



Audi A5 Cabriolet

(tipo F5)

Programa autodidáctico (SSP) 660



Sólo para el uso interno

Audi Service Training

Un protagonismo inconfundible con la capota de lona completamente automática: tanto abierta como cerrada se distingue por los altos niveles de confort y detalles pensados a fondo. Así por ejemplo no tarda más de 15 s para abrir el paso al ambiente veraniego. La capota se puede manejar también al circular, hasta una velocidad de 50 km/h. Y aún más impresionante ya sólo es la capota insonorizante opcional. Al estar cerrada, reduce tan eficazmente la sonoridad, que usted se puede concentrar por completo a las sensaciones dinámicas al volante. Los faros opcionales xenón plus con banda de luz diurna por LED confieren al Audi A5 Cabriolet una expresión decidida. Asientos de confort delanteros, calefactables y ventilables opcionalmente, y una calefacción delantera para la zona de la cabeza contribuyen a una conducción relajada. El dispositivo automático para acercar el cinturón y los portabebidas opcionales integrados en el banco trasero hacen aún más agradable el viaje.

¿Qué caracteriza a un Audi S5 Cabriolet? Con su potente motor y sus ajustes absolutamente atléticos es casi tan ágil como un deportivo de pura raza. Dobles tubos finales ovalados y las ópticas traseras por LED captan las miradas. Una batalla larga, voladizos cortos y el emblema S5 rojo en la gran parrilla única señalizan la disposición a las altas prestaciones. Un destacado confort y un excelente acabado ofrecen máximos niveles de disfrute del Cabriolet en 4 plazas que cumplen con todas las exigencias. La combinación de alcántara / cuero de serie, el volante deportivo multifunción en diseño de 3 radios con levas de mando en efecto aluminio y el cuadro de instrumentos específico del modelo S reflejan también en el habitáculo el dinamismo del vehículo. Si el tomar asiento ha llegado a ser deportivo alguna vez, entonces tiene que haberlo sido en el Audi S5 Cabriolet.



660_002

Objetivos de este Programa autodidáctico:

En este Programa autodidáctico se describe el diseño y funcionamiento del Audi A5 Cabriolet (tipo F5). Una vez estudiado este Programa autodidáctico, usted estará en condiciones de dar respuesta a preguntas sobre los temas siguientes:

- > Novedades en la carrocería
- > Novedades en la protección de los ocupantes
- > Capota y gestión de la capota
- > Motores y sistema SCR
- > Transmisiones y conceptos de tracción
- > Novedades en la climatización

Índice

Introducción

Presentación	4
Dimensiones	6

Carrocería

Cuadro general	8
Estructura de la carrocería / refuerzos	10

Capota

Componentes	12
-------------	----

Gestión de la capota

Unidad hidráulica	20
Esquema hidráulico	21
Ubicación de los componentes del sistema	22
Manejo de la capota	24
Secuencia operativa al abrir y cerrar la capota	26
Ubicación de los componentes del sistema	30

Grupos motopropulsores

Motores de gasolina	38
Motores Diesel	40
Sistema SCR	41
Combinaciones de motor / cambio	42

Transmisión

Cuadro general	44
----------------	----

Tren de rodaje

Cuadro general	46
----------------	----

Sistema eléctrico y electrónico

Topología	48
Sistema electrónico de confort	50

Climatización

Asientos delanteros	52
Calefacción para la zona de la cabeza	52
Paneles de mandos del climatizador	53

Sistemas de seguridad y asistencia

Seguridad pasiva	54
------------------	----

Infotainment y Audi connect

Cuadro general de las antenas	60
-------------------------------	----

Mantenimiento e inspección

Cuadro general	62
----------------	----

Apéndice

Programas autodidácticos (SSP)	63
--------------------------------	----

El Programa autodidáctico proporciona las bases relativas al diseño y funcionamiento de nuevos modelos de vehículos, nuevos componentes en vehículos o nuevas tecnologías.

El Programa autodidáctico no es un manual de reparaciones. Los datos indicados sólo se proponen contribuir a facilitar la comprensión y están referidos al estado de los datos válido a la fecha de redacción del SSP.

Los contenidos no se actualizan.

Para trabajos de mantenimiento y reparación utilice en todo caso la documentación técnica de actualidad.



Nota



Remisión

Introducción

Presentación

La nueva generación del Audi A5 Cabriolet fascina por la futurista síntesis de tecnología y estética. Se ha sometido a nuevo desarrollo en todos los aspectos técnicos y viene a definir con ello una vez más los parámetros en su segmento.

Faros

Según el nivel de equipamiento, el Audi A5 Cabriolet se puede equipar con tecnología xenón plus, LED o LED Matrix. La luz intermitente dinámica, procedente de una serie de diodos luminosos que se conectan secuencialmente, corre de dentro hacia fuera, en el sentido en el que se dirige el conductor.

Motores

- > Motor 2,0l L4 TFSI (140 kW, 185 kW)
 - > Motor 3,0l V6 TFSI (260 kW)
 - > Motor 2,0l L4 TDI (140 kW)
 - > Motor 3,0l V6 TDI (160 kW, 210 kW)
- Seguirán otras motorizaciones en una fecha posterior.

Sistemas de asistencia

Como opción están disponibles los sistemas siguientes:

- > adaptive cruise control Stop&Go incluyendo asistente en atascos
- > Asistente de eficiencia predictivo
- > Audi active lane assist
- > Audi side assist
- > Asistente de aparcamiento
- > Asistente para circulación transversal posterior
- > Advertencia para no abrir la puerta
- > Asistente de viraje
- > Asistente de esquivación
- > Reconocimiento de señales de tráfico basado en una cámara
- > Audi pre sense city, basic y rear

Climatización

De serie se instala un climatizador automático a 1 zona. El mando conceptual funciona con pocas teclas y reguladores. Como alternativa se ofrece un climatizador automático de confort a 3 zonas, cuyas pantallas de temperatura van integradas en los reguladores giratorios. La gama de opciones halla su complemento en una calefacción para la zona de la cabeza.

Indicadores y manejo

Las indicaciones se visualizan en un monitor MMI central, que va montado fijamente sobre el tablero de instrumentos. El panel de mandos MMI touch se encuentra centrado, con la superficie táctil completa. En función del nivel de equipamiento, el cuadro de instrumentos "Audi virtual cockpit" está disponible en versión completamente digitalizada.

Como opción se ofrece un Head-up Display. El sistema proyecta hacia el parabrisas información de relevancia en forma de símbolos y cifras rápidamente captables.

Carrocería

La carrocería del Audi A5 Cabriolet (tipo F5) tiene una estructura rígida, desarrollada sobre la base del Audi A5 Coupé. Para conseguir la rigidez y también la reducción de peso en la estructura general de la carrocería, aparte de los conocidos componentes de chapa blanda, de chapa de alto límite elástico y de chapa moderna de alto límite elástico, se aplican también componentes de chapa de límite elástico ultra alto.



Transmisión

Para vehículos de tracción delantera están disponibles el cambio manual de 6 marchas ODJ con lubricación por inyección y el cambio de doble embrague de 7 marchas OCK.

Para vehículos de tracción total están previstos el cambio de doble embrague de 7 marchas OCL y el cambio automático de 8 marchas OD5 con el diferencial deportivo OD3 opcional.

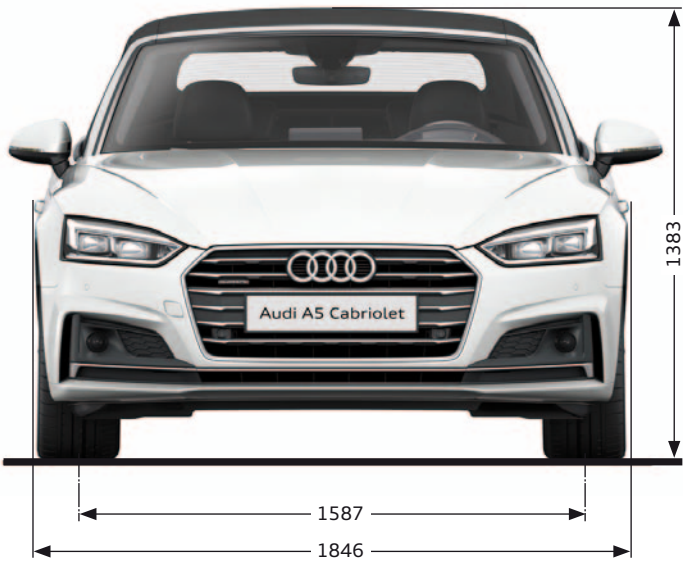
A partir de mediados de 2017 el Audi A5 Cabriolet también estará disponible con el sistema de tracción total "quattro con tecnología ultra".

Tren de rodaje

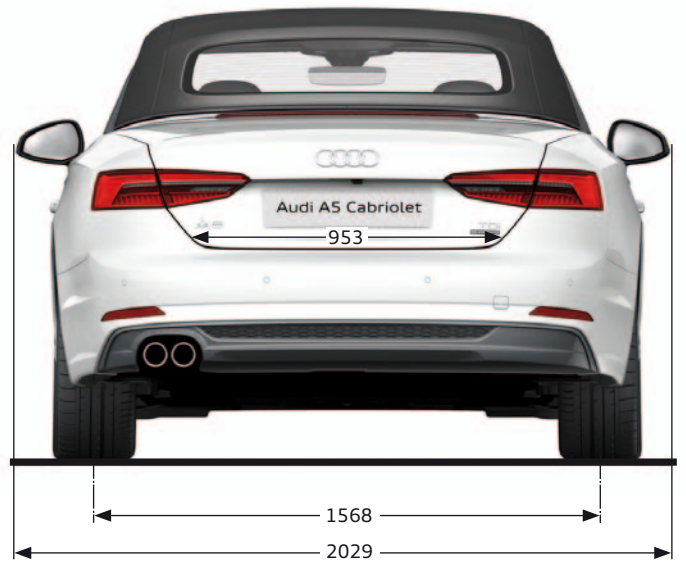
La vía ancha y la batalla larga forman una base esencial para el ajuste deportivo-equilibrado del tren de rodaje. Delante se implanta un eje de cinco brazos oscilantes, en una versión más desarrollada. Una construcción de cinco brazos oscilantes viene a relevar en la trasera el eje de brazos trapeciales del modelo predecesor. Hay amortiguadores adaptativos disponibles en opción. La dirección asistida electromecánica ofrece buenos avisos del pavimento e incrementa la precisión direccional. La dirección dinámica está disponible en opción.

660_098

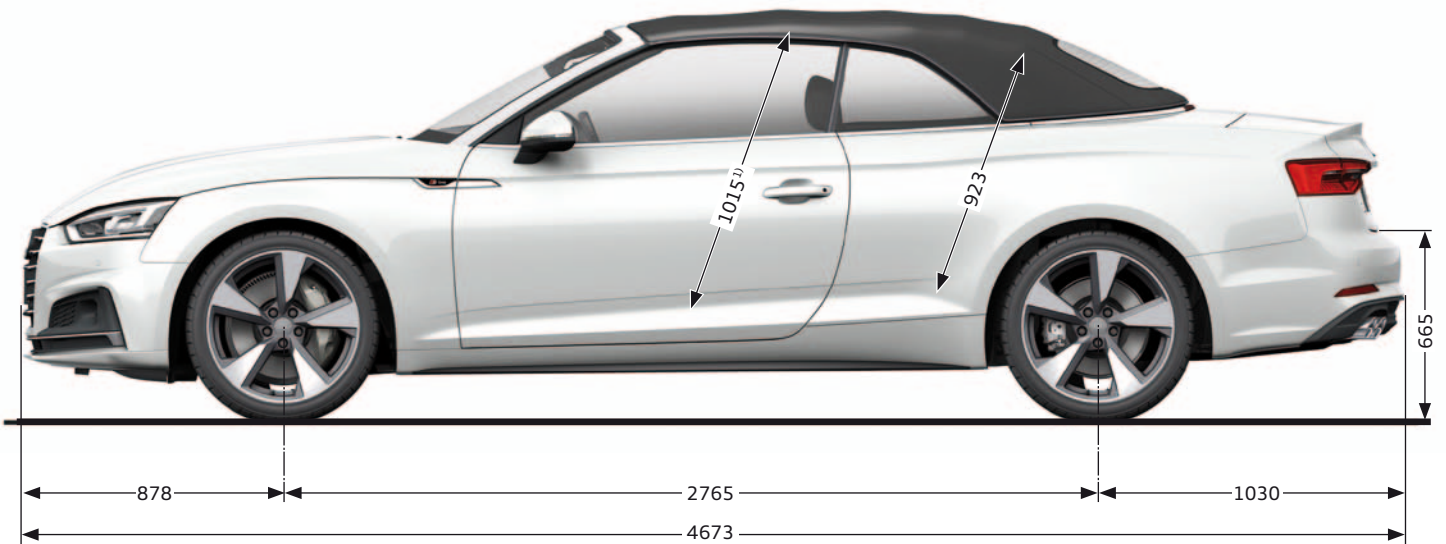
Dimensiones



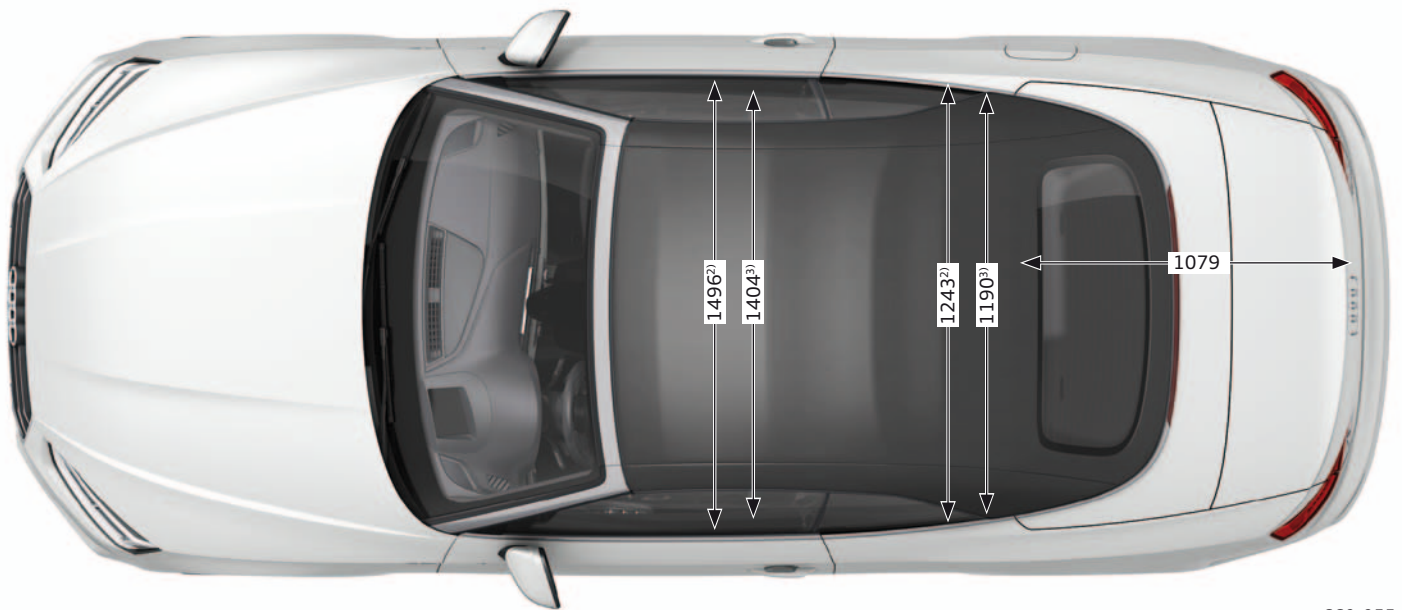
660_052



660_053



660_054



660_055

Cotas exteriores y pesos

Longitud en mm	4673
Anchura sin retrovisores en mm	1846
Anchura con retrovisores en mm	2029
Altura en mm	1383
Ancho de vía delantera en mm	1587
Ancho de vía trasera en mm	1568
Batalla en mm	2765
Peso en vacío en kg	1785 ⁴⁾
Peso total admisible en kg	2210 ⁴⁾

Cotas interiores y otros datos

Anchura interior delantera en mm	1496 ²⁾
Anchura habitable a la altura del hombro, delante, en mm	1404 ³⁾
Anchura interior trasera en mm	1243 ²⁾
Ancho a la altura de los hombros, detrás en mm	1190 ³⁾
Altura del borde de carga en mm	665
Capacidad del maletero en l	320/380 ⁵⁾
Coefficiente de penetración aerodinámica c_x	0,29/0,30 ⁶⁾
Capacidad del depósito de combustible en l	40/58 ⁷⁾

¹⁾ Altura máxima banqueta - techo interior

²⁾ Anchura a la altura de los codos

³⁾ Anchura a la altura de los hombros

⁴⁾ Vale para motor 2,0l TFSI de 185 kW con tracción quattro

⁵⁾ A capota abierta / cerrada

⁶⁾ Audi A5 Cabriolet / Audi S5 Cabriolet

⁷⁾ Tracción delantera / tracción quattro

Todas las cotas en milímetros para el vehículo con peso en vacío.

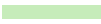






Carrocería

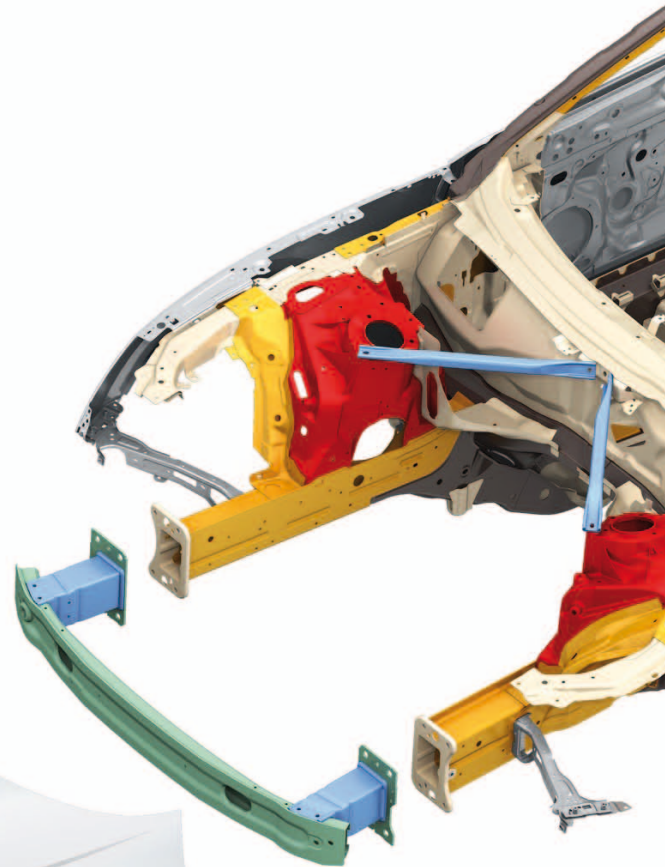
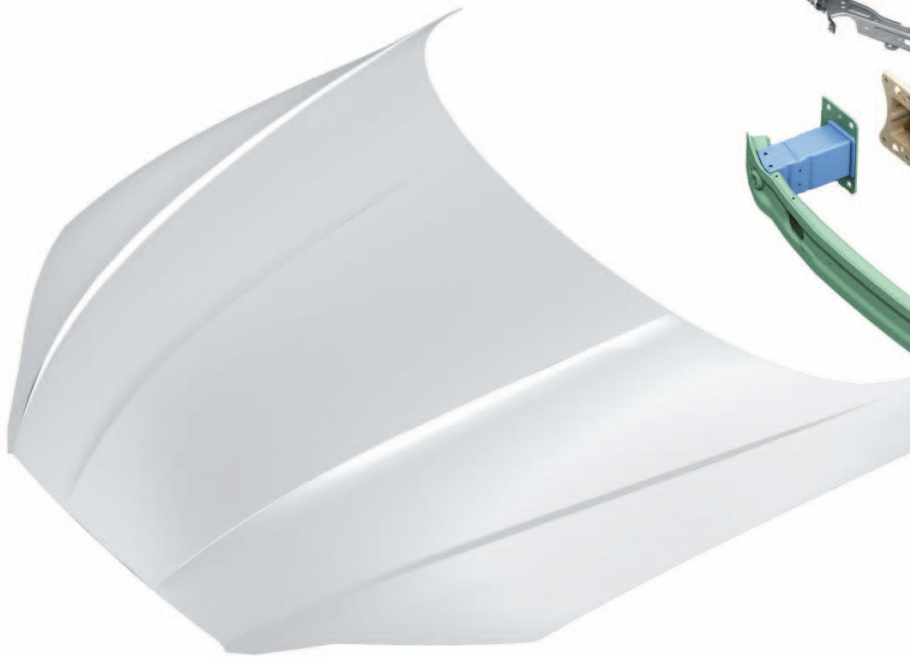
Cuadro general

La carrocería del Audi A5 Cabriolet (tipo F5) tiene una estructura rígida, desarrollada sobre la base del Audi A5 Coupé. Para conseguir la rigidez y también la reducción de peso en la estructura general de la carrocería, aparte de los conocidos componentes de chapa blanda, de chapa de alto límite elástico y de chapa moderna de alto límite elástico, se aplican también componentes de chapa de límite elástico ultra alto. En el armazón anterior hay adicionalmente 2 torretas de la suspensión en fundición a presión de aluminio. Se fijan con los componentes de acero colindantes por medio

de remaches estampables, tornillos Flow Drill y adhesivo estructural. El adhesivo estructural no sólo refuerza la unión; también evita la corrosión galvánica de contacto que, de no ser así, se produciría por la unión del aluminio con el acero. No deberán efectuarse trabajos de enderezado y estiraje en el área de los componentes de aluminio y/o de las uniones de aluminio y acero. Existe el riesgo de que se dañe la pieza de fundición de aluminio o que se produzcan grietas no visibles en el componente.

Leyenda:

-  Chapa de aluminio
-  Fundición de aluminio
-  Perfil de aluminio
-  Aceros de límite elástico ultra alto (conformados en caliente)
-  Aceros modernos de alto límite elástico
-  Aceros de alto límite elástico
-  Aceros blandos



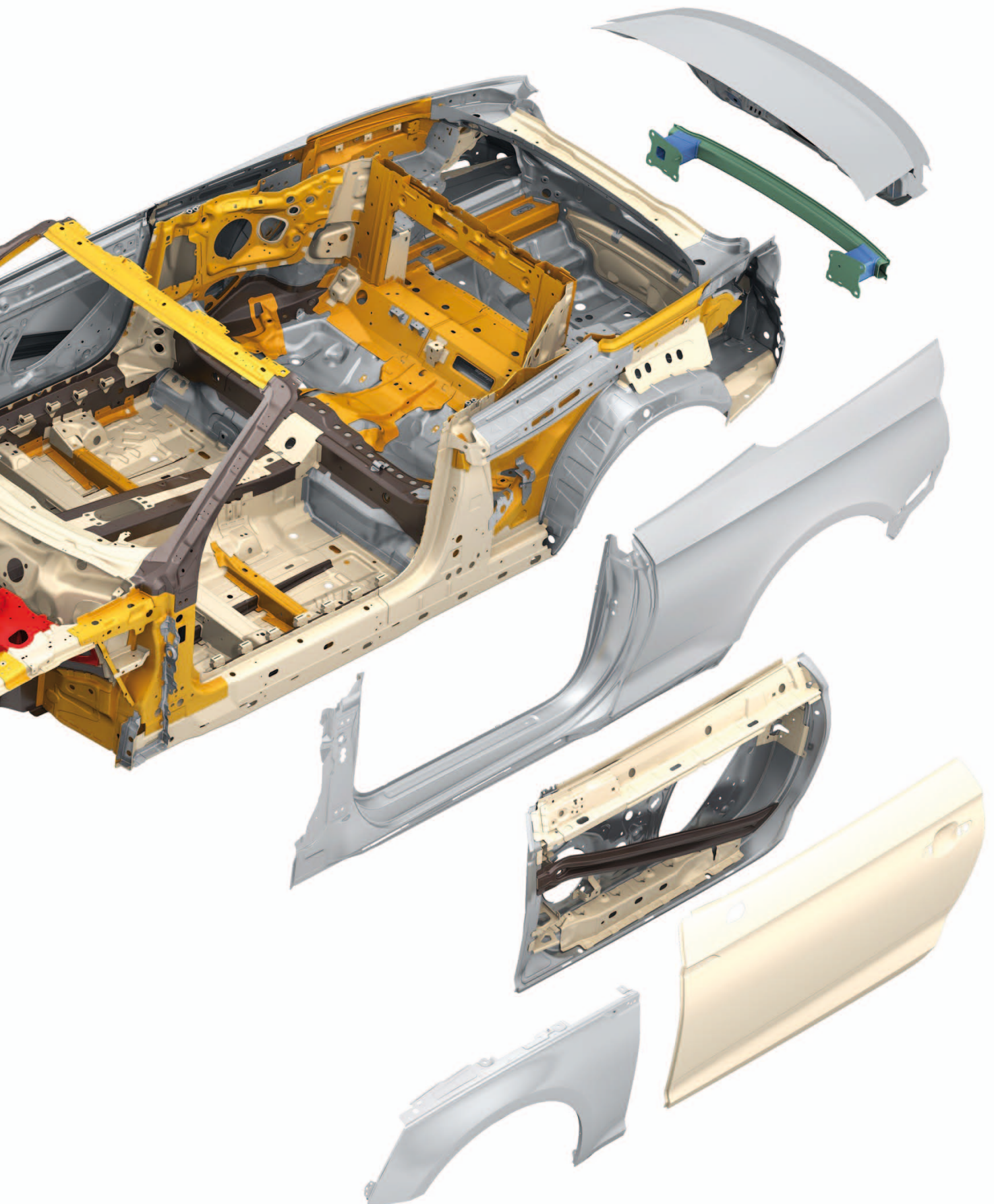
Nota

Para todos los trabajos en la carrocería deberán tenerse en cuenta y respetarse las informaciones que se proporcionan en ELSA.

