



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

<http://prensa.audi.es>

Febrero 2018

INFORMACIÓN DE PRENSA

El nuevo Audi R8 V10 RWS

Información resumida	2
La información más importante del Audi R8 V10 RWS	
Lo más destacado	4
El nuevo Audi R8 V10 RWS	
Información detallada	6
Todo lo que necesitas saber acerca del Audi R8 V10 RWS	
▶ Diseño exterior y carrocería	6
▶ Motor	7
▶ Transmisión y suspensión	9
▶ Interior	10
▶ Pantalla y controles	11
▶ Infotainment y Audi connect	12
▶ Equipamiento	13
▶ Producción	13
▶ Historia de éxito	14



Información resumida

Dinámica de conducción pura: el nuevo Audi R8 V10 RWS

El nuevo Audi R8 V10 RWS llega al mercado en una serie limitada de 999 unidades con carrocería Coupé y Spyder. Con este lanzamiento, Audi Sport GmbH amplía la gama del R8. La nueva versión se fabrica exclusivamente a mano en las instalaciones de producción del R8 en “Böllinger Höfe” y tiene propulsión trasera (Rear Wheel Series).

“El Audi R8 V10 RWS lleva con éxito a la carretera el concepto de conducción de nuestro R8 LMS GT4 de competición”, explica Oliver Hoffmann, Director de Desarrollo Técnico en Audi Sport GmbH. “El motor V10 no solo es uno de los últimos propulsores atmosféricos en este segmento, también se utiliza en competición con una configuración casi idéntica a la de la versión de producción. Solo hemos tenido que hacer unos ajustes mínimos para cumplir la normativa”.

V10 5.2 FSI: uno de los últimos motores atmosféricos en este segmento

El motor V10 situado en posición central del Audi R8 V10 RWS proporciona 397 kW (540 CV) y alcanza su par máximo de 540 Nm a 6.500 rpm. Con el motor 5.2 FSI, el Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 s (Spyder: 3,8 s) y alcanza una velocidad máxima de 320 km/h (Spyder: 318 km/h). La versión de techo cerrado tiene un consumo de carburante de 12,4 l/100 km (283 g/km de CO₂) y la de techo abierto, de 12,6 l/100 km (286 g/km de CO₂).

Una suspensión especialmente ajustada que permite un deslizamiento controlado

El nuevo Audi R8 Coupé V10 RWS pesa 1.590 kg (en vacío sin conductor). Son 50 kg menos que el Audi R8 Coupé V10 con tracción quattro, que requiere componentes adicionales si lo comparamos con la versión de propulsión trasera, como el árbol de transmisión, el embrague multidisco y el diferencial en el eje delantero. El R8 Spyder V10 RWS es 40 kg más ligero que el R8 Spyder V10, con 1.680 kg (peso en vacío sin conductor); la distribución de carga sobre los ejes es 40,6:59,4 (Coupé) o 40,4:59,6 (Spyder). Una suspensión y un sistema dinámico de estabilidad especialmente adaptados a la propulsión trasera aseguran un placer de conducción sobresaliente.

El ajuste de la suspensión y de los sistemas de control hacen posible un derrapaje controlado. Para realizar estas maniobras, el conductor debe seleccionar el modo “dynamic” en el sistema de conducción dinámico Audi drive select, que forma parte del equipamiento de serie, y activar el modo ESC sport. Cuando se alcanza cierto límite, el control de estabilidad ESC entra en funcionamiento de forma segura. La dirección asistida electromecánica asegura la precisión.

El Audi R8 V10 RWS equipa de serie llantas de aluminio forjado de 19 pulgadas con cinco radios y pintadas en negro, y los neumáticos son en formato 245/35 para el eje delantero y 295/35 en el eje trasero.



Elementos de diseño en negro mate y decoración deportiva opcional

El carácter purista de la nueva variante del R8 está acentuado por elementos acabados en negro mate, como la parrilla Singleframe y las tomas de aire delanteras y traseras. La parte superior del sideblade (en el Coupé) está acabada en color negro brillante, mientras que su parte inferior es del mismo color que la carrocería. Como en el Audi R8 LMS GT4, el Audi R8 V10 RWS Coupé también cuenta con la opción de la banda decorativa en color rojo Misano que recorre el capó, el techo y la parte trasera.

