

Código casual



Impecable en

-  Respuesta del motor y del cambio
-  Diseño y hergonomia
-  Comportamiento dinámico

Debería mejorar

-  Espacio para la cabeza en la zaga
-  Consumo elevado
-  Precio y número de opciones

CUESTA: 48.690 EUROS
NUESTRA UD: 71.760 EUROS

LA PRUEBA

Es el complemento perfecto para aquellos que buscan una coche elegante con un toque de deportividad. El A5 Sportback se postula como la alternativa perfecta a las aburridas berlinas.

✍️: *Karim el Shennay*

📷: *K.S.*

Conjugar dos segmentos en un único modelo es, desde mi modesta opinión, una de las acciones más complicadas en el sector del automóvil. Los diseñadores e ingenieros han de saber perfectamente cómo ligar todas las partes para que el resultado final no sea una aberración de dimensiones similares a las del coche de Homer Simpson. Sin embargo, cuando en tu plantilla cuentas, probablemente, con el diseñador más laureado de los últimos 30 años, Walter Da Silva, todo es más sencillo.

El 'creador de sueños' italiano trazó, en 2005 las líneas del A5 (que acabaría llegando en 2007), modelo que él mismo catalogaría como "el coche más bonito que he diseñado". Y no es para menos, desde su puesta de largo en el Salón de París de 2006, no dejó a nadie indiferente y siempre para bien... algo que no es fácil de conseguir.

Pero como el mercado es un actor muy cambiante, sus exigencias y, sobre todo, la feroz competencia, provocaron que en 2010 el A5 se estirara ligeramente, pasara a tener dos puertas más y sustituyera su nomenclatura Coupé por la de Sportback. Así, Audi consiguió tener una berlina media con aires deportivos, un hecho que en el ya comentado mercado sólo había conseguido Volkswagen con su Passat CC y Mercedes con su CLS, aunque este último pertenece a un segmento superior. BMW acaba de presentarnos su Serie 4 Gran Coupé en un claro ejemplo de que tener una berlina Coupé entre tu gama vende... y mucho.

¿Se nota el estirón?

Pero, ¿en qué reside su éxito? Primero, en el ya comentado diseño, base fundamental para que un coche acabe vendiéndose; y segundo, que ofrezca algo que sus rivales no sea capaces de alcanzar y en ese sentido, Audi tiene muchos puntos ganados a su favor.

Puntos que vienen determinados, principalmente, por una dinámica de conducción excelente. El A5 Sportback es sólo ocho centímetros más largo que el



Coupé, con lo cual, el comportamiento no varía. Es un coche bastante ágil para circular con rapidez por carreteras secundarias que tengan varios tramos de curvas enlazadas y, únicamente si se le exprime más de la cuenta, el coche tiende a sobrevirar (la parte de atrás desliza y se sale de la trayectoria) ligeramente. No obstante, muy al límite tendremos que ir para conseguirlo, más que nada porque nuestra unidad de prueba montaba la tracción Quattro, todo un seguro de vida.

Ahora bien, tener bajo el capó las siglas TFSI no invita precisamente a la tranquilidad. El bloque de 2.0 litros elegido entrega 211 CV y si, a pesar de que en la gama existe el 1.8 TFSI de 180 CV, la respuesta y contundencia de nuestro protagonista nos atraen más; y si le combinamos el cambio automático de ocho marchas, el resultado ya es magnífico. Sólo en las aceleraciones contundentes notamos algo de remolonería, como si la propia transmisión necesitara procesar que ha de bajar dos marchas de golpe para hacer que nos peguemos al asiento, circunstancia que se palia al ponernos los nosotros al mando y cambiar con las levas situadas tras el volante. Al equipar

el Audi Dynamic Plus, la respuesta de la dirección varía dependiendo del modo elegido. En Dynamic, se vuelve más directa y precisa aunque no acaba de transmitir del todo la información. Igual que la suspensión, que endurece la amortiguación, aunque sin llegar a ser seca. Ahora bien, lo que sí aumenta es el consumo, que no baja de 12 l/100 km, cuando en condiciones normales lo podemos dejar quieto en 9,3 aproximadamente.

A4 ó A5 Sportback, he ahí la...