Componentes de límite elástico ultra alto (conformados en caliente)

En la carrocería del Audi A5 Cabriolet son conformados en caliente los que constituyen la estructura de alto límite elástico en la celda del habitáculo. Refuerzan la transición del armazón anterior hacia el habitáculo, la zona delantera del mon-

tante de techo (pilares A), así como los largueros inferiores y partes del piso. Su participación en la estructura de la carrocería se cifra en un 17 %.

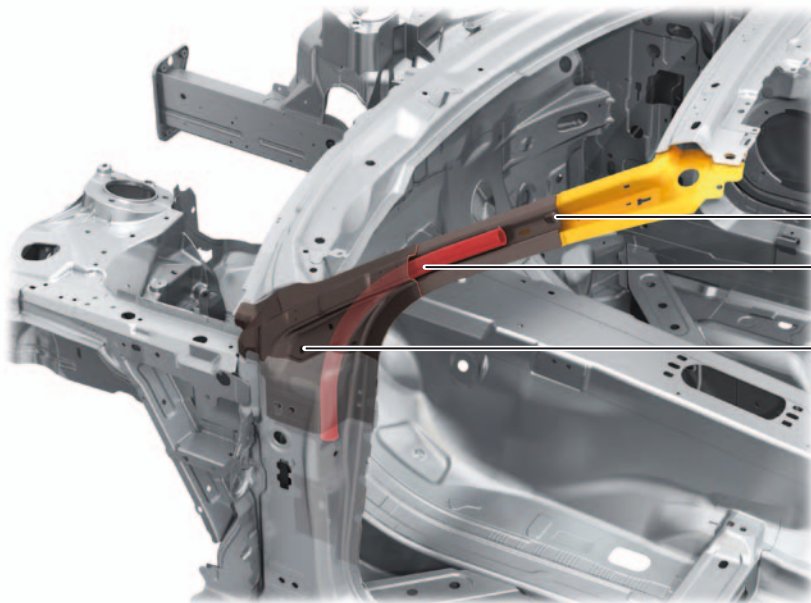


Estructura de la carrocería / refuerzos

Refuerzo pilar A

En el caso de vuelco del vehículo, la estructura particularmente rígida de los pilares A en el Audi A5 Cabriolet (tipo F5) puede ofrecer una seguridad adicional. El pilar A consta de una chapa exterior y una interior, así como de un tubo de refuerzo.

Los 3 componentes se fabrican en acero de límite elástico ultra alto, conformado en caliente, para cumplir con los requisitos planteados a la resistencia.



Pilar A interior

Tubo de refuerzo

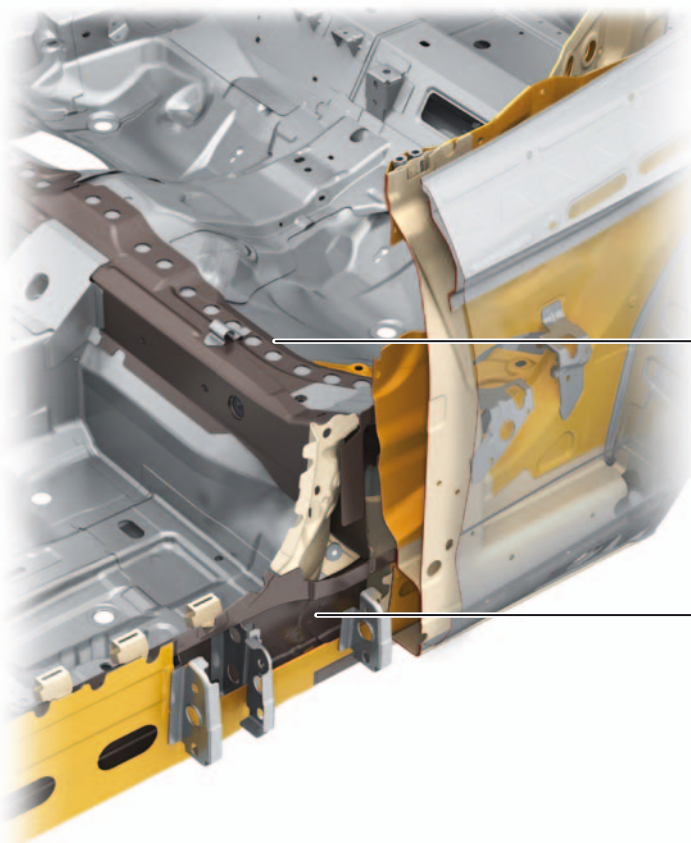
Pilar A exterior

660_103

Refuerzo larguero inferior / estribera / travesaño para el asiento

Para que la estructura de la carrocería pueda cumplir con las exigencias específicas planteadas a la resistencia de un Cabriolet en la zona del larguero inferior / estribera y del pilar B, se instalan diversos refuerzos adicionales en ésta zona. El travesaño para el

asiento, situado entre ambos pilares B, es de acero de límite elástico ultra alto conformado en caliente, para mejorar con ello el comportamiento ante una colisión lateral.



Travesaño para el asiento

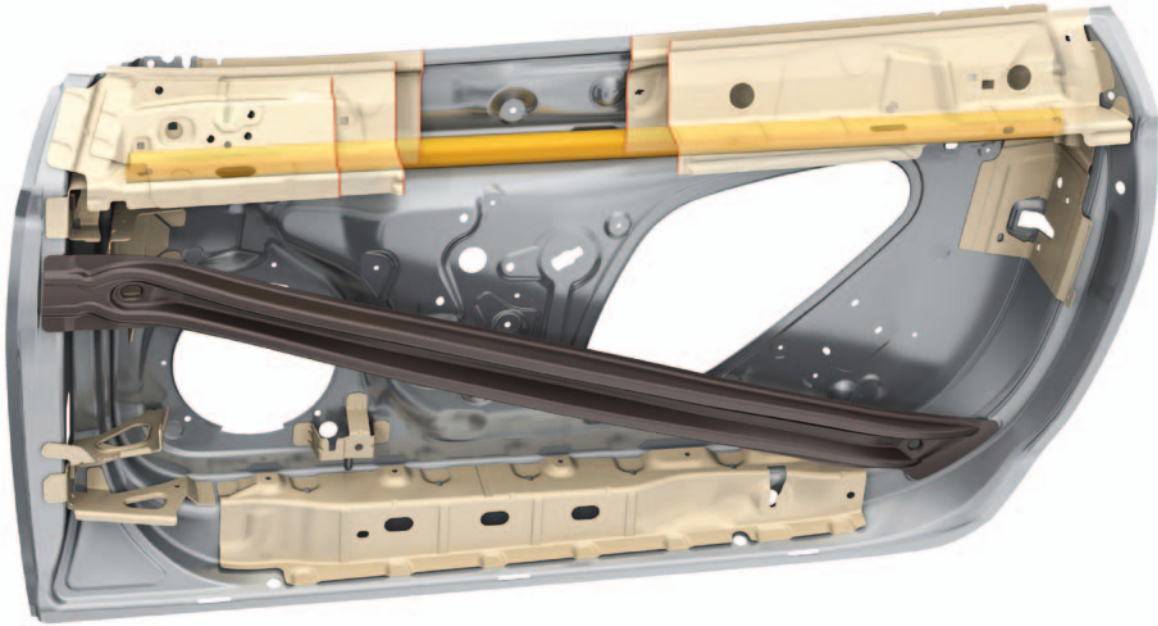
Refuerzo pilar B y larguero inferior / estribera

660_104

Refuerzo anticolidión en puertas

La puerta del Audi A5 Cabriolet (tipo F5) y la protección antichoque lateral que incorpora en su interior equivalen esencialmente a las del Audi A5 Coupé. La protección antichoque lateral está diseñada

de modo que, en el caso de una colisión, absorba la energía del impacto y la retransmita a la estructura lateral de la carrocería.



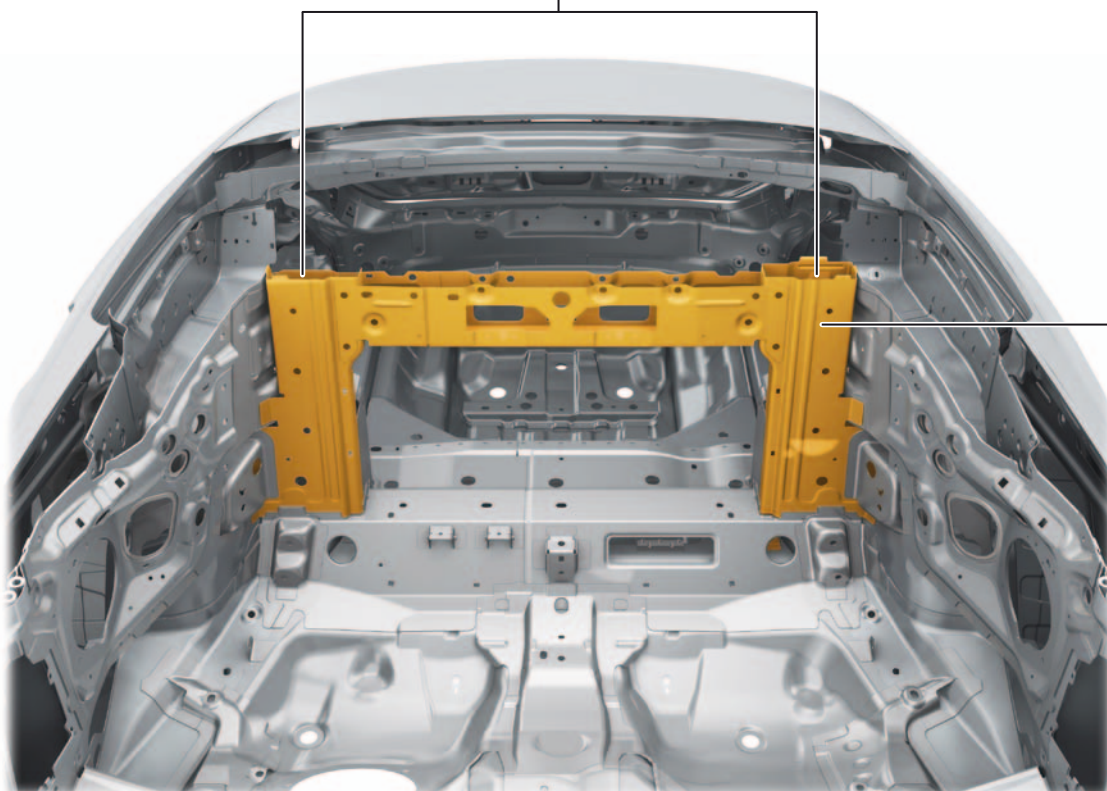
660_105

Panel dorsal

Otra medida de rigidización se establece por medio del panel dorsal unido fijamente a la carrocería. Con la implantación de chapas de acero de alto límite elástico se ha podido dar una rigidez especial a las zonas de relevancia para casos de colisión, como por

ejemplo el alojamiento del sistema de los arcos antivuelco. Esto no sólo sirve a la seguridad de los ocupantes; también contribuye de un modo decisivo a contar con una celda del habitáculo más rígida.

Alojamiento de la protección antivuelco



Panel dorsal

660_106

Capota

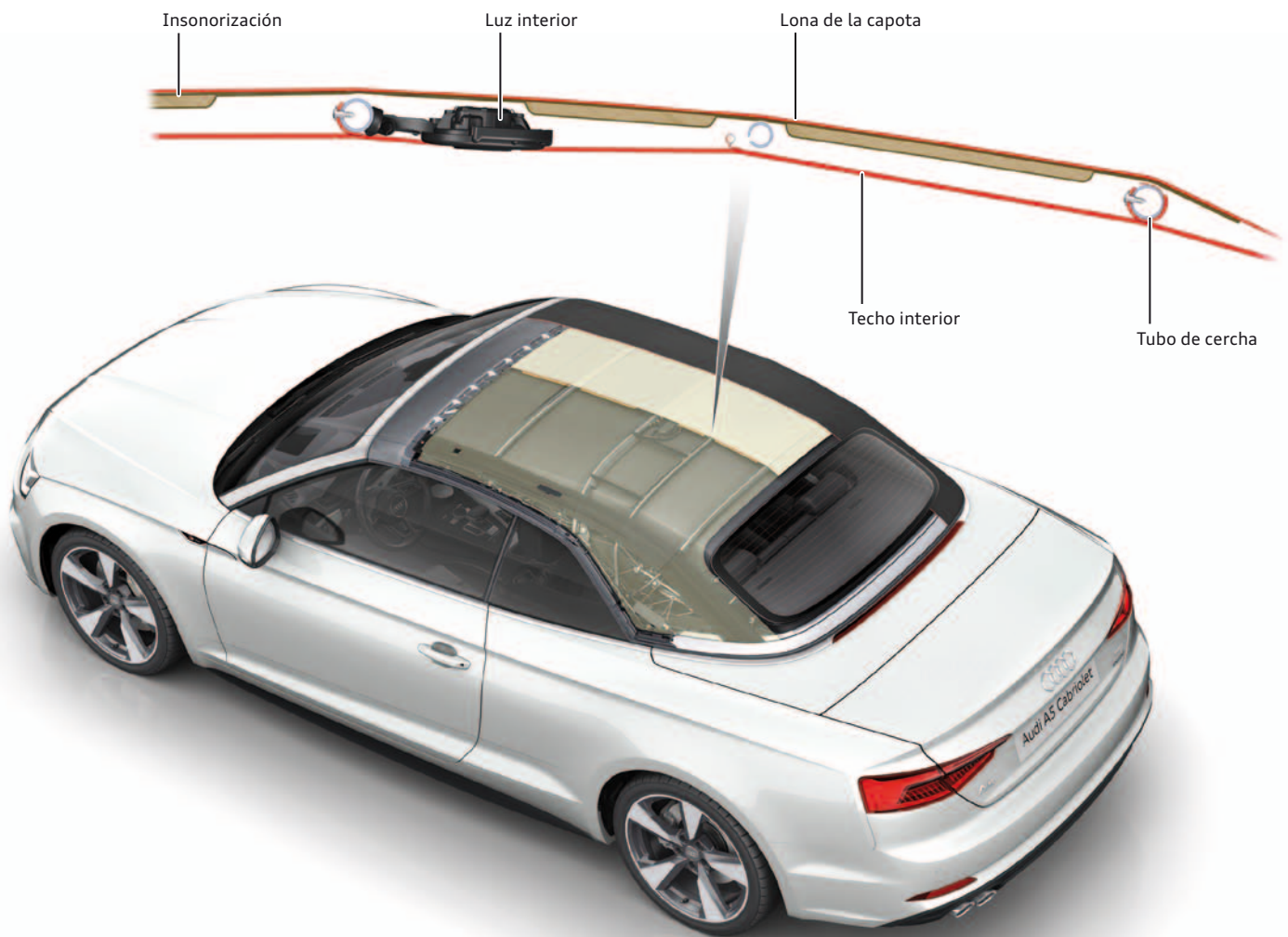
Componentes

Lona de la capota

La capota insonorizante ya pertenece al equipamiento de serie en el Audi A5 Cabriolet y cautiva por su buen aislamiento térmico y sus excelentes características aeroacústicas.

Gracias a una estudiada tecnología del tensado, la capota cerrada va tensada a la perfección, incluso al circular a altas velocidades.

La luneta va más aplanada que en el Audi A5 Cabriolet (tipo 8F). Con ello se han podido mejorar aún más las condiciones aerodinámicas, igualando también más la silueta de la capota cerrada con la silueta del Audi A5 Coupé.



660.013

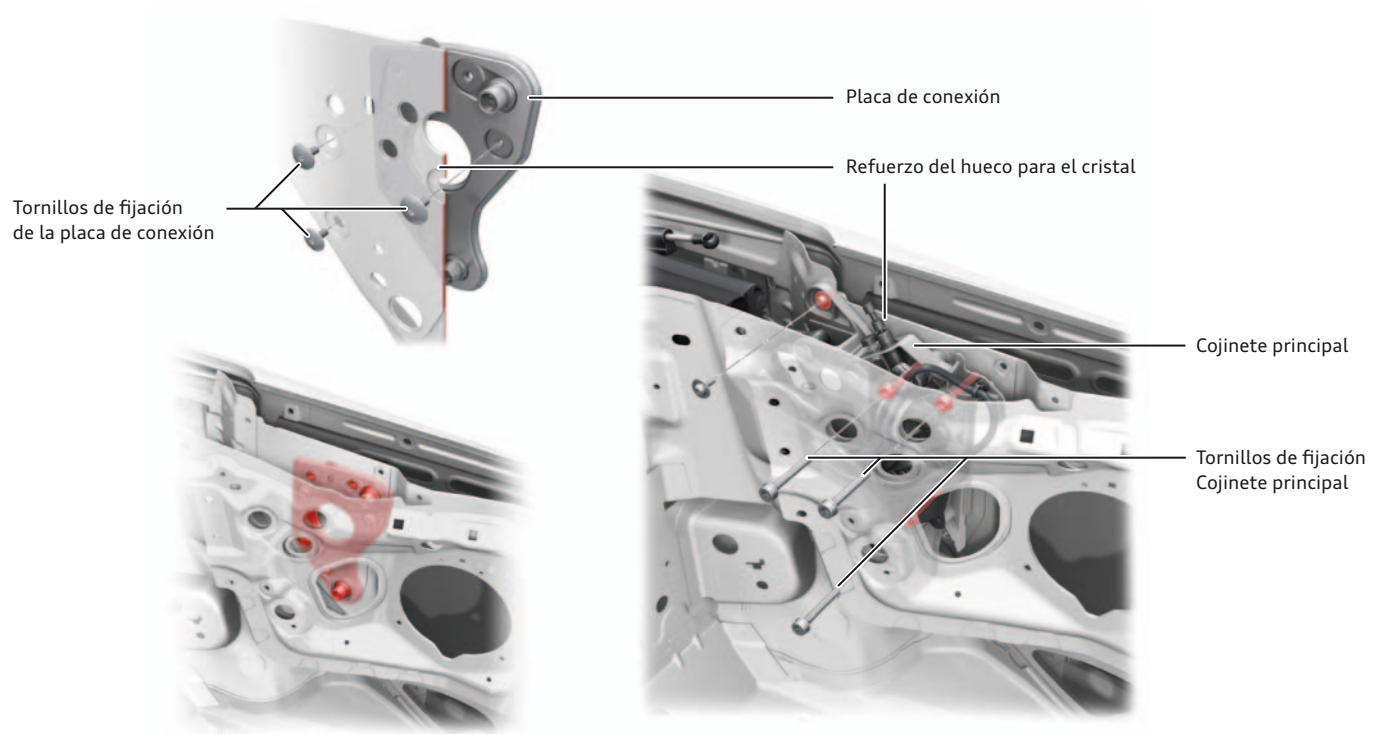


Nota

La luneta térmica de cristal forma parte de la capota y no se puede sustituir como pieza individual si se daña. En este caso se tiene que sustituir la lona de la capota completa.

Armazón de la capota

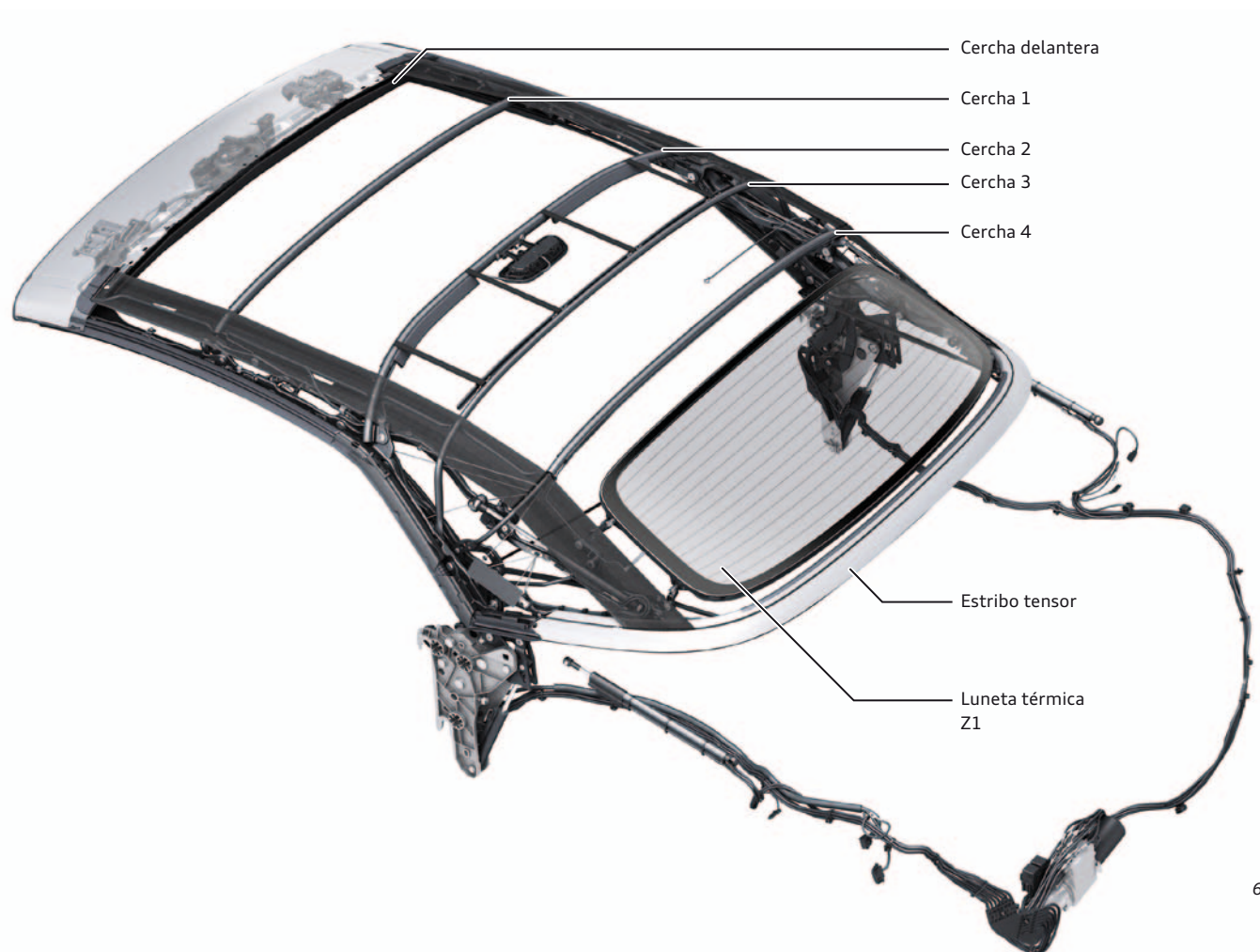
Los cojinetes principales del armazón de la capota van atornillados a izquierda y derecha a unas placas de conexión, fijadas a su vez al refuerzo del hueco para el cristal.



