente arraigado a la filosofía de la marca de los cuatro aros. En cuanto a su corte, es mucho más amplio, espacioso y claro que el del modelo anterior. Su elemento más característico es el *wrap-around*, un amplio arco circunferencial que simula la forma de la elegante proa de un yate. Este gran arco integra el tablero de instrumentos, estrecho y ubicado en una posición baja. Su bien distribuido frontal está diseñado en forma de suave ola.

La clara e intuitiva filosofía de manejo de Audi alcanza en el A8 su máximo nivel. Los grandes instrumentos redondos se caracterizan por su claro diseño. El sistema de información al conductor (FIS), que funciona como una valiosa central de información y de manejo, ha adoptado nuevas formas. Su pantalla central ha aumentado hasta las 7 pulgadas, y en ella se muestran todas las funciones mediante un concepto muy fácil de entender.

Su manejo se lleva a cabo a través del volante multifuncional, que también ha evolucionado.

El túnel central: el perfecto puesto de mando

El túnel central del nuevo A8 es ancho y de inclinación plana. Como puesto de mando de perfecta ergonomía, incorpora los mandos del climatizador automático y el terminal del sistema de manejo y multimedia MMI, que se presenta aquí en una nueva versión. Conforman un entorno táctil claramente distribuido, compuesto por tres zonas, una de las cuales está reservada para las funciones de audio. El manejo se lleva a cabo de un modo completamente relajado: la muñeca descansa sobre la palanca de selección del tiptronic de ocho velocidades, ubicada de forma asimétrica en la parte izquierda del túnel central; así, la mano puede pulsar y girar los diferentes mandos estando en reposo.

Cuando no se está utilizando el sistema MMI, su monitor permanece oculto en el tablero de instrumentos. Al encender el sistema, el monitor emerge trazando una elegante curva, realizando toda una puesta en escena del inicio del sistema. La gran pantalla, de ocho pulgadas, es extremadamente plana. Su campo de indicación está dividido en tres zonas de información, y la navegación por el menú sigue una lógica intuitiva y perfeccionada. Todos los ámbitos se presentan en elegantes gráficas tridimensionales.

En cuanto a la calidad de acabado, otra de las grandes especialidades de Audi, el A8 pone el listón a una altura inédita. La combinación de materiales de la más alta calidad y su precisa aplicación convierten el interior del vehículo en todo un espacio experimental para los sentidos. Los grandes mandos y botones incorporan, si se desea, superficies de aluminio, y su suavidad y precisión al pulsarlos hacen pensar en mecanismos de relojería. Muchos mandos resplandecen en negro brillante, y todas las piezas sometidas a un mayor uso están recubiertas con una novedosa laca protectora que las hace especialmente resistentes a los arañazos.

Las grandes inserciones decorativas están formadas por dos piezas cada una, y presumen de una gran elegancia. Las piezas inferiores se presentan de serie en negro brillante, mientras que las superiores se han diseñado en madera de raíz de nogal marrón; el toque de elegancia adicional viene dado por finas tiras cromadas.

Opcionalmente Audi ofrece la posibilidad de utilizar aluminio cepillado y diferentes clases de madera noble. Todos los componentes reflejan una precisión sin concesiones y juntas casi imperceptibles en su elaboración.

Audi ofrece cinco colores básicos para el interior, mientras que para el revestimiento del techo puede elegirse entre tres colores diferentes. La oferta de tapizados se extiende hasta un cuero no tratado, especialmente suave y transpirable. Los amantes de lo individual se pueden decantar por una de las dos selecciones Audi design en los tonos especiales marrón y blanco, que integran numerosos equipamientos de lujo. Además, para el interior se pueden elegir diferentes paquetes de cuero, un paquete Alcántara y un paquete en diseño de aluminio ampliado.

Gran emotividad: la iluminación

Por la noche, otra función de alta tecnología despliega todo su encanto: la nueva iluminación ambiental. Ya en la versión de serie los LED de color blanco aportan al interior un halo especial. El paquete de iluminación ambiental que se ofrece como opcional consigue una puesta en escena global realmente emotiva; proporciona una iluminación espectacular y la consola central parece flotar. Muchos de los LED de este paquete son de dos o de tres colores, pudiendo seleccionar a través del MMI las gamas cromáticas marfil, polar y rubí.

Entre las múltiples y complejas soluciones de que hace alarde el nuevo A8 se encuentra el botón de arranque y parada. Mediante éste, el conductor puede encender el motor sin necesidad de extraer la llave del bolsillo.

El climatizador automático de confort aclimata el interior del vehículo en dos zonas, y opcionalmente incluso en cuatro. Además es posible seleccionar tres estilos climáticos (suave, medio o fuerte) con los que se modifica además la intensidad de la corriente de aire. Para el invierno se ofrece una cuarta variante, que calienta la zona de los pies más intensamente.

