



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 20 / 11

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: reyes.luque@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Nuevo Audi R8: el Audi más rápido y potente de todos los tiempos

- **La segunda generación del deportivo de altas prestaciones hace su debut en el Salón del Automóvil de Ginebra.**
- **Motor 5.2 FSI con hasta 610 CV de potencia, de 0 a 100 km/h en 3,2 s.**
- **A la venta en España en verano, con un precio de 191.800 euros para el R8 V10 y de 214.800 euros para el R8 V10 plus**

Madrid, 2 de marzo de 2015 – Ningún otro modelo de la marca de los cuatro aros se acerca tanto al mundo de la competición, ni es tan impactante o dinámico: en el Salón del Automóvil de Ginebra, Audi presenta la segunda generación del R8, su deportivo de altas prestaciones. El motor central V10 y la tracción quattro de nuevo desarrollo garantizan unas prestaciones impresionantes, especialmente en la versión tope de gama con 610 CV, que logra una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos y alcanza una velocidad máxima de 330 km/h.

"La competición está presente en el ADN de Audi, forma parte de la naturaleza de la marca", comenta Ulrich Hackeberg, responsable de Desarrollo Técnico de Audi. "Con el nuevo R8, nuestros ingenieros han aprovechado su experiencia en competición para trasladarla del circuito a la carretera. Ninguno de nuestros modelos es tan emocionante y dinámico, ni está tan cercano a un coche de carreras. El nuevo R8 V10 plus es el Audi producido en serie más potente y rápido de todos los tiempos".

El motor central del Audi R8 representa no sólo un concepto clásico de la competición sino también una pieza importante en la tradición de la marca. Los potentes motores de los vehículos Auto Union que competían en los Grandes Premios de los años 30 ya recurrían a esta disposición al ir ubicados por delante del eje trasero, algo que supuso un avance revolucionario para la época. En el año 2000, Audi ganó la carrera de resistencia de Las 24 Horas de Le Mans por primera vez con el prototipo R8 LMP; en 2005, este coche, que a la postre dio nombre al modelo de producción en serie, acumulaba ya cinco victorias en el circuito de La Sarthe. El nombre elegido para la versión de calle, R8, indica la relación tecnológica entre ambos ganadores.

Hasta 610 CV: los dos motores V10

La nueva generación del Audi R8 se beneficia del último desarrollo del motor de diez cilindros. Con su rápida respuesta al acelerador, su facilidad para subir de vueltas hasta alcanzar las 6.500 rpm y su inimitable sonido, el propulsor atmosférico 5.2 FSI es capaz de despertar los



instintos más deportivos. En el nuevo R8, el V10 ofrece aún más potencia y par que en su predecesor. Las mariposas de las salidas de escape y el sistema opcional de escape deportivo hacen que el sonido del coche sea aún más característico.

El motor de diez cilindros y 5.204 cc está disponible en dos versiones. En el R8 V10 desarrolla una potencia de 540 CV (397 kW) y un par de 540 Nm a 6.500 rpm. La aceleración de 0 a 100 km/h se realiza en 3,5 segundos y la velocidad máxima es de 323 km/h. El Audi R8 V10 plus es todavía más potente y se convierte en el Audi de producción en serie más rápido de todos los tiempos. Desarrolla 610 CV (449 kW) y su par máximo de 560 Nm está disponible a 6.500 rpm. Las cifras de prestaciones son igualmente impresionantes: de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos, 0 a 200 km/h en 9,9 segundos y una velocidad máxima de 330 km/h.

Otra innovación en el 5.2 FSI es la inyección indirecta adicional. Complementa la inyección directa de gasolina FSI, reduce el consumo de combustible y mejora el rendimiento del motor. Además, el R8 cuenta con el innovador sistema COD (cylinder on demand), que desactiva una de las dos bancadas de cilindros desconectando la inyección y el encendido. El R8 V10 consume una media de 11,8 litros de combustible cada 100 kilómetros, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 275 gramos por kilómetro; en el R8 V10 plus esos valores son de 12,4 l/100 km y 289 g/km respectivamente. Comparado con el modelo anterior, se ha logrado una reducción de consumo de hasta un 10%, algo que también se debe al nuevo sistema start-stop.

