

15. Septiembre de 2009

## El Audi R8 Spyder

www.micoche.com

**Los acabados y características mencionados en esta documentación se refieren a la gama ofrecida en Alemania. Reservados todos los derechos de modificación y error por Audi.**

## **El Audi R8 Spyder 5.2 FSI quattro: dinámica de impacto a cielo abierto**

- **Deportivo Audi de altas prestaciones con ligera capota de lona**
- **Autonomía en el trazado de líneas, elementos de carbono en la carrocería**
- **Motor central V10 con 525 CV (386 KW) y prestaciones de excepción**

**Prestaciones excepcionales en marcha y una dinámica de impacto combinadas con la intensa experiencia de conducir a cielo abierto: Audi presenta el R8 Spyder 5.2 FSI quattro. Su ligera capota de lona es de accionamiento completamente automático y algunas partes de la carrocería se han fabricado en material compuesto de fibra de carbono.**

**El motor V10 rinde 525 CV (386 KW) y catapultta este biplaza descapotable en tan sólo 4,1 segundos de los 0 a los 100 km/h, otorgándole una velocidad punta de 313 km/h. El R8 Spyder 5.2 FSI quattro es el nuevo modelo estrella entre la gama Audi, a ello contribuyen tecnologías como el método de construcción Audi Space Frame (ASF), la tracción integral permanente quattro, los faros con funcionamiento integral en tecnología LED y el innovador micrófono de cinturón, disponible como equipamiento opcional.**

**El R8 Spyder 5.2 FSI quattro es toda una declaración de principios. Su trazado de líneas fascina por su carácter escultural, que interpreta de un modo propio la dinámica y la emocionalidad de un deportivo de altas prestaciones. A diferencia del Coupé, aquí desaparecen los *sideblades* detrás de las puertas; las piezas laterales se han fabricado en material compuesto de fibra de carbono, al igual que la amplia cubierta del compartimento para la capota. Dos convexidades abovedadas, que se extienden hasta el borde de ruptura aerodinámica e integran grandes aperturas de ventilación, le otorgan un enérgico perfil a la zaga de este biplaza descapotable.**

**Como todo Audi descapotable, el R8 Spyder 5.2 FSI quattro cuenta con una capota de lona: una solución muy consecuente tratándose de un deportivo de altas prestaciones.**

**El techo blando apenas pesa 30 kilos, lo que mantiene a raya el peso total del vehículo y su centro de gravedad en un punto bajo. Estando abierta, la capota**

requiere muy poco espacio, y al cerrarla ésta se integra en la equilibrada línea de diseño: termina en dos delgadas aletas laterales que se prolongan hasta alcanzar la parte trasera, acentuando así la estilizada silueta del deportivo.

El techo blando es de accionamiento electrohidráulico. Se abre y se cierra en 19 segundos respectivamente, incluso estando el vehículo en marcha por debajo de los 50 km/h. Al abrir la capota, ésta se repliega en forma de Z en su compartimento, ubicado sobre el motor V10, al tiempo que su cubierta se desplaza automáticamente. La luna de cristal trasera, independiente de la capota, es calefactable y emerge del panel que separa el habitáculo. Con tan sólo pulsar un botón es posible extraerla o guardarla por separado de la capota, estando ésta tanto abierta como cerrada. De serie se ofrece un cortavientos adicional con estructura de red; dos maniobras bastan para fijarlo al panel de separación, detrás de los asientos.

La capota está compuesta por una capa exterior de grueso tejido textil y por el revestimiento interior del techo, y es infinitamente apta para la alta velocidad. Dentro de un R8 Spyder cerrado circulando a una velocidad media, el nivel de ruido apenas es más alto que en el Coupé. El panel que separa el habitáculo incorpora un arco antivuelco que se compone de dos resistentes placas, pretensadas por medio de resortes. Los airbags laterales para cabeza y tórax, alojados en los respaldos de los asientos, protegen a los ocupantes en una colisión lateral; al chocar frontalmente, entran en juego los airbags de gran tamaño. En caso de producirse una colisión posterior, el sistema integral de apoyacabezas reduce el riesgo de que se produzcan lesiones cervicales.

En la versión equipada con cambio manual, el R8 Spyder 5.2 FSI quattro pesa solamente 1.720 kilos. En primera línea, le debe tan reducido peso a su carrocería de aluminio, elaborada según el método de construcción ligera Audi Space Frame (ASF). La carrocería está reforzada en la zona de las taloneras, el túnel central, el suelo y los montantes A y B; sin embargo no pesa más que 216 kilos, apenas 6 kilos más que el R8 Coupé. La carrocería ASF, que integra un marco del motor realizado en magnesio ultraligero, sienta con su gran rigidez las bases para un dinámico manejo y una seguridad superior.

