



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>

Noviembre 2018

INFORMACIÓN DE PRENSA

El nuevo Audi R8

Información resumida **2**

La información más importante del Nuevo Audi R8

Lo más destacado **5**

Los puntos clave, de un vistazo

Información detallada **7**

Todo lo que necesitas saber acerca del nuevo Audi R8

▶ Diseño exterior	7
▶ Motor	9
▶ Transmisión	11
▶ Suspensión	12
▶ Audi Space Frame	13
▶ Aerodinámica	14
▶ Interior	14
▶ Concepto de manejo	15
▶ Infotainment y Audi connect	16
▶ Versiones	17
▶ Producción	17
▶ Versiones de competición	18

Información resumida

El nuevo Audi R8

“Nacido en el circuito, producido para la carretera”. El modelo de producción llega después del debut mundial del R8 LMS GT3 en el Salón del Automóvil de París. Además de su diseño más deportivo, el Coupé y el Spyder han mejorado sus prestaciones. Los motores V10 atmosféricos ahora rinden 419 kW (570 CV) y 456 kW (620 CV). La comercialización de los nuevos modelos en Europa se iniciará a principios de 2019.

“El R8 ocupa una posición única para Audi en todos los aspectos”, declara Michael-Julius Renz, Director de Audi Sport GmbH. “Ahora es aún más potente y rápido”, añade Oliver Hoffmann, Director Técnico de Audi Sport GmbH: “La competición es parte de nuestro ADN. Con alrededor del 50 por ciento de componentes compartidos con el R8 LMS GT3, ningún otro coche está más próximo a las carreras que el Audi R8”.

Motores: aún más potencia y par

Con una respuesta instantánea, subida de revoluciones ultra-rápida y un sonido único, el corazón del Audi R8 es su motor V10 atmosférico. En la variante básica, los 397 kW (540 CV) han aumentado para ofrecer ahora 419 kW (570 CV), con un par máximo superior en 20 Nm, hasta alcanzar los 560 Nm, disponibles a 6.200 revoluciones por minuto. El Audi R8 V10 quattro acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos (Coupé) y 3,5 segundos (Spyder), antes de alcanzar una velocidad máxima de 324/322 km/h.

El 5.2 FSI del Audi R8 V10 performance quattro genera 456 kW (620 CV) en vez de los 449 kW previos (610 CV), con un par máximo de 580 Nm, mejorando los 560 Nm anteriores. El aumento, en este caso, es primordialmente el resultado de un sistema de distribución optimizado, con válvulas y otros componentes realizados en titanio. El Coupé acelera desde parado hasta alcanzar los 100 km/h en 3,1 segundos, y el Spyder lo hace en 3,2 segundos. La potencia impulsa al coche hasta los 331 km/h (329 km/h en el Spyder). Los dos motores V10 atmosféricos de 5,2 litros de cilindrada incorporan un filtro de partículas para reducir las emisiones con más efectividad.

Suspensión: precisión milimétrica

Las modificaciones en la suspensión proveen aún más estabilidad y precisión. La asistencia ha sido reajustada tanto en la dirección dinámica opcional como en la servodirección electromecánica. La respuesta de la dirección es más directa y precisa en todo el rango de velocidades. Esto asegura un tacto óptimo al volante en cualquier situación de conducción.

La dirección dinámica utiliza un engranaje de superposición para variar la desmultiplicación entre 10,5:1 y 15,8:1, dependiendo de la velocidad. La dirección es muy directa en maniobras, y al contrario en autopista. En el modo Performance, el ajuste es considerablemente más directo que en los modos Comfort o Auto; y para un manejo particularmente preciso, la desmultiplicación permanece constante (14,0:1) desde una velocidad de aproximadamente 140 km/h.

Además de los modos ya conocidos del Audi drive Select, en el R8 V10 performance quattro, tres programas adicionales forman parte del modo Performance de serie: dry, wet y snow. Estos adaptan parámetros fundamentales en función del coeficiente de adherencia del pavimento. Gracias a la especial puesta a punto del control electrónico de estabilidad (ESC), el Audi R8 V10 performance frena de 100 km/h a cero en hasta 1,5 metros menos de distancia que antes; la distancia de detención de 200 a 0 km/h es hasta 5 metros menor, en cada caso dependiendo de las condiciones exteriores.