La lubricación por cárter seco completa el paquete tecnológico del motor 5.2 FSI, que se fabrica de forma artesanal en la planta de Gyor en Hungría. Esta solución deriva del mundo de la competición y permite ubicar el V10 en una posición bastante baja, lo que conlleva grandes beneficios a la hora de reducir el centro de gravedad del coche. También ayuda a mejorar el suministro de aceite, incluso en circunstancias de aceleración lateral extrema.

La transmisión: tan rápida como eficiente

En ambas versiones la potencia se deriva a la rápida transmisión S tronic de siete velocidades, instalada detrás del motor. Esta caja de cambios dispone de tres modos automáticos y también puede ser controlada de forma manual. Las órdenes de cambio se transmiten de forma electrónica (shift-by-wire). El sistema launch control gestiona la aceleración a fondo desde parado.

Otra función de la transmisión S tronic entra en juego cuando el conductor levanta su pie del acelerador a velocidades superiores a los 55 km/h. En este caso, los dos embragues se desacoplan para aprovechar la inercia y rodar en marcha libre, lo que logra un ahorro considerable de combustible, especialmente en el uso del día a día.

El sistema de tracción integral permanente quattro da al nuevo Audi R8 un aporte decisivo en términos de estabilidad y agarre si se compara con sus rivales de tracción a un solo eje. En el



eje delantero, un embrague multidisco electrohidráulico reemplaza al embrague viscoso de la generación anterior. La tracción quattro de nuevo desarrollo permite una distribución del par entre los dos ejes totalmente libre y variable, dependiendo de las circunstancias de conducción. En un modo normal de uso, hasta el 100% de la fuerza se transmite al eje trasero y, siempre que sea necesario, el embrague puede desviar hasta el 100% del par a las ruedas delanteras. Gracias al bloqueo de diferencial mecánico en el eje trasero, el conductor puede experimentar la máxima tracción sin ningún deslizamiento.

Audi drive select: conducción dinámica

En el chasis del nuevo Audi R8, los brazos transversales dobles fabricados en aluminio mantienen firmes a las cuatro ruedas. El R8 V10 plus tiene una puesta a punto particularmente deportiva. Con cualquiera de los dos motores disponibles, la suspensión variable adaptativa Audi magnetic ride se ofrece de forma opcional. El sistema de dirección asistida electromecánica de nuevo desarrollo mejora el contacto con el asfalto y ayuda a reducir las emisiones de CO₂. En opción, Audi ofrece la dirección dinámica, que se vuelve más rápida en función de la velocidad y de los ajustes del sistema Audi drive select.

De serie, el nuevo Audi R8 V10 incorpora llantas de 19 pulgadas con neumáticos en formato 245/35 en el eje delantero y 295/35 en el trasero. Bajo pedido, Audi también ofrece unas llantas de 20 pulgadas por primera vez en el R8. Con esta opción, la medida de los neumáticos es 245/30 delante y 305/30 detrás. Los discos de freno adoptan un diseño lobulado que contribuye a reducir el peso, y las pinzas se pueden pintar en color rojo a gusto del cliente. En el Audi R8 V10 plus, los discos carbono cerámicos de alta tecnología se asocian a unas llantas de 20 pulgadas (opcionales para el V10) y logran unas cifras de deceleración superiores.

Gracias al sistema de conducción dinámica Audi drive select, el conductor tiene la posibilidad de elegir entre cuatro modos (comfort, auto, dynamic e individual) para controlar la manera en la que operan ciertos componentes mecánicos. De serie, este sistema actúa sobre el motor, la dirección, la transmisión S tronic y la tracción integral quattro, pero también lo puede hacer sobre algunos extras como el Audi magnetic ride, las mariposas de escape y la dirección dinámica. Además, ahora existe un nuevo modo denominado Performance (disponible como opción en el R8 V10, de serie en el R8 V10 plus), que se activa pulsando un botón independiente en el volante y que permite adecuarse a diferentes condiciones: seco, mojado o nieve. Estos programas mejoran la conducción en superficies de distinta adherencia. Con el modo Performance activado, el Audi Drive Select hace uso del control de estabilidad ESC.