Los asientos delanteros pueden regularse eléctricamente de serie en 12 posiciones. Mayor lujo ofrecen aún los asientos de confort con su regulación de 22 posiciones, que incluye también la regulación de los laterales del asiento. Audi los ofrece opcionalmente en un diseño deportivo con rombos cosidos. Además de la función de calefacción está disponible un sistema de ventilación de tres niveles. Otra de las funciones de lujo opcionales es el masaje neumático, que utiliza diez cámaras de aire para provocar vibraciones en el respaldo; el conductor y el acompañante pueden regular esta función en cinco niveles, y su intensidad en tres niveles.

Como gran berlina de viaje de lujo, el nuevo A8 también proporciona a los ocupantes de las plazas traseras un nivel propio de primera clase. Opcionalmente Audi ofrece la banqueta trasera también con una versátil regulación eléctrica para los asientos exteriores; se incluye asimismo función de memoria y regulación del asiento del acompañante desde la parte trasera. El paquete se completa con calefacción de asientos, cortinillas eléctricas y climatizador automático de cuatro zonas con un panel de mando propio en la parte trasera. Adicionalmente están disponibles una función de ventilación y otra de masaje.

El nuevo A8 presume de un gran maletero con 510 litros de volumen, de corte muy ancho. Da cabida a cuatro bolsas de golf colocadas transversalmente; los objetos pequeños pueden guardarse en los compartimentos laterales. Tras desbloquear el portón, éste se levanta por sí solo. En el paquete opcional para el maletero se incluyen una red, dos ganchos para bolsas, un paragüero y una toma de corriente de 12 voltios. Entre el equipamiento opcional se ofrece también una apertura de carga con bolsa para esquís y un portón del maletero eléctrico.

Los motores

Majestuosa potencia y elevada eficiencia: el nuevo A8 llega al mercado con dos potentes motores V8, uno de ellos de gasolina y otro TDI. Algo más tarde Audi lanzará un segundo motor Diesel de seis cilindros. El rango de potencia de los tres motores abarca de los 250 CV (184 KW) a los 372 CV (273 KW); en marcha, los motores sorprenden una y otra vez por su soberana potencia y por su poderoso, aunque siempre discreto, impulso. Todos los motores reciben el combustible por inyección directa, y su consumo es hasta un 22% menor que el de sus respectivos predecesores.

Los motores del A8 incorporan inteligentes componentes procedentes del programa de eficiencia modular de Audi. El sistema de recuperación transforma la energía cinética generada en la deceleración en energía eléctrica, que almacena provisionalmente en la batería. En el caso de la innovadora gestión térmica, un ordenador controla un gran número de actuadores con el fin de distribuir en todo momento de manera ideal las corrientes térmicas entre el motor, la transmisión y el habitáculo. Tras el arranque en frío el motor se desacopla por completo y de manera provisional del circuito de refrigeración, con lo que se reduce considerablemente la fase de calentamiento y con ello sus elevadas pérdidas por fricción.

El 4.2 FSI, con una cilindrada de 4.163 cc, rinde 372 CV (273 KW) de potencia y genera un par máximo de 445 Nm a 3.500 rpm. Con él, el A8 pasa de los 0 a los 100 km/h en 5,7 segundos y la fuerza de empuje no cesa, como en el resto de motorizaciones, hasta alcanzar la velocidad punta, limitada electrónicamente, de 250 km/h. En el ciclo EU, este potente motor de gasolina presenta un consumo de 9,5 litros a los 100 km, lo que supone una reducción de 1,4 litros o de un 13% en comparación con su predecesor, al tiempo que ha incrementado la potencia en 22 CV (16 KW). Las emisiones de CO₂ ascienden a sólo 219 g/km.

Esto se ha conseguido principalmente mediante la reducción de la fricción interna, sobre todo en el accionamiento de cadena para los árboles de levas y los grupos mecánicos auxiliares. La bomba de aceite regulada, que conmuta entre dos fases de presión, funciona con extremada eficiencia.

Como todos los motores de gasolina de Audi, el V8 integra también inyección directa FSI. Este sistema permite alcanzar una elevada compresión de 12,5:1, que aumenta tanto la potencia como la eficiencia.

800 Nm de par motor: el 4.2 TDI

El 4.2 TDI es otro motor de alta tecnología. Con una cilindrada de 4.134 cc, genera una potencia de 350 CV (258 KW) y un par motor de 800 Nm, disponibles ya entre las 1.750 y las 2.750 rpm. El V8 otorga al A8 una aceleración digna de un deportivo. Pasa de los 0 a los 100 km/h en 5,5 segundos. Su potencia se ha visto incrementada en 24 CV (18 KW) y en 150 Nm, a pesar de lo cual el consumo normalizado se ha reducido en 1,8 litros/100 km, lo que supone nada menos que un 19%. El nuevo A8 4.2 TDI consume sólo 7,6 litros/100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 199 g/km.

El aumento del rendimiento es el resultado principalmente de un aumento de la presión del sistema common rail, que inyecta el combustible a 2.000 bar. La reducción de la fricción interna ha sido otro de los aspectos centrales del desarrollo; también los dos turbocompresores y el sistema de recirculación de gases de escape presentan importantes evoluciones.