En el interior, el conductor y el pasajero disponen de asientos deportivos tapizados en cuero y Alcantara. Bajo pedido, se pueden equipar asientos de tipo bacquet. El salpicadero porta el emblema “1 de 999”, una referencia al número de esta serie limitada.

Audi admite pedidos para el Audi R8 V10 RWS en Alemania y en otros países europeos desde otoño de 2017, y los primeros modelos se han entregado a principios de 2018. En España, el precio del Coupé parte de los 168.500 euros; y el del Spyder arranca en 183.520 euros.



Lo más destacado

El nuevo Audi R8 V10 RWS

Diseño exterior y carrocería

- Proporciones típicas de un deportivo de motor central
- **Faros LED** de serie, opcionalmente faros LED con proyectores **láser** e intermitentes dinámicos
- Amplia parrilla Singleframe con rejilla en panel de color negro mate
- Banda deportiva inspirada en el R8 LMS GT 4 de color rojo Misano disponible como opción en el R8 Coupé V10 RWS
- Llantas de aluminio forjado de 19 pulgadas con cinco radios y pintadas de negro
- Coupé: 1.590 kg (peso en vacío sin conductor); 50 kg más ligero que el Audi R8 Coupé V10
- Spyder: 1.680 kg (peso en vacío sin conductor); 40 kg más ligero que el Audi R8 Spyder V10

Motor

- Motor V10 atmosférico de altas revoluciones con lubricación por cárter seco
- El V10 central genera 397 kW (540 CV) y un par máximo de 540 Nm a 6.500 rpm
- Altas prestaciones: 0–100 km/h en 3,7 s el Coupé, 3,8 s el Spyder, velocidad máxima 320 km/h (Spyder: 318 km/h)
- El 5.2 FSI es uno de los últimos motores atmosféricos en su segmento
- Impresiona por su prestaciones a alto régimen, respuesta inmediata y sonido característico
- Aumento de la eficiencia mediante la tecnología **cylinder on demand (COD)**

Transmisión y suspensión

- Cambios extremadamente rápidos con la caja **S tronic** de 7 velocidades
- El diferencial trasero autoblocante mecánico mejora la tracción y la dinámica de marcha
- Ajustes de suspensión para el concepto de tracción trasera, gran placer de conducción
- Dirección asistida electromecánica de diseño específico que proporciona un guiado preciso
- Sistema de conducción dinámica **Audi drive select** de serie

Interior

- Puesto de conducción monoposto orientado al conductor
- Asientos deportivos de serie y bacquets opcionales
- Emblema “1 de 999” en el salpicadero que indica la serie limitada

Infotainment y controles

- Pantalla performance en el **Audi virtual cockpit**: información sobre presión y temperatura de los neumáticos, potencia, par y fuerzas g, así como luz que indica al conductor cuándo cambiar
- Sistema de Infotainment MMI Navegación plus con **MMI touch** de serie
- En opción, punto de acceso Wi-Fi para la conexión de dispositivos móviles
- Concepto de funcionamiento MMI con **búsqueda intuitiva de texto** y **control natural por voz**
- **Audi smartphone interface** para la conexión de dispositivos Apple y Android
- **Audi phone box** para mejorar la calidad de la conexión y para la carga sin cables



Elementos destacados del equipamiento de serie y opcional

- Faros LED e intermitentes traseros dinámicos
- Sistema automático de confort climático, alarma antirrobo, iluminación interior LED, acceso sin llave, sistema de aparcamiento óptico
- Sistema dinámico de estabilidad [Audi drive select](#)
- Elementos opcionales destacados:
 - Faros LED con proyector [láser](#) e intermitentes dinámicos
 - Asistente para el cambio de luz larga
 - Cámara de visión trasera
 - Equipo de sonido 3D Bang & Olufsen, con 13 altavoces y 550 W de potencia