Nuevo Audi Space Frame con aluminio y CFRP

El Audi R8 V10 tiene un peso en seco de 1.454 kilogramos. El factor clave de su ligereza es la carrocería Audi Space Frame (ASF), realizada con múltiples materiales, que pesa sólo 200



kilogramos. El peso en vacío del coche, 1.555 kilogramos, conduce a una relación peso/potencia de 2,55 kg/CV.

La carrocería ASF cuenta con un nuevo concepto de construcción ligera a base de múltiples materiales. Los componentes fabricados con plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) forman los pilares B, el túnel central y la sección vertical trasera. La parte frontal del vehículo, los arcos del techo y la sección trasera forman un armazón hecho de nodos de aluminio fundido y perfiles de aluminio que, en algunos casos, emplean nuevas aleaciones. Como siempre sucede con la estructura ASF, cada componente tiene un propósito y ubicación concretos. En base a ello, los ingenieros se han servido de nuevos materiales para cumplir nuevas funciones. Dejando esto a un lado, la carrocería es ahora un 15% más ligera, mientras la rigidez torsional es aproximadamente un 40% mayor. En términos de rigidez, la estructura del nuevo Audi R8 es un punto de referencia. El concepto de construcción ligera no tiene parangón entre la competencia.

El Audi Space Frame en el nuevo Audi R8 es extremadamente ligero y rígido, mientras que también alcanza un alto grado de confort acústico y ofrece un elevado nivel de seguridad. La capa exterior está hecha completamente de aluminio, pero en opción (de serie en el R8 V10 plus) Audi también ofrece algunas piezas de fibra de carbono, por ejemplo, el faldón delantero, el difusor trasero o los Sideblades laterales. El largo difusor ubicado en los bajos de la carrocería mejora la carga aerodinámica en el eje trasero a velocidades elevadas.

Diseño: bajo, ancho, musculoso

El puesto de conducción adelantado y la distancia entre ejes relativamente corta hacen que el modelo de altas prestaciones con motor central muestre su deportividad al primer golpe de vista. Con 4,42 metros de largo, 1,24 metros de alto y 2,65 de batalla, sus dimensiones han cambiado muy poco con respecto al modelo precedente. La anchura alcanza ahora los 1,94 metros, lo que supone un aumento de 4 centímetros. Las proporciones se acercan a las de un modelo de competición y muchas de las ideas de diseño que caracterizan a la primera generación del Audi R8, siguen aquí presentes aunque más pronunciadas.

Los cuatro aros descansan orgullosos sobre el capó, la parilla Singleframe con trama de nido de abeja es más ancha y plana. Unas superficies modeladas en plástico le dan continuidad hasta los faros delanteros, ahora más planos. Todo esto pone de relieve una clara sensación de tensión y profundidad, al tiempo que añade un aire de lógica al diseño. La luz diurna con tramas verticales tiene su réplica en la estructura de las entradas de aire y remarca la anchura del coche. La apariencia general del Audi R8 transmite sensación de ligereza y precisión técnica. Los faros de LED forman parte de la dotación de serie. En opción se puede montar el sistema de iluminación láser, que duplica el alcance de la luz de carretera hasta situarlo en 600 metros, y que lleva emparejados los intermitentes dinámicos delanteros. Los intermitentes traseros dinámicos son de serie en todas las versiones. El diseño de las ópticas posteriores



combina también dos elementos verticales con una línea horizontal, lo que otorga al Audi R8 una apariencia aún más poderosa.

