
MEGA
AUTOS




MEGA
AUTOS

Sobresale el equilibrio

El Audi Q5, hermano menor del Q7, reafirma la contraofensiva de la marca de los anillos frente a sus competidores germanos Premium. Un SUV compacto donde las prestaciones off road y las deportivas logran un equilibrio perfecto.

Texto: Alberto Juárez | **Fotos:** Hernando Calaza



Velocidad máxima:	**216,6 km/h**
Acel. 0 a 100 km/h:	**7s6**
Consumo prom.:	**9,8 l/100 km**

Precio: u$s 65.180.- | Versión: 2.0T FSI S Tronic quattro | Origen: Alemania



El Audi Q5 luce tan poderoso como los modelos del segmento superior, pero si no resulta imprescindible la capacidad y dimensiones de éstos, prácticamente cumple las mismas funciones, sumando además a sus prestaciones todo terreno las aptitudes de un vehículo apto para todo circuito, con prestaciones deportivas.

Frente a él y a medida que nos acercamos su figura intimida y si de captar la atención se trata, compite entre sus pares el escalón más alto del podio. Se destaca la generosa superficie metálica de la carrocería en relación a la vidriada, imagen de fortaleza del modelo. Reproduce muchas formas de su hermano mayor, aunque estéticamente le caen mejor gracias a su tamaño.

No resulta fácil describir el diseño del frontal y vale la pena detenerse para observarlo. Posee múltiples tomas de aire, la central representa la identidad de la marca y debajo, una pequeña actúa cómo deflector de la corriente de aire inferior. Las laterales, distintas a todas, contienen los antiniebla montados en el barral horizontal y siguiendo hacia arriba se ubican los faros principales, donde conviven leds, faros redondos y rectangulares de diferente color. Allí nacen los perfiles del capó, el superior extendido hasta el parante del parabrisas y el otro hasta el marco del portón posterior.

En la vista lateral se destacan las llantas de aleación 17" con siete rayos, la cintura metálica alta, el contorno remarcado sin exagerar en el pasarrueda, el quiebre mencionado por encima de las manijas y el del bajo puerta, más las barras laterales coronando el techo. Entre los SUV deportivos, el Q5 es el que más recuerda a una coupé.

El amplio portón trasero es de aluminio y su línea de carga es baja para este tipo de vehículos. Los grupos ópticos del sector cuentan con leds, contorno trapezoidal de borde recto en la base y redondeado arriba y en la parte superior de los paragolpes se agregan dos alargados. La doble salida de escape y el deflector que orienta la salida de aire inferior completan el sector.

Por espacio interior disponible estamos frente a un auténtico cinco plazas, con el asiento trasero elevado que reduce la influencia del túnel cardán en beneficio de sus ocupantes, teniendo mucho que ver los 2.81 m de distancia entre ejes, propio de modelos más grandes. El cuero de los tapizados y los materiales empleados en el interior son de buena calidad. La ornamentación es sobria, elegante, algo más atrevida que la típica Audi, visualmente generada por los múltiples apliques de madera y metal brilloso dispuestos en los distintos sectores del espacioso habitáculo. La posición de manejo es excelente, producto de todos los ajustes de volante y butaca, especialmente si se opta por la posición alta. Si bien las características robustas del vehículo están en relación directamente propocional con la superficie metálica, conspirando con la vidriada, es mejorable la visibilidad en todos los planos. El más crítico es el punto ciego de cruce, por el tamaño del parante y en especial del retrovisor exterior, grande y con una ubicación elevada.

El tablero es completo, de lectura simple la información más importante, conviviendo controles analógicos y digitales. Existen muchos comandos, algunos de ellos en el volante que permiten operar o programar los múltiples sistemas destinados al confort y a la seguridad y si bien lleva su tiempo acostumbrarse, éstos son accesibles y fáciles de identificar. Sería bueno

El Q5 es un SUV de carácter deportivo con despeje acotado, pero que no olvida su propósito recreacional con buenos ángulos de ataque y la capacidad del sistema quattro.











De quattro a Q

La historia de quattro recorre el camino inverso al convencional. En lugar de hacer su fama con imparables vehículos todoterreno, su debut fue nada menos que en una coupé. El hecho fue un acierto revolucionando el mundo del Rally. Pero luego de hacer de la tracción integral uno de sus estandartes, Audi tardó más de lo esperado en sumarse a la creciente moda de los SUV. Recién en 2001 presentó el concepto Steppenwolf, una especie de TT off-road y en 2005 desembarcó en el mundo de los 4X4 con el Q7, buque basado en la plataforma del VW Touareg. En 2008 finalmente presentó el Q5, basado en la plataforma del A4, algo que se aprecia en casi todas sus medidas y disposición mecánica con motor longitudinal. Se espera que la familia Q incorpore al número 3 con estilo más juvenil y deportivo.



iluminar el contorno donde se introduce la llave de contacto para facilitar su ubicación de noche.