A los dos motores V8 se sumará algo después del lanzamiento al mercado un motor de seis cilindros, el 3.0 TDI, que también ha sufrido una profunda evolución. Con sus 2.967 cc de cilindrada, rinde 250 CV (184 KW) de potencia y genera 550 Nm de par en el cigüeñal entre las 1.500 y las 3.000 rpm; 17 CV (13 KW) y 100 Nm más que antes.

El V6 Diesel acelera al A8 hasta los 100 km/h, con salida parada, en 6,6 segundos. Su consumo medio asciende a sólo 6,6 litros de combustible a los 100 km, lo que supone una mejora de 1,9 litros/100 km o de un 22%. Por cada kilómetro emite sólo 174 gramos de CO₂. El 3.0 TDI funciona de serie con un sistema de arranque y parada. Este sistema apaga el motor cuando el A8 se detiene, y vuelve a encenderlo en cuanto el conductor retira el pie del pedal del freno.

Más adelante Audi lanzará una segunda versión del V6 TDI con 204 CV (150 KW). Se combina exclusivamente con tracción delantera y sorprende por su ejemplar eficiencia. En el ciclo de ensayo EU el nuevo motor presenta un consumo de sólo 6,0 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 159 g/km.

La transmisión de fuerza

En lo referente a la transmisión de fuerza, el nuevo Audi A8 también ofrece la máxima soberanía. Todas las motorizaciones equipan de serie un nuevo tiptronic de ocho relaciones y gestión electrónica, así como la tracción integral permanente quattro. Como opcional Audi monta el diferencial deportivo dinámico, que pertenece al equipamiento de serie del 4.2 TDI quattro.

El tiptronic de ocho relaciones es un cambio automático de desarrollo completamente nuevo. Su principal virtud es la gran relación de transmisión total de 7,0:1 entre la marcha más corta y más larga, que reduce el consumo de combustible alrededor de un 6%. Al iniciar la marcha el A8 acelera con dinamismo, mientras que en autopista rueda a bajas revoluciones, con lo que se reduce el consumo. Todos los cambios de marcha pasan casi desapercibidos, efectuándose con suavidad, rápidamente y con mucha flexibilidad.

El tiptronic de ocho relaciones alcanza un rendimiento muy elevado. Una de las principales causas de ello es su eficiente bomba para el suministro de aceite, y otra el calentamiento del aceite tras el arranque en frío a través del líquido refrigerante, que reduce las pérdidas por fricción. En combinación con el 3.0 TDI se monta un acumulador hidráulico que garantiza la función de arranque y parada. Al ponerse el motor de nuevo en marcha, su volumen de aceite es presionado en el sistema impulsado por la fuerza de un muelle, con lo que el tiptronic está listo para funcionar en menos tiempo.

El programa de cambio dinámico DSP, que gestiona la transmisión, dispone de dos modos de funcionamiento automáticos, denominados D y S. Una revolucionaria innovación de Audi es su conexión en red con los datos detallados de la ruta, suministrados por el sistema opcional MMI navigation plus.

Con ellos, el DSP incluye en su estrategia de cambio las curvas a lo largo de la ruta; en una carretera estrecha no cambia innecesariamente de una marcha a otra.

Para seleccionar los programas de marcha se utiliza una nueva palanca de selección ubicada en el túnel central; diseñada como la palanca de aceleración de un yate, constituye uno de los elementos estelares en el interior de la berlina. La palanca, con un diseño perfectamente ergonómico, se comunica electrónicamente con la caja de cambios. El cambio se efectúa mediante pulsaciones breves, a continuación de lo cual la palanca regresa automáticamente a la posición central. Además, se pueden cambiar las marchas mediante levas integradas en el volante.

La posición de montaje del nuevo tiptronic se rige por una distribución especial, como en muchos modelos de Audi. El diferencial se encuentra delante del convertidor de par. Como consecuencia, el eje delantero ha sido desplazado hacia delante, lo que se traduce en una batalla larga, un voladizo delantero corto y en un reparto de pesos perfectamente equilibrado.

La tracción integral permanente quattro también contribuye a consolidar la ventaja del nuevo A8. En condiciones de marcha normales, su diferencial central mecánico envía un 60% de la fuerza motriz al diferencial del eje trasero y un 40% al delantero, que viene a ser una línea característica deportiva. En el caso de que alguna rueda patine, el diferencial envía la mayor parte del par al eje que presenta una mejor tracción.

Los clientes especialmente dinámicos pueden optar por el diferencial deportivo opcional, que distribuye la fuerza motriz entre las ruedas del tren trasero de forma variable y continua, y que se cuenta entre el equipamiento de serie del 4.2 TDI. Con el diferencial deportivo, el A8 parece rodar sobre rieles, en el más puro sentido de la expresión.