Este nuevo sistema de iluminación se sirve de un módulo láser en cada faro, capaz de generar un haz de luz con el doble de alcance de los faros LED. Cada módulo está integrado por cuatro diodos láser de alta potencia. Con un diámetro de sólo 300 micrómetros, cada uno genera una luz azul con una longitud de onda de 450 nanómetros. Un convertidor de fósforo la transforma en luz blanca apta para su uso en carretera, con una temperatura de color de 5.500 grados Kelvin, condición ideal para el ojo humano, ya que mejora la visión y ayuda a prevenir la fatiga. La iluminación láser está activa desde una velocidad de 60 km/h para complementar la luz de carretera LED en el R8 y, gracias a su largo alcance, mejora en gran medida el campo de visión del conductor así como su seguridad. Un sistema de sensores basado en la cámara inteligente detecta otros usuarios de la vía y ajusta el patrón de luz para excluirllos y así evitar su deslumbramiento.

En los laterales de este deportivo se dibujan contornos curvos por encima de las ruedas. Los hombros, en forma de potentes músculos, conectan las ruedas, al mismo tiempo que dividen cada Sideblade en dos mitades. Esta nueva solución de diseño hace que el coche parezca aún más largo y dinámico. En la parte trasera, los grupos ópticos y las salidas de aire se conectan visualmente entre sí. Las dos salidas de escape tienen un diseño trapezoidal y la luna trasera ofrece una visión clara del vano motor, que además está iluminado. El R8 está equipado con un spoiler trasero retráctil y eléctrico, mientras el R8 V10 plus monta un alerón fijo fabricado en CFRP.

Como en un coche de carreras: el interior y los controles

Tras el volante del nuevo Audi R8, el conductor se siente como un piloto de carreras. Todas las funciones se orientan a él y permiten un manejo fácil, incluso en las situaciones límite, y todo ello sin que el conductor tenga que apartar en ningún momento las manos del aro. Los asientos deportivos de nuevo diseño con reposacabezas integrados proporcionan un excelente agarre lateral. Pero también existen otros más radicales, de tipo bacquet, que también son nuevos y que forman parte del catálogo opcional en el R8 V10 (de serie en el R8 V10 plus).

Los botones de arranque y del Audi drive select se ubican en mandos satélites del nuevo volante multifunción plus. El volante Performance del Audi R8 V10 plus cuenta con dos satélites extra: uno de ellos sirve para activar el modo Performance y se controla junto a una ruleta giratoria que selecciona los programas de seco, mojado y nieve; el otro controla el sistema de escape deportivo.

El Audi virtual cockpit tiene su ubicación independiente y presenta toda la información en una pantalla de 12,3 pulgadas de avanzada tecnología y con gráficos fascinantes. El conductor puede alternar entre diferentes modos de visualización o ajustarlo en base a sus propias



necesidades en el modo Individual. En el modo Performance se presenta información relativa a la aceleración, la deceleración, las fuerzas laterales, la potencia y el par. El Audi virtual cockpit también muestra una luz de cambio que avisa de que ha llegado al régimen máximo de giro del motor. Todas las funciones de este cuadro de instrumentos virtual se manejan mediante el volante multifunción plus. Las manos permanecen siempre sobre el volante, de esta manera nunca se aparta la vista de la carretera. Como alternativa, también se puede manejar desde la ruleta giratoria del túnel central o desde los botones de la consola central.

Relativo al diseño interior, las tensas líneas geométricas enfatizan la idea estética de construcción ligera de la marca. Su elemento característico es el puesto de conducción monoplaza, en el que un gran arco envuelve al conductor dentro de su asiento. La pantalla del sistema MMI de la generación anterior ya no existe y en su lugar figuran los tres elementos de control del sistema de climatización. El diseño tridimensional de las salidas de ventilación recuerda a las entradas de aire de los coches de carreras. El salpicadero parece flotar en ingravidez. En la parte baja, la consola ubicada sobre el túnel central, alberga el terminal MMI de serie así como el nuevo selector de diseño plano de la transmisión S tronic.

Si hablamos de la tapicería, los clientes pueden elegir entre Alcantara, cuero Nappa perla y cuero Nappa fino. También están disponibles unas molduras de fibra de carbono con recubrimiento suave que dejan a la vista la trama, dos paquetes de cuero y una nueva costura tipo diamante.