...duda, que tú mismo puedes resolver. A igualdad de motor, el aquí protagonista es del orden de 3.000 euros más caro, mientras que en la berlina tiene a su favor un mayor espacio para la cabeza en su parte trasera. Sin embargo, a efectos de plazas y de maletero, son idénticos. Sí, porque con la última actualización, el A5 Sportback puede tener una configuración de cinco asientos, en lugar de cuatro, con dos butacas individuales. Eso sí, por ello hay que pagar 370 € adicionales. Entonces, ¿qué tiene el A5 Sportback que no te dé el A4? Elegancia y deportividad, lo que en el mundo de la moda sería una vestimenta casual, de traje y sin corbata. 🚗

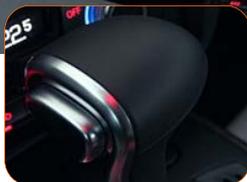


Sus 4,7 metros de largo no son un impedimento para que se muestre ágil como un compacto. Bajo su capó se encuentra el bloque de 2.0 litros con inyección directa y turbo que funciona a las mil maravillas, ya sea para circular rápido o ir más tranquilo, pues responde desde las 1.500 rpm. Nuestra unidad incluía el acabado S Line en el que se pueden montar unas enormes llantas de 19 pulgadas (las hay hasta de 20") así como la iluminación diurna por LED o los faros de Xenón. Al crecer en longitud y cambiar la configuración, el maletero pasa de la tapa del Coupé a todo un portón en este Sportback, el cual, ofrece una apertura enorme y facilita la carga de objetos.





El puesto de conducción es el típico Audi, con una consola central presidida por una gran pantalla y los comandos de la climatización orientados hacia el conductor. Con el cambio automático se pueden incluir las siempre útiles levas tras el volante. La visibilidad frontal es buena y la sujeción de los asientos muy notable. En la zaga, los dos asientos individuales permiten viajar con más comodidad. El maletero ofrece 460 litros, una cifra idéntica a la del A4 y superior a la de sus rivales más directos.



LOS DATOS DEL A5 SPORTBACK

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Combustible	Gasolina
Posición	Delantero longitudinal
Nº Cilindros	4 en línea
Cilindrada	1.986
Distribución	4 válvulas por cilindro, dos árboles de levas en la culata
Alimentación	Inyección directa; turbo e intercooler
Compresión	9,8:1
Potencia CV/rpm	211 (157 kW) a 4.300-4.000
Par máximo Nm/rpm	350 a 1.500-4.200
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de Cambios	Automática, 8 vel.
CHASIS	
Suspensión delantera	Paralelogramo def., resorte helicoidal y barra estab.
Suspensión trasera	Paralelogramo def., resorte helicoidal y barra estab.
Tipo de dirección	Cremallera asist. eléctrica
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos
Diámetro de giro	11,4
Neumáticos de serie	225/50 R17
Uñas	7,5 x 17

PRESTACIONES

Velocidad máxima	234 km/h
Aceleración 0-100 km/h	7,4 sg

CONSUMOS Y EMISIONES

Ciudad	9,5 l/100 kms
Carretera	5,8 l/100 kms
Ciclo Mixto	7,2 l/100 kms
Emisiones de CO ₂	149 gr/km
Impuesto matric.	4,75 %
Autonomía	888 kms

PRESTACIONES

Nº de puertas/plazas	5/4
Largo/Ancho/Alto	4.712/1.854/1.391 mm
Distancia entre ejes	2.810 mm
Via del - fro.	1.590 - 1.575 mm
Peso	1.530 kg
Volumen del maletero	480-1.283 litros
Depósito de combustible	64 litros

La marca



NOMBRE

VW Audi España S.A.
IBERELLEN
 C/ La Selva, 2 C.P. 08820 B
 Prat de Llobregat (Barcelona)
TELÉFONO AL CLIENTE:
 902 454 575
WEB
www.audi.es

GARANTÍA

2 años sin límite de kilómetros

EI A5 SPORTBACK FRENTE A:



BMW 428i Gran Coupé Aut.

Motor	Gasolina
Potencia	245 CV
0-100 km/h	6,0 sg
Consumo urbano	8,2 l/100 kms
Consumo carretera	6,2 l/100 kms
Consumo mixto	6,3 l/100 kms
Emisiones	147 gr/km
Impuesto	4,75 %

Precio: No definido



Citroën DS5 THP 200 CV Sport

Motor	Gasolina
Potencia	200 CV
0-100 km/h	8,2 sg
Consumo urbano	8,3 l/100 kms
Consumo carretera	5,5 l/100 kms
Consumo mixto	6,7 l/100 kms
Emisiones	155 gr/km
Impuesto	4,75 %

Precio: 37.080 euros



Volkswagen CC 2.0 TSI 210 CV DSG

Motor	Gasolina
Potencia	210 CV
0-100 km/h	7,6 sg
Consumo urbano	10,3 l/100 kms
Consumo carretera	5,9 l/100 kms
Consumo mixto	7,7 l/100 kms
Emisiones	170 gr/km
Impuesto	9,75 %

Precio: 39.530 euros

Opinamos...

Coincido con Da Silva, el A5 es uno de los Audi más bellos de la última década. Y aunque el Sportback parezca una carrocería sin sentido, por tener casi en paralelo al A4 y por encima de él, al A7 Sportback... le da un toque de distinción que se traduce en un mercado casi sin rivales.



NOTA: 9,0