Su manejo está conectado al sistema Audi drive select para una mejor dinámica en marcha; el conductor puede conmutar en todo momento entre tres campos característicos que definen su funcionamiento, y que se denominan *auto*, *comfort* y *dynamic*.

El tren de rodaje

El nuevo Audi A8 es la berlina más deportiva de la clase de lujo. Su tren de rodaje combina una precisión sin concesiones con un elevado dinamismo, una soberana estabilidad y un excelente confort. El sistema Audi drive select para una mejor dinámica en marcha se monta de serie, mientras que la dirección dinámica está disponible como opcional. La gran berlina fascina por su extremada agilidad. El A8 entra en las curvas de manera espontánea y voluntariosa; las traza de un modo casi neutro y sale de ellas con un fuerte agarre gracias a la tracción integral permanente quattro.

El bastidor auxiliar para el motor y el eje delantero constituye la espina dorsal de la suspensión de las ruedas delanteras. El eje delantero está formado por cinco brazos por rueda, que en su condición de piezas forjadas de aluminio consiguen unas reducidas masas no suspendidas y una dirección extremadamente precisa de las ruedas.

Todas las versiones del A8 montan de serie la dirección asistida servotronic regulada en dependencia de la velocidad. El mecanismo de la dirección se encuentra ubicado en una posición muy adelantada y baja del bastidor auxiliar, de modo que las fuerzas de la dirección se transmiten a través de las barras de acoplamiento directamente a las ruedas; la respuesta es sumamente espontánea. Con una desmultiplicación directa y deportiva de 16,1:1, la dirección transmite en cada situación una información precisa y muy diferenciada de la calzada. Su bomba de aletas regulada funciona con extraordinaria eficiencia.

La configuración del eje trasero se rige por el principio de brazos trapezoidales con control de vía, caracterizado por combinar una construcción compacta con las mejores propiedades en marcha y de confort. Cuatro tubos de acero conforman el puente trasero de alta rigidez. Los dos brazos trapezoidales de fundición en hueco, los portarruedas, los brazos transversales superiores y las barras de direccionamiento se han fabricado en aluminio. Los ingenieros de Audi han perfeccionado intensamente la suspensión. Los brazos telescópicos descansan ahora directamente sobre el portarruedas, con lo que los amortiguadores tienen una respuesta más precisa.

El sistema Audi drive select para una mejor dinámica en marcha permite que la experiencia de conducción en el nuevo A8 sea no sólo fascinante, sino también muy variada, pudiéndose optar tanto por una conducción extremadamente cómoda y suave como por una conducción deportiva y tensa en curvas. En su gestión, el sistema influye en la adaptive air suspension, el motor, el tiptronic de ocho relaciones y la dirección servotronic. A través del MMI el conductor puede conmutar entre los modos de funcionamiento *comfort*, *auto* y *dynamic*, que determinan las líneas características de los citados sistemas. Además, también podrá crear un cuarto modo de funcionamiento en función de sus preferencias personales, denominado modo *individual*.

La configuración ideal en todo momento: la adaptive air suspension

La adaptive air suspension combina la suspensión neumática con una amortiguación regulada. Sus brazos telescópicos son de nuevo desarrollo; el aumento del volumen de aire permite ahora obtener una línea característica suave incluso sin acumulador adicional. Las balonas y los muelles neumáticos adicionales son susceptibles incluso a las más pequeñas irregularidades de la calzada. Los amortiguadores son extremadamente flexibles; su unidad de control analiza de forma permanente las condiciones de la carretera y varía su funcionamiento en cuestión de milésimas de segundo.

La adaptive air suspension es una tecnología versátil. Dependiendo de la velocidad a la que se conduce y del modo seleccionado en Audi drive select, la altura de la carrocería se reduce hasta 25 milímetros; aumenta así la estabilidad y se reduce la resistencia aerodinámica y con ello el consumo de combustible. Dispone además de otro modo de funcionamiento, denominado *lift*, que eleva ligeramente la altura de la carrocería.

De manera opcional el Audi drive select puede combinarse con otros componentes: el diferencial deportivo y la dirección dinámica, que varía la desmultiplicación de la dirección en casi un 100%. A bajas velocidades, como por ejemplo durante las maniobras de aparcamiento, la dirección responde de un modo muy directo, y la servoasistencia también es elevada.

Conforme aumenta la velocidad disminuyen la inmediatez y la servoasistencia de manera progresiva, de modo que al alcanzar la velocidad de autopista el comportamiento del A8 es extremadamente estable.

La dirección dinámica colabora estrechamente con el sistema de estabilización ESP. En caso necesario, contradirecciona ligeramente al alcanzar el límite de estabilidad en curva, aunque el conductor prácticamente no lo percibe, reduciendo así en la mayoría de las situaciones el subviraje y el sobreviraje.