Producción

- Construido en el “Audi Böllinger Höfe” en las instalaciones de Audi Neckarsulm
- Producción altamente flexible que no solo fabrica las versiones del R8 de serie, también el Audi R8 LMS
- Transferencia coherente de tecnología de la competición a la serie: un 60% de los componentes del R8 V10 RWS son idénticos a los del R8 LMS GT4
- Hasta 500 empleados altamente cualificados trabajan en los 30.000 m² de las instalaciones de producción

Información detallada

Diseñado para el dinamismo: el nuevo Audi R8 V10 RWS

Purista y exclusivo, el nuevo Audi R8 V10 RWS ofrece una experiencia de conducción muy especial. Este deportivo de altas prestaciones es el primer modelo de producción de Audi con propulsión trasera y su producción está limitada a 999 unidades.

Diseño exterior y carrocería

El nuevo Audi R8 V10 RWS mide 4,42 m de largo y 1,94 m de ancho, tanto la versión Coupé como el Spyder. Con el habitáculo muy adelantado, la parte trasera alargada y una distancia entre ejes de 2,65 m, nada más verlo, sus proporciones ilustran claramente el concepto técnico de este deportivo de motor central. Sus detalles de diseño característicos incluyen líneas y bordes nítidos, así como un sideblade de dos secciones, cruzado por una línea de cintura continua, que enfatiza los estudiados trazos de la carrocería. El sideblade superior (en el Coupé) está acabado en color negro brillante, mientras que el inferior es del mismo color que la carrocería.



Unas grandes tomas de aire con aletas verticales y los **faros LED** flaquean una parrilla Singleframe ancha y baja, con una imagen tridimensional esculpida. La rejilla negra en panel acentúa la imagen purista de esta nueva variante del R8.



Bajo pedido, Audi puede suministrar faros LED con proyectores **láser**, que doblan el alcance de las luces largas. Esta opción también incluye intermitentes delanteros dinámicos, que son de serie en los pilotos traseros LED. La imagen en la parte trasera está dominada por el difusor y la rejilla de ventilación negro mate del compartimento del motor.

El tapón del depósito de aluminio presenta un grabado en relieve. Cuando el conductor lo abre, puede repostar combustible directamente, como en un coche de competición, sin necesidad de desenroscar un tapón. La banda deportiva opcional del Audi R8 Coupé V10 RWS está inspirada en el Audi R8 LMS GT 4; de color rojo Misano, recorre el capó, el techo y la sección trasera.

Construcción ligera: Audi Space Frame (ASF)

En el Audi R8 Coupé V10 RWS, el peso en vacío (sin conductor) se reduce a 1.590 kg. Esto supone 50 kg menos que el Audi R8 Coupé V10 con tracción quattro, que requiere componentes adicionales comparado con la versión de propulsión trasera, como el árbol de transmisión, el embrague multidisco y el diferencial del eje delantero. Es un factor decisivo y coherente con el concepto de construcción ligera del bastidor, realizado con un diseño ASF (Audi Space Frame).

Gracias a una combinación de distintos materiales, este bastidor pesa solo 200 kg y comprende un 79% de aluminio y un 14% de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP).

Spyder: abierto en 20 segundos

La ligera capota del Audi R8 V10 RWS Spyder forma dos aletas. Esto estira el tejido de tal forma que armoniza perfectamente con el diseño atlético de este deportivo de altas prestaciones, proporcionando un acabado muy parecido al techo de CFRP. Un sistema electrohidráulico abre o cierra la capota en 20 segundos incluso con el coche en marcha, hasta una velocidad de 50 km/h. La luneta, que se aloja tras la mampara trasera, se acciona eléctricamente.

El R8 Spyder V10 RWS pesa 1.680 kg (peso en vacío sin conductor), 40 kg menos que el R8 Spyder V10.

Motor

El V10 central del Audi R8 V10 RWS proporciona 397 kW (540 CV) y un par máximo de 540 Nm a 6.500 rpm. Con este motor FSI de 5,2 litros, el Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 s (Spyder: 3,8 s) y alcanza una velocidad máxima de 320 km/h (Spyder: 318 km/h). En la versión de techo cerrado el consumo medio es 12,4 l/100 km (283 g/km de CO₂) y, en la de techo abierto, de 12,6 l/100 km (286 g/km de CO₂).