El doble techo translúcido -el anterior con accionamiento eléctrico-, proporciona excelente luminosidad interior y además, cuenta con cortinas parasol. El climatizador automático es de tres zonas, con múltiples sopladores estratégicamente distribuidos, especialmente para las plazas traseras. Característico de la marca de los anillos y propio del segmento es el nivel de insonorización, que permite conversar sin elevar la voz y disfrutar del equipo de audio. Más que continuar con la descripción, recomendamos repasar la extensa lista de equipamiento.

El mismo nivel respecto de la seguridad pasiva y activa. Airbags inteligentes y laterales delanteros y traseros. En la asistencia a la conducción, el ESP incluye control de estabilización de remolque al superarse los 65 km/h de velocidad, detecta carga en el techo, reconociendo el cambio del centro de gravedad y admite configuración. El freno de estacionamiento electromecánico cuenta con el dispositivo de control de deslizamiento en caso de arranque en pendiente y al transitar en descenso prácticamente no hay que tocar el acelerador porque el control de mantiene la velocidad por debajo de 30 km/h.

Utilizado en la gestión «off road», sin llegar a los límites de los «herejes» especialistas en 4x4, el comportamiento resultó eficiente e invita a enfrentar dificultades de suelos. Si bien el despeje de 20 cm es moderado para asegurar el com-



Especificaciones

Motor delantero, longitudinal	
4 cilindros en línea, 16 válvulas, 2 árboles de levas	
Inyección directa + Turbo	
Cilindrada / Diam. x Carrera:	1.984 cc. / 82.5 x 92.8 mm
Potencia:	211 cv a 4.300 rpm
Torque:	35.7 kgm de 1.500 a 4.200 rpm
Relación de compresión:	9.6:1
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Tracción / Transmisión	Delantera / S Tronic, 7 velocidades
Suspensión delantera:	Ind., con doble brazo y barra estab.
Suspensión trasera:	Ind., multibrazo c/ barra estab.
Frenos del/traseros:	Discos ventilados / Discos
Seguridad activa:	ABS, ESP
Llantas / Neumáticos:	Aleación 8J 18" / 235/60 R 18

Dimensiones y Pesos

Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes:	4.630/1.880/1.655 - 2.810 mm
Trochas del / tras:	1.620 / 1.615 mm
Radio de giro / Despeje:	5.3 / 200 mm
Peso / Capacidad de carga:	1.740 / 580 kg
Volumen del baúl:	540 - 1.560 Lts
Capacidad del tanque:	75 lts. nafta de 95 octanos

A TENER EN CUENTA PARA SU SEGURIDAD

Para detener totalmente a su Audi Q5 sepa que:

Si circula a	necesitará	equivalentes a	y tardará
60 km/h	12,6 metros	**3,0** Audi Q5	1s9
80 km/h	19,5 metros	**4,3** Audi Q5	2s3
100 km/h	36,4 metros	**8,0** Audi Q5	2s7
120 km/h	52,1 metros	**11,3** Audi Q5	3s6
140 km/h	69,6 metros	**15,0** Audi Q5	4s0
160 km/h	95,2 metros	**21,0** Audi Q5	4s4
180 km/h	112,2 metros	**24,5** Audi Q5	4s9

¡No lo olvide, mantener la distancia es vital!!!!

Equipamiento

Airbags frontales y de cortina
Asientos delanteros eléctricos (térmicas y c/memoria opc)
Asiento trasero rebatible
Barras longitudinales de techo de aluminio opc
Cierre central de puertas c/comando a dist. y sensor de mov.
Climatizador trizona / Computadora / Control de veloc. crucero
Espejos exteriores eléctricos y térmicos (c/memoria opc)
Faros xenon autorreg. c/lavafaros (opc)
Faros antiniebla del/tras / 3ª luz de stop
Levantacristales eléctricos del/tras / Lava limpia luneta
Radio AM/FM c/ CD, MP3
Sistema de alarma e inmovilizador de motor
Sensores de lluvia y luz (de presión de neumáticos opc)
Sensores de estacionamiento opc.
Doble techo panorámico opc / Techo eléctrico
Volante multifunción revestido en cuero regulable alt / prof.

Velocidad máx. (Modo Manual)

Al corte a 6.200 rpm
1ª) 55,9; **2ª)** 83,1; **3ª)** 117,6; **4ª)** 166,2;
5ª) 205,2; **6ª)** **216,6 a 5.400 rpm**;
7ª) Sobremarcha - Velocímetro exacto

Aceleración

0 a 100 km/h	7s6
0 a 400 m	15s9 a 143,6 km/h
0 a 1.000 m	29s1 a 181,2 km/h

Poder de reacción

60 a 100 km/h	5s8 en 127,0 m
80 a 120 km/h	6s6 en 183,0 m
100 a 140 km/h	7s4 en 246,0 m
120 a 160 km/h	10s1 en 393,0 m