660_014

El varillaje de la capota consta de una cercha delantera, las cerchas 1 a 4, un estribo tensor y varios brazos de techo y principales.

Mediante cintas tensoras, cinturones y cables de tensado se mantienen posicionadas la lona y las cerchas.

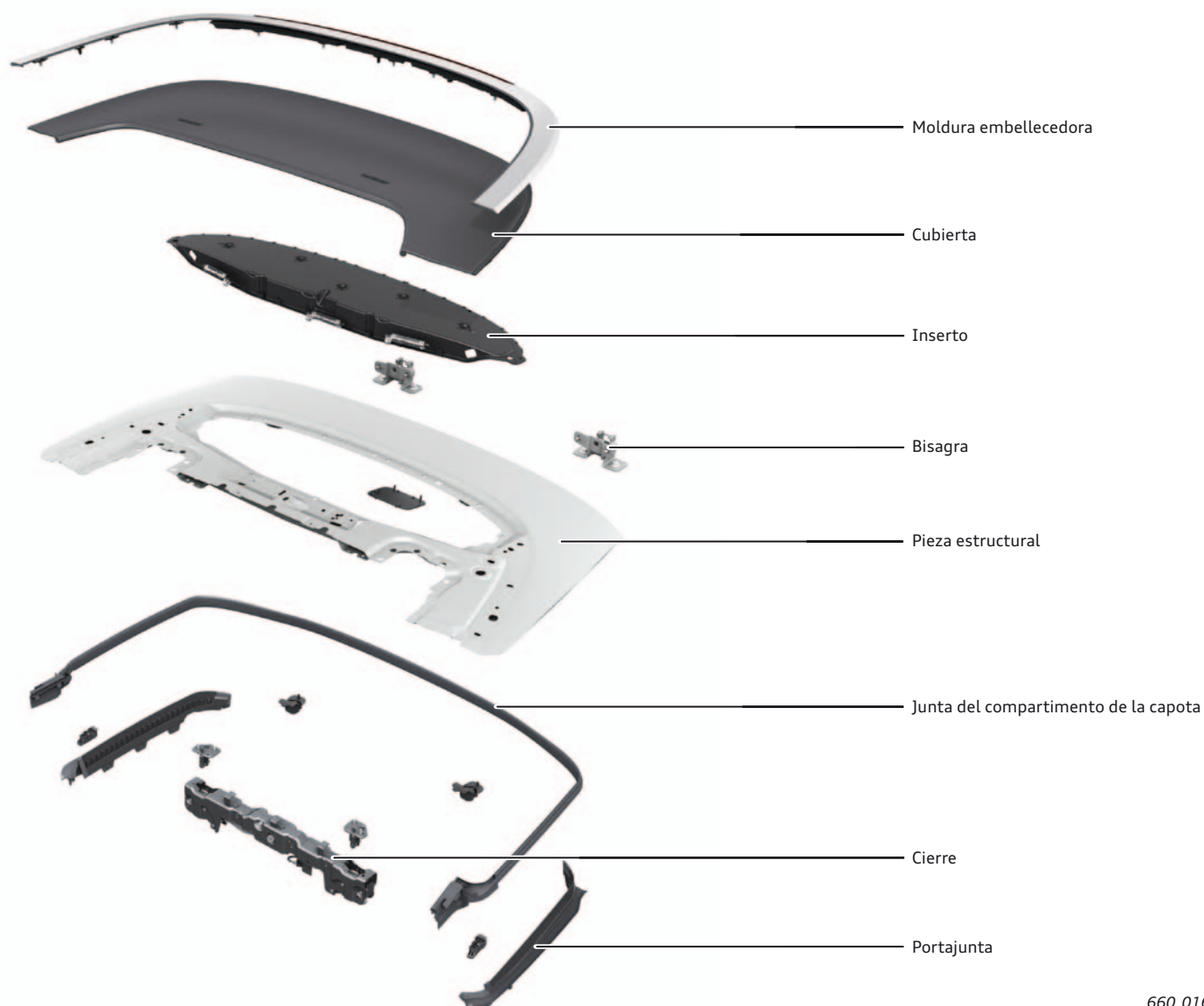


660_015

Tapa del compartimento de la capota

La tapa del compartimento de la capota se abre y cierra mediante cilindro hidráulico en la bisagra. En el área de Servicio se pueden sustituir por separado los componentes de la tapa del compartimento de la capota. La tapa del compartimento de la capota se

puede ajustar en direcciones lateral y longitudinal por medio de los tornillos de fijación de la bisagra. El ajuste de la altura se realiza desplazando la bisagra completa.



660_016



Tapa del compartimento de la capota cerrada



Tapa del compartimento de la capota abierta

660_017

Bandeja de capota automática

La bandeja de capota automática en el maletero se desplaza automáticamente hacia abajo al abrir la capota, para poder alojarla.

Lo nuevo es que, al estar la capota cerrada, la bandeja se puede volver a desplazar eléctricamente hacia arriba. De ese modo se tiene disponible en cualquier momento el mayor compartimento de carga posible.



Bandeja de la capota en posición superior

660_018



Bandeja de la capota en posición inferior

660_019

Protector paravientos

Para reducir las corrientes de aire en el habitáculo al estar abierta la capota, se puede enganchar en las rosetas específicas de los

guarnecidos laterales, detrás de los asientos delanteros, un protector paravientos que luego se puede parar correspondientemente.



Protector paravientos
enganchado y parado

660_020

Modo de guardar el protector paravientos

Si ya no se necesita el protector paravientos, se lo puede guardar replegado en una caja de alojamiento en el maletero o dentro de una bolsa específica.

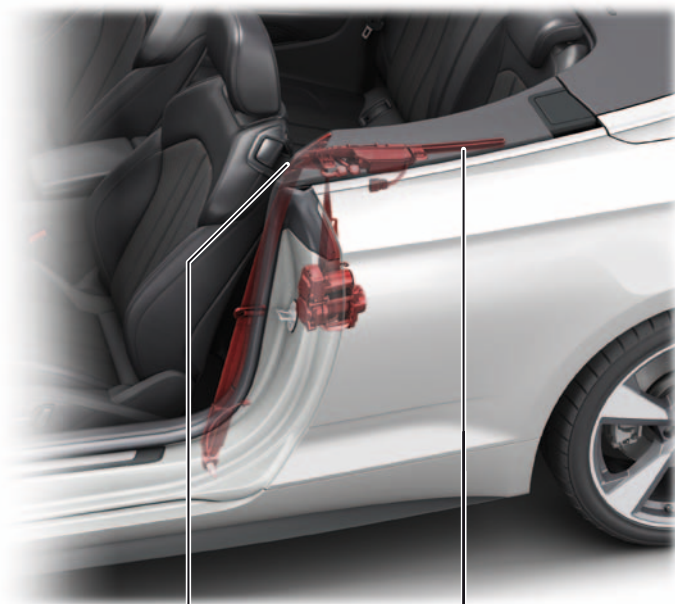


660_021

Dispositivo para acercar el cinturón

Por la falta de los pilares B, la fijación superior de los cinturones de seguridad resulta más baja en el Cabriolet, si se compara con la del Coupé. Esto hace que el cinturón de seguridad esté menos adecuadamente al alcance del conductor y del acompañante. Tal y como ya se conoce en el Audi A5 Cabriolet (tipo 8F), también el

Audi A5 Cabriolet (tipo F5) dispone de un acercador eléctrico de los cinturones, que ofrece al cliente una mayor comodidad para abrocharlos. En ambos guarnecidos laterales traseros se encuentra respectivamente la unidad de accionamiento y la cremallera con un embellecedor.



Embellecedor

Cremallera



Acercador del cinturón emergido

Unidad de accionamiento con motor del dispositivo para acercar el cinturón izquierdo V413

660_022



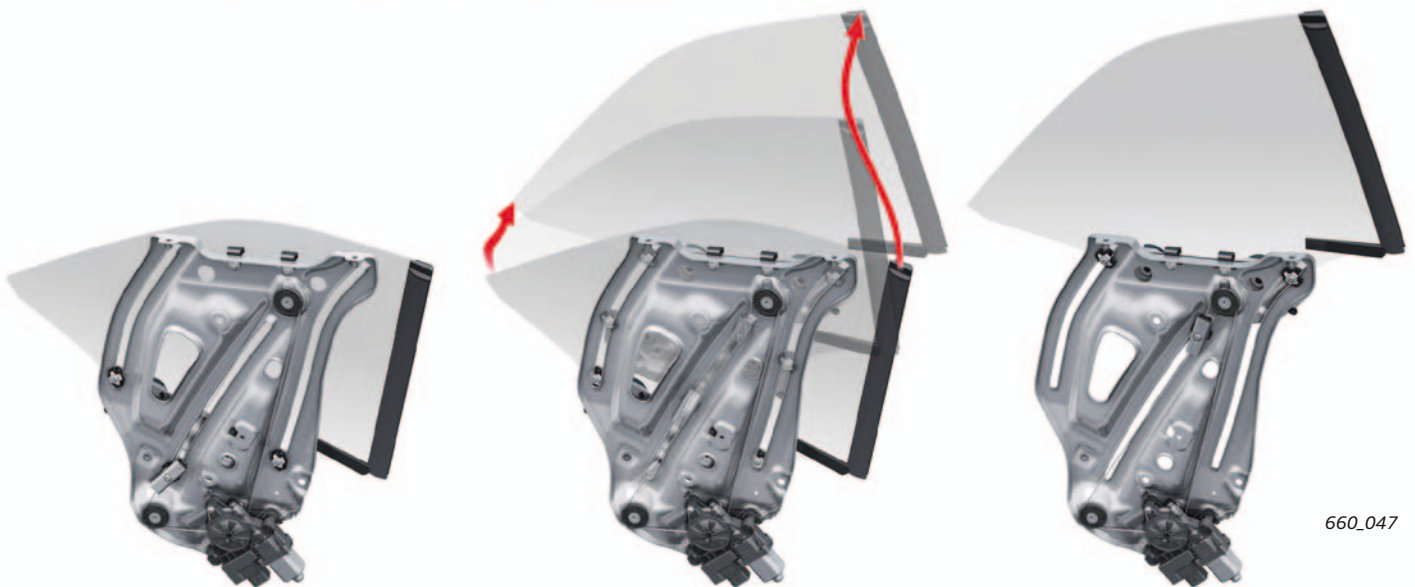
Remisión

Hallará más información sobre el funcionamiento y la lógica de movimientos del acercador eléctrico de los cinturones en el Programa autodidáctico (SSP) 440 "Audi A5 Cabriolet".

Cristales laterales

Por la falta de los pilares B y C y por no haber marcos de puertas, es preciso alinear los cristales laterales traseros con respecto a los delanteros y con respecto a la capota cerrada. Para ello existen posibilidades de ajuste en el elevavinas, con las que se puede regular por separado la presión de apriete del cristal contra la junta delante, detrás y arriba. El paralelismo del cristal lateral cerrado

con respecto al cristal de puerta cerrado, así como la profundidad de inmersión del cristal en la junta de la capota se pueden ajustar desplazando el cristal en el elevavinas. Consulte la información más detallada al respecto en la documentación de actualidad del área de Servicio.



660_047

Cristal lateral trasero en la posición más baja

Cristal lateral trasero en la posición más alta

Parasoles

Si los parasoles se articulan hacia las puertas estando abierta la capota, el viento de la marcha ejerce esfuerzos intensos sobre los parasoles, sus bisagras y sus alojamientos. Por ello, en el caso de la fijación se trata de una unión atornillada que reviste relevancia

para la seguridad, es decir, que el tornillo para la fijación del parasol siempre debe sustituirse cuando se desmonte y monte el parasol.

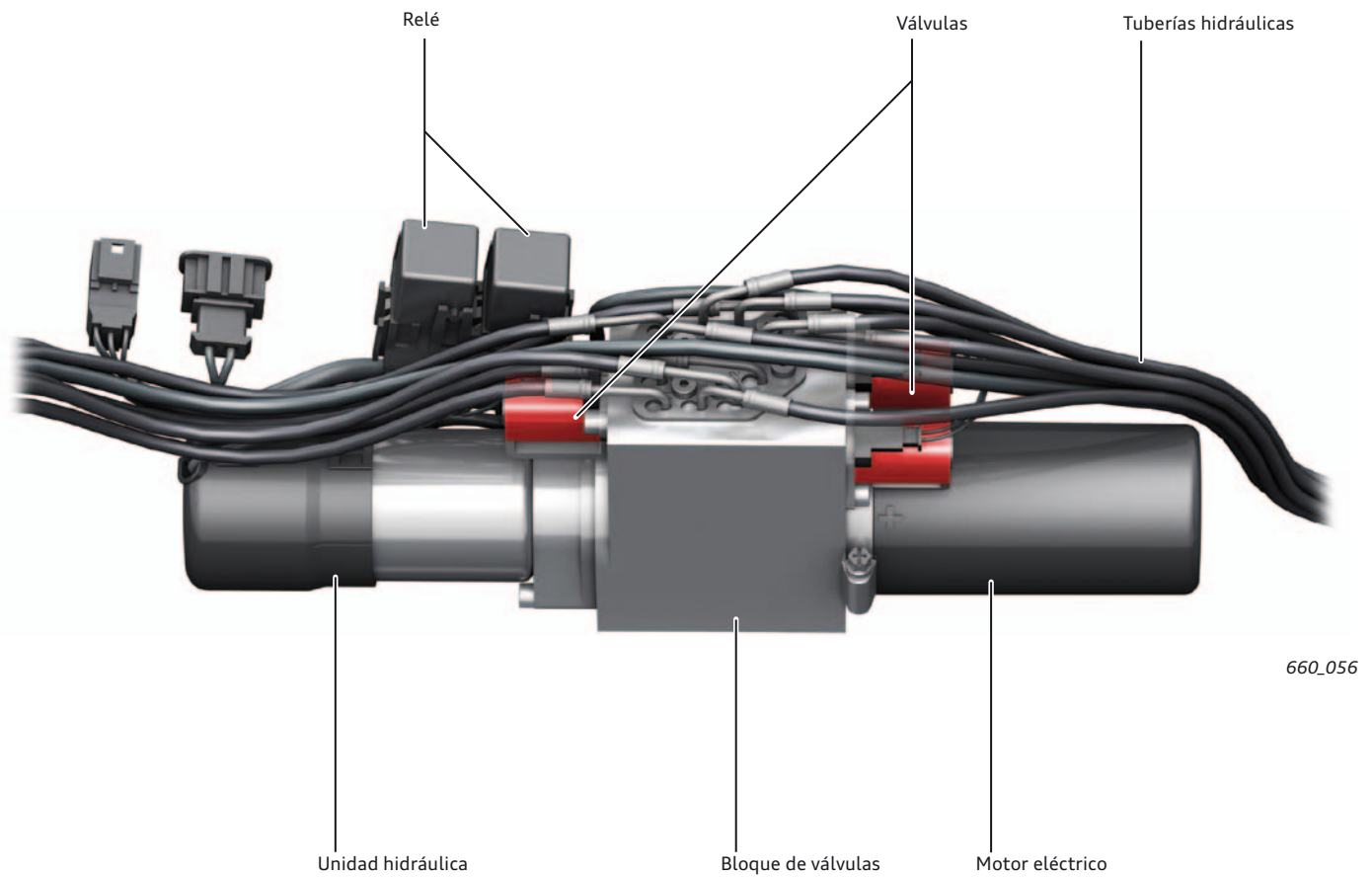


Tornillo para la fijación del parasol

660_023

Gestión de la capota

Unidad hidráulica



Estructura

El sistema hidráulico consta del motor eléctrico, la carcasa de bomba y el depósito de aceite con las válvulas. El sistema hidráulico está comunicado con los cilindros a través de tuberías de material plástico. Los relés 1 y 2 van fijados por encastre elástico al sistema hidráulico y se encargan de conectar la corriente de trabajo para el giro de la bomba a derecha y a izquierda.

Funcionamiento

Durante la operación de apertura o cierre de la capota, la bomba trabaja y las válvulas 1 – 3 controlan el caudal del aceite de acuerdo con la secuencia necesaria de los movimientos. La inversión del sentido de giro de la bomba solamente se necesita para depositar los estribos tensores al cerrar la capota. La presión de la bomba es limitada por las válvulas a un máximo de 180 bares. En estado de reposo, el aceite puede fluir sin presión de los cilindros hidráulicos hacia el depósito. Con ello resulta posible un mando de emergencia de la capota.

Desaireación del sistema

Si se realizaron reparaciones en el sistema hidráulico, no es necesario purgar el aire del sistema. El sistema hidráulico se purga de aire por sí mismo al ser accionado.

Cilindro hidráulico

Se aplican cilindros hidráulicos de doble efecto. De acuerdo con la secuencia de los movimientos se los puede excitar por ambos lados y actúan en 2 sentidos de trabajo.

Electroválvula

Se instalan válvulas de 3/2 vías (3 empalmes y 2 posiciones de conmutación) con mando electromagnético y retroceso por fuerza de muelle. En estado sin corriente, el aceite de los cilindros fluye hacia el depósito y en estado con corriente el aceite de la bomba hacia los cilindros. La unidad de control excita las válvulas durante 5 min como máximo. Es posible un mando de emergencia directamente después de la desactivación de las válvulas. En estado sin corriente se neutraliza la presión en el sistema hidráulico y la capota se desploma.

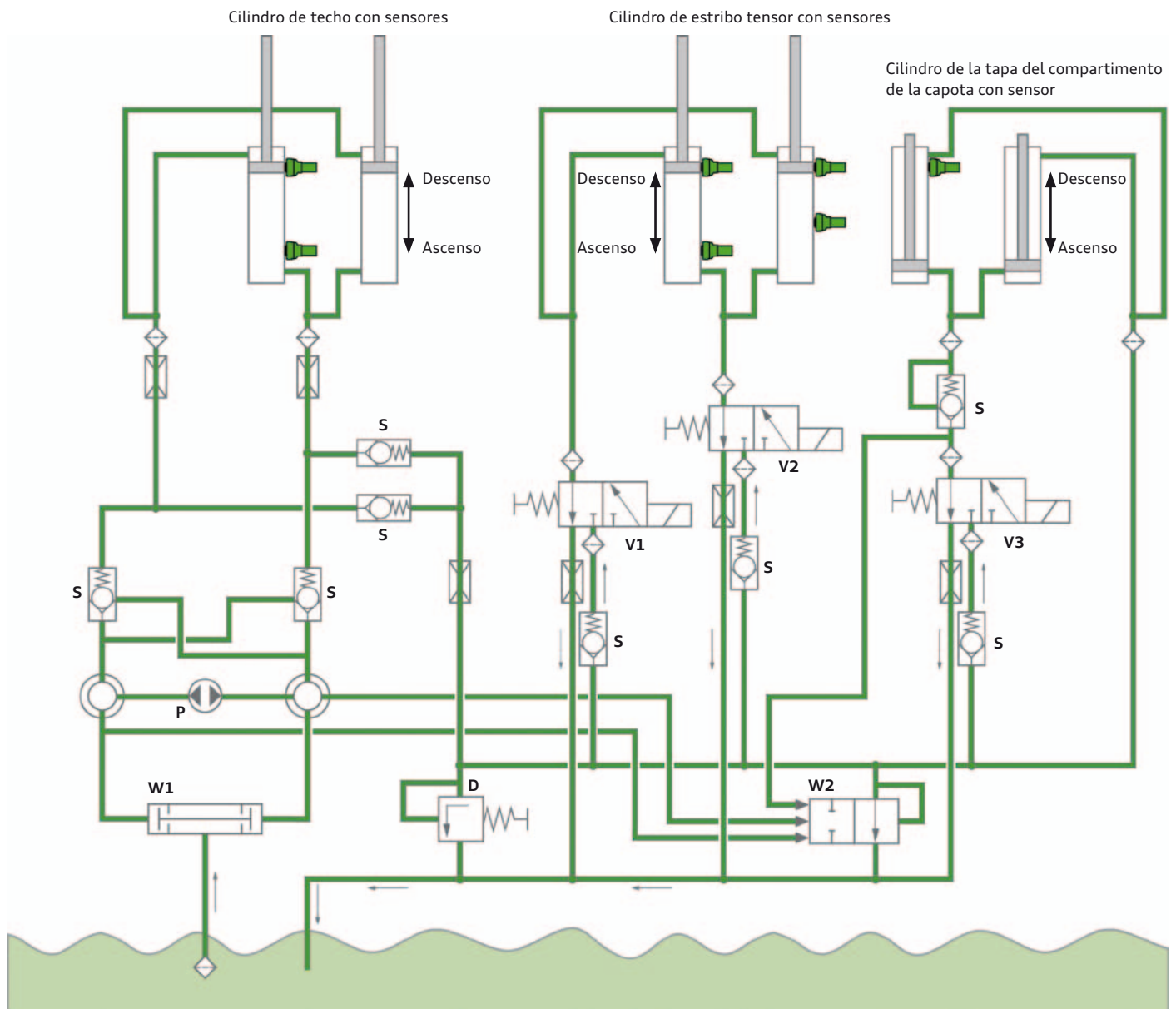


Nota

Para trabajos de reparación siempre hay que utilizar piezas del kit de reparación. Tenga en cuenta las indicaciones proporcionadas en el Manual de Reparaciones.

Esquema hidráulico

El esquema de conexiones representa el estado de capota cerrada y sistema sin presión.



660_057

Leyenda

V1	Válvula de 3/2 vías, válvula 1 para capota automática N272	P	Bomba de giro a izquierda / derecha, bomba hidráulica V118
V2	Válvula de 3/2 vías, válvula 2 para capota automática N341	S	Válvulas de cierre
V3	Válvula de 3/2 vías, válvula 3 para capota automática N342	D	Válvula limitadora de presión
W1	Válvula alternativa		
W2	Válvula para mando de emergencia de la capota		

Ubicación de los componentes del sistema

En estas dos páginas se le proporciona un cuadro general de los componentes que pertenecen al sistema.



Leyenda

- E137** Pulsador para accionamiento de la capota
- E896** Pulsador para accionamiento de la bandeja del compartimento de la capota
- E897** Conmutador izquierdo para la bandeja del compartimento de la capota, abajo
- E898** Conmutador derecho para la bandeja del compartimento de la capota, abajo
- F171** Conmutador para capota abierta
- F202** Conmutador de la capota, delante
- F293** Conmutador del cierre de la tapa del compartimento de la capota (desbloqueada)
- F294** Conmutador de bloqueo de capota, abierto
- F295** Conmutador de bloqueo de capota, cerrado
- F407** Conmutador de la tapa del compartimento de la capota (apertura)
- F408** Conmutador para estribo tensor arriba
- F417** Conmutador del cierre de la tapa del compartimento de la capota (bloqueada), izq.
- F419** Conmutador para estribo tensor abatido, izq.
- F420** Conmutador para estribo tensor abatido, der.
- F421** Conmutador del cierre de la tapa del compartimento de la capota (bloqueada), der.
- F518** Conmutador para estribo tensor, posición intermedia
- F519** Conmutador de la tapa del compartimento de la capota, cerrada
- G981** Sensor de ultrasonido izquierdo para vigilancia de la parte trasera del habitáculo
- J256** Unidad de control para accionamiento de la capota
- J321** Relé de bomba hidráulica para accionamiento de la capota
- J588** Relé 2 de la bomba hidráulica de accionamiento de capota
- N272** Válvula 1 para capota automática
- N341** Válvula 2 para capota automática
- N342** Válvula 3 para capota automática
- V118** Bomba hidráulica para accionamiento de la capota
- V222** Motor del cierre de la tapa del compartimento de la capota
- V223** Motor para bloqueo de la capota
- V433** Motor para la bandeja del compartimento de la capota, izq.