### **Pasión por el detalle: el diseño**

Son muchos los detalles que documentan la pasión con la que los diseñadores de Audi han dado forma al R8 Spyder 5.2 FSI quattro. Las entradas de aire frontales, que dirigen el flujo hacia los tres radiadores, y el borde inferior del

faldón delantero se presentan en negro brillante. Las barras de la amplia y plana parrilla Singleframe están finamente revestidas de cromo. Los faros de serie, con funcionamiento integral en tecnología LED, no son sino obras de arte técnicas.

Sus reflectores tienen apariencia de concha abierta; a pesar de estar formada por 24 LEDs, la luz de marcha diurna se percibe como una banda homogénea que traza una curva, deslizándose a lo largo del borde inferior de los faros.

Con sus faros en tecnología LED integral, Audi se sitúa en la cima de su entorno de competencia internacional. En este caso, los diodos luminosos emiten tanto la luz de cruce, como la luz de carretera, de marcha diurna y de los intermitentes. Con una temperatura de color de 6.000 Kelvin, la luz LED es extremadamente parecida a la luz diurna, por lo que resulta especialmente respetuosa con los ojos durante la conducción nocturna. La excelente distribución de la luz, su prolongada vida útil y el consumo extremadamente bajo de energía son otras de sus cualidades.

Las taloneras laterales del R8 Spyder 5.2 FSI quattro se presentan anchas y angulosas, y el distintivo V10 sobre los laterales hace referencia a la potencia del motor. A la zaga, una superficie oscura comprendida entre los pilotos traseros acentúa la anchura de este modelo. Los compartimentos de los faros se han tintado en un tono rojo oscuro, y los LEDs, por su parte, crean una imagen luminosa de efecto tridimensional. El sistema de gases de escape está rematado por dos grandes tubos finales ovalados, y los bajos de la carrocería, completamente carenados, desembocan en un difusor curvado hacia arriba. El *spoiler* trasero se despliega automáticamente al conducir a alta velocidad.

Para el R8 Spyder 5.2 FSI quattro, Audi ofrece tres colores diferentes de capota. Para la carrocería hay 11 colores a disposición; las pinturas metalizadas y efecto perla son de serie. Además, el marco del parabrisas está revestido de una capa brillante de aluminio anodizado.

### **Lujo deportivo: el interior**

El biplaza descapotable presume de una generosa oferta de espacio en su habitáculo. Como si de un deportivo de competición se tratara, la corona del volante deportivo de cuero multifuncional, en diseño de tres radios, está achatada en su parte inferior; los asientos de regulación eléctrica han sido montados en una posición especialmente baja y se adaptan perfectamente al cuerpo de los ocupantes.

Los acabados son de la máxima calidad y el manejo de los sistemas sigue una estructuración clara y lógica; además, en el sistema de información al conductor, un equipamiento de serie, se ha incluido un *laptimer* para cronometrar los tiempos de las vueltas en un circuito de competición. Los instrumentos y el pomo de la palanca de cambio lucen aros rojos mientras que los pedales, los reposapiés y las levas del cambio R tronic opcional se han realizado en diseño de aluminio. Entre los equipamientos estrella de serie se cuentan un generoso acabado completamente en cuero de la calidad napa fina, un excelente sistema de sonido de la casa Bang & Olufsen, un climatizador automático de confort y asientos calefactables. Para el interior existen seis colores disponibles.

El prestigioso estatus del Audi R8 Spyder 5.2 FSI quattro está avalado por otras muchas y refinadas características. La pigmentación del cuero de los asientos refleja la radiación infrarroja de la luz solar, reduciendo hasta 20 °C su calentamiento.

Las molduras de acceso con revestimientos de aluminio y las inserciones en laca satinada de color negro transmiten un ambiente de lujo y deportividad a un tiempo. Dentro del panel de separación del habitáculo se ha integrado un espacio con tres compartimentos: en uno de ellos se encuentra el cambiador de CD opcional o, si se desea, el sistema Audi music interface. En el frontal del vehículo se puede transportar un volumen de equipaje de hasta 100 litros.

El sistema de navegación plus con lógica de manejo MMI, en su nuevo nivel de desarrollo, también se equipa de serie en el R8 Spyder 5.2 FSI quattro y convence tanto por una resolución optimizada como por su asombrosa rapidez al calcular una ruta de viaje.

La novedad más visible del mismo es la pantalla de 6,5 pulgadas y alta resolución; en la representación topográfica de los mapas se puede seleccionar un sector y desplazarse sobre él en todas las direcciones. Este sistema se puede combinar opcionalmente con una cámara de marcha atrás que sirve como asistente de aparcamiento.

Como equipamiento opcional, Audi ofrece también extras personalizados, como paquetes de cuero exclusivos o inserciones decorativas especiales. Una novedad a nivel mundial es el micrófono de cinturón opcional para el dispositivo de manos libres, que permite telefonar incluso con la capota abierta mientras se conduce por la autopista. Este sistema se compone de tres pequeños micrófonos

planos, incrustados en cada uno de los cinturones de seguridad, de los cuales al menos uno se encuentra siempre en la posición ideal para el hablante al llevar el cinturón abrochado. En el marco del parabrisas se ha integrado un cuarto micrófono.