El nuevo Audi R8 está equipado de serie con llantas de 19 pulgadas. Las llantas de 20 pulgadas con diseño de cinco radios en V, equipadas con nuevos neumáticos deportivos que proporcionan un comportamiento aún más preciso, están disponibles de forma opcional. Para los frenos de serie con discos de acero, Audi ofrece como opción las pinzas pintadas en color rojo en vez de negro. En el caso de los frenos con discos carbocerámicos, las pinzas están pintadas en color gris o rojo. Opcionalmente, la barra estabilizadora delantera puede ser de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) y aluminio, lo que reduce el peso en unos dos kilogramos.

Diseño: más afilado y tenso

El carácter afilado de los nuevos modelos R8 también queda claro visualmente. La parrilla Audi Singleframe muestra una línea más ancha y plana. En combinación con los grupos ópticos oscurecidos y otros elementos de diseño, la apariencia del nuevo Audi R8 es más afilada. Unas marcadas barras en los laterales dividen las amplias entradas de aire, y las finas ranuras del capó por encima de la parrilla Audi Singleframe son reminiscencias del Audi Sport quattro. El nuevo spoiler delantero es ahora más ancho, subrayando el aspecto deportivo. La rejilla de ventilación en la parte trasera recorre toda la anchura disponible. El difusor tiene mayor presencia y enmarca las nuevas salidas ovaladas del escape, al estilo RS. En el vano motor, el filtro de aire va situado bajo una nueva tapa de tres elementos, disponible en material plástico o en fibra de carbono.

Los clientes del Audi R8 pueden elegir entre tres paquetes exteriores. Estos añaden varios toques distintivos a la parte baja del spoiler delantero, los faldones laterales y el difusor trasero. La especificación de serie para el R8 V10 quattro con 419 kW (570 CV) es en color negro brillo; la versión superior R8 V10 performance quattro con 456 kW (620 CV) viene de fábrica con una terminación titanio mate. El paquete exterior de carbono está disponible para ambas motorizaciones. Como opción, los aros característicos de Audi y los emblemas exteriores pueden ir pintados en negro brillante; los tonos metalizados gris Kemora y azul Ascari son novedades en la paleta de pinturas.

El nuevo aspecto visual también afecta al interior del Audi R8. Las nuevas opciones aquí incluyen el color plata Pastel con costuras en contraste en gris oscuro, el marrón Palomino con costuras gris acero, y el negro con costuras en azul Utopia. El pack R8 performance design con tapicería mixta de cuero/Alcantara, contrastes en azul Mercato y terminación en fibra de carbono está disponible para las variantes con el motor más potente. La gama de Audi exclusive ofrece a los clientes la posibilidad de personalizar muchos detalles de sus Audi R8, por fuera y por dentro.



Nuevas denominaciones de modelo

Las ventas empezarán a principios del próximo año. Durante el primer trimestre de 2019, los nuevos modelos Audi R8 estarán disponibles en los concesionarios. Audi introduce nuevas denominaciones en esta puesta al día. Los R8 Coupé/Spyder V10 se convierten en los modelos R8 Coupé/Spyder V10 quattro; y los Audi R8 Coupé/Spyder V10 plus se llaman ahora Audi R8 Coupé/Spyder V10 performance quattro, una analogía con los modelos RS más potentes de Audi Sport.

Lo más destacado

El nuevo Audi R8

Diseño exterior

- Diseño de líneas tensas característico de un deportivo de motor central, con nuevos elementos
- Parrilla Audi Singleframe más baja, ancha y plana, ranuras en el capó que recuerdan al Audi Sport quattro, nuevas tomas de aire
- [Faros LED](#) de serie; opcionalmente, [Audi laser light](#) con intermitentes dinámicos también en la parte delantera
- Nuevos faldones laterales, cubierta del compartimento del motor y rejilla de aire en la parte trasera
- Difusor más elevado, salidas de escape ovaladas
- Disponibles tres paquetes exteriores, dos nuevos colores de pintura y aros de Audi en negro

Motor

- V10 atmosférico de 5,2 litros con elevado régimen de giro, potencia y par
- Dos versiones con 419 kW (570 CV) o 456 kW (620 CV), 560 o 580 Nm de par a 6.200 o 6.500 rpm, respectivamente
- Lubricación por cárter seco como en competición, distribución optimizada con componentes de titanio
- Respuesta instantánea y brillante sonido característico de un V10
- Sistema de desconexión de cilindros ([Cylinder on demand COD](#)), inyección doble, modo de marcha por inercia y filtro de partículas de gasolina
- 0-100 km/h en 3,1 s, velocidad máxima de 331 km/h (R8 Coupé V10 performance quattro)