F293
F407
F417
F421
F519

V222

E898

F171
F202
F408
F419
F420
F518

E896

J256

V433

E897

V118

J321
J588
N272
N341
N342

660_058

Manejo de la capota

Igual que en el Audi A5 Cabriolet (tipo 8F) también el nuevo Audi A5 Cabriolet (tipo F5) lleva una capota de lona clásica con repliegado compacto en K.

La apertura y el cierre de la capota en el Audi A5 Cabriolet (tipo F5) corre a cargo de un sistema electrohidráulico.

Antes de abrir la capota hay que retirar todos los objetos que se encuentren sobre la tapa del compartimento de la capota. De ese modo se evitan daños en la capota y en la luneta.

El ciclo de movimiento de la capota en el A5 Cabriolet (tipo F5) se inicia por medio de 2 diferentes pulsadores. De estos pulsadores solamente se puede tirar.

El ciclo de movimiento de la capota y todas las indicaciones para el conductor se visualizan en el sistema de información para éste.

Pulsador para accionamiento de la capota, cerrar E137

Pulsador para accionamiento de la capota, abrir E137



660_060

Movimiento automático de la capota

Hasta una velocidad de marcha de aprox. 50 km/h existe la posibilidad de abrir o cerrar, respectivamente, la capota accionando brevemente el pulsador para accionamiento de la capota. El ciclo de movimiento automático de la capota se inicia tirando brevemente del respectivo pulsador E137.

Si el vehículo sobrepasa la velocidad de aprox. 50 km/h durante el ciclo de movimiento de la capota, se produce una advertencia acústica y visual para el conductor. El ciclo de la capota se interrumpe y la capota se detiene en la posición momentánea. Sólo después de que la velocidad de marcha vuelva a descender por debajo de los aprox. 50 km/h es posible iniciar nuevamente el ciclo de movimiento de la capota.

A una velocidad de marcha superior a los aprox. 50 km/h no puede iniciarse ningún ciclo de movimiento de la capota.

Los dos sensores, es decir, el sensor de ultrasonido izquierdo para vigilancia de la parte trasera del habitáculo G981 y el sensor de ultrasonido derecho para vigilancia de la parte trasera del habitáculo G982 vigilan la parte trasera del habitáculo. Los sensores se encuentran detrás de los respectivos guarnecidos laterales en la parte trasera del habitáculo. Si la parte trasera del habitáculo está ocupada por personas u objetos, no es posible el ciclo de movimiento automático de la capota.



660_070

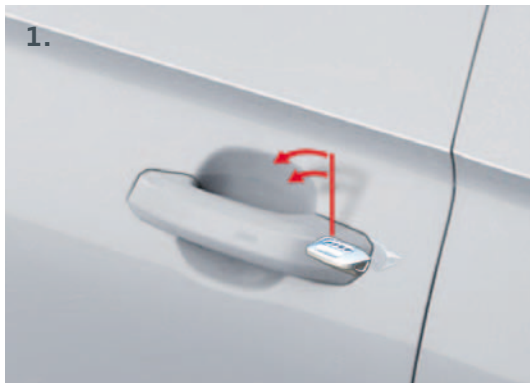
Apertura de confort / cierre de confort

Existe la posibilidad de abrir o cerrar la capota con el bombín de la cerradura en la puerta del conductor. Para abrir la capota, se tiene que desbloquear primero el cierre centralizado por medio de la llave de radiofrecuencia. Luego hay que introducir la llave del vehículo en el bombín de la cerradura de la puerta del conductor y girar en dirección de "apertura". Si en un lapso de 2 s se vuelve a girar la llave del vehículo a la posición de "apertura" y se la mantiene en esa posición, inicia con ello el movimiento de "apertura" de la capota. Para cerrar la capota hay que aplicar el cierre centralizado con la llave del vehículo. Acto seguido hay que volver a girar la llave a la posición de "cierre" dentro de un lapso de 2 s y mantenerla en esa posición.

Si la capota se encuentra en una posición intermedia – no cerrada o abierta –, basta con accionar una sola vez y mantener el bombín para iniciar nuevamente el movimiento de la capota.

Si el vehículo posee llaves de confort como equipamiento opcional, se puede accionar la capota asimismo a través de la llave de radiofrecuencia. Sin embargo, esta función solamente es operativa si la llave de radiofrecuencia se encuentra muy cerca del vehículo. Observe para ello la información en el Manual de Instrucciones del vehículo.

Apertura de confort



Vuelta a accionar en un lapso de 2 s



660_068

Cierre de confort



Vuelta a accionar en un lapso de 2 s



660_069

Secuencia operativa al abrir y cerrar la capota

Secuencia operativa al abrir la capota

Para poder abrir la capota tienen que estar cumplidas las condiciones siguientes:

- > La velocidad del vehículo debe ser inferior a unos 50 km/h.
- > El encendido debe estar conectado.
- > La tensión de la batería debe ser suficiente.
- > El capó del maletero debe estar cerrado.

Situación inicial: capota cerrada

Iniciar el ciclo de apertura

Si están cumplidas todas las condiciones, se puede iniciar el ciclo de apertura tirando ininterrumpidamente del pulsador para accionamiento de la capota E137.

A través de una indicación en el sistema de información para el conductor se informa a los ocupantes de que fue iniciado el ciclo de movimiento de la capota.



660_096

Pulsador para accionamiento de la capota, abrir E137

Si los cristales laterales todavía no están abiertos y se procede a abrir la capota, la unidad de control para accionamiento de la capota J256 hace que bajen los cristales laterales a una cota definida, que baje por completo el compartimento variable de la capota (si es necesario) y se desbloquee la tapa del compartimento de la capota.



660_062

Acto seguido se levanta hidráulicamente el estribo tensor de la capota.

La unidad de control de la red de a bordo J519 desactiva la función de la calefacción de la luneta trasera y de la luz interior trasera. Además de ello, la unidad de control central del sistema de confort J393 suprime la posibilidad de abrir el capó del maletero por medio de la manilla (mando táctil).



660_063

Luego se abre la tapa del compartimento de la capota.



660_064

Una vez desbloqueados los cierres delanteros de la capota, la unidad de control para accionamiento de la capota J256 excita la bomba hidráulica para accionamiento de la capota V118. La capota abre y se deposita en el compartimento.



660_065

Una vez depositada la capota por completo en el compartimento, se vuelve a cerrar la tapa por encima de la capota depositada.



660_066

Si se sigue tirando del pulsador para accionamiento de la capota, se cierran los cristales laterales. Si ha quedado concluido el movimiento de la capota, la unidad de control central del sistema de confort J393 permite que se pueda abrir nuevamente el capó del maletero a través de la manilla (mando táctil).



660_067

Secuencia operativa al cerrar la capota

Para poder cerrar la capota tienen que estar cumplidas las condiciones siguientes:

- > La velocidad del vehículo debe ser inferior a unos 50 km/h.
- > El encendido debe estar conectado.
- > La tensión de la batería debe ser suficiente.
- > El capó del maletero debe estar cerrado.

Situación inicial: capota abierta

Iniciar el ciclo de cierre

Si están cumplidas todas las condiciones, se puede iniciar el ciclo de cierre tirando ininterrumpidamente del pulsador para accionamiento de la capota E137.

A través de una indicación en el sistema de información para el conductor se informa a los ocupantes de que fue iniciado el ciclo de movimiento de la capota.



660_097

Pulsador para accionamiento de la capota, cerrar E137

Si los cristales laterales todavía no están abiertos y se abre la capota, la unidad de control para accionamiento de la capota J256 hace que los cristales laterales desciendan a una cota definida y se desbloquee la tapa del compartimento de la capota.

La unidad de control central del sistema de confort J393 impide que el capó del maletero se pueda abrir por medio de la manilla (mando táctil) durante el ciclo de movimiento de la capota.



660_120

La tapa del compartimento de la capota abre.



660_121

La unidad de control para accionamiento de la capota J256 excita la bomba hidráulica para accionamiento de la capota V118. La capota se levanta del compartimento y cierra.



660_122

Una vez que la punta de la capota descansa sobre el marco del parabrisas, se bloquean los cierres de la capota y se levanta el estribo tensor. A continuación se cierra la tapa del compartimento de la capota.



660_123

Acto seguido se deposita el estribo tensor y se tensa la capota.

La unidad de control de la red de a bordo recibe la información de que la capota está cerrada. Se vuelve a liberar la función de calefacción de la luneta trasera y de la luz interior trasera.



660_124

Si se sigue tirando del pulsador para accionamiento de la capota, se cierran los cristales laterales. El capó del maletero se puede volver a abrir ahora por medio de la manilla.



660_125

Ubicación de los componentes del sistema

Pulsador para accionamiento de la capota E137

Accionando el pulsador correspondiente para el accionamiento de la capota se puede iniciar el ciclo de movimiento de ésta. Tirando y manteniendo tirado el pulsador, se inicia el ciclo de movimiento de "apertura". Si se oprime el pulsador, se cierra la capota. El pulsador para accionamiento de la capota E137 tiene que mantenerse accionado durante todo el ciclo de movimiento. Si se suelta el pulsador, el movimiento de la capota se detiene de inmediato. Accionando nuevamente el pulsador, se reanuda el movimiento de la capota en el sentido que se desee. El pulsador para accionamiento de la capota se encuentra en la consola central del vehículo.



660_060

Pulsador para accionamiento de la capota, cerrar E137

Pulsador para accionamiento de la capota, abrir E137

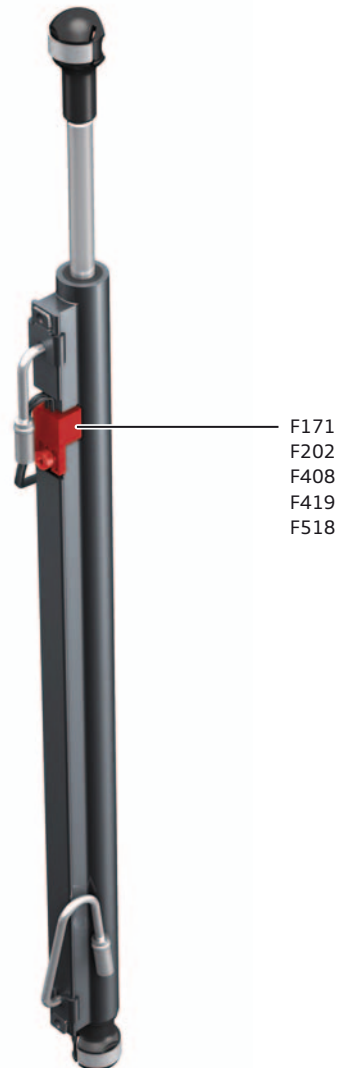
Cilindro principal izquierdo

Cilindro principal derecho

Las funciones indicadas a continuación se encuentran reunidas en un microinterruptor, directamente en el cilindro principal izquierdo.

- > Conmutador para capota abierta F171
- > Conmutador de la capota, delante F202
- > Conmutador para estribo tensor arriba F408
- > Conmutador para estribo tensor abatido, izq. F419
- > Conmutador para estribo tensor, posición intermedia F518

El conmutador para estribo tensor abatido, der. F420 va integrado en el cilindro principal derecho.



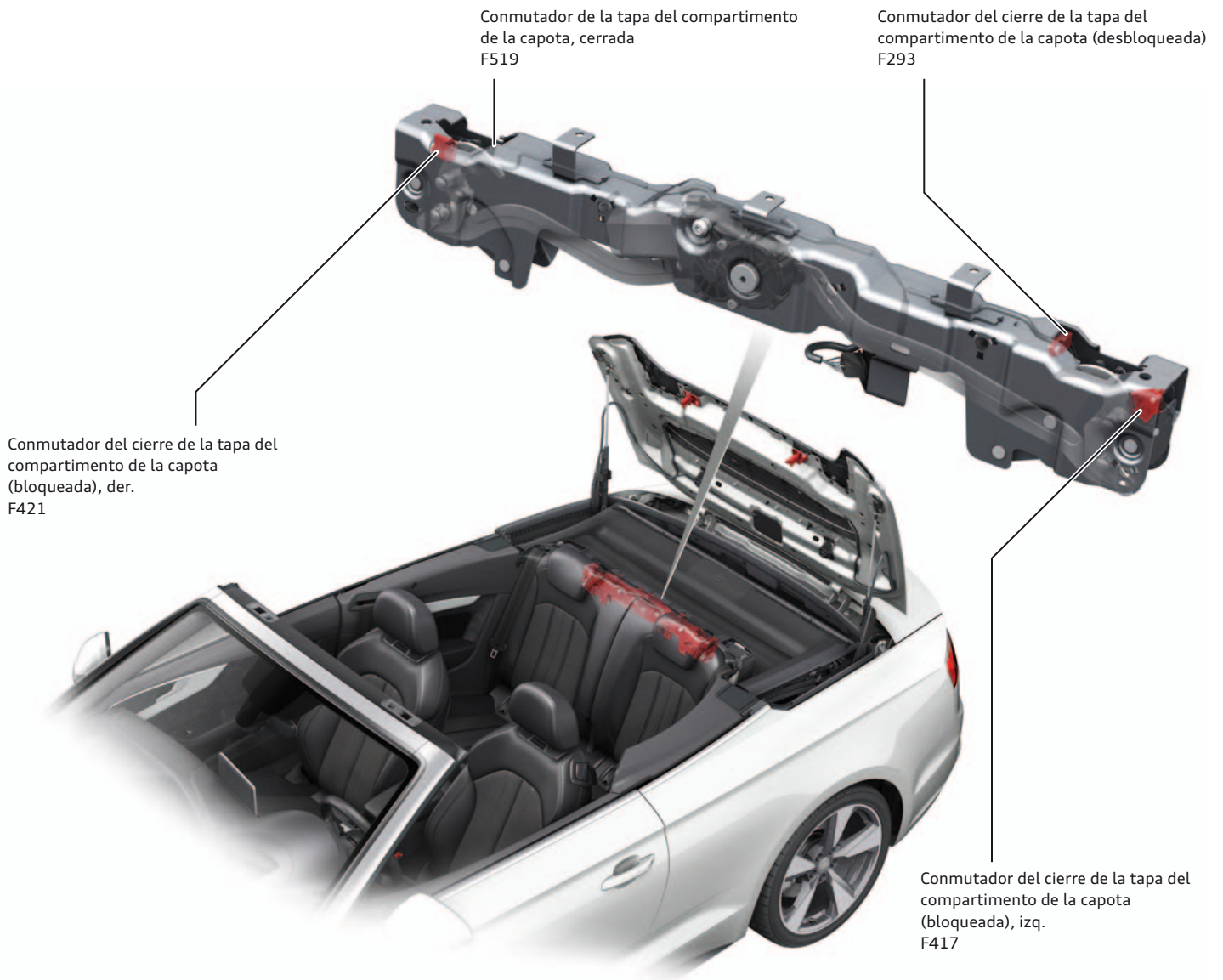
F171
F202
F408
F419
F518

660_073

Conmutador del cierre de la tapa del compartimento de la capota (desbloqueada) F293
Conmutador del cierre de la tapa del compartimento de la capota (bloqueada), izq. F417
Conmutador del cierre de la tapa del compartimento de la capota (bloqueada), der. F421
Conmutador de la tapa del compartimento de la capota, cerrada F519

Los 4 conmutadores F293, F417, F421 y F519 van integrados directamente en el módulo de cerradura de la tapa del compartimento de la capota. Mediante un segmento dentado se acciona el microinterruptor correspondiente.

Si el conmutador F293 se encuentra accionado, la unidad de control para accionamiento de la capota puede hacer abrir hidráulicamente la tapa del compartimento de la capota. Por las señales de los conmutadores F417, F421 y F519, la unidad de control J256 detecta que la tapa del compartimento de la capota está cerrada y bloqueada.



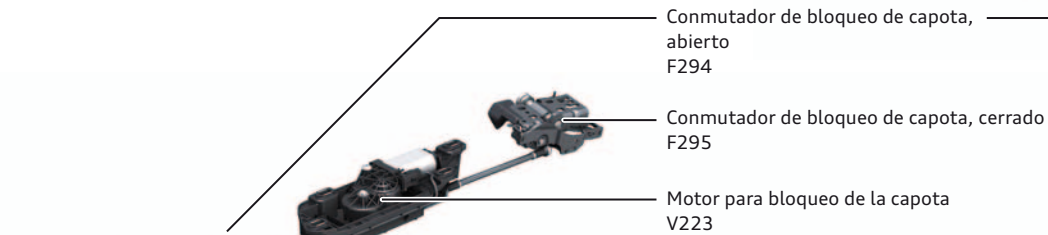
Conmutador de bloqueo de capota, abierto F294
Conmutador de bloqueo de capota, cerrado F295

En el elemento inferior de la cerradura, en el marco del parabrisas, se encuentran los conmutadores de bloqueo de capota, abierto F294 y de bloqueo de la capota, cerrado F295. Cuando el gancho retentor del elemento superior en el cierre izquierdo bloquea la capota, el conmutador detecta esta particularidad y transmite una señal correspondiente a la unidad de control para accionamiento de la capota J256.

Según la posición del gancho retentor, la unidad de control identifica: capota bloqueada o bien no bloqueada.



660_076



660_077

En el elemento inferior del cierre en la parte derecha del marco del parabrisas se encuentra el conmutador de bloqueo de capota, cerrado F295. Cuando el gancho retentor bloquea la capota en el elemento superior del cierre derecho, esto se detecta a través del conmutador F295. El conmutador transmite una señal correspondiente a la unidad de control para accionamiento de la capota J256.

Según la posición del gancho retentor, la unidad de control identifica: capota bloqueada o bien no bloqueada.

La unidad de control para accionamiento de la capota J256 necesita la señal de "cierres de la capota bloqueados" para cerrar la tapa del compartimento de la capota durante del ciclo de cierre de ésta. La señal "cierres de la capota no bloqueados" se utiliza para poder abrir hidráulicamente la capota.

Bomba hidráulica para accionamiento de la capota V118

La bomba hidráulica para accionamiento de la capota V118 es excitada por la unidad de control para accionamiento de la capota J256 a través de ambos relés: relé de bomba hidráulica para accionamiento de la capota J321 o relé 2 de la bomba hidráulica de accionamiento de capota J588.

La bomba está diseñada para giro a izquierda y a derecha. La bomba hidráulica va instalada en la cavidad para la rueda de repuesto.



660_087

Bomba hidráulica para accionamiento de la capota V118

Conmutadores para la bandeja del compartimento de la capota, abajo E897 y E898

El conmutador izquierdo para la bandeja del compartimento de la capota, abajo E897 se encuentra adosado al motor para la bandeja del compartimento de la capota, izq. V433.

El conmutador derecho para la bandeja del compartimento de la capota, abajo E898 se encuentra a la derecha, adosado al alojamiento de fijación de la bandeja para el compartimento de la capota.



Conmutador derecho para la bandeja del compartimento de la capota, abajo E898

Conmutador izquierdo para la bandeja del compartimento de la capota, abajo E897

660_085

Unidad de control para accionamiento de la capota J256

La unidad de control gestiona y vigila los diferentes ciclos de movimiento de la capota. Reúne toda la información de los sensores, la analiza y queda con ello en condiciones de gestionar la función de los actuadores. La diagnosis del sistema es asimismo una de las funciones asignadas a la unidad de control para accionamiento de la capota. Si la diagnosis detecta componentes averiados o si las señales de los diferentes componentes no llegan conforme a un orden específico durante el ciclo de la capota, se interrumpe el movimiento de ésta.

Para evitar una sobrecarga del sistema, la unidad de control se encarga de vigilar el tiempo en funcionamiento de la capota. Si después de un funcionamiento ininterrumpido de unos 3 minutos la capota se encuentra cerrada, la unidad de control para accionamiento de la capota J256 desconecta el funcionamiento de la capota. El funcionamiento de la capota se bloquea durante unos

10 minutos. Si al abrir la capota se sobrepasa el tiempo de apertura (límite de tiempo), la operación de apertura continúa hasta alcanzar la posición final "abierta".

Una interrupción y excitación en dirección de "cierre" impide que se repita la excitación en dirección de "apertura".

La capota ya sólo se puede accionar en dirección de "cierre". Sólo después de transcurrir un tiempo de bloqueo de 20 minutos, vuelve a ser posible manejar la capota.

Si se desconecta la capota en una posición intermedia, no cerrada o abierta, la unidad de control para accionamiento de la capota desconecta al cabo de unos 5 minutos la alimentación de corriente para las válvulas N272, N341 y N342. Esto significa que se neutraliza la presión en el sistema hidráulico y la capota se desploma. La unidad de control se instala en el maletero, detrás del guarnecido lateral izquierdo.



660_088

Unidad de control para accionamiento de la capota J256

Relé de bomba hidráulica para accionamiento de la capota J321 Relé 2 de la bomba hidráulica de accionamiento de capota J588

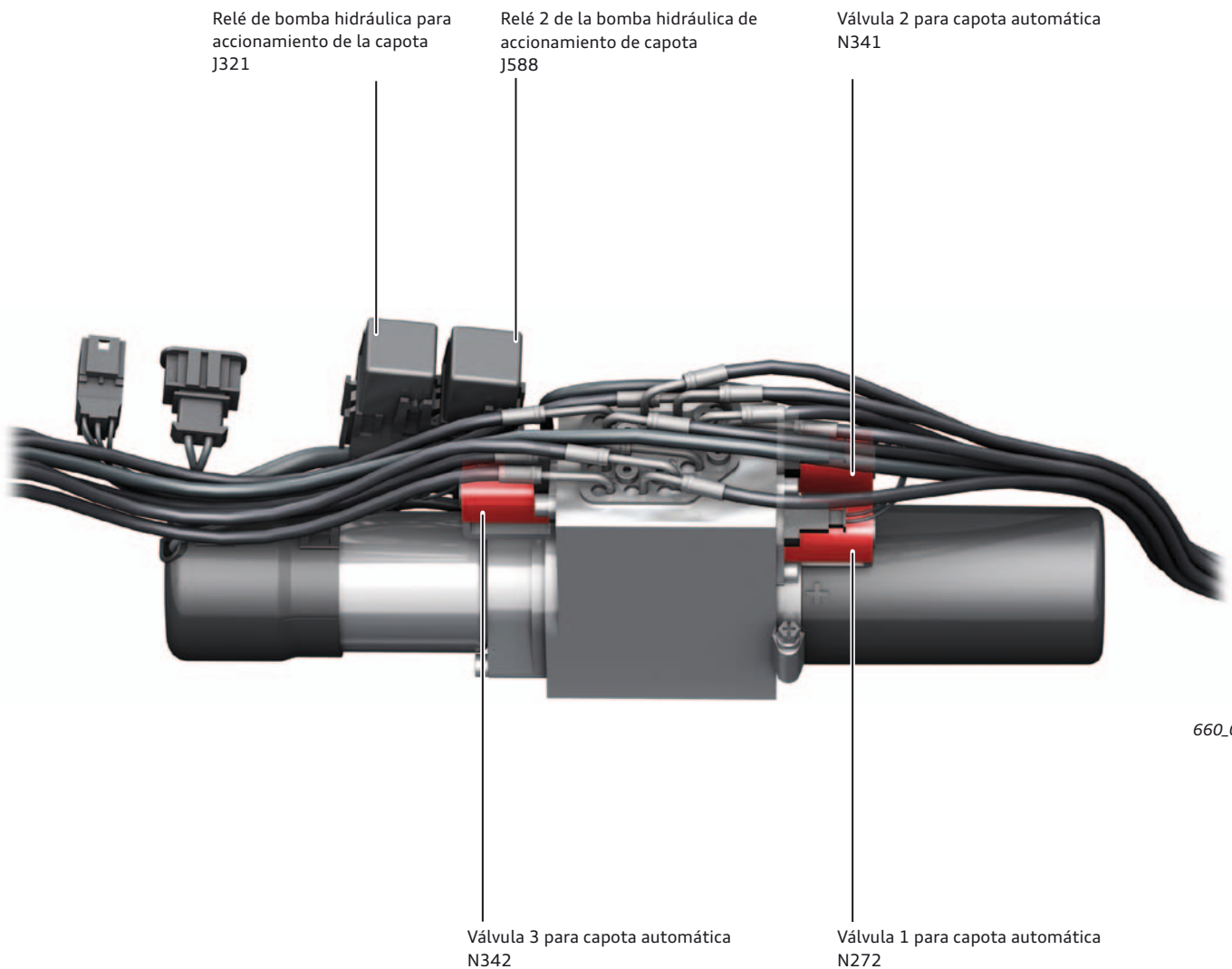
A través de ambos relés de bomba hidráulica para accionamiento de la capota J321 y relé 2 de la bomba hidráulica para accionamiento de la capota J588, la unidad de control para accionamiento de la capota J256 excita la bomba hidráulica para accionamiento de la capota V118.