Potencia V10: empuje intenso y respuesta inmediata

El 5.2 FSI es un motor sistemáticamente diseñado para altos regímenes. Nada más arrancar, sube hasta 2.500 rpm en fracciones de segundo. Bajo carga, este motor atmosférico de diez cilindros genera su sonido inconfundible de rugido profundo. El orden de encendido es el siguiente: 1-6-5-10-2-7-3-8-4-9.

El cigüeñal tiene muñequillas comunes para las bielas de los cilindros opuestos, lo que produce intervalos entre encendidos de 54 y 90 grados. Esta secuencia es un factor clave para producir su sonido distintivo de motor de competición.

Audi R8 V10 RWS	5.2 FSI
	Motor V10 de gasolina con inyección directa
Cilindrada en cm ³	5.204
Potencia máxima en kW (CV) / rpm	397 (540) / 7.800
Par máximo en Nm / rpm	540 / 6.500
Velocidad máxima en km/h	320 (Spyder: 318)
Aceleración 0 - 100 km/h en s	3,7 (Spyder: 3,8)
Consumo combinado en l/100 km	12,4 (Spyder: 12,6)
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km	286 - 283
Tracción	Trasera
Caja de cambios	S tronic de 7 velocidades

El V10, que se fabrica en la planta de motores húngara de Győr, es extremadamente compacto. Un radiador regula la temperatura del lubricante, que procede de un cárter seco. Desarrollada en competición, esta configuración permite colocar el motor en una posición que asegura un centro de gravedad bajo. El módulo de la bomba trabaja con múltiples etapas de cara a asegurar la lubricación en todas las condiciones, incluso con una aceleración lateral en el rango de 1,5 g que puede alcanzar el R8 V10 RWS.





Proceso de combustión especial: FSI más MPI (Inyección Multipunto)

Además de inyección directa en la cámara de combustión (FSI), el V10 utiliza inyección adicional en el colector de admisión (MPI). Para controlar esta inyección dual, dos centralitas de nuevo desarrollo comparten los complejos cálculos mediante el concepto de inyección principal y secundaria. Solo se usa la inyección MPI en carga baja. El carburante se evapora muy bien gracias al fuerte vacío en el colector de admisión, lo que produce una combustión limpia. En el rango de carga media, trabajan conjuntamente la inyección en el colector y la inyección directa. A plena carga, el sistema FSI realiza alrededor del 85% de la inyección, con una presión de hasta 200 bar. El carburante inyectado directamente crea un intenso remolino, lo que refrigera las paredes de la cámara de combustión e impide la detonación. La proporción restante de inyección MPI mejora el llenado y contribuye a incrementar las prestaciones.

La tecnología de desconexión selectiva de cilindros [cylinder on demand \(COD\)](#) incrementa el rendimiento considerablemente. En carga baja o media, desconecta los cilindros de la bancada izquierda o derecha cuando el coche circula en las cuatro marchas más largas, mediante la interrupción de la inyección y el encendido.

Además del sistema COD, el 5.2 FSI dispone de otras eficientes tecnologías. Si se selecciona el modo “comfort” en el sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#), que forma parte del equipamiento de serie, y la velocidad supera 55 km/h, la caja de cambios [S tronic](#) de 7 velocidades abre los dos embragues y este deportivo de altas prestaciones avanza por inercia. Inmediatamente antes de requerir empuje, el sistema start/stop se desconecta y el motor arranca de forma suave.

Transmisión y suspensión

El motor de diez cilindros está acoplado a una caja de cambios [S tronic](#) de 7 velocidades. Los movimientos de la palanca se transmiten por cable de forma completamente electrónica. El conductor puede engranar las marchas mediante la palanca de selección o las levas en el volante y, alternativamente, dejar que el cambio [S tronic](#) cambie por sí mismo en los programas D y S. Al pulsar el botón correspondiente, el programa Launch Control gestiona el acoplamiento del embrague a unas 4.500 rpm desde parado, lo que transfiere a la carretera la potencia del V10 mediante un deslizamiento controlado.