Nivel sonoro del habitáculo

	Del/tras.
A 60 km/h	61/60 db
A 80 km/h	62/62 db
A 100 km/h	66/65 db
A 120 km/h	67/67 db
A 140 km/h	70/71 db
A 160 km/h	72/73 db

Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/100 Km	Autonomía
Urbano	8,6 km	172,0 km	11,6 litros	646,0 km
a 90 km/h	14,7 km	294,0 km	6,8 litros	1.102,0 km
a 120 km/h	10,5 km	210,0 km	9,6 litros	785,0 km
a 140 km/h	8,9 km	177,0 km	11,3 litros	664,0 km

El Q5 conserva las líneas sobrias propias de la marca, pero muestra el nuevo rumbo de Audi con trazos más osados y vanguardistas, algo que se aprecia en los faros traseros.



portamiento en velocidad, en el uso fuera de ruta son destacadas las cotas de 31º de capacidad de ascensión, 25º de entrada y salida, ángulo ventral de 17º6 sin carga y los 50 cm de capacidad de vadeo. En la misma función es importante la variable de capacidad de tracción, desde el valor inicial de 40 % adelante y 60 % atrás, puede ir de 15-85 hasta 65-35 según recomiende la adherencia de piso.

A lo anterior se suman los 350 Nm disponibles entre 1.500 y 4.200 RPM que eroga el nuevo desarrollo del impulsor 2.0T FSI. En el ensayo dinámico se manifestó la versatilidad del modelo, disfrutándose de un vehículo con prestaciones deportivas. El torque destacado, como también la amplia gama de RPM en que está disponible, aplicado con la caja de siete relaciones de doble embrague, en modo automático o manual secuencial desde las levas detrás del volante, es algo digno de experimentar. Fuerza y relaciones de caja hacen que los 211 CV anunciados entre 4.300 y 6.000 RPM rindan por encima de motores con potencia superior, aunque se deban impulsar por lo general casi dos toneladas de peso en orden de marcha. Esta unidad contaba con el Audi Drive Select, de acción sobre la respuesta del acelerador, asistencia de dirección, programa de cambio automático y regulación de amortiguación; las opciones de esta variable elástica son Confort, Auto y Dynamic. Optando por esta última es notable su comportamiento en curvas de mediana y alta velocidad, aportando a esto las generosas trochas y distancia entre ejes donde apoya este vehículo de importante volumen, pero de sólo 1.65 m de altura; en esta gestión se parece más a un sedán deportivo que a un SUV.

En el circuito urbano, con la opción Confort, el andar confirmó la selección ya que disimula las irregularidades del adoquinado, el pase de marchas es largo en función de la economía de combustible y buen poder de reacción si se actúa enérgicamente en el acelerador. En la maniobra de estacionamiento, si bien la unidad tiene solo 4.6 m de largo, el tipo de tracción obliga a un radio de giro amplio y con la visibilidad comprometida desde el interior, bienvenidos los sensores de aproximación y los grandes retrovisores exteriores.

La opción «Auto» se empleó en el recorrido en ruta, donde los valores intermedios de las variables indicadas combinan confort con buena estabilidad y control de las diferentes situaciones de marcha.

Vuelta a «Dynamic» para el ensayo de aceleración, velocidades máximas, reacción y frenado, las prestaciones comprobadas resultaron aproximadas, aunque por debajo de los valores homologados (tal vez se aproximen cuando supere los 3.000 km rodados por esta unidad). Desde 0 mueve como los deportivos, inimaginable para la dimensión del vehículo y un motor 2.0 litros nafta. Llegó a 100 km/h en 7s6 en automático hundiendo enérgicamente el acelerador; sin aflojar cubrió el cuarto de milla en menos de 16s0 y superó los 180 km/h en el kilómetro. Le costó el tránsito en lo trabado cuando se produce la transferencia de peso, pero con fuerza de motor la tracción integral hace milagros de estabilidad.

Excelente respuesta del freno, donde el ABS actúa al límite del bloqueo y el repartidor de intensidad se las arregla bastante bien cuando en emergencia se acciona el pedal doblando. Razones físicas de peso y adherencia de valores extremos al momento de vencer la inercia obligan a corregir el volante cuando se frena con dos ruedas en banquina y las otras en el asfalto.

Sorprende positivamente el consumo de combustible, pero es consecuencia de la tecnología del motor, la caja de siete marchas y el buen Cx de 0,33 para compensar el área frontal de este tipo de vehículo.

El Q5 y la presentación de otros modelos de la marca son la evidencia de la contraofensiva de Audi frente a la evolución producida en el último lustro de las otras dos automotrices premium germanas. Lo comprobado en el ensayo del Q5 revalida el concepto de los colegas europeos, que consideran a este modelo en lo más alto del podio entre quienes compite.

Técnicamente se destaca el nuevo 2.0 con turbo, inyección directa de nafta y 211 CV constantes a partir de las 4.300 rpm. Se suma la nueva caja de doble embrague y 7 velocidades.