### **Potencia sin concesiones: el motor**

El Audi R8 Spyder 5.2 FSI quattro ha sido desarrollado en colaboración con quattro GmbH y fascina por su rendimiento incondicional. El motor V10 con su bloque motor de aluminio, gran parte del cual ha sido montado a mano, responde a la gran tradición de Audi en el deporte del motor. A 6.500 revoluciones este propulsor genera 530 Nm de par motor, a 8.000 rpm alcanza una potencia máxima de 525 CV (386 KW), y no alcanza su par motor límite hasta las 8.700 rpm. Su potencia específica es de 100,9 CV por litro de cilindrada, lo que significa que a cada CV apenas le corresponder mover un peso de 3,3 kilos.

Las prestaciones de marcha de este modelo son un resumen de su magnífico potencial: de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos, de 0 a 200 km/h en 12,7 segundos y una velocidad punta de 313 km/h en la versión con cambio manual de seis marchas. Bajo una carga y un régimen en aumento, este motor emite el inconfundible y rotundo sonido de un diez cilindros de Audi: un poderoso y gutural rugido de timbre indudablemente musical.

El 5,2 litros utiliza la inyección directa de combustible según el principio FSI. De este modo se consigue una compresión de 12,5 : 1, lo que contribuye a alcanzar una elevada potencia y a optimizar el consumo.

El R8 Spyder 5.2 FSI quattro con caja de cambios manual consume una media de 14,9 litros de combustible a los 100 km (13,9 litros con R tronic): un valor realmente bajo teniendo en cuenta su potencia. El sistema de lubricación por cárter seco, otra de las tecnologías procedentes del deporte del motor, garantiza el suministro de aceite incluso con la aceleración transversal máxima posible de 1,2 g.

Opcionalmente, Audi equipa el R8 Spyder 5.2 FSI quattro con un cambio automatizado de seis velocidades. El R tronic dispone de un programa normal y de uno deportivo, así como de un modo completamente automático y otro manual; de este modo, el conductor puede cambiar de marcha rápidamente mediante el *joystick* situado en el túnel central o bien mediante las levas de cambio integradas en el volante. Asimismo, este deportivo descapotable cuenta

con el Launch Control a bordo, un programa que, al iniciarlo, es capaz de extraer toda la potencia de aceleración del vehículo, gestionando a la perfección el engranaje del embrague.

La tracción integral permanente quattro, que trabaja junto con un embrague viscoso central y cuya configuración presenta una carga notablemente mayor sobre el eje trasero, traslada la fuerza a las cuatro ruedas. En combinación con el diferencial autoblocante del eje trasero, la tracción quattro le otorga a este modelo un extra decisivo en tracción, estabilidad, velocidad en curva y precisión: hablamos de una tecnología sin parangón, especialmente para un deportivo de altas prestaciones.

### **Prestaciones fascinantes: el tren de rodaje**

El Audi R8 Spyder 5.2 FSI quattro ostenta una batalla de 2,65 metros y una distribución de la carga sobre los ejes en una proporción del 43 al 57%. Al igual que en los deportivos de competición, brazos triangulares dobles construidos en aluminio se encargan de la suspensión de las ruedas; la dirección asistida hidráulica de cremallera, por su parte, transmite un contacto ultrapreciso con la calzada.

El reglaje permite un buen nivel de confort gracias, entre otros, a la tecnología de serie Audi magnetic ride. Ésta hace uso de campos magnéticos en los amortiguadores para adaptar su funcionamiento en cuestión de milésimas de segundo tanto a las condiciones de la calzada como al estilo de conducción. Con este sistema, el conductor puede optar entre dos campos característicos básicos. Audi ofrece opcionalmente un tren de rodaje con amortiguadores convencionales.

El R8 Spyder 5.2 FSI quattro calza llantas de 19 pulgadas en diseño de 10 radios en Y. Las llantas delanteras se combinan con neumáticos en formato 235/35, que en el eje trasero alcanzan un tamaño 295/30, como opcional se ofrecen incluso neumáticos en la dimensión 305/30. El sistema de frenos presume de un rendimiento imponente: sus cuatro discos son ventilados y perforados; los delanteros incorporan pinzas de ocho pistones, mientras que las pinzas de los discos traseros son de cuatro pistones. De manera opcional Audi monta discos especialmente grandes de cerámica reforzada con fibra de carbono, que resultan extremadamente ligeros, resistentes y duraderos. El sistema de estabilización ESP incorpora un modo deportivo y puede desconectarse totalmente si se

desea. Una función de asistencia integrada en el sistema de frenos facilita el arranque en pendientes.

El Audi R8 Spyder 5.2 FSI quattro se construye en una manufactura de quattro GmbH, en su planta de Neckarsulm (Alemania); su fabricación se efectúa principalmente a mano, incluso en el caso de la carrocería ASF. Este biplaza descapotable llegará a los concesionarios alemanes el primer trimestre de 2010, aunque su venta comienza estos días. Su precio base es de 156.400 euros.

www.micoche.com