Transmisión

- Rápida y compacta caja de cambios [S tronic](#) de siete velocidades montada tras el motor
- [Tracción quattro](#) con embrague multidisco de accionamiento electrohidráulico y control electrónico, distribución de par completamente variable, diferencial trasero mecánico de deslizamiento limitado

Suspensión

- Ejes de brazos transversales dobles, versión R8 V10 quattro con tecnología [Audi magnetic ride](#)
- Frenos de alto rendimiento en las cuatro ruedas, versión superior con discos carbocerámicos, opcionalmente pinzas de freno en color rojo
- Dirección de serie y [dirección dinámica](#) (opcional) con una respuesta aún más precisa
- Llantas del 19 pulgadas de serie, nuevas llantas opcionales de 20 pulgadas
- Nuevos neumáticos de 20 pulgadas deportivos
- Sistema [Audi drive select](#) de serie con cuatro modos. El R8 V10 performance quattro además tiene tres programas deportivos adicionales

Audi Space Frame (ASF)

- Audi Space Frame en aluminio y polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP, con un peso de 200 kg (en el Coupé). Peso de 1.595 kg (R8 Coupé V10 performance quattro)
- Audi R8 Spyder una capota flexible electrohidráulica de 44 kg
- Concepto aerodinámico orientado a conseguir un valor alto de fuerza, amplio difusor

Interior

- Líneas claras, puesto de conducción con un arco tipo “monoposto”, instrumentación flotante
- El R8 performance quattro está equipado con unos ligeros asientos bucket de serie
- Tres nuevos colores para el interior
- Paquete R8 performance design disponible por primera vez con tapicería de cuero/Alcantara

Controles, pantalla e infotainment

- Los controles están orientados al conductor; todas las funciones más importantes están en el volante
- Dos variantes nuevas de volante, con dos o tres botones tipo satélite
- [Audi virtual cockpit](#) con pantalla de 12,3 pulgadas
- MMI Navegación plus con [MMI touch](#) de serie, [Audi connect](#) con módulo LTE y punto de acceso [Wi-Fi hotspot](#) así como [Audi phone box](#) de serie, al igual que el equipo de sonido Bang & Olufsen con altavoces en los reposacabezas

Versiones

- Nuevas designaciones para las versiones dependiendo de la variante del motor: R8 V10 quattro y R8 V10 performance quattro, ambos disponibles como Coupé o Spyder
- El lanzamiento será a principios de 2019

Información detallada

El nuevo Audi R8: dinámica mejorada para el deportivo de altas prestaciones

Ningún otro Audi está más cerca de la competición: el R8 es la punta de lanza deportiva de Audi y el modelo de producción más rápido de la marca Audi Sport. La versión actualizada de este deportivo de altas prestaciones, disponible en versiones Coupé y Spyder, está aún más afinada y es más potente. Sus motores V10 atmosféricos ahora tienen una potencia de 419 kW (570 CV) y 456 kW (620 CV). Esto se complementa con modificaciones en la suspensión y con un diseño exterior aún más llamativo. La comercialización comenzará a principios de 2019.

Diseño exterior

Un habitáculo altamente avanzado, pasos de rueda poderosamente acentuados, una distancia entre ejes de 2,65 m, un voladizo trasero largo y 4,43 m de longitud: ningún otro modelo de producción de Audi está tan cerca de un vehículo de competición como el nuevo R8, tanto en concepto como en imagen. Los diseñadores han afinado aún más su llamativo exterior como parte de esta actualización.



Las líneas horizontales hacen que la parte delantera de este deportivo de altas prestaciones parezca extremadamente ancha. La parrilla Audi Singleframe con su estructura interna de panel de abeja es aún más ancha y plana, además de que se ha omitido el marco cromado. Las grandes

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)

entradas de aire, divididas en dos secciones por aletas verticales, están situadas sobre el splitter frontal, ahora más ancho. Unas aberturas planas en el capó recuerdan al icónico Audi Sport quattro. De serie equipa **faros LED** con 37 diodos emisores de luz con intensidad regulable. Las luces **Audi laser light** están disponibles como opción; cuentan con un haz de largas con el doble de alcance y se identifican exteriormente por un LED azul. Los faros láser están combinados con los intermitentes dinámicos delanteros.