En el receptáculo insonorizante, en el que se aloja la bomba hidráulica, se encuentran asimismo los dos relés J321 y J588 para la bomba hidráulica V118.

Válvula 1 para capota automática N272 Válvula 2 para capota automática N341 Válvula 3 para capota automática N342

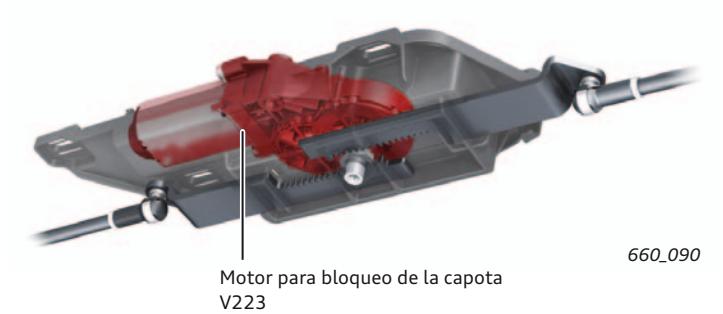
Según el sentido de giro de la bomba y la excitación de las diferentes válvulas para la capota automática N272, N341 y N342, el aceite hidráulico pasa a los correspondientes cilindros principales.

La capota es abierta o cerrada. Las válvulas para la capota automática van abridadas a la carcasa de la bomba hidráulica.



Motor para bloqueo de la capota V223

El motor para bloqueo de la capota V223 se encarga de accionar, por medio de un varillaje, los dos ganchos retentores en los elementos superiores del cierre, que van instalados en la zona delantera del techo.



Motor para bloqueo de la capota V223

Pulsador para accionamiento de la bandeja del compartimento de la capota E896

El pulsador para accionamiento de la bandeja del compartimento de la capota E896 va instalado en el guarnecido lateral izquierdo del maletero.

Con el pulsador para accionamiento de la bandeja del compartimento de la capota E896 se puede ascender y descender la bandeja del compartimento cuando es necesario.



Pulsador para accionamiento de la bandeja del compartimento de la capota E896

Motor para la bandeja del compartimento de la capota, izq. V433

El motor para la bandeja del compartimento de la capota, izq. V433 desbloquea un mecanismo que hace bajar la bandeja del compartimento de la capota. El descenso de la bandeja del compartimento de la capota sucede de forma atenuada por un amortiguador de gas presurizado.

El motor V433 va instalado detrás del guarnecido lateral izquierdo en el maletero.



Motor para la bandeja del compartimento de la capota, izq. V433

Motor del cierre de la tapa del compartimento de la capota V222

El motor del cierre de la tapa del compartimento de la capota bloquea o bien desbloquea la tapa del compartimento. El motor V222 es excitado por la unidad de control para accionamiento de la capota J256.

El motor del cierre de la tapa del compartimento de la capota va instalado en el panel dorsal del compartimento de la capota.



660_092

Capó del maletero

Solamente se puede hacer funcionar la capota estando cerrado el capó del maletero. Durante el ciclo de movimiento de la capota, la unidad de control central del sistema de confort J393 suprime la posibilidad de abrir el capó del maletero por medio de la manilla (mando táctil). Sólo cuando ha concluido el movimiento de la capota, puede abrirse nuevamente el capó del maletero por medio de la manilla.



660_086

Indicación en el cuadro de instrumentos

Si el capó del maletero no está cerrado, aparece un aviso correspondiente "cerrar tapa trasera, por favor" en la pantalla del cuadro de instrumentos.

Grupos motopropulsores

Motores de gasolina

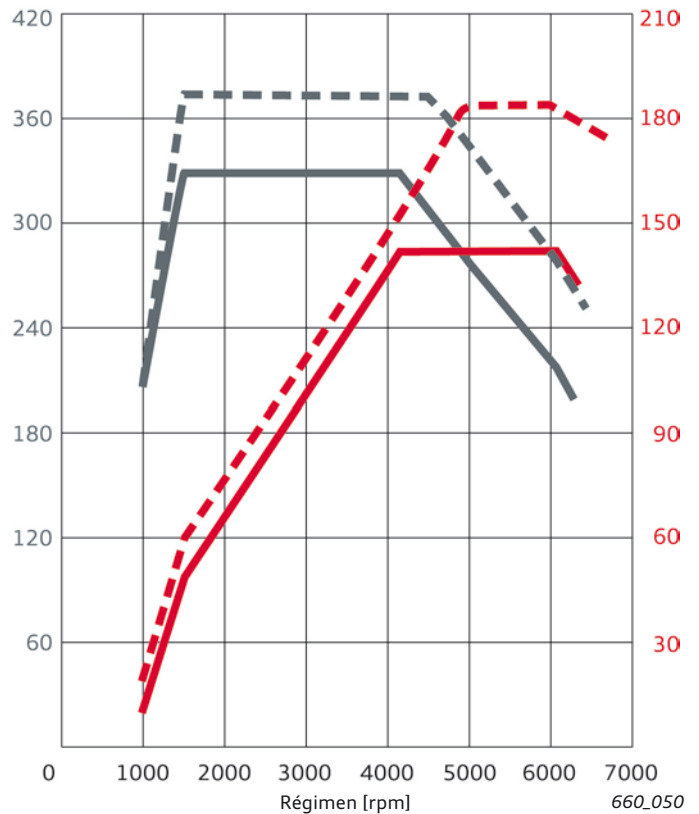
Curva de par y potencia del motor 2,0l TFSI

Motor con letras distintivas CVKB

— Potencia en kW
— Par en Nm

Motor con letras distintivas CYRB

- - - Potencia en kW
- - - Par en Nm



Características	Datos técnicos	
Letras distintivas del motor	CVKB	CYRB
Arquitectura	Motor de 4 cilindros en línea	Motor de 4 cilindros en línea
Cilindrada en cc	1984	1984
Carrera en mm	92,8	92,8
Diámetro de cilindros en mm	82,5	82,5
Válvulas por cilindro	4	4
Orden de encendido	1-3-4-2	1-3-4-2
Compresión	11,65 : 1	9,6 : 1
Potencia en kW a rpm	140 a 4.200 - 6.000	185 a 5.000 - 6.000
Par en Nm a rpm	320 a 1.450 - 4.200	370 a 1.600 - 4.500
Combustible	Súper sin plomo, 95 octanos	Súper sin plomo, 95 octanos
Sobrealimentación	Turbocompresor	Turbocompresor
Gestión del motor	Bosch MED 17.1.10	SIMOS 18.4
Regulación lambda / de picado	Sí	Sí
Formación de la mezcla	FSI y MPI	FSI y MPI
Depuración de los gases de escape	Catalizador cerámico cerca del motor, sonda lambda ante turbocompresor y tras catalizador	
Norma sobre emisiones de escape	EU 6 (W)	EU 6 (W)



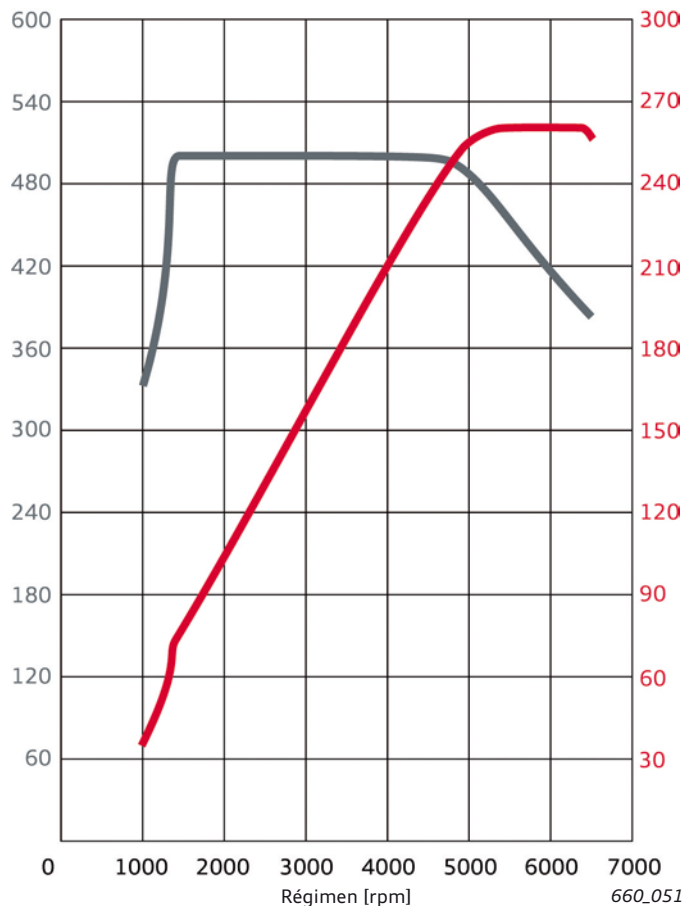
Remisión

Hallará más información sobre el motor 2,0l TFSI en el Programa autodidáctico (SSP) 645 "Motores Audi 2,0l TFSI de la Serie EA888".

Curva de par y potencia del motor 3,0l V6 TFSI

Motor con letras distintivas CWGD

— Potencia en kW
— Par en Nm



Características	Datos técnicos
Letras distintivas del motor	CWGD
Arquitectura	6 cilindros en V con la V a 90°
Cilindrada en cc	2995
Carrera en mm	89
Diámetro de cilindros en mm	84,5
Válvulas por cilindro	4
Orden de encendido	1-4-3-6-2-5
Compresión	11,2 : 1
Potencia en kW a rpm	260 a 5.400 - 6.400
Par en Nm a rpm	500 a 1.370 - 4.500
Combustible	Súper sin plomo, 95 octanos
Sobrealimentación	Turbocompresor
Gestión del motor	Bosch MDG 1
Regulación lambda / de picado	Sí
Formación de la mezcla	FSI
Depuración de los gases de escape	Catalizador cerámico cerca del motor, sonda lambda ante y tras catalizador
Norma sobre emisiones de escape	EU6ZD/ULEV50



Remisión

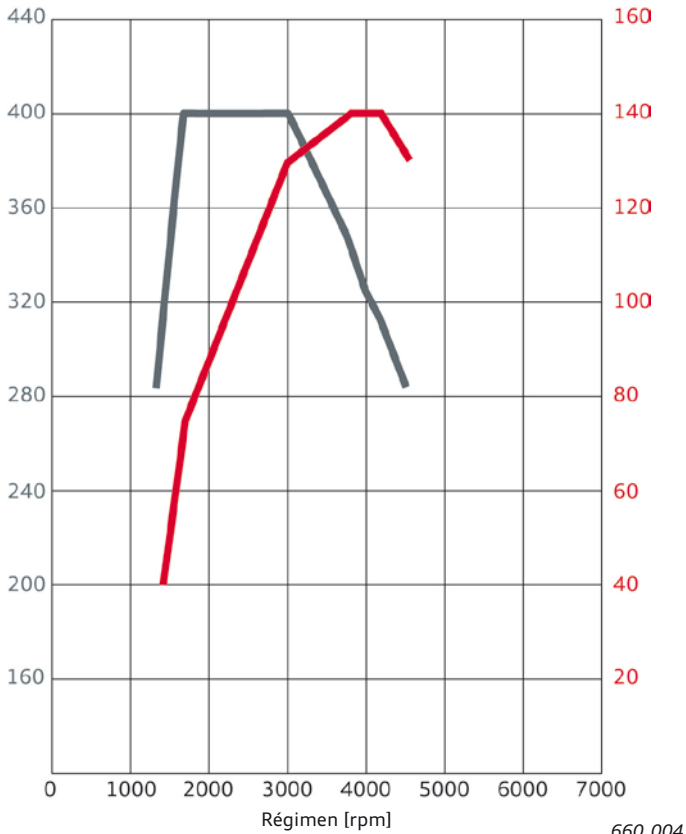
Hallará más información acerca del motor 3,0l V6 TFSI en el Programa autodidáctico (SSP) 655 "Motor Audi 3,0l V6 TFSI de la Serie EA839".

Motores Diesel

Curva de par y potencia del motor 2,0l TDI

Motor con letras distintivas DETA

— Potencia en kW
— Par en Nm



660_004

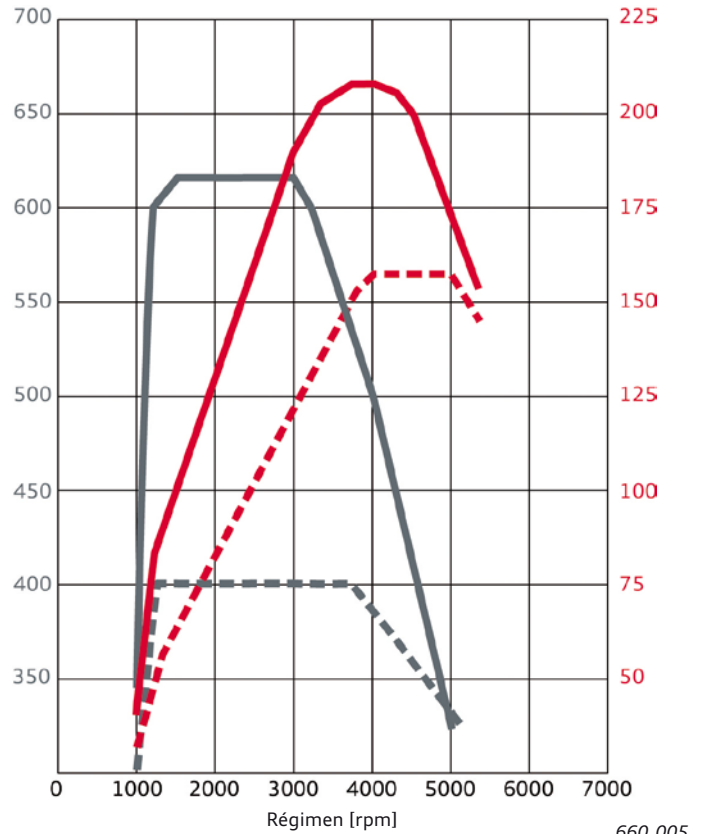
Curva de par y potencia del motor 3,0l TDI

Motor con letras distintivas CSWB

--- Potencia en kW
--- Par en Nm

Motor con letras distintivas DCPC

— Potencia en kW
— Par en Nm



660_005

Características	Datos técnicos		
	DETA	CSWB	DCPC
Letras distintivas del motor	DETA	CSWB	DCPC
Arquitectura	Motor de 4 cilindros en línea	Motor de 6 cilindros en V	Motor de 6 cilindros en V
Cilindrada en cc	1968	2967	2967
Carrera en mm	95,5	91,4	91,4
Diámetro de cilindros en mm	81,0	83,0	83,0
Válvulas por cilindro	4	4	4
Compresión	15,5 : 1	16,0 : 1	15,5:1
Potencia en kW a rpm	140 a 3.800 - 4.200	160 a 4.000 - 5.000	210 a 4.000 - 5.000
Par en Nm a rpm	400 a 1.750 - 3.000	400 a 1.250 - 3.750	620 a 1.750 - 3.000
Gestión del motor	Bosch EDC 17 con Start-Stop y recuperación energética		
Presión de inyección máxima en bares	2.000 con inyectores electromagnéticos, 8 orificios	2.000 con inyectores piezoeléctricos, 8 orificios	
Depuración de los gases de escape	Catalizador de oxidación de NO _x cerca del motor, filtro de partículas diésel con recubrimiento SCR, sondas lambda		
Norma sobre emisiones de escape	EU 6 (W)	EU 6 (W)	EU 6 (ZD/E/F)



Remisión

Hallará más información sobre los motores Diesel pertenecientes al sistema modular Diesel en el Programa autodidáctico (SSP) 608 "Motores Audi de 4 cilindros 1,6l / 2,0l TDI", así como 656 "Motor Audi 3,0l V6 TDI de la Serie EA897 evo3".

Sistema SCR

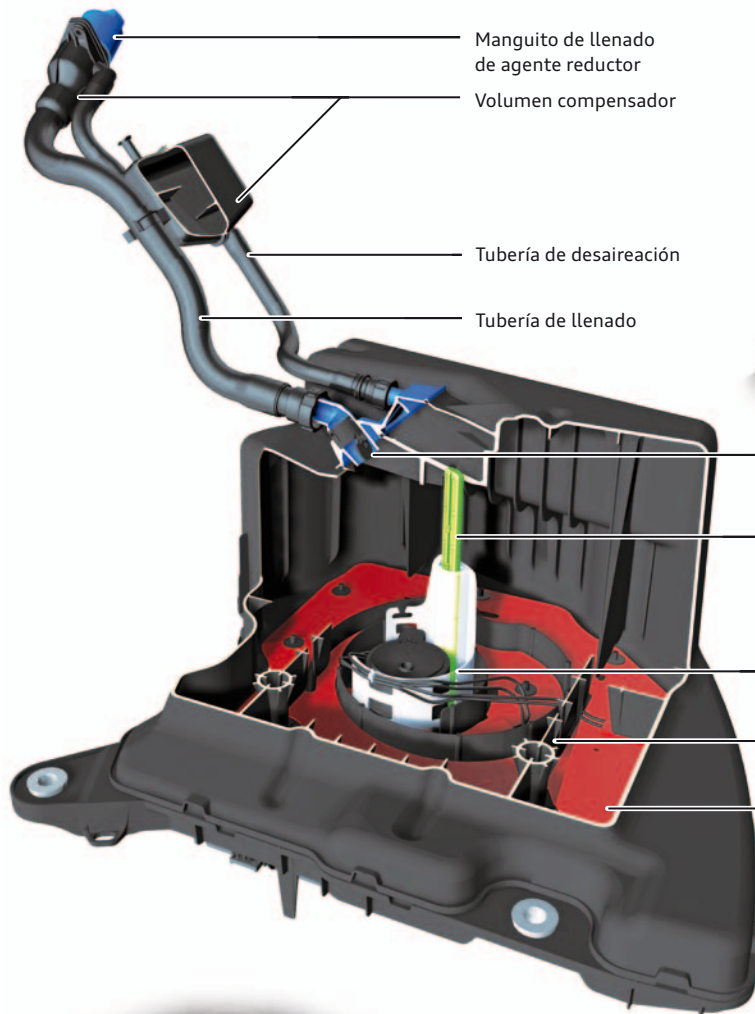
Para el sistema SCR hay 2 diferentes volúmenes de carga del agente reductor AdBlue®, un depósito de agente reductor con un volumen de carga de 12 litros y uno opcional para una autonomía ampliada, con un volumen de carga de 24 litros.

El volumen de carga del depósito de agente reductor de 12 litros se diferencia a través de un tubo de llenado más largo y una tubería de desaireación prolongada. En el caso del volumen de carga de 24 litros se trata de tuberías de llenado y desaireación en versión corta.

Volumen compensador

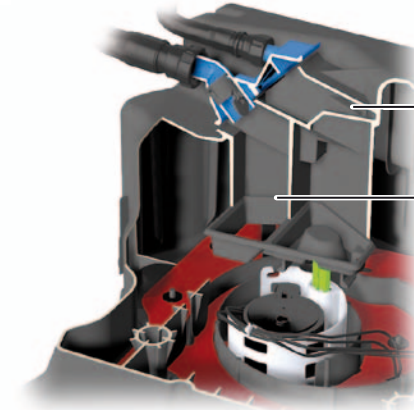
El sistema de desaireación en el depósito de agente reductor está diseñado de modo que el agente reductor se pueda llenar con las pistolas de los surtidores de AdBlue®. Para poder recibir el agente reductor que ingresa con una alta velocidad de flujo, se ha implantado un volumen compensador en la tubería de desaireación y en el manguito de llenado. En caso contrario, el agente reductor que refluye provocaría la desconexión prematura de la pistola. Para evitar el refluye del agente reductor hacia el manguito de llenado, se instala una chapaleta de retención al final del manguito de llenado.

Variante de 24 litros



Manguito de llenado de agente reductor
Volumen compensador
Tubería de desaireación
Tubería de llenado

Variante de 12 litros

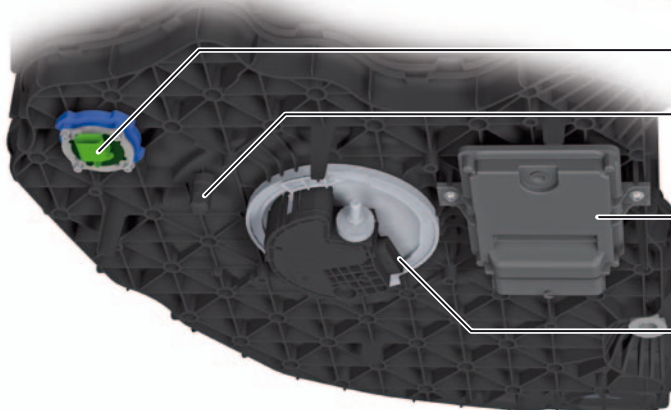


Tubería de desaireación prolongada
Tubería de llenado prolongada

660_010

Chapaleta de retención
Sensor del depósito del agente reductor G684
Cubeta antioleaje con bomba del agente reductor V437
Tabiques antioleaje
Calefacción del depósito del agente reductor Z102

660_011



Sensor de la calidad del agente reductor G849 (por ahora sólo en la variante NAR)
Manguito de descarga para vaciar el agente reductor
Unidad de control del sistema de dosificación del agente reductor J880
Cubeta antioleaje con bomba del agente reductor V437

660_012





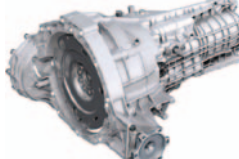
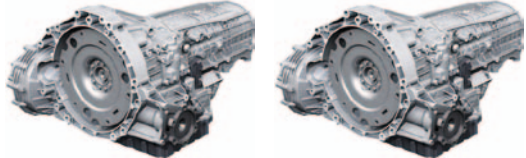
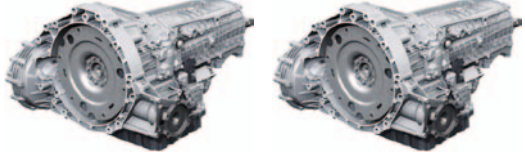











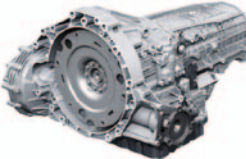

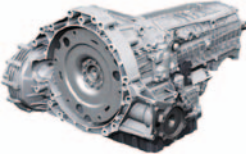
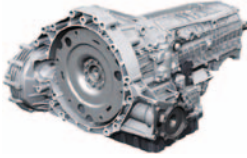





Remisión

Hallará más información sobre el sistema SCR en el Programa autodidáctico (SSP) 632 "Audi Q7 (tipo 4M)".

Combinaciones de motor / cambio

La aplicación de las combinaciones indicadas de motores y transmisiones se realiza de forma específica por mercados.

Motores de gasolina	Motor 2,0l TFSI (CVKB)	Motor 2,0l TFSI (CYRB)	Motor 2,0l TFSI (CYMC ¹ , DDWA ²)	Motor 3,0l TFSI (CWGD)
				
Cambio manual de 6 marchas ODJ ML322-6F Núm. PR: ³ GOK				
Cambio de doble embrague de 7 marchas OCK DL382-7F Núm. PR: ³ G1C				
Cambio de doble embrague de 7 marchas OCL DL382-7Q Núm. PR: ³ G1D				
Cambio de doble embrague de 7 marchas OCJ - tecnología ultra DL382-7A Núm. PR: ³ G1D				
Cambio automático de 8 marchas OD5 AL552-8Q Núm. PR: ³ G1G				
Grupo final trasero ODB HL175.S2 M Núm. PR: ³ GH1				
Grupo final trasero OG2 HL195.S3 M Núm. PR: ³ GH1				
Grupo final trasero OD3 - diferencial deportivo HL195.T2 M Núm. PR: ³ GH2 (opcional)				
Grupo final trasero ODO - tecnología ultra HL165.U1 M Núm. PR: ³ GH4 (opcional)				

Motores Diesel	Motor 2,0l TDI (DETA)	Motor 3,0l TDI (CSWB)	Motor 3,0l TDI (DCPC)
			
Cambio de doble embrague de 7 marchas OCK DL382-7F Núm. PR: ³⁾ G1C			
Cambio de doble embrague de 7 marchas OCL DL382-7Q Núm. PR: ³⁾ G1D			
Cambio automático de 8 marchas OD5 AL552-8Q Núm. PR: ³⁾ G1G			
Grupo final trasero ODB HL175.S2 M Núm. PR: ³⁾ GH1			
Grupo final trasero OG2 HL195.S3 M Núm. PR: ³⁾ GH1			
Grupo final trasero OD3 - diferencial deportivo HL195.T2 M Núm. PR: ³⁾ GH2 (opcional)			

¹⁾ Con cambio de doble embrague de 7 marchas OCL y grupo final trasero ODB.