La caja [S tronic](#) de doble embrague es muy compacta. Su sistema de control térmico, coordinado con el del motor, utiliza un intercambiador aceite/agua montado en la propia caja de cambios. La unidad mecatrónica, construida como un bloque separado, actúa y lubrica esta caja de cambios de alta tecnología. Basta una sola bomba para surtir de aceite a los juegos de engranajes, a los embragues y al diferencial integrado de deslizamiento limitado.

El diferencial trasero puramente mecánico mejora la tracción y la dinámica mediante un efecto autoblocante del 25% en tracción y del 45% en retención. Esto lo hace muy adecuado al dinámico y purista carácter del nuevo Audi R8 V10 RWS. El motor central está ubicado cerca del eje vertical



en el centro del coche, lo que asegura la estabilidad de este deportivo incluso en rápidos cambios de dirección. La distribución de carga sobre los ejes es 40,6:59,4 (Spyder: 40,4:59,6).

Suspensión puesta a punto para un máximo placer de conducción

La puesta a punto de la suspensión y la dinámica de marcha del concepto de propulsión trasera asegura un máximo placer de conducción. El ajuste específico de la suspensión y de los sistemas de control permiten un derrapaje controlado cuando el conductor selecciona el modo “dynamic” en el sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#) y activa el modo sport del ESC. Cuando se alcanza cierto límite, el control de estabilidad ESC entra en funcionamiento de forma segura.

Para el guiado de la ruedas se recurre a una suspensión de dobles triángulos de aluminio, un principio de diseño característico de la competición. Unos casquillos metálicos y de caucho transmiten las fuerzas laterales al bastidor, a la vez que aseguran una buena elasticidad longitudinal. La vía trasera mide 1.599 mm y la delantera, 1.638 mm.

La nueva dirección asistida electromecánica ajustada para el sistema de propulsión trasera hace posible un guiado preciso. Permite sentir mejor la carretera y, al mismo tiempo, ahorra una cantidad significativa de energía comparada con una dirección de asistencia hidráulica. Tiene una desmultiplicación de 15,7 a 1, y el efecto de la asistencia depende de la velocidad y del modo seleccionado en el [Audi drive select](#).

El nuevo Audi R8 V10 RWS está equipado de serie con llantas forjadas de aluminio de 19 pulgadas, con un diseño de cinco radios y pintadas de negro. Los neumáticos delanteros son en formato 245/35 y los traseros, 295/35. Se incluye de serie un control directo de la presión, junto con una monitorización de la temperatura.

Tras las ruedas se encuentran unos grandes frenos. Los discos estándar de acero tienen un contorno ondulado que los hacen particularmente ligeros. Están ventilados internamente y perforados. Unos pernos de acero inoxidable unen los discos al cubo de aluminio, lo que evita la transferencia de picos de temperatura. En el eje delantero las pinzas son fijas de ocho pistones con discos de 365 mm de diámetro; en el trasero, de cuatro pistones y discos de 356 mm. El freno de estacionamiento electromecánico actúa sobre dos pinzas flotantes adicionales.

Interior

El concepto de construcción ligera del Audi R8 V10 RWS se refleja en el afinado estilo interior. El elemento dominante es el arco monoposto que rodea al puesto de conducción. El salpicadero parece estar flotando y aloja las unidades de control del climatizador. El código “1 de 999” indica el número de unidad del nuevo Audi R8 V10 RWS.

El conductor y el pasajero disponen de asientos deportivos situados en una posición muy baja, tapizados en cuero y Alcantara. Bajo pedido están disponibles asientos de tipo bacquet. En el Coupé, tras estos asientos se dispone de un espacio de carga de 226 litros, al que se añaden los

112 litros del compartimento de equipajes en la parte delantera.