Personalización

Existen numerosas opciones de personalización para los clientes del nuevo Audi R8, tanto para el exterior como para el interior. La gama de colores para la carrocería ha sido renovada y se puede combinar libremente con los tonos de los Sideblades; entre estos últimos destaca uno en color carbono brillante. Hay diez colores disponibles de serie, y para el R8 V10 plus existe una nueva pintura en acabado mate.

Entre las cinco combinaciones de color disponibles para el interior, aparecen dos nuevas gamas que dan al habitáculo un marcado carácter deportivo. Asimismo, existen numerosas opciones para personalizar aún más el interior y el exterior, entre las que aparece la tapicería de Alcantara con costura de diamante. Por otra parte, el programa Audi exclusive hace posible que el cliente pueda configurar un modelo totalmente único.

Completamente conectado: infotainment

En el nuevo R8, el Audi virtual cockpit sustituye a la instrumentación analógica y al monitor MMI. El conductor puede cambiar la configuración de la pantalla y elegir entre dos vistas totalmente diferentes, en las que cobran protagonismo los relojes o el mapa de navegación.



El Audi R8 hace uso de la última tecnología en materia de información y entretenimiento. El sistema MMI navigation plus viene instalado de serie; la ruleta táctil del MMI touch es el elemento de control principal. Como protagonista a la sombra, figura la segunda generación de la plataforma modular de infotainment, que integra el potente chip T30 firmado por NVIDIA, empresa colaboradora de Audi.

El MMI navigation plus se complementa con el módulo Audi connect, gracias al cual el pasajero puede conectar a internet su smartphone o tablet mediante un punto de acceso Wi-Fi. Los servicios online personalizados se muestran en la pantalla del Audi virtual cockpit. La conexión a internet usa la rápida red LTE (Long Term Evolution). Los componentes opcionales como el sistema de audio de alta calidad de Bang & Olufsen de 500 W o el sistema de telefonía que posibilita una cómoda integración del móvil completan el programa de información y entretenimiento.

Nueva fábrica de quattro GmbH: producción en "Böllinger Höfe"

El nuevo Audi R8 se fabrica en el nuevo centro de producción "Böllinger Höfe", perteneciente a quattro GmbH y situado cerca de la planta de Neckarsulm. La zona de producción, que abarca 30.000 m², cuenta con talleres de carrocería y ensamblaje. El centro en su totalidad es altamente flexible y en él se materializan algunas innovaciones técnicas como la construcción de la carrocería CFRP, lo que, unido a sistemas de transporte sin conductor, sitúan a la fábrica en los más altos estándares de calidad.

Al igual que sucedía con la generación anterior, la producción sigue un elaborado proceso artesanal. En periodos de tiempo de unos 30 minutos y con hasta 400 empleados altamente cualificados, el R8 es ensamblado de forma precisa y a mano. Tras la finalización, cada unidad se somete a una estricta prueba de calidad en la pista de pruebas interna y en un test en la vía pública de una hora de duración. Con el nuevo centro de producción del R8, quattro GmbH (la filial de Audi encargada de los vehículos de alto rendimiento) aumenta su experiencia en las pequeñas series, creando así la oportunidad de realizar mejoras cada vez más excitantes para el R8.

Electrificado: Audi R8 e-tron

La segunda generación del Audi R8 constituye la base para dos modelos más. Audi ha logrado importantes avances en el desarrollo de su deportivo eléctrico de altas prestaciones, el R8 e-tron. La última evolución emplea la estructura multimaterial Audi Space Frame para el modelo de producción en serie. La estructura principal se ha mejorado con un módulo de CFRP ubicado en la sección trasera, a la altura del compartimento de carga. Las paredes con este componente son laminadas y permiten absorber la energía con mayor eficacia en caso de colisión trasera, a pesar de su reducción de peso. Gracias a las modificaciones específicas llevadas a cabo en la parte exterior de la carrocería y en las llantas, el Audi R8 e-tron obtiene



un coeficiente aerodinámico (Cd) de 0,28. En términos de prestaciones y autonomía, el coche entra en una dimensión totalmente nueva.