²⁾ Con cambio de doble embrague de 7 marchas OCJ y grupo final trasero OB0 para "quattro con tecnología ultra" a partir de mediados del 2017.

³⁾ Núm. PR: número de control de la producción, complementa la identificación del grupo mecánico.



Remisión

En el Programa autodidáctico (SSP) 657 "Audi Q5 (tipo FY)" encontrará el significado de la designación del fabricante de las transmisiones, p. ej. DL382-7F del cambio de doble embrague de 7 marchas OCK o HL175.S2 M del grupo final trasero ODB.

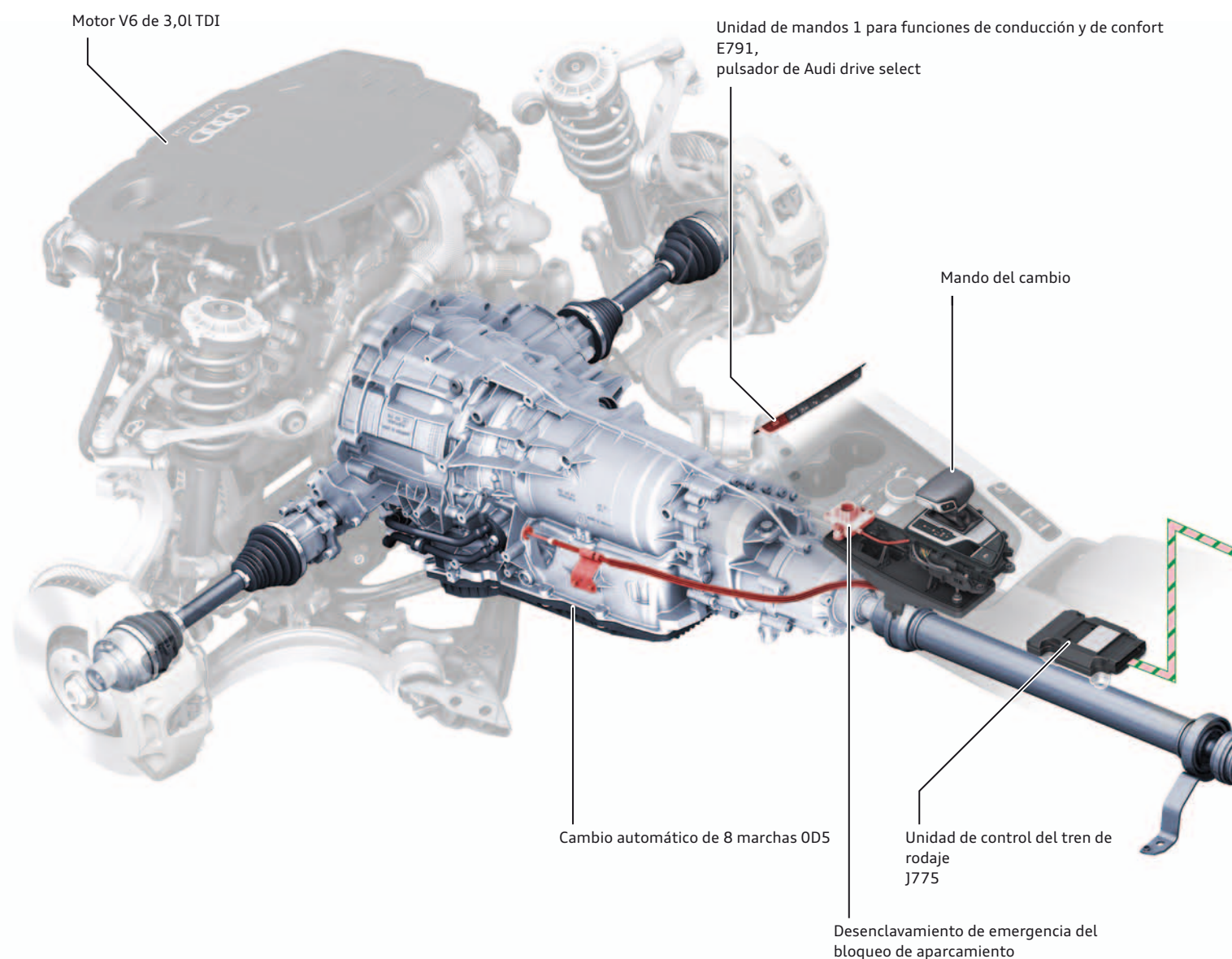
Transmisión

Cuadro general

A la fecha de su lanzamiento comercial, el Audi A5 Cabriolet (tipo F5) adopta los conceptos de tracción del Audi A4 (tipo 8W) y del Audi Q5 (tipo FY), ver página 42.

Una novedad es que el cambio manual de 6 marchas ODJ va equipado ahora con una lubricación por inyección.

A partir de mediados del 2017 se agregará el sistema de tracción total "quattro con tecnología ultra".



Para la información sobre la técnica de tracción del Audi A5 Cabriolet (tipo F5) haga el favor de consultar los siguientes Programas autodidácticos:

En el Programa autodidáctico (SSP) 657 "Audi Q5 (tipo FY)" hallará información sobre:

- > Cambio manual de 6 marchas ODJ con lubricación por inyección
- > Cambio de doble embrague de 7 marchas OCJ
- > quattro con diferencial intermedio autoblocante
- > quattro con diferencial deportivo
- > quattro con tecnología ultra
- > Cuadro general sobre las emisiones de Audi Service TV

En el Programa autodidáctico (SSP) 644 "Audi A4 (tipo 8W)" hallará información sobre:

- > Cambio manual de 6 marchas ODJ
- > Mando del cambio – shift by wire
- > Cambio de doble embrague de 7 marchas OCK/OCL con park by wire
- > Desenclavamiento de emergencia del bloqueo de aparcamiento
- > Cambio automático de 8 marchas OD5

Grupo diferencial trasero

Base

Grupo final trasero ODB

- > Para motorizaciones de hasta aprox. 400 Nm

Grupo final trasero OG2

- > Para motorizaciones a partir de aprox. 400 Nm

Opcional quattro con diferencial deportivo

Grupo final trasero OD3 – diferencial deportivo

- > El grupo diferencial deportivo OD3 pertenece a la 2ª generación de los diferenciales deportivos y es una versión más desarrollada del diferencial deportivo OBF.

Las modificaciones esenciales en comparación con el diferencial deportivo OBF son:

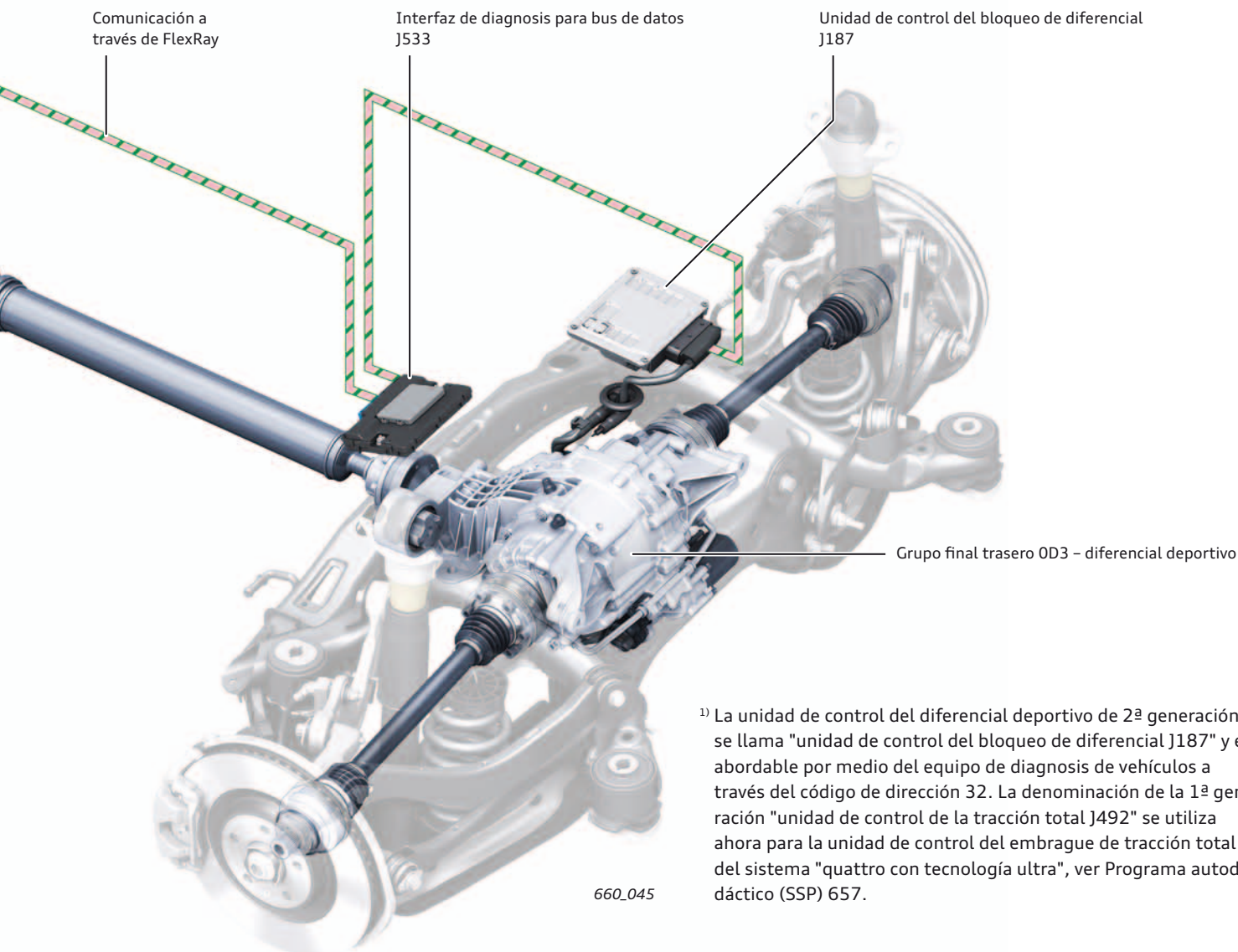
- > Adaptación de la carcasa del cambio al eje trasero
- > Diversas medidas de construcciones aligeradas (corona soldada)
- > Sensores más cortos para librar mejor el sistema de escape
- > La unidad de control del tren de rodaje J775 regula ahora el comportamiento dinámico y, a través de FlexRay, solicita que la unidad de control del bloqueo de diferencial J187¹⁾ efectúe el traslado de par deseado. La unidad de control del bloqueo de diferencial J187 efectúa a raíz de ello el traslado de par deseado entre las ruedas traseras.

Hallará más información sobre la tecnología de "quattro con diferencial deportivo" y el grupo final trasero OD3 en los Programas autodidácticos (SSP):

- > 446 "Grupo final trasero OBF/OBE - diferencial deportivo"
- > 657 "Audi Q5 (tipo FY)"

y en las emisiones de Audi Service TV

- > "Audi quattro con diferencial deportivo OBF, Parte 1" STV 0105 del 04/03/2009
- > "Audi quattro con diferencial deportivo OBF, Parte 2" STV 0106 del 11/03/2009
- > "Audi quattro con diferencial deportivo OBF, Parte 3" STV 0120 del 01/07/2009
- > "Audi quattro con diferencial deportivo OBF, Parte 4" STV 0122 del 15/07/2009
- > "Audi S4 Novedades en el Servicio" STV 0450 del 02/12/2016



Tren de rodaje

Cuadro general

El tren de rodaje del Audi A5 Cabrio corresponde en esencia, por cuanto a sus componentes, al del Audi A4 berlina (tipo 8W). Para aumentar la rigidez de la estructura carrocería, se implantan tirantes diagonales en la zona de los ejes delantero y trasero. Los tirantes en la zona frontal van alojados en el portagrupos. El protector inferior del grupo motriz es de aluminio y va atornillado con el portagrupos haciendo las veces de elemento co-portante. En comparación con el Audi A4 (tipo 8W) se implantan tubos amorti-

guadores unos 10 mm más cortos en el eje trasero, lo que se debe a condiciones dimensionales (compartimento de la capota). Los tirantes diagonales en el armazón posterior van fijados a la carrocería y no pivotados al portagrupos.

Las llantas tienen profundidades de calado modificadas en comparación con las del Audi A4 (tipo 8W) y poseen diseños específicos de Audi A5. Como opción se ofrece una rueda de emergencia.



Remisión

Hallará más información sobre el tren de rodaje en el Programa autodidáctico (SSP) 644 "Audi A4 (tipo 8W)".



660.110

Para el Audi A5 Cabriolet (tipo 5F) se ofrecen las siguientes versiones del tren de rodaje. Las posiciones de calibración del vehículo para todos los trenes de rodaje son idénticas.

Variantes del tren de rodaje	Características
Tren de rodaje normal (1BA) ¹⁾	El tren de rodaje normal pertenece al equipamiento de serie.
Tren de rodaje deportivo (1BE) ¹⁾	Este tren de rodaje es una oferta opcional.
Tren de rodaje con regulación electrónica de amortiguadores (1BL) ¹⁾	Este tren de rodaje es una oferta opcional.
Tren de rodaje deportivo (1BD) ¹⁾	Este tren de rodaje deportivo es el equipamiento básico para el modelo S.
Tren de rodaje deportivo con regulación electrónica de amortiguadores (2MV) ¹⁾	Este tren de rodaje es una oferta opcional para el modelo S.

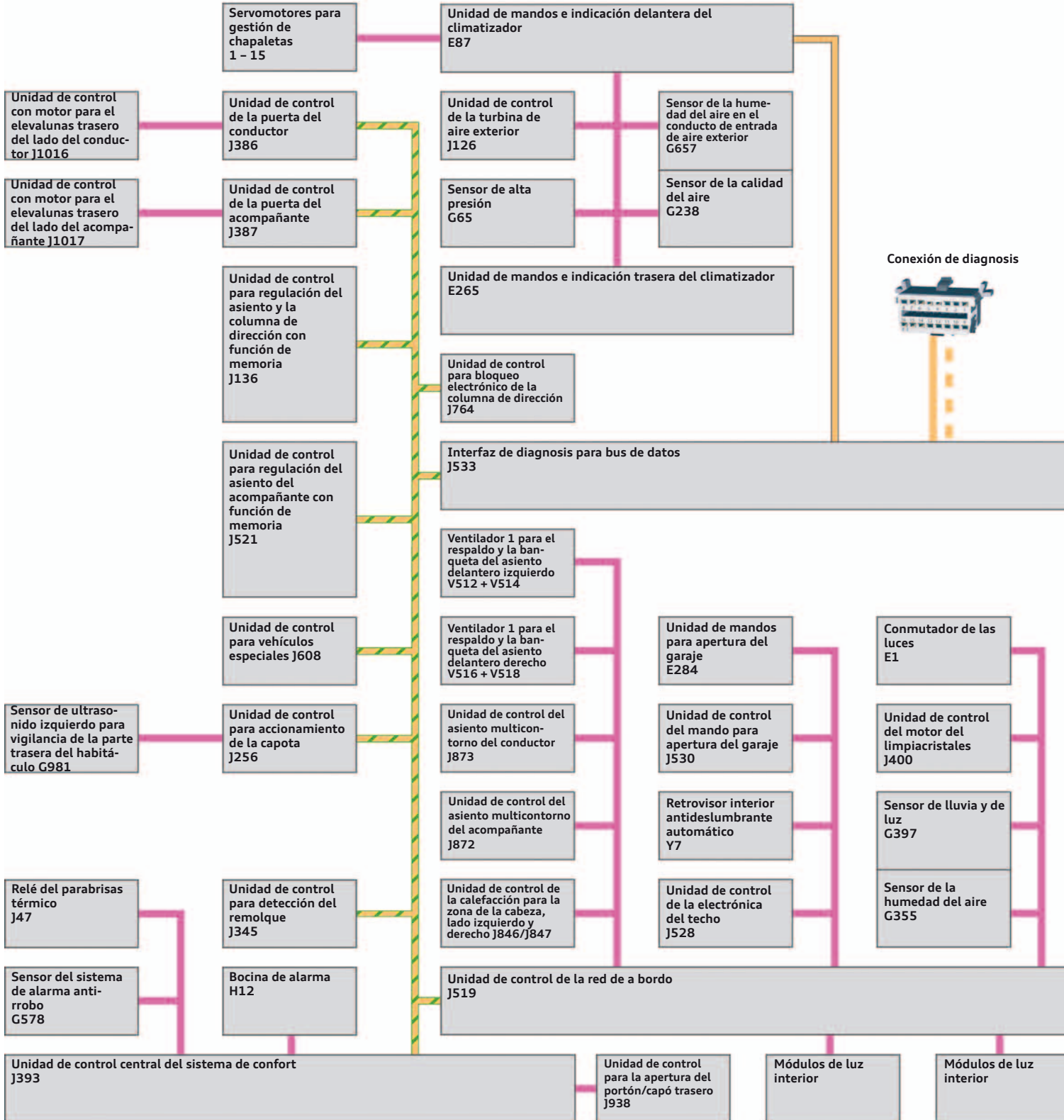
¹⁾ Número de control de la producción

Sistema eléctrico y electrónico

Topología

El sistema eléctrico del Audi A5 Cabriolet corresponde, en esencia, al del Audi A4 (tipo 8W). Se han agregado unidades de control específicas del Cabriolet, como p. ej. la unidad de control para accionamiento de la capota o las unidades de control para calefacción de la zona de la cabeza.

Las unidades de control con motor para el elevallas trasero del lado del conductor y del acompañante J1016 y J1017 no disponen de códigos de dirección propios. Están al acceso para el equipo de diagnóstico de vehículos a través de las unidades de control de las puertas delanteras.

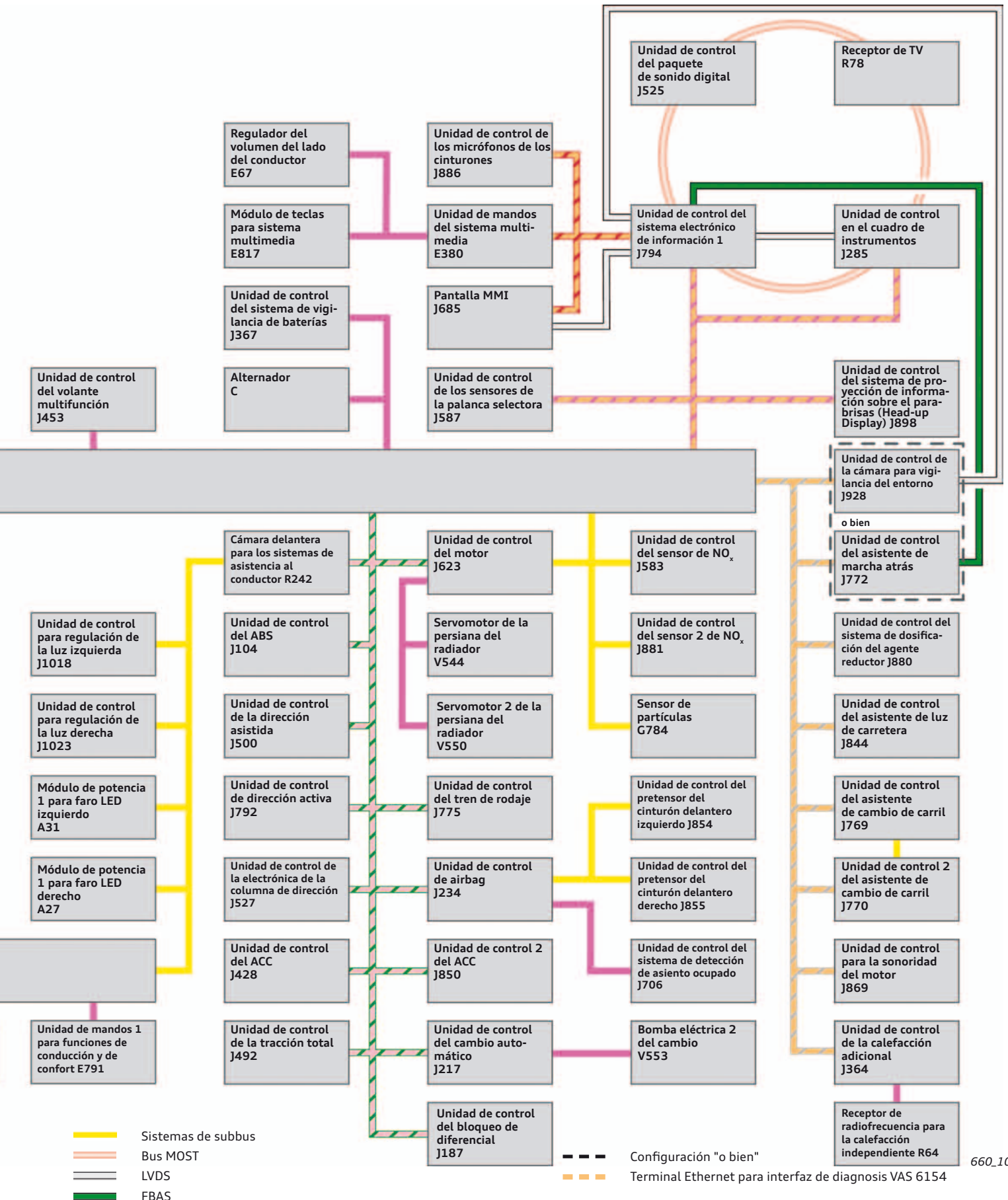


Leyenda:

- CAN Confort
- CAN Hybrid
- CAN Extended
- CAN Infotainment
- CAN Diagnóstico
- FlexRay
- CAN Sistema modular de infotainment (MIB)
- Bus LIN

Algunas de las unidades de control aquí representadas son equipamientos opcionales o específicos por países o bien sólo serán implantadas en una fecha posterior.

Por motivos de la representación, esta topología en el área de FlexRay no refleja el escenario real de las conexiones de las unidades de control.



Sistema electrónico de confort

El Audi A5 Cabriolet (tipo F5) se basa en el área de la electrónica de confort en los modelos Audi A5 (tipo F5) y Audi A4 (tipo 8W). Muchos de los equipamientos de confort que están disponibles también se ofrecen para el nuevo Audi A5 Cabriolet:

- > Iluminación ambiental con 30 colores ajustables
- > Llaves de confort inclusive desbloqueo del maletero gestionado por sensores. El sensor de aproximación en el paragolpes reacciona ante un movimiento de puntapié y el capó trasero abre automáticamente si se detectó la presencia de la llave de confort opcional.
- > Instrumentos redondos analógicos; Audi virtual cockpit opcional
- > El Head-up Display opcional proyecta toda la información relevante, en forma de símbolos y cifras rápidamente captables, hacia la luna del parabrisas, directamente en el campo visual del conductor.

Unidad de control del sistema de proyección de información sobre el parabrisas J898

Una pantalla de cristal líquido en tecnología TFT, con iluminación de fondo mediante un LED blanco, genera la imagen en color del Head-up Display. Dos espejos esféricos la amplían, reenvían y compensan las distorsiones. Para evitar duplicidad de imágenes, el cristal y la lámina de seguridad poseen un forma especial.

Pulsador del sistema de proyección de información sobre el parabrisas E736
El pulsador se encuentra en el conmutador de las luces E1.

Unidad de control del sistema de proyección de información sobre el parabrisas J898



660_024

Módulo del techo WX3

El módulo del techo está disponible para el Audi A5 Cabriolet (tipo F5) en diferentes versiones que dependen del equipamiento del vehículo.