Audi ofrece diferentes variantes del interior tapizado en piel Napa. Entre ellas, una costura con patrón de diamantes que otorga a los asientos un aspecto particularmente elegante, ya que los diamantes se van haciendo más grandes desde arriba hacia abajo. La gama se completa con dos paquetes de cuero y cuatro diseños en Alcantara para el recubrimiento del techo, incluidos dos de costuras con patrón de diamante. Adicionalmente, la gama Audi exclusive ofrece una amplia serie de opciones para una personalización aún mayor del interior. Por ejemplo, se encuentra disponible la iluminación y la personalización para los paneles de aluminio en los estribos. Los clientes pueden elegir entre una amplia gama de recubrimientos, molduras decorativas y colores. Las posibilidades son casi incontables.



Pantalla y controles

Quienes quieran conducir de forma rápida y segura necesitan plena concentración. Por esa razón, el nuevo Audi R8 V10 RWS está completamente enfocado hacia el conductor. Como en un coche de competición, el conductor puede acceder a todas las funciones importantes desde el volante y sin necesidad de apartar la vista de la carretera. El volante deportivo multifunction plus estándar del R8 integra dos botones de tipo satélite, uno para arrancar y parar el motor, el otro para el manejo del [Audi drive select](#).

El [Audi virtual cockpit](#), un monitor TFT de 31,2 cm (12,3 pulgadas), presenta la información en gráficos de alta resolución. El conductor puede elegir entre tres diferentes interfaces en el monitor: el modo Infotainment muestra los mapas del navegador o listas del teléfono, la radio o



la sección de audio en una gran ventana central, flanqueada por el tacómetro y el velocímetro como pequeños instrumentos redondos. En la vista clásica, los instrumentos tienen el mismo tamaño que en una pantalla analógica y la ventana central es proporcionalmente menor.

El modo Performance está diseñado especialmente para el uso en pista, donde destaca un tacómetro central. También hace la función de indicador de marcha: cuando se selecciona el modo manual de la caja S tronic de 7 velocidades, su escala se resalta en color en regímenes altos. A medida que el motor sube de régimen, se activan segmentos verdes, naranjas y rojos. Cuando el motor llega a su límite, toda la escala parpadea en rojo.

El conductor puede usar los botones multifunción para colocar indicadores adicionales a derecha e izquierda del tacómetro. La potencia y el par del 5.2 FSI se muestran como porcentajes, mientras que un medidor g –que llega hasta 1,5 g– permite visualizar las fuerzas que actúan sobre el coche. Un cronómetro registra el tiempo de hasta 99 vueltas y los compara entre sí. También se muestra el estado de componentes técnicos importantes, como la temperatura de los neumáticos, del lubricante del motor y del fluido de transmisión, así como la presión de los neumáticos.

Infotainment y Audi connect

El sistema de infotainment se maneja mediante un pulsador giratorio en la consola. El MMI Navegación plus con MMI touch de serie es un elemento particularmente destacado del sistema de infotainment. Sobre el mando de control giratorio se integra un touchpad, que permite al conductor escribir, hacer desplazamientos y zoom en el mapa del navegador. Como en un smartphone, la lógica de manejo está diseñada con jerarquías planas, incluida la búsqueda MMI. Esta búsqueda está disponible para todos los menús y ofrece una respuesta nada más introducir unas pocas letras.

El sistema se puede controlar desde el volante, el terminal MMI en el túnel central de la consola o mediante [control natural por voz](#), que entiende comandos simples y consultas. En la versión Spyder, forman parte del equipamiento de serie tres pequeños micrófonos integrados en los cinturones de seguridad, para facilitar el control por voz y las conversaciones por teléfono, ya que aseguran la mayor calidad de audio. El sistema de infotainment también incluye un punto de acceso Wi-Fi.

Altamente conectado: Audi connect y aplicación myAudi

El módulo Audi connect es el compañero perfecto, ya que lleva Internet y numerosos servicios a este biplaza a través de una conexión 4G. El catálogo abarca desde navegación con Google Earth y Google Street View hasta información del viaje, del tráfico y de lugares para aparcar. El conductor también puede acceder a su cuenta de Twitter y consultar noticias. La información se muestra en el Audi virtual cockpit y el sistema se maneja mediante el MMI. Ocurre lo mismo con las múltiples funciones de la aplicación myAudi, que permite el streaming de contenidos a través de los servicios Amazon Music y Napster, así como radio online.