La vista lateral del nuevo Audi R8 tiene una imagen tensa y compacta, con líneas nítidas que dibujan las superficies atléticamente curvas. Los contornos sobre las ruedas son una referencia al sistema de tracción **quattro**. La línea de hombros conecta las ruedas entre sí. En el Coupé, divide el sideblade en dos elementos visuales, una mitad superior y una inferior. Si el cliente lo desea, estos sideblades pueden llevar un logotipo de su elección. Los faldones laterales constituyen una continuación visual del splitter frontal y hacen que la apariencia del R8 sea aún más plana y deportiva. El filtro del aire está ubicado en el vano motor bajo una cubierta de tres piezas, disponible en material plástico o en fibra de carbono.

La capota del Audi R8 Spyder está perfectamente integrada en el diseño; se extiende sobre dos aletas que tensan el material. Con un peso de solo 44 kg, contribuye al bajo centro de gravedad del coche. Un sistema electrohidráulico la abre o cierra en 20 segundos, también si el vehículo está en marcha a una velocidad de hasta 50 km/h. Al abrirse, se pliega en forma de “Z” dentro de un alojamiento plano con una cubierta realizada en CFRP (polímero reforzado con fibra de carbono), situada sobre el motor. La luneta trasera, independiente de la capota, se esconde junto a la mampara de CFRP y se puede subir o bajar eléctricamente. Dos robustas secciones de acero, pretensadas mediante muelles, hacen la función de protección antivuelco.

Las líneas horizontales también predominan en la parte posterior del nuevo Audi R8. La rejilla de ventilación con estructura de panal de abeja para el compartimento del motor ahora se extiende en toda la anchura. El difusor, con llamativas nervaduras, llega más arriba y enmarca las nuevas salidas de escape ovaladas, de estilo RS. Estas salidas pueden tener diferentes acabados: cromado en el R8 V10 quattro y negro brillante en el R8 V10 performance quattro.

Cada piloto trasero comprende 118 LED individuales que, en conjunto, crean una iluminación homogénea. Los intermitentes dinámicos traseros son parte del equipamiento de serie. El spoiler trasero del R8 Coupé V10 quattro se despliega eléctricamente a una velocidad de 120 km/h. El R8 Coupé V10 performance quattro tiene un alerón fijo de mayor tamaño, fabricado en carbono (CFRP). El R8 Spyder V10 performance quattro también tiene un spoiler trasero de este material.

La individualidad es una cualidad característica del Audi R8. Su gama de pinturas consta de once colores, incluidos los nuevos metalizados gris Kemora y azul Ascari. Este último se reserva en exclusiva para el R8 Coupé V10 performance quattro. Mediante Audi exclusive se permite a los clientes escoger cualquier color que deseen. Hay cinco variantes entre las pinturas personalizadas para los Sideblades laterales y tres colores para el tejido de la capota del Spyder.

Dependiendo de la variante de motor, los clientes pueden escoger entre tres paquetes exteriores que realzan, entre otros, el splitter frontal, los faldones laterales y el difusor. La especificación estándar para el R8 V10 quattro con 419 kW (570 CV) es negro brillante y el R8 V10 performance quattro con 456 kW (620 CV) tiene un acabado titanio mate. El paquete carbono brillante está disponible para las dos variantes de motor. Los aros de Audi y los emblemas exteriores se pueden pintar de negro brillante bajo pedido; en el Spyder, también estarían pintados con este color el marco del parabrisas y las salidas de aire en el compartimento de la capota.

Motor

Con su carácter de motor de altas prestaciones, el 5.2 FSI atmosférico hace posible que el conductor realmente sienta los genes deportivos del nuevo Audi R8. Responde de forma casi instantánea y sube de régimen con facilidad hasta 8.700 rpm. En el límite de régimen, la velocidad lineal de los pistones es 26,9 m/s. En carga, el V10 emite un sonido completamente único, con un siseo de entrada de aire y un poderoso rugido.

La potencia y el par del Audi R8 han aumentado en esta actualización. El R8 V10 quattro rinde 419 kW (570 CV) a 8.000 rpm, lo que constituye un incremento de 22 kW (30 CV). El par máximo de 560 Nm está disponible a 6.200 rpm. En el R8 V10 performance quattro, estos valores se dan al mismo régimen y llegan a 456 kW (620 CV) y 580 Nm, un aumento de 7 kW (10 CV).