El nuevo A8 monta de serie un potente sistema de frenos, configurado de manera consecuente para conseguir la máxima disipación de calor y un reducido peso. Los cuatro discos son autoventilados; en los delanteros los anillos de fricción están unidos a los armazones de aluminio mediante pernos de acero inoxidable. Este concepto procedente del mundo de los deportivos, toda una novedad en el segmento de lujo, ahorra hasta 3,75 kg de peso por rueda. El sistema de estabilización ESP puede desconectarse y ofrece al conductor un modo deportivo.

La oferta de ruedas realza el fuerte carácter del nuevo Audi A8. Sus dimensiones abarcan de las 17 a las 21 pulgadas. Las ruedas han sido optimizadas en cuanto a confort, aerodinámica y resistencia a la rodadura. El 3.0 TDI y el 4.2 FSI montan ruedas de construcción ligera en formato de 17 pulgadas, mientras que el 4.2 TDI presume de ruedas de 18 pulgadas.

La seguridad

El nuevo A8 es uno de los vehículos más seguros del mercado. Protege a sus pasajeros con una carrocería altamente estable, sistemas de retención adaptativos y el nuevo sistema Audi pre sense. Éste último se ofrece en una versión de serie y en tres niveles ampliados.

En la versión de serie Audi pre sense basic, el sistema analiza la información procedente de los sensores del ESP. Cuando dichos sensores notifican una frenada a fondo o patinaje, entra en acción la unidad de control activando los intermitentes de emergencia, según la situación, y cerrando las ventanillas laterales y el techo corredizo.

Además tensa los cinturones de los asientos delanteros. Este proceso se desencadena a través de motores eléctricos; es además reversible, ya que si todo marcha bien, los cinturones se destensan.

Los niveles ampliados de este sistema se denominan Audi pre sense front, Audi pre sense plus y Audi pre sense rear. Están integrados en los sistemas de asistencia opcionales Audi adaptive cruise control con función Stop & Go y Audi side assist.

Audi pre sense front, en colaboración con el ACC Stop & Go, vigila el tráfico que precede al nuevo Audi A8, ayudando al conductor en varias fases. La primera fase es una señal de advertencia, la segunda un tirón de aviso que se produce mediante una breve deceleración. Si el conductor pisa entonces el freno, el asistente de frenada inicia una frenada hasta un punto de parada previsto en función del vehículo que circula por delante.

Todavía sería posible esquivar el obstáculo, que a menudo es la mejor solución. En el caso de que el conductor permaneciera pasivo, se inicia la tercera fase, una frenada parcial autónoma que decelera el A8 a 3 m/s^2 . Las ventanillas y el techo corredizo se cierran y se activan los intermitentes de emergencia, al tiempo que se tensan los cinturones.

Si el vehículo equipa la versión superior Audi pre sense plus, se produce además una cuarta fase de ayuda en la que tiene lugar primero una deceleración a 5 m/s^2 e inmediatamente después una frenada a fondo. Ésta se inicia alrededor de medio segundo antes del choque. La colisión ya no puede evitarse, pero sí es posible reducir considerablemente sus consecuencias, ya que hasta el choque el A8 habrá reducido su velocidad unos 40 km/h.

El sistema Audi pre sense rear amortigua las consecuencias de una colisión trasera. También en este caso cierra las ventanillas y el techo corredizo, y tensa los cinturones. Si el A8 equipa los asientos delanteros con memoria opcionales, estos se desplazarán hasta una posición óptima para la protección de los pasajeros.

Ante cualquier tipo de colisión, la carrocería ASF, extremadamente sólida, garantiza una excelente protección. En su interior, el sistema de retención adaptativo está siempre alerta. Reduce considerablemente la gravedad de las lesiones especialmente en el caso de personas de baja estatura y reducido peso, ya que gestiona de modo inteligente la interacción de los airbags delanteros y los limitadores de fuerza de los cinturones. Para las colisiones laterales el A8 dispone de airbags laterales en los respaldos de los asientos delanteros y de los asientos traseros exteriores. Los dos airbags para la cabeza cubren la zona que va desde el montante A al C.

Los sistemas de asistencia

En el ámbito de los sistemas de asistencia, el nuevo A8 es también una muestra de la impresionante fuerza innovadora de Audi, y presenta un amplio y variado abanico de dispositivos de alta tecnología. En comparación con los modelos de la competencia, dichos dispositivos son más eficientes e inteligentes, gracias a su innovadora conexión en red.

El sistema de regulación automática de la distancia asistido por radar adaptive cruise control con función Stop & Go se presenta intensamente evolucionado. Sus dos sensores de radar se encuentran en el frontal del A8, en las entradas de aire.

El sistema regula la velocidad y la distancia con respecto al vehículo precedente entre los 0 y los 250 km/h. Al circular con tráfico denso es capaz de decelerar al nuevo A8 hasta detenerlo completamente. Si la berlina se ha detenido brevemente, vuelve a ponerse en marcha automáticamente en cuanto el vehículo precedente se pone en movimiento; si por el contrario se detiene durante un periodo más largo de tiempo, el conductor deberá pisar el acelerador o pulsar la palanca del regulador de velocidad.