La interfaz [Audi smartphone](#) integra teléfonos iOS y Android en un entorno especialmente desarrollado del MMI mediante Apple CarPlay y Android Auto. El [Audi phone box](#) conecta el smartphone a la antena del vehículo para mejorar la calidad de recepción y lo carga de forma inductiva, sin cables, de acuerdo con el estándar Qi.

Equipamiento

Audi ha dotado al nuevo Audi R8 V10 RWS con un extenso equipamiento de serie. Entre los numerosos elementos incluidos están los [faros LED](#) y los intermitentes dinámicos traseros, mientras que los faros LED con proyector [láser](#) para las luces largas y los intermitentes dinámicos delanteros están disponibles como opción.

Otros dispositivos de serie son el sistema de confort climático, la alarma antirrobo, la iluminación interior LED, el acceso sin llave, el sistema de aparcamiento óptico, el paquete de iluminación interior, el asistente de luces largas, el control de crucero, un juego de elementos de almacenamiento y una cámara de visión trasera.

Entre los dispositivos de seguridad pasiva, el Coupé está dotado con dos airbags frontales, dos airbags de cabeza y dos airbags laterales, junto con el reposacabezas integrado. El Spyder dispone de dos airbags frontales y dos laterales, además de dos robustos perfiles de acero con muelles comprimidos que actúan como un sistema automático de protección en caso de vuelco.

Bang & Olufsen Sound System con altavoces en los reposacabezas

Como alternativa al equipo de sonido estándar de Audi está disponible el equipo Bang & Olufsen con un amplificador de 550 W y 13 altavoces. El subwoofer está ubicado en la mampara delantera, cerca del espacio para la rueda delantera derecha. Unas sujeciones de aluminio anodizado fijan los altavoces de graves a las puertas y, en la oscuridad, se iluminan con luces LED. Dos de los 13 altavoces están fijados a cada reposacabezas, tanto en los asientos deportivos como en los de tipo bacquet del R8. El algoritmo Symphoria, que ha desarrollado Audi en cooperación con el Instituto Fraunhofer, añade una significativa profundidad al sonido.

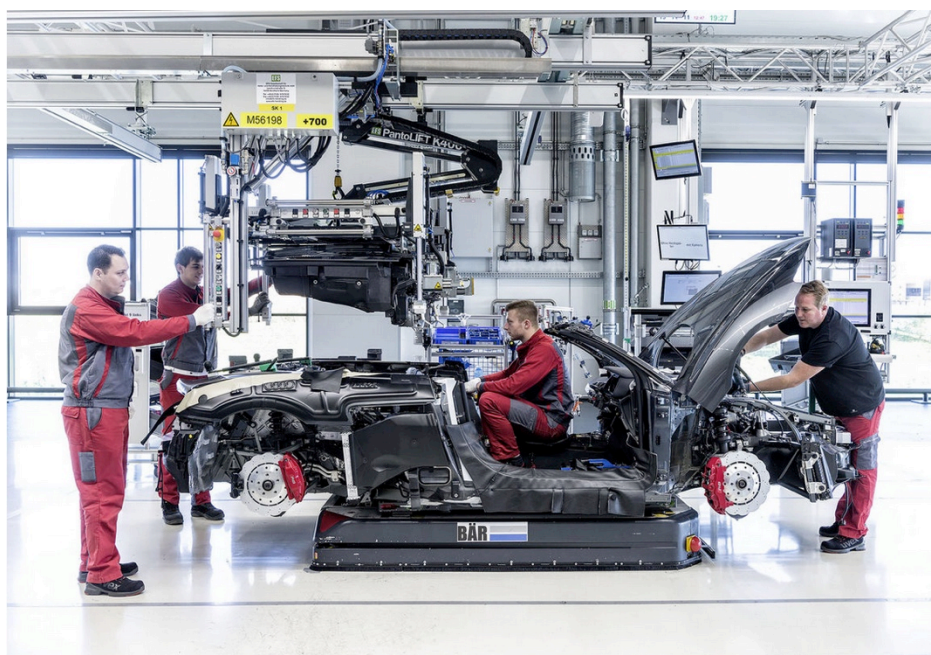
Audi lleva aceptando pedidos del R8 V10 RWS desde otoño de 2017, y los primeros modelos se han entregado a principios de 2018. En España, el precio del Coupé parte de los 168.500 euros; y el del Spyder arranca en los 183.520 euros.