Puede abarcar o bien administrar las siguientes funciones:

- > Pulsador para llamada de asistencia por avería E275
- > Pulsador para llamada de emergencia E276
- > Pulsador de luz interior delantera E326
- > Pulsador de la luz de lectura delantera izquierda E633
- > Pulsador de la luz de lectura delantera derecha E634
- > Pulsador para funciones del techo, detrás E852
- > Pulsador para conexión automática de la luz interior E853
- > Unidad de control de la electrónica del techo J528
- > Unidad de control del mando para apertura del garaje J530
- > Luz de lectura delantera izquierda W65
- > Luz de lectura delantera derecha W66
- > Retrovisor interior antideslumbrante automático Y7

La unidad de control de la electrónica del techo J528 gestiona una parte de los módulos de luz interior y las luces de lectura.

La unidad de control de la electrónica del techo J528 (integrada en el módulo del techo WX3), el retrovisor interior antideslumbrante automático Y7, la unidad de control del mando para apertura del garaje J530, así como la unidad de mandos para apertura del garaje E284 son unidades abonadas al bus LIN de la unidad de control de la red de a bordo J519.

El pulsador para llamada de emergencia E276 propiamente dicho, se encuentra debajo de la tapa con la rotulación SOS. Para poder accionar el pulsador en un caso de emergencia, se tiene que retirar primero la tapa. Va protegida con una cinta de retención después de su apertura.



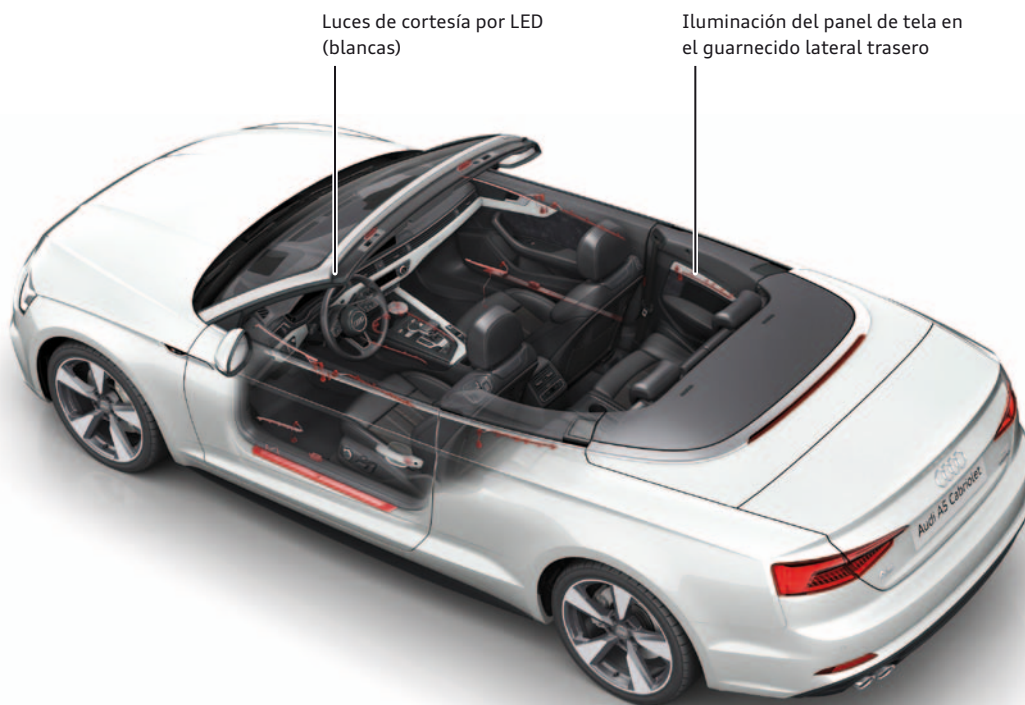
660_059

Pulsador para llamada de emergencia E276

Iluminación interior

La iluminación del habitáculo en el Audi A5 Cabriolet (tipo F5) se basa en la del Audi A4 (tipo 8W). Hay las 3 conocidas líneas de equipamiento en el área de la iluminación interior y ambiental. A

pesar de que el Audi A5 Cabriolet no tiene puertas traseras, las iluminaciones del panel de tela van integradas detrás en ambos guarnecidos laterales posteriores.



660_099

Función de alumbrado	Equipamiento QQ0 (Equipamiento de serie)	Equipamiento QQ1 (Equipamiento opcional)	Equipamiento QQ2 (Equipamiento opcional)
Luces del vano reposapiés delantero			LED (RVA)
Luces del vano reposapiés trasero			LED (RVA)
Iluminación portavasos		LED (blanca)	LED (RVA)
Bolsa de puerta iluminada			LED (RVA)
Diámetro de cilindros en mm			LED (RVA)
Iluminación ambiental – puertas (4x conductor óptico panel de tela)		LED (blanca)	LED (RVA)
Iluminación de contorno – puertas			LED (RVA)
Iluminación ambiental – consola central			LED (RVA)
Portaobjetos iluminado / interfaz para teléfono móvil	LED (blanca)	LED (blanca)	LED (blanca)
Iluminación – manilla interior de puerta		LED (blanca)	LED (blanca)

Climatización

El Audi A5 Cabriolet dispone del mismo sistema de climatización que el Audi A4 (tipo 8W) y el Audi A5 (tipo F5).

En el Audi A5 Cabriolet se ofrece adicionalmente una calefacción para la zona de la cabeza, como opción. El A5 Cabriolet se ofrece de serie con la versión de asientos deportivos.

Asientos delanteros

Los asientos, según la línea de equipamiento en cuestión, pueden disponer de calefacción, ventilación, así como de calefacción para la zona de la cabeza, todo ello completo o en parte.

Unidad de control de la calefacción para la zona de la cabeza, lado izquierdo J846

Ventilador para el respaldo del asiento del conductor V388

Ventilador para el cojín del asiento del conductor V390

Unidad de mandos para regulación del asiento del conductor E470

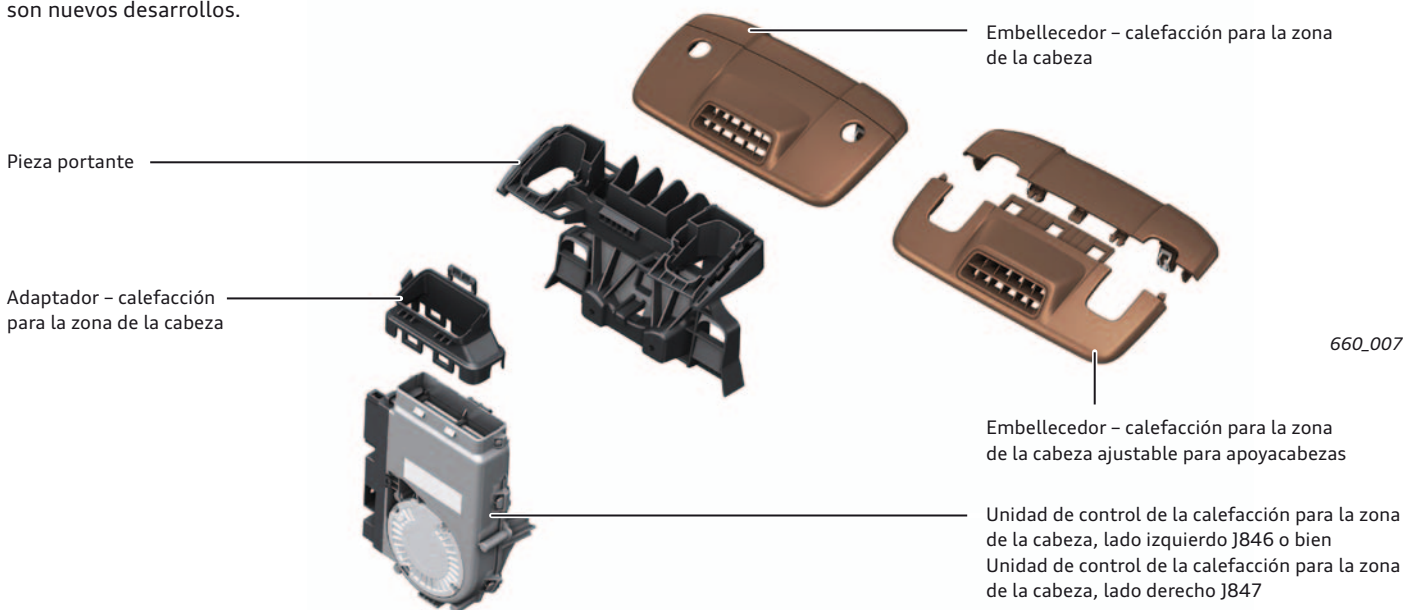


La figura muestra el asiento deportivo con calefacción y refrigeración del asiento y con calefacción para la zona de la cabeza

660_006

Calefacción para la zona de la cabeza

La unidad de control de la calefacción para la zona de la cabeza se ha adoptado del Audi TT (tipo FV). Todos los demás componentes son nuevos desarrollos.



660_007



Nota

La calefacción para la zona de la cabeza baja automáticamente la intensidad del nivel 3 al nivel 2 tras unos 6 minutos después de haber cerrado la capota. La potencia de la calefacción para la zona de la cabeza es más baja con la capota cerrada que cuando está abierta.

Paneles de mandos del climatizador

Si el Audi A5 Cabriolet está equipado con calefacción para la zona de la cabeza, calefacción de asientos y ventilación de asientos, entonces el pulsador para la ventilación del asiento va integrado en el pulsador para la calefacción del asiento.

Los ajustes de la temperatura para la calefacción del asiento y la intensidad de la ventilación del asiento se realizan en este caso por medio de los reguladores giratorios. En todas las demás versiones se define la intensidad, de la forma habitual, oprimiendo varias veces el pulsador correspondiente.

Equipamiento con ventilación de asientos, calefacción de asientos y calefacción para la zona de la cabeza

Conmutador de la calefacción para la zona de la cabeza, lado izquierdo E678

Conmutador de la calefacción para la zona de la cabeza, lado derecho E679



Pulsador de la calefacción del asiento izquierdo E653 con Pulsador de la ventilación del asiento del conductor E908

Pulsador de la calefacción del asiento derecho E654 con Pulsador de la ventilación del asiento del acompañante E909

660_009

Equipamiento con calefacción de asientos y calefacción para la zona de la cabeza

Conmutador de la calefacción para la zona de la cabeza, lado izquierdo E678

Conmutador de la calefacción para la zona de la cabeza, lado derecho E679



Pulsador de la calefacción del asiento izquierdo E653

Pulsador de la calefacción del asiento derecho E654

660_008

Equipamiento con ventilación de asientos y calefacción de asientos

Pulsador de la calefacción del asiento izquierdo E653

Pulsador de la calefacción del asiento derecho E654



Pulsador de la ventilación del asiento del conductor E908

Pulsador de la ventilación del asiento del acompañante E909

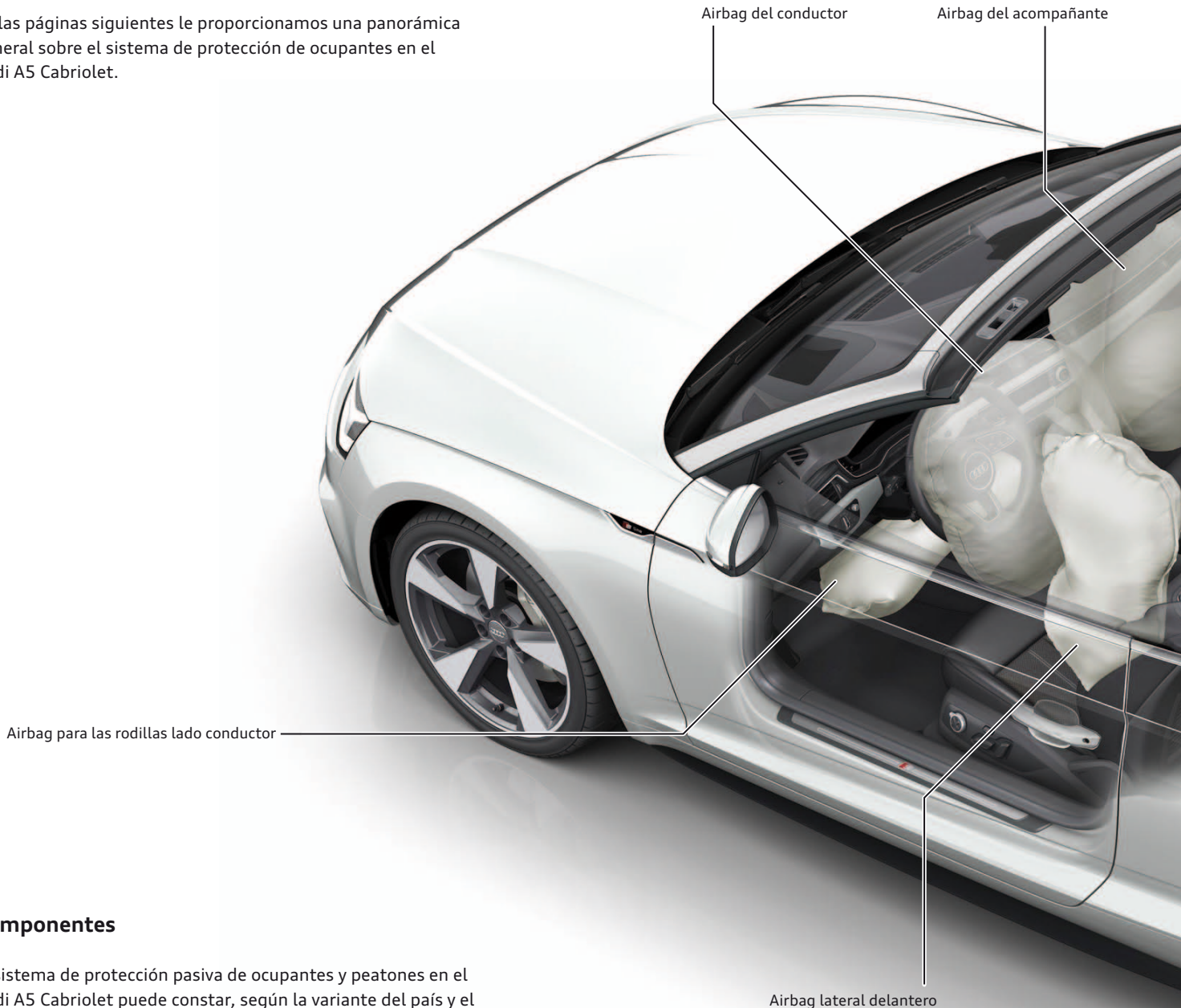
660_046

Sistemas de seguridad y asistencia

Seguridad pasiva

En las páginas siguientes le proporcionamos una panorámica general sobre el sistema de protección de ocupantes en el Audi A5 Cabriolet.

Airbags en el vehículo



Componentes

El sistema de protección pasiva de ocupantes y peatones en el Audi A5 Cabriolet puede constar, según la variante del país y el equipamiento, de los componentes y sistemas siguientes:

- > Unidad de control de airbag
- > Airbag adaptativo del conductor
- > Airbag adaptativo del acompañante (airbag del acompañante de 2 fases, variante por países)
- > Airbags laterales delanteros (airbag para la cabeza y el tórax)
- > Airbags para las rodillas (variante por países)
- > Sensores de colisión para airbags delanteros
- > Sensores de colisión para detección de colisión lateral en las puertas
- > Sensores de colisión para detección de colisión lateral en los pilares B
- > Sensor de colisión central del sistema de protección de peatones (Sensor de aceleración, variante por países)
- > Sensores de colisión del sistema de protección de peatones a izquierda y derecha (Sensores de presión, variante por países)
- > Protección antivuelco
- > Enrolladores automáticos de los cinturones delanteros con pretensores pirotécnicos
- > Enrolladores automáticos de los cinturones delanteros con pretensores eléctricos
- > Enrolladores automáticos de los cinturones delanteros con limitación conmutable de la fuerza de los cinturones
- > Enrolladores automáticos de los cinturones en la 2ª fila de asientos con pretensores pirotécnicos para los lados del conductor y acompañante (variante por países o bien por equipamientos)
- > Recordatorio de abrochar cinturones para todas las plazas (variante por países)
- > Sistema de detección de asiento ocupado en el asiento del acompañante
- > Conmutador de llave para la desactivación del airbag delantero del acompañante (variante por países o bien de equipamiento)
- > Testigo del airbag del lado del acompañante OFF y ON (variante por países o bien de equipamiento)
- > Sistema de detección de la posición de los asientos del conductor y acompañante
- > Excitador de disparo del sistema de protección de peatones (variante por países)
- > Desconexión de la batería



Airbag para las rodillas lado acompañante

Airbag lateral delantero

Protección antivuelco lado acompañante

Protección antivuelco lado conductor

660_101

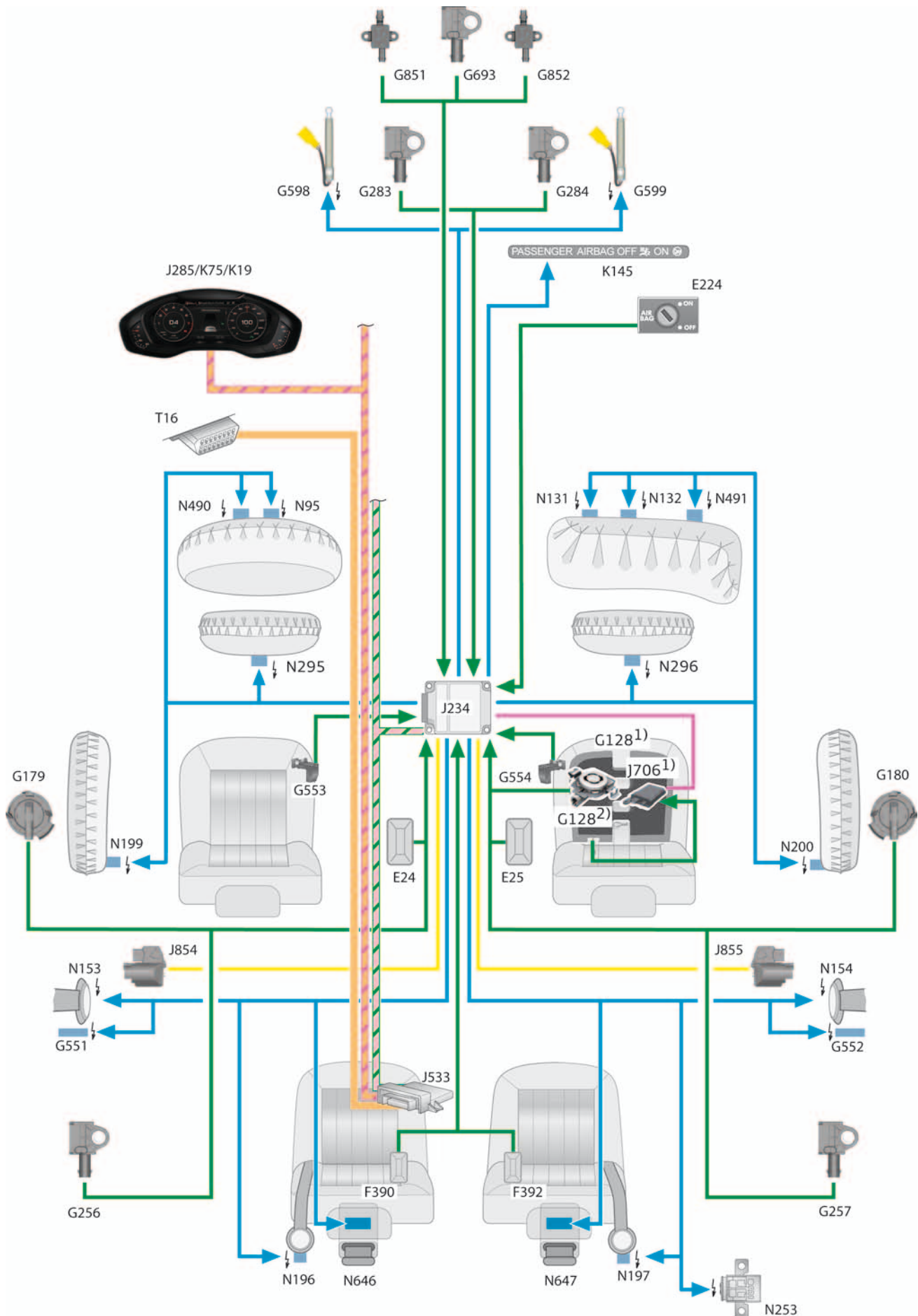


Nota

Los gráficos que se muestran en el capítulo "Sistemas de seguridad y asistencia" son principios esquemáticos que se proponen facilitar la comprensión.

Estructura del sistema

La estructura del sistema muestra componentes de todos los mercados. Hay que tener en cuenta que esta constelación no puede darse en la serie.










Equipamiento adicional

El equipamiento puede variar por los diferentes requisitos y las disposiciones legales que plantean los mercados a los fabricantes de vehículos.

Leyenda relativa a la figura de la página 56:

E24	Conmutador del cinturón del conductor	J706	Unidad de control del sistema de detección de asiento ocupado
E25	Conmutador del cinturón del acompañante	J854	Unidad de control del pretensor del cinturón delantero izquierdo
E224	Conmutador de llave para desactivar el airbag del lado del acompañante	J855	Unidad de control del pretensor del cinturón delantero derecho
F390	Conmutador del cinturón del lado del conductor, 2ª fila de asientos	K19	Testigo del sistema de advertencia de cinturones de seguridad
F392	Conmutador del cinturón del lado del acompañante, 2ª fila de asientos	K75	Testigo del airbag
G128	Sensor de detección de asiento del acompañante ocupado	K145	Testigo de la desactivación del airbag del acompañante (Se visualizan los estados activado y desactivado del airbag del acompañante.)
G179	Sensor de colisión para el airbag lateral del lado del conductor	N95	Detonador del airbag del lado del conductor
G180	Sensor de colisión para el airbag lateral del lado del acompañante	N131	Detonador 1 del airbag del lado del acompañante
G256	Sensor de colisión para el airbag lateral trasero del lado del conductor	N132	Detonador 2 del airbag del lado del acompañante
G257	Sensor de colisión para el airbag lateral trasero del lado del acompañante	N153	Detonador 1 del pretensor del cinturón del lado del conductor
G283	Sensor de colisión para el airbag frontal del lado del conductor	N154	Detonador 1 del pretensor del cinturón del lado del acompañante
G284	Sensor de colisión para el airbag frontal del lado del acompañante	N196	Detonador del pretensor del cinturón trasero del lado del conductor
G551	Limitador de fuerza del cinturón del lado del conductor	N197	Detonador del pretensor del cinturón trasero del lado del acompañante
G552	Limitador de fuerza del cinturón del lado del acompañante	N199	Detonador del airbag lateral del lado del conductor
G553	Sensor de la posición del asiento del lado del conductor	N200	Detonador del airbag lateral del lado del acompañante
G554	Sensor de la posición del asiento del lado del acompañante	N253	Detonador para desconexión de la batería
G598	Excitador de disparo 1 del sistema de protección de peatones	N295	Detonador del airbag para las rodillas del lado del conductor
G599	Excitador de disparo 2 del sistema de protección de peatones	N296	Detonador del airbag para las rodillas del lado del acompañante
G693	Sensor de colisión central del sistema de protección de peatones	N490	Detonador de la válvula de descarga del airbag del conductor
G851	Sensor de colisión 2 (lado del conductor) del sistema de protección de peatones	N491	Detonador de la válvula de descarga del airbag del acompañante
G852	Sensor de colisión 2 (lado del acompañante) del sistema de protección de peatones	N646	Excitador de disparo del sistema de protección antivuelco del lado del conductor
J234	Unidad de control de airbag	N647	Excitador de disparo del sistema de protección antivuelco del lado del acompañante
J285	Unidad de control en el cuadro de instrumentos	T16	Conector de 16 contactos, conexión de diagnóstico
J533	Interfaz de diagnóstico para bus de datos (Gateway)		

Colores de los cables:

 CAN Diagnosis	 Bus LIN	 Señal de entrada
 CAN Infotainment	 Sistema de subbus	 Señal de salida
 FlexRay		

Conexión del sensor de detección de asiento del acompañante ocupado G128

La conexión del sensor de detección de asiento del acompañante ocupado G128 difiere en función de la variante del mercado.