Dado que recibe la información del nuevo sistema de navegación, el ACC Stop & Go sabe en todo momento dónde se encuentra el A8. El sistema recopila los datos de un total de hasta 27 unidades de control, y los procesa en estrecha colaboración con el resto de sistemas de asistencia al conductor, como el radar trasero del Audi side assist.

Gracias a este elevado nivel de información, el sistema puede detectar escenarios complejos y ayudar al conductor de modo previsor.

Cuando en la autopista el vehículo precedente activa el intermitente derecho y frena indicando que va a tomar una salida, el ACC Stop & Go lo detecta, gracias a la imagen de la cámara y a que, al leer los datos de la ruta del sistema de navegación, sabe que se trata de una salida de la autopista. Un sistema convencional actuaría en este caso decelerando en función del vehículo precedente, pero el A8 sigue la marcha en muchos casos casi sin interrupciones.

El Audi side assist: seguridad al cambiar de carril

El asistente de cambio de carril Audi side assist funciona, a partir de una velocidad de 30 km/h, con dos sensores de radar ubicados en la parte trasera del vehículo que observan lo que sucede detrás del vehículo. Si otro vehículo se está moviendo en la zona crítica, se enciende primero un indicador LED de color amarillo en la carcasa del retrovisor exterior. Si aún así el conductor acciona el intermitente indicando que va a cambiar de carril, el indicador brillará y parpadeará con más intensidad; se trata de una señal que no puede pasar desapercibida.

El Audi lane assist entra en acción a partir de los 65 km/h aproximadamente, cuando el conductor está a punto de abandonar su carril por error. Una cámara ubicada delante del retrovisor interior vigila la carretera. Un software se encarga de procesar sus imágenes, y analiza las líneas de demarcación de la calzada y el curso que sigue la berlina. Cuando el vehículo pisa una línea sin haber activado el intermitente, el Audi lane assist provoca una vibración en el volante. De los datos gráficos también se benefician el ACC Stop & Go y la regulación flexible del alcance de las luces.

De la cámara hace uso también un sistema de asistencia completamente nuevo, el indicador del límite de velocidad, que llegará al mercado a mediados de 2010. Detecta las señales de regulación de la velocidad que se encuentran al borde de la carretera y las muestra en forma de gráfico en la pantalla del cuadro de instrumentos.

El asistente de visibilidad nocturna debuta también en el nuevo Audi A8. Su piedra angular es una cámara termográfica que se encuentra en el frontal del vehículo, detrás de los cuatro aros. Un ordenador transforma su información en imágenes, que muestra a continuación en la pantalla ubicada entre los instrumentos.

La tecnología de detección a distancia por infrarrojos que Audi utiliza tiene un alcance, en función de la velocidad a la que se circule, de hasta 300 metros. Dado que el sistema reacciona ante el calor que emiten los objetos, por regla general, las personas y los animales se muestran en la cámara con imágenes de colores claros, mientras que la fría carretera permanece oscura. El software de procesamiento de imágenes busca concretamente el perfil de personas; las marcas amarillas en la pantalla indican las personas detectadas. Si la unidad de control detecta peligro debido al movimiento de la persona, dicha persona se muestra en color rojo, al tiempo que suena un aviso de advertencia.

Dos sistemas de asistencia facilitan las maniobras de aparcamiento. El denominado asistente de aparcamiento plus funciona con cuatro sensores en la parte delantera y otros cuatro en la parte trasera del vehículo. El asistente de aparcamiento plus con cámara de marcha atrás incorpora además una cámara en el portón del maletero; sus imágenes se reproducen en el monitor MMI.

Los sistemas de Infotainment

En el ámbito técnico de los sistemas multimedia, Audi vuelve a poner el listón mucho más alto con el nuevo A8. El sistema opcional MMI navigation plus pone sus datos a disposición de otros componentes técnicos. También su nuevo concepto de manejo con *touchpad*, denominado MMI touch, es una idea pionera. Las funciones de teléfono, audio e Infotainment incorporan también los últimos avances técnicos.

La piedra angular de las nuevas tecnologías es el nuevo MMI navigation plus. Este sistema integra un disco duro de gran capacidad para datos de navegación, teléfono y audio. Un procesador gráfico genera imágenes tridimensionales de elevada calidad, que se muestran como modelo del terreno en 3D.

Para guiar al conductor hasta el lugar de destino utiliza opcionalmente, además de la clásica representación por flechas, una nueva representación animada.

La base de datos del nuevo MMI navigation plus describe la red de carreteras de Europa con gran cantidad de detalles. El sistema interpreta dichos datos de un modo predictor; va leyendo el curso que en cada momento lleva la berlina y siempre está un paso por delante. Los datos continúan hasta las unidades de control encargadas del ACC Stop & Go, del sistema adaptive light y del tiptronic de ocho relaciones. De este modo los sistemas adaptan su funcionamiento anticipadamente y con precisión a las diferentes circunstancias.