Producción

El Audi R8 V10 RWS se fabrica bajo la supervisión de Audi Sport GmbH, una compañía subsidiaria al 100% de AUDI AG, en las instalaciones de “Audi Böllinger Höfe” en Heilbronn, muy cerca de la localidad de Neckarsulm. Hasta 500 empleados altamente cualificados trabajan en los 30.000 m² de las instalaciones de producción.

La producción del R8 se lleva a cabo en una factoría flexible, donde Audi Sport GmbH está

incrementando aún más su competitividad en lo que se refiere a la producción de series cortas. Los carros autónomos, conocidos como sistemas de transporte sin conductor (driverless transport systems DTS), no solamente se utilizan para transportar el bastidor terminado y pintado, también en el montaje como sustitutos de la tecnología tradicional de cinta transportadora. El sistema DTS tiene navegación autónoma y utiliza dispositivos del entorno y RFID (identificación por radiofrecuencia), así como condensadores de alta capacidad. Durante el montaje, los trabajadores realizan una gran proporción de operaciones manuales en 15 ciclos.



La flexibilidad es extremadamente importante en las instalaciones de “Audi Böllinger Höfe” porque, junto con modelos de serie, los operarios también construyen el R8 LMS GT4. Esto requiere una transferencia de tecnología permanente desde el sector de la competición, así como una gran cualificación debido a la complejidad del proceso de trabajo.

Antes de la entrega, cada nuevo deportivo de altas prestaciones debe superar una exigente fase de validación. Le sigue una inspección de calidad en la propia pista de pruebas de la factoría y un recorrido de prueba en carretera abierta. Solo entonces se considera que el nuevo Audi está listo para su envío al cliente.

Historia de éxito

Con una serie limitada de 999 unidades, el nuevo Audi R8 V10 RWS continúa la exclusiva historia del R8, ahora disponible por primera vez con propulsión trasera. Esta historia comienza en 2007 con el lanzamiento de la primera generación del Audi R8 Coupé, seguido en 2010 por el Spyder.



Juntas, ambas versiones han registrado más de 34.000 ventas y han demostrado la competencia de Audi en alta tecnología y su conexión con la competición.

Con la segunda generación del R8, Audi Sport demostró otra vez su capacidad: los ingenieros desarrollaron el nuevo Audi R8 LMS GT3 de competición junto con el modelo de producción. El resultado: más del 50% de todas las piezas del R8 LMS también se encuentran en el R8. El Audi R8 LMS GT4 tiene un número incluso mayor de piezas idénticas con el Audi R8 Coupé que el GT3: son comunes alrededor del 60% de los componentes.

La estrecha colaboración entre los ingenieros de carreras, profesionales de la competición y desarrolladores ha incrementado significativamente las prestaciones de la versión de calle. Galardones como el “Golden Steering Wheel” y el “Auto Trophy” prueban el éxito del Audi R8 Coupé.

El motor central del Audi R8 y del R8 Spyder es un concepto clásico en competición y forma parte del ADN deportivo de la marca. Incluso los coches de Gran Premio de Auto Union en los años 30 del siglo pasado, tenían el motor delante del eje trasero, un avance revolucionario en su tiempo.

–Fin–

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi R8 V10 RWS:

Consumo combinado en l/100 km: 12,6 – 12,4

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 286 – 283

–Fin–

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en <https://www.audi-mediacyenter.com>

El Grupo Audi, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 16 plantas distribuidas en doce países. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant’Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).

En 2016, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,868 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.457 deportivos de la marca Lamborghini y 55.451 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2016, AUDI AG alcanzó una facturación de 59.300 millones de euros, con un beneficio operativo de 3.100 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 88.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.