¹⁾ En vehículos para la región norteamericana (NAR)

²⁾ En vehículos para el resto del mundo (RdW)

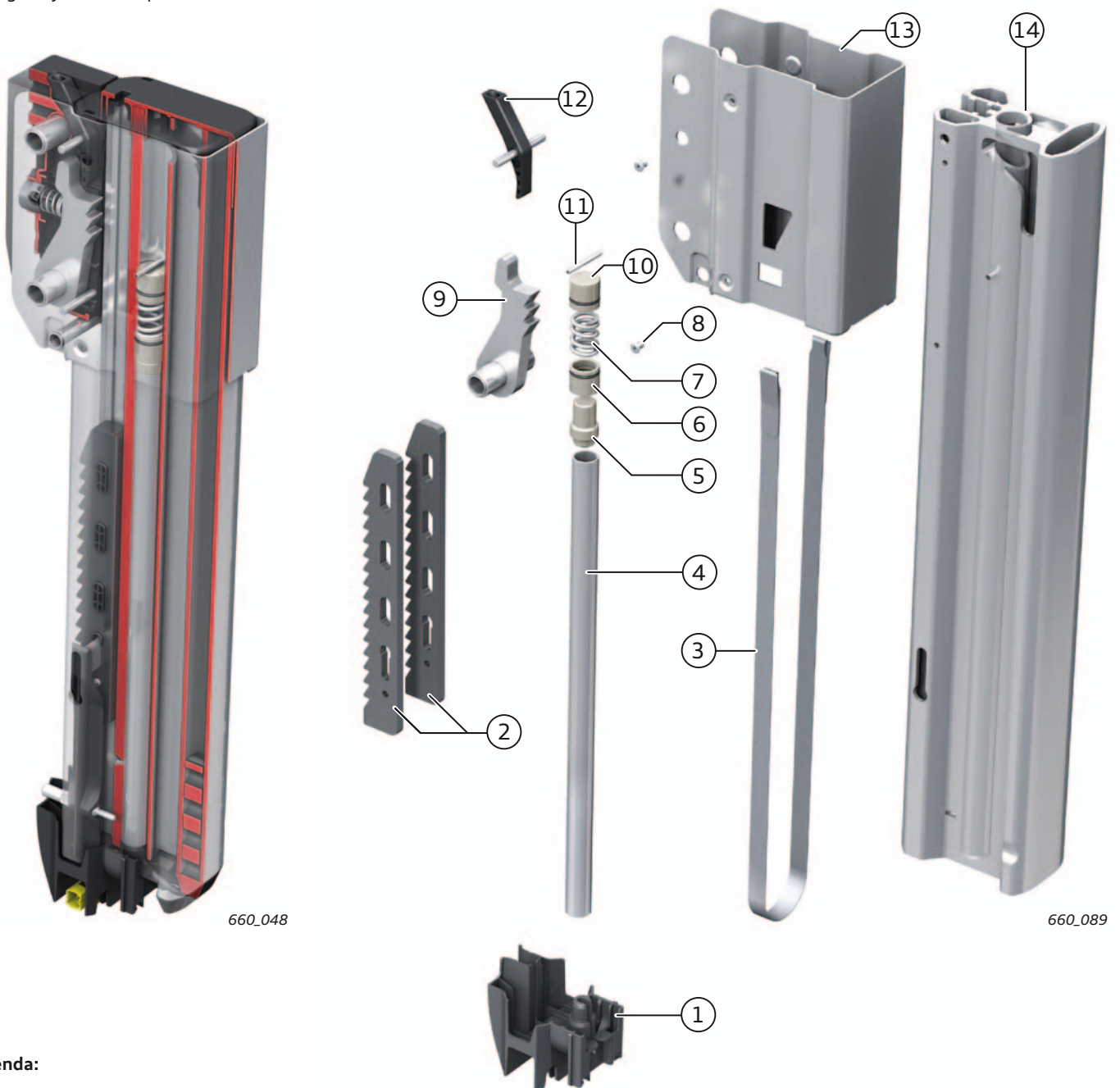
Protección antivuelco

A falta de un techo rígido, los Cabriolets sólo protegerían de una forma insuficiente a sus ocupantes en un caso de vuelco. A manera de prevención, el Audi A5 Cabriolet va equipado con un sistema de protección antivuelco pirotécnico, emergible. Conjuntamente con las medidas de rigidización de la carrocería, los rígidos pilares A y el sistema de protección antivuelco disparado se obtiene así un espacio de protección para los ocupantes. Un sensor adicional detecta un vuelco eminente y provoca el disparo de la protección

antivuelco. Este sensor se llama "Roll Over Sensor" y va instalado en la unidad de control de airbag J234. El Roll Over Sensor no se puede sustituir por separado. Al ser inminente un vuelco del vehículo, se activa el sistema de protección antivuelco y se disparan los pretensores de los cinturones de seguridad. En todas las colisiones en las que se disparan airbags y/o pretensores de cinturones también se dispara, a título preventivo, el sistema de protección antivuelco.

Compartimentos con perfil de protección antivuelco

El sistema de protección antivuelco del Audi A5 Cabriolet consta de 2 compartimentos que alojan al perfil de protección antivuelco emergible y otros componentes.



Legenda:

- | | | | | | |
|---|--|---|------------------------------------|---|--|
| ① | Piso | ⑥ | Elemento de estanqueidad | ⑪ | Perno |
| ② | Carril de encastre | ⑦ | Cámara de presión con muelle | ⑫ | Palanca de desbloqueo |
| ③ | Cinta de acero | ⑧ | Remaches | ⑬ | Jaula |
| ④ | Tubo de apoyo | ⑨ | Trinquete de dentado | ⑭ | Perfil de protección antivuelco con cilindro |
| ⑤ | Microgenerador de gas con carga de encendido e impelente | ⑩ | Tapón con elemento de estanqueidad | | |

Funcionamiento

En el interior del perfil de protección antivuelco (14) se encuentra un cilindro. Este cilindro, el tapón (10), el microgenerador de gas (5), así como el elemento de estanqueidad (6) constituyen la cámara de presión (7). Las juntas en el tapón y en el elemento de estanqueidad hacia el microgenerador de gas sellan la cámara de presión hacia fuera. El microgenerador de gas va fijado hacia abajo por medio de un tubo de apoyo (4) y el tapón hacia arriba por medio de un perno (11). El perfil de protección antivuelco va remachado a la jaula (13). La jaula va atornillada fijamente con la carrocería y la cinta de acero (3) establece la comunicación firme entre la jaula y el piso (1). Cuando la unidad de control de airbag J234 enciende la carga pirotécnica inicial en el microgenerador de gas, ésta enciende a su vez la carga pirotécnica impelente. Obedeciendo a la muy rápida cremación que de ahí resulta, se produce un intenso ascenso instantáneo de la presión en la cámara. Debido a que el perfil de protección antivuelco está apoyado hacia abajo, la presión lo impele hacia arriba, en un lapso de aprox. 40 ms. Los remaches (8) se degüellan por ese motivo. Una vez emergido el perfil de protección antivuelco, el trinquete dentado (9) incide en el carril de encastre (2) y evita con ello que el perfil de protección

antivuelco se retraiga. En estado disparado, la cámara de presión sobresale un poco del cilindro y la presión puede escapar a la atmósfera. Para que sea posible abrir la capota al estar disparado el sistema de protección antivuelco, es posible desbloquear y retraer el perfil de protección antivuelco, utilizando la palanca de desbloqueo (12). Sin embargo, el perfil de protección antivuelco no se puede hacer retroceder por completo hasta la posición de partida; se detiene un poco antes de esa posición. Debido a que la pirotécnica sólo permite disparar una vez los compartimentos, es preciso sustituir completos los compartimentos después de haberse disparado. La solución pirotécnica permite contar con una tapa del compartimento de la capota exenta de juntas. Esto significa, que la tapa del compartimento de la capota no posee tapas adicionales para la protección antivuelco. Otras ventajas al respecto son las menores necesidades de espacio, una reducción de peso alrededor del 30 % y un mayor nivel de fuerza en comparación con un sistema mecánico. Tal y como ya se ha mencionado, en el caso de los compartimentos se trata de componentes pirotécnicos. Rigen al respecto las mismas indicaciones y/o reglamentaciones de seguridad que para otros componentes pirotécnicos.

Protección antivuelco disparada

Al estar la capota abierta el perfil de protección antivuelco hace un recorrido de unos 300 mm tras el disparo. Al estar la capota cerrada el recorrido del perfil de protección antivuelco queda limitado a unos 170 mm por la capota. En este contexto se puede destruir la luneta trasera. Debido a que los compartimentos quedan inservibles después del disparo, la operación de disparo del

sistema de protección antivuelco no se incluye en el plan de mantenimiento. En la Localización guiada de averías no hay **ningún** test de actuadores para el disparo del sistema de protección antivuelco. De ese modo se impide que, por no saberlo o por equivocación, se proceda a disparar el sistema de protección antivuelco.

Perfil de protección antivuelco tras el disparo a capota abierta

Perfil de protección antivuelco tras el disparo a capota cerrada

Perfil de protección antivuelco antes del disparo



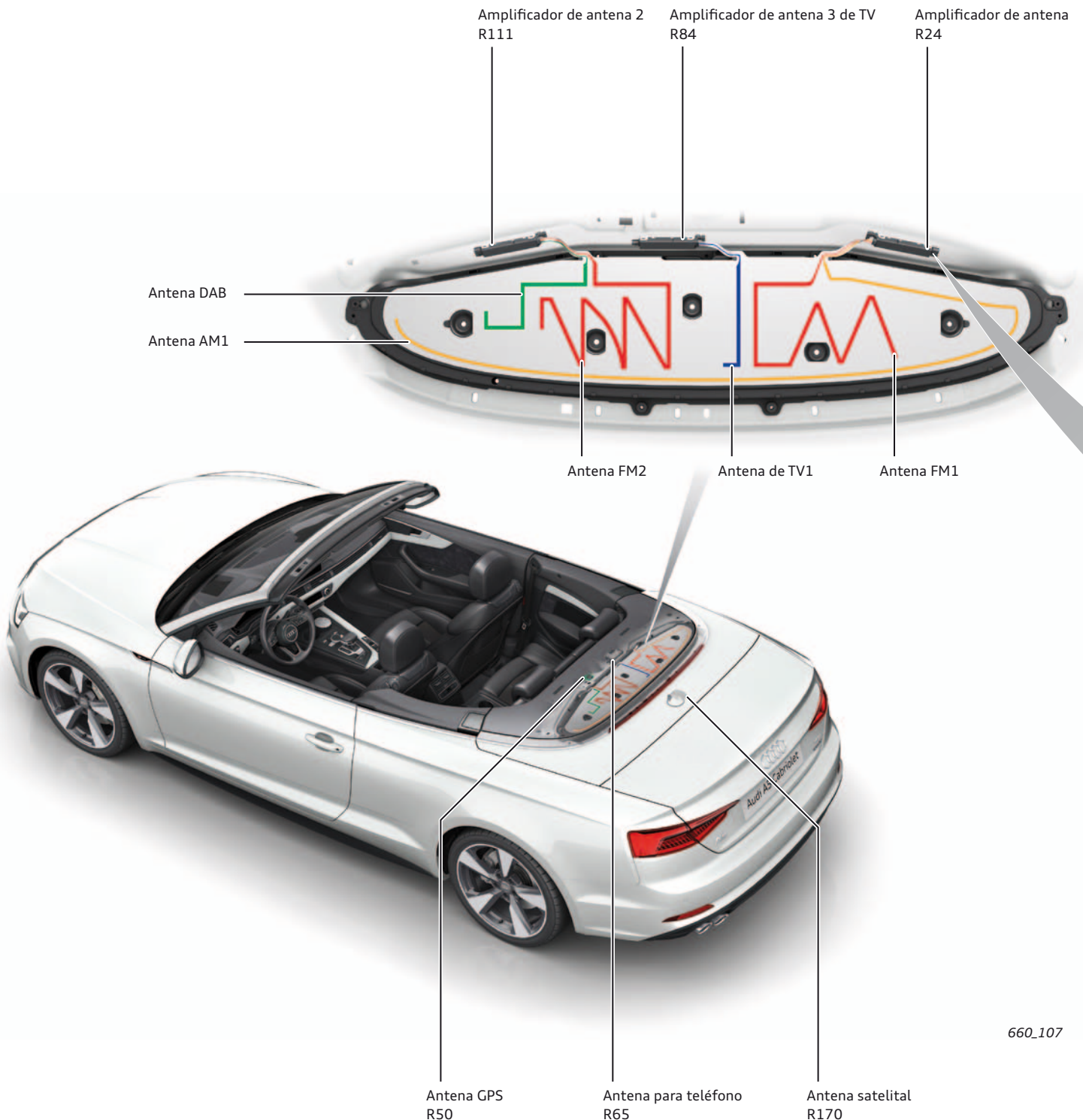
Infotainment y Audi connect

Cuadro general de las antenas

El Audi A5 Cabriolet lleva las antenas para la radiorecepción integradas en una lámina de antenas debajo de la tapa del compartimento de la capota. En la lámina de antenas también va integrada una antena para la recepción de TV. La función correspondiente solamente está disponible en el mercado de Japón.

Para garantizar una radiorecepción intachable en la gama de frecuencias de AM, también estando cerrada la capota, hay una

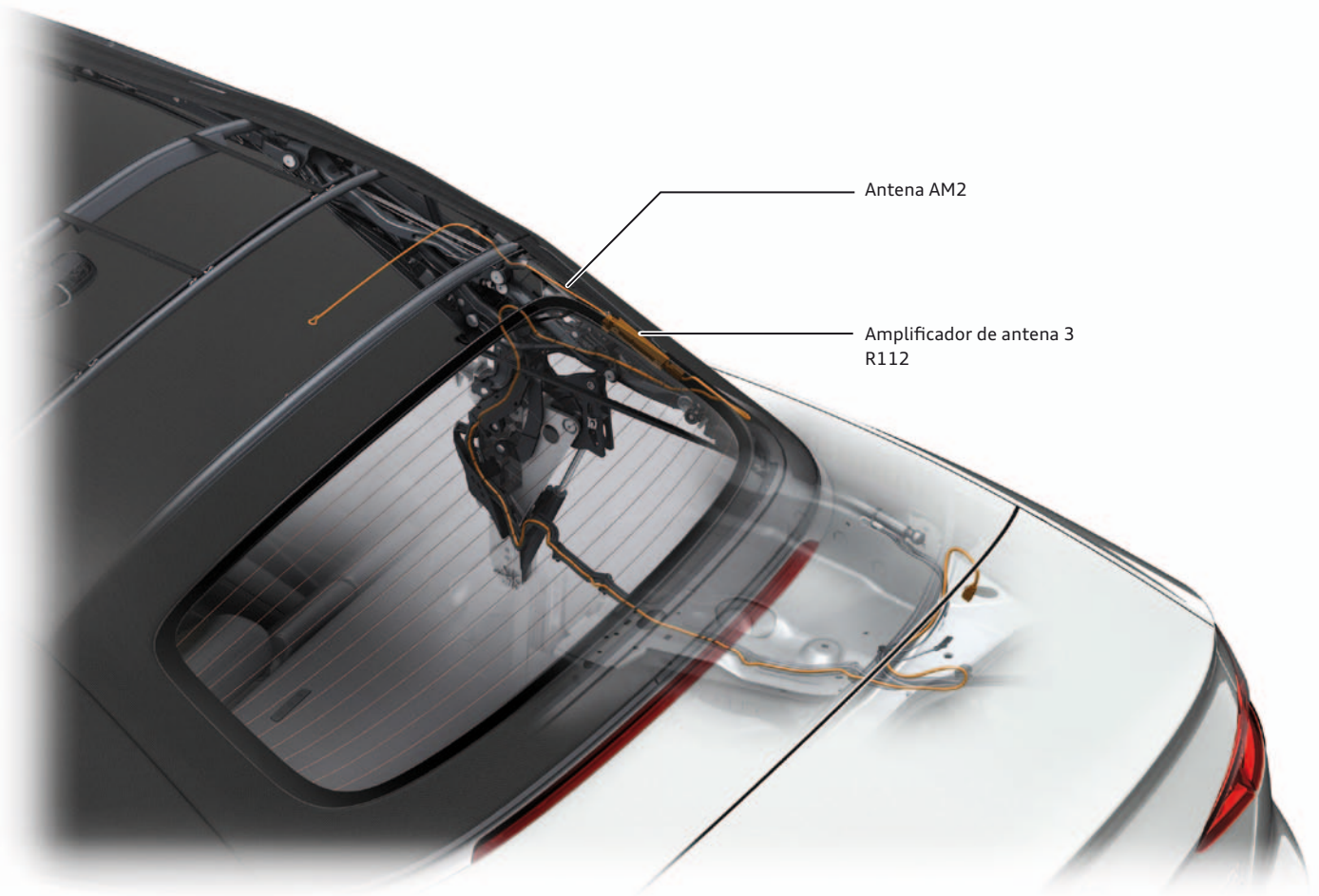
antena adicional (AM2) fijada en la parte trasera derecha del armazón de la capota. La señal de esta antena – intensificada por medio de un amplificador instalado en el varillaje de la capota – se conmuta según la necesidad en el amplificador de antena R24 y se transmite a la unidad de control del sistema electrónico de información 1 – J794.



660_107

Las antenas para recepción de teléfono y datos se encuentran debajo del paragolpes y en la tapa del compartimento de la capota, ante la lámina de antenas.

Las conexiones para antena de los amplificadores hacia la unidad de control del sistema electrónico de información 1 - J794 dependen del equipamiento concreto del vehículo. Es decir, que sólo se implementan los terminales de conexión que realmente se necesitan.



660_108



660_109



Remisión

Hallará información más detallada sobre infotainment en el Programa autodidáctico (SSP) 647 "Audi A4 (tipo 8W) - Infotainment y Audi connect".

Hallará información sobre los micrófonos de cinturón en el Programa autodidáctico (SSP) 641 "Audi R8 (tipo 4S)".

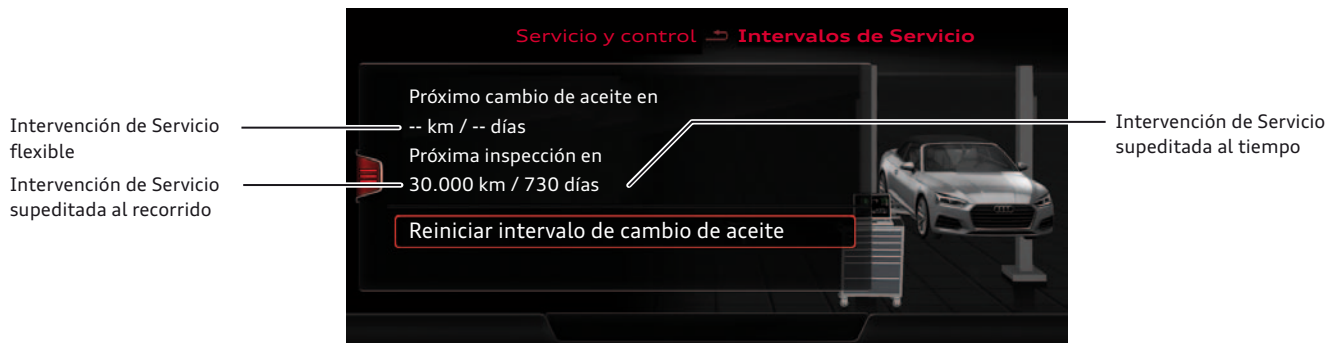
Mantenimiento e inspección

Cuadro general

Se indican los siguientes intervalos de Servicio:

- > Servicio de cambio de aceite
- > Intervenciones de Servicio supeditadas al recorrido
- > Intervenciones de Servicio supeditadas al tiempo

Representación a título de ejemplo de un indicador de intervalos de Servicio en el Audi virtual cockpit



660_025

En el campo para el vencimiento del próximo cambio de aceite de vehículos nuevos (intervención de Servicio flexible) no aparece primeramente ninguna indicación.

Sólo después de unos 500 km puede producirse una indicación calculada del perfil de conducción y de las cargas que han intervenido.

El valor en el campo relativo a las intervenciones de Servicio supeditadas al recorrido indica en vehículos nuevos 30.000 km y va contando degresivamente por pasos de 100 km. El valor en el campo correspondiente a las intervenciones de Servicio supeditadas al tiempo en vehículos nuevos se cifra en 730 días (2 años) y se actualiza a diario (sólo a partir de un recorrido total de aprox. 500 km).

	2,0l TFSI	3,0l V6 TFSI	2,0l TDI	3,0l V6 TDI
Cambio de aceite	Según indicador de intervalos de Servicio, dependiendo de la forma de conducir y las condiciones de uso, entre 15.000 km / 1 año y 30.000 km / 2 años			
Inspección	30.000 km / 2 años	30.000 km / 2 años	30.000 km / 2 años	30.000 km / 2 años
Intervalo de sustitución del filtro de polen	60.000 km / 2 años	60.000 km / 2 años	60.000 km / 2 años	60.000 km / 2 años
Intervalo de sustitución del filtro de aire	90.000 km	90.000 km	90.000 km	90.000 km
Intervalo de sustitución del líquido de frenos	Sustitución al cabo de 3, 5, ... años	Sustitución al cabo de 3, 5, ... años	Sustitución al cabo de 3, 5, ... años	Sustitución al cabo de 3, 5, ... años
Intervalo de sustitución de las bujías	60.000 km / 6 años	60.000 km / 6 años	-	-
Intervalo de sustitución del filtro de combustible	-	-	90.000 km	90.000 km
Distribución	Cadena (de por vida)	Cadena (de por vida)	210.000 km Correa dentada	Cadena (de por vida)



Nota

Básicamente rigen las especificaciones proporcionadas en la documentación actual del Servicio.

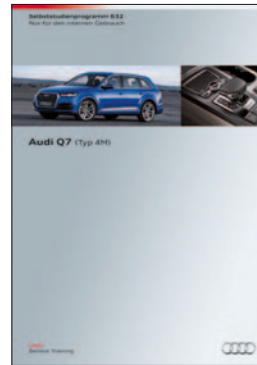
Apéndice

Programas autodidácticos (SSP)

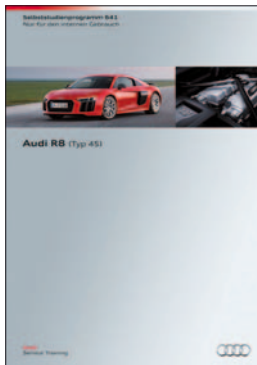
Hallará más información sobre la técnica del Audi A5 Cabriolet en los siguientes Programas autodidácticos.



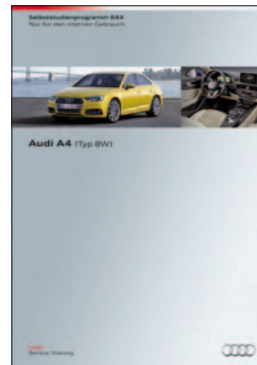
SSP 608 – Motores Audi 4 cilindros 1,6l / 2,0l TDI



SSP 632 – Audi Q7 (tipo 4M)



SSP 641 – Audi R8 (tipo 4S)



SSP 644 – Audi A4 (tipo 8W)



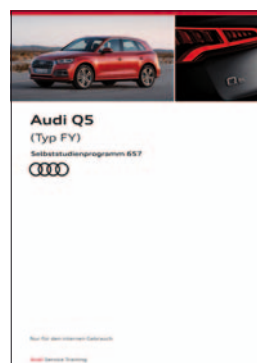
SSP 645 – Motores Audi de 2,0l TFSI de la Serie EA888



SSP 655 – Motor Audi 3,0l V6 TFSI de la Serie EA839



SSP 656 – Motor Audi 3,0l V6 TDI Serie EA897 2ª generación (evo)



SSP 657 – Audi Q5 (tipo FY)

Reservados todos los derechos.
Sujeto a modificaciones.

Copyright
AUDI AG
I/VK-35
service.training@audi.de

AUDI AG
D-85045 Ingolstadt
Estado técnico: 12/16