En autopista, el ACC Stop & Go es capaz de calcular los carriles con exactitud incluso en las curvas; además evita que se produzcan pequeños errores, como la aceleración desprevénida justo antes de llegar a un punto de enlace en el que el conductor desea abandonar la autopista. En una carretera comarcal con abundancia de curvas, el tiptronic no cambia innecesariamente a una marcha más larga si las rectas son cortas. Y en ciudad, la luz de cruce se enciende mientras el vehículo se aproxima al cruce, aunque el conductor no haya accionado la palanca.

MMI touch: revolución en el manejo

En cuanto al manejo del MMI navigation plus, Audi da un giro revolucionario: se lleva a cabo ahora a través de un *touchpad*. Para introducir el lugar de destino o el número de teléfono, basta con dibujar las letras o las cifras sobre la superficie táctil de manejo con el dedo índice de la mano derecha. El sistema identifica también el alfabeto cirílico, chino, cantonés, japonés y coreano. Asimismo, con el MMI Touch es posible navegar por el mapa. Una función adicional inteligente es la tecnología Black Panel, que convierte el *touchpad* en una superficie de manejo que tiene almacenadas seis estaciones de radio programadas.

La nueva técnica de introducción de datos funciona de manera intuitiva y espontánea. La mano derecha es guiada por la palanca de selección del tiptronic de ocho relaciones de un modo ideal. El dedo dibuja los caracteres como por sí solo, sin que el conductor tenga que retirar la mirada de la calzada. El sistema confirma la entrada de cada uno de los caracteres con un aviso acústico.

A diferencia de lo que ocurre con el control por voz, la introducción de datos mediante el *touchpad* es posible incluso cuando se está hablando o escuchando una fuente de audio.

Junto al MMI touch, el nuevo A8 ofrece también un nivel de manejo tradicional que funciona con el pulsador giratorio del MMI. Además puede optarse opcionalmente por un control por voz mejorado, que permite indicar el lugar y la calle en un solo comando.

Para disfrutar al máximo de la música se ofrece un amplio abanico de componentes de alta fidelidad. De serie se equipa el Audi Sound System, que integra un amplificador de seis canales, 10 altavoces, un reproductor de DVD, dos lectores de tarjeta y un sintonizador de radio doble. Opcionalmente puede equiparse un sintonizador doble para la recepción digital de radio, un sintonizador de TV también digital y un cambiador de DVD. Audi Music Interface (AMI) constituye una cómoda interfaz para el iPod del cliente o para una fuente de video externa; además integra una conexión USB y otra Aux-in. El siguiente nivel de alta fidelidad viene representado por el Bose Surround Sound System, que integra un amplificador digital con más de 600 vatios de potencia que gestiona 14 altavoces a través de 12 canales.

Máximo disfrute de la alta fidelidad: Advanced Sound System

El protagonista absoluto en este apartado es, sin embargo, el Bang & Olufsen Advanced Sound System. Fascina por su esplendorosa brillantez, su nítida resolución y su amplio y bien diferenciado espectro de frecuencias. Dos amplificadores con más de 1.400 vatios de potencia total gestionan con sus etapas finales digitales y a través de 19 canales un total de 19 altavoces, integrados en embellecedores de aluminio. Las dos lentes acústicas en el *cockpit* permanecen ocultas y emergen al ponerse en marcha el equipo.

Para la parte trasera del nuevo A8, Audi ofrece como opcional el Rear Seat Entertainment. Los respaldos del conductor y del acompañante albergan dos monitores planos de 10,2 pulgadas. Su inclinación es regulable y pueden mostrar diferentes contenidos. El sonido se emite a través de auriculares.

El Rear Seat Entertainment incorpora su propio reproductor de DVD, un disco duro de 20 GB, dos ranuras para tarjetas de datos y una interfaz AMI; además dispone de total acceso al resto de sistemas de Infotainment que equipen el vehículo. Se maneja a través de un panel de mandos propio ubicado en el reposabrazos trasero, ofreciendo así un confort digno de primera clase.

Otro moderno opcional es el módulo GPRS para la transmisión de datos, que utiliza los servicios del proveedor de servicios en Internet Google. Éste recopila noticias de actualidad e información meteorológica en la Web y ofrece su ayuda a la hora de planificar el viaje.

Los conductores del A8 pueden configurar su ruta, incluyendo todos los destinos especiales, en el ordenador de casa y desde allí descargarla en el sistema de navegación antes de partir.

En el transcurso del año 2010 Audi ampliará este servicio con un módulo UMTS. El sistema de navegación descarga imágenes de satélite tridimensionales de Google Earth a través de una conexión rápida y las muestra a vista de pájaro en el monitor del sistema; el ordenador se encarga de trazar las carreteras en dichas imágenes. Una fase de desarrollo adicional viene de la mano de la total conexión a Internet a través de UMTS; de este modo la berlina se convierte en un punto de conexión WLAN rodante para la conexión del ordenador portátil en el vehículo; además, se puede descargar música al equipo del coche desde un reproductor móvil vía WLAN. El cliente puede utilizar todos los servicios con su teléfono móvil, no se requieren contratos especiales ni conlleva tasas adicionales.