La gran batería con forma de T está integrada en la estructura del túnel central y por detrás del habitáculo, en una posición óptima. Además, supone una ayuda en el apartado dinámico al situar el centro de gravedad más bajo. Audi se encarga de producir la batería de alto voltaje, con tecnología de ion-litio de nuevo desarrollo, que ha sido especialmente concebida para un vehículo puramente eléctrico. Si se compara con la primera plataforma tecnológica, la capacidad de la batería ha aumentado desde 49 kWh a aproximadamente 92 kWh.

El nuevo R8 e-tron tiene una autonomía eléctrica de 450 kilómetros, frente a los 215 de la generación anterior, y las baterías cuentan con una densidad de energía que ha sido incrementada de 84 Wh/kg a 154 Wh/kg. El deportivo de altas prestaciones de propulsión totalmente eléctrica emplea el sistema de carga combinada CCS (Combined Charging System), que funciona con corriente continua y alterna. Gracias a ello es posible completar la carga de la batería en un tiempo significativamente inferior a las dos horas.

La potencia es ahora de 462 CV (340 kW), y el par alcanza los 920 Nm, gracias a dos motores eléctricos de 170 kW y 460 Nm cada uno. El nuevo Audi R8 e-tron acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 210 km/h (limitada electrónicamente). La gestión inteligente de la energía y el sistema de frenos electromecánico logran altos índices de recuperación de energía. El diferencial con distribución de par entre las ruedas traseras garantiza la máxima estabilidad y dinamismo.

Audi utiliza su deportivo eléctrico de altas prestaciones a modo de laboratorio rodante de alta tecnología. Es por ello que los resultados obtenidos en el Audi R8 e-tron podrían verse reflejados en algunas berlinas de la gama. El Audi R8 e-tron es un coche deportivo de propulsión eléctrica fabricado a mano con la máxima calidad. Estará disponible en 2015 bajo pedido.

Nuevo coche de carreras: el Audi R8 LMS

Junto al nuevo Audi R8 de calle, la versión de competición R8 LMS también hace su debut. En su desarrollo se han involucrado personas pertenecientes al mundo de la competición y al de la producción en serie, que han trabajado en completa armonía. Tanto el Audi R8 como el Audi R8 LMS han visto claros incrementos en la potencia y el rendimiento en comparación con sus predecesores. Ambos modelos tienen en común un 50% de las piezas.

La carrocería de este propulsión trasera que competirá en la categoría GT3 está basada en la estructura ASF, aunque cuenta con refuerzos selectivos. La parte exterior se fabrica con CFRP. Los ingenieros han desarrollado, también, una jaula de seguridad para el habitáculo. El peso de homologación del vehículo es de 1.225 kilogramos. El motor V10 es prácticamente idéntico al



del R8 de serie y su potencia alcanza los 585 CV (430 kW) aproximadamente, en función de la normativa aplicable y las limitaciones requeridas.

Las ventas del nuevo R8 LMS a equipos de todo el mundo comenzarán con la temporada 2016. Durante este año, el coche de carreras será puesto a prueba en diferentes carreras de resistencia y velocidad del panorama internacional. También estará disponible para los clientes de los cursos de la escuela Audi driving experience.

La comercialización del nuevo Audi R8 de calle comienza en verano de 2015, con un precio de 191.800 euros para el R8 V10 y de 214.800 euros para la versión superior R8 V10 plus.

Todos los datos técnicos son preliminares.

Consumo de combustible de los modelos citados:

Audi R8:

Consumo combinado en l/100 km: 12,4 – 11,8

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 289 – 275

El consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de un vehículo varían en función de la elección de llantas y neumáticos. No sólo dependen de la eficiencia del vehículo, sino también se ven condicionados por la conducta al volante y otros factores ajenos a la técnica.

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