El equipamiento

El A8 es la nueva punta de lanza tecnológica de Audi, y su equipamiento deja muy claro el motivo. La berlina de lujo equipa ya de serie una amplia variedad de elementos de alta tecnología.

En el ámbito de los motores destaca el sistema de recuperación de energía para las tres motorizaciones y el sistema de arranque y parada del 3.0 TDI.

En cuanto a la transmisión de la fuerza, el nuevo buque insignia brilla por el tiptronic de ocho relaciones y gestión electrónica, la tracción integral permanente quattro y el diferencial deportivo (de serie en el 4.2 TDI).

En lo que al tren de rodaje se refiere, el A8 tiene garantizado un lugar de excepción gracias al Audi drive select; el sistema integra la suspensión neumática adaptive air suspension y la regulación adaptativa de la amortiguación. Los faros xenón plus, el sistema Audi pre sense basic y la alarma antirrobo contribuyen a mejorar la seguridad. El sistema de retención adaptativo y el control de la presión de los neumáticos refuerzan la sensación de estar muy protegido a bordo.

En cuanto al confort, el nuevo A8 convence por los retrovisores exteriores abatibles eléctricamente, los asientos delanteros con regulación eléctrica de múltiples posiciones, el climatizador automático de dos zonas, la regulación eléctrica de la columna de dirección junto con el asistente de salida, la iluminación ambiental, el freno de estacionamiento electromecánico y el botón de arranque y parada.

El sistema de manejo MMI y el sistema de información al conductor en combinación con el volante multifuncional ponen de manifiesto la posición líder que Audi ostenta en el ámbito de la ergonomía.

El equipamiento opcional que Audi ofrece para el A8 lo transporta también a lo más alto de su segmento. En el tren de rodaje merece especial mención la dirección dinámica. La oferta de ruedas abarca formatos que van hasta las 21 pulgadas, y como opcional Audi ofrece una configuración deportiva de la suspensión neumática adaptive air suspension. Los faros xenón plus tienen su complemento ideal en la regulación flexible del alcance de las luces y en el sistema adaptive light, mientras que los innovadores faros completos en tecnología LED otorgan a la berlina de lujo una imagen realmente impactante.

En el campo de la seguridad se ofrecen los niveles ampliados de la nueva tecnología Audi pre sense, denominados Audi pre sense front, Audi pre sense rear y Audi pre sense plus e integrados en los sistemas de asistencia adaptive cruise control con función Stop & Go y Audi side assist.

El asistente de visibilidad nocturna con identificación de los peatones detectados, el Audi lane assist, los sistemas de asistencia de aparcamiento y el indicador del límite de velocidad, que se lanzará más adelante, contribuyen asimismo a la seguridad o al confort del conductor.

Prácticos equipamientos para la vida cotidiana son el paquete para el maletero y la apertura de carga con bolsa para esquís, complementados a la perfección por el portón del maletero eléctrico. Para las puertas se ofrece un servocierrre eléctrico, para las ventanillas laterales cristales que amortiguan el ruido. Dos techos corredizos permiten el paso de luz y de aire al interior del vehículo, uno de los cuales integra un dispositivo de células solares.

Sofisticación: los equipamientos opcionales del A8

Especialmente atractiva resulta la oferta de equipamientos opcionales de lujo. Cabe citar el reposabrazos central de confort para las plazas delanteras, la llave de confort para el acceso al vehículo, las cortinillas eléctricas para las plazas traseras, la toma de corriente de 230 voltios en el túnel, el climatizador automático de cuatro zonas, la calefacción estacionaria y el paquete de iluminación ambiental. Los asientos de confort para conductor y acompañante pueden regularse en 22 posiciones; si el cliente así lo desea pueden integrar calefacción, ventilación y una función de masaje con cinco programas. Para las plazas traseras de la berlina se ofrecen dos configuraciones de asientos.

Los sistemas de navegación e Infotainment también llevan al nuevo A8 directamente a lo más alto de su segmento. La versión de alta gama MMI navigation plus lee la ruta con antelación. Para su manejo se utiliza el MMI touch, una solución con la que Audi vuelve a marcar la pauta. Tres sistemas de sonido, entre ellos un equipo de alta gama de Bang & Olufsen, proporcionan el máximo placer auditivo; para las plazas traseras se ofrece el Rear Seat Entertainment completamente integrado. El nuevo A8 también dispone de inteligentes tecnologías para utilizar servicios de Internet.

Aquellos clientes que busquen un toque aún más personal disponen de una amplia oferta de colores interiores, tapizados e inserciones que Audi ha desarrollado específicamente para ellos. La gama de Audi design selection fascina por sus combinaciones especialmente exclusivas, a las que se suman diferentes paquetes con cuero, Alcantara e inserciones decorativas.

www.micoche.com