Audi R8 V10 quattro		5.2 FSI
Motor		V10 de gasolina con inyección combinada en el colector de admisión y directa
Cilindrada en cm ³		5.204
Potencia máxima en kW (CV) / rpm		419 (570) / 8.000
Par máximo en Nm / rpm		560 / 6.200
Velocidad máxima en km/h		324 (Spyder: 322)
Aceleración 0-100 km/h en s		3, 4 (Spyder: 3,5)
Tracción		quattro
Caja de cambios		S tronic de 7 velocidades

Audi R8 V10 performance quattro		5.2 FSI
Motor		V10 de gasolina con inyección combinada en el colector de admisión y directa
Cilindrada en cm ³		5.204
Potencia máxima en kW (CV) / rpm		456 (620) / 7.900
Par máximo en Nm / rpm		580 / 6,200
Velocidad máxima en km/h		331 (Spyder: 329)
Aceleración 0-100 km/h en s		3,1 (Spyder: 3,2)
Tracción		quattro
Caja de cambios		S tronic de 7 velocidades

El motor de diez cilindros tiene una capacidad de 5.204 cm³. La potencia específica de la versión superior es 119,1 CV/l. Cada uno de esos caballos mueve solo 2,57 kg, debido a que el peso en orden de marcha del Audi R8 Coupé V10 performance quattro es de solo 1.595 kg. El Spyder V10 performance quattro pesa 1.695 kg en orden de marcha y 1.587 kg en vacío. Esto da como resultado unas cifras impresionantes de prestaciones: el Audi de producción más rápido de todos los tiempos se lanza de 0 a 100 km/h en 3,1 s y de 0 a 200 km/h en 9,8 s. Su velocidad máxima es

de 331 km/h. El R8 Coupé V10 quattro acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 s y alcanza los 324 km/h. Los valores para el Spyder son 3,2 y 3,5 s, respectivamente, y 329 / 322 km/h.

Un excelente ejemplar de motor atmosférico: el V10

El V10, cuyas filas de cilindros forman un ángulo de 90 grados, es un magnífico ejemplar de motor atmosférico. El cigüeñal, que gira en un alojamiento ligero de aluminio, tiene un diseño de ejes comunes para las bielas: las de los pistones de lados opuestos comparten la misma muñequilla, lo que produce carreras de trabajo cada 54 y 90 grados. El orden de encendido de los cilindros (1-6-5-10-2-7-3-8-4-9) genera un pulso único y un sonido singular en el R8. Para una intensidad aún mayor, las aletas en el sistema de escape se abren a medida que sube el régimen.



El 5.2 FSI se caracteriza por sus tecnologías de altas prestaciones. El sistema de lubricación tiene cárter seco, lo que hace posible instalar el motor en una posición extremadamente baja. Los cuatro árboles de levas pueden ajustarse con un ángulo de 42 grados. La relación de compresión es muy alta (12,7:1) y la distribución está calculada para un buen intercambio de gases a regímenes de giro muy elevados. En la versión superior, las 40 válvulas, sus muelles y los balancines de rodillos ahora están hechos con titanio extremadamente ligero y resistente. El combustible se suministra con un sistema de inyección doble. Con carga baja sólo se inyecta en el colector de admisión (MPI). En carga media, la inyección es en el colector de admisión y directa en la cámara de combustión (FSI), en partes iguales. A plena carga, el sistema FSI realiza prácticamente el 85% de la inyección. La tecnología de desconexión de cilindros ([cylinder on demand COD](#)) también contribuye al buen rendimiento del motor. Con carga baja o media, si está

seleccionada una de las cuatro marchas superiores, se desactivan los cilindros de un lado mediante la interrupción del proceso de inyección y de encendido. El conductor no nota la transición cuando, al acelerar, esa fila de cilindros se activa inmediatamente.

Transmisión

En las dos variantes de motor del R8, las fuerzas se transmiten a través de una caja de cambios **S tronic** de siete velocidades extremadamente rápida. El conductor puede seleccionar manualmente las marchas o dejar que trabaje la caja de cambios de doble embrague con sus programas D y S. Pulsando un botón, se puede activar el launch control, que embraga el motor a unas 4.500 rpm y aplica toda la potencia del V10 al asfalto con un deslizamiento de los neumáticos perfectamente controlado. Cuando se ha seleccionado el modo Comfort con el sistema **Audi drive select** y el vehículo viaja a una velocidad superior a 55 km/h, la caja S tronic de siete velocidades cambia a modo de marcha por inercia si el conductor deja de pisar el acelerador. Desconecta ambos embragues y el deportivo de altas prestaciones avanza de forma relajada.

Basada en una disposición de tres ejes, con uno primario y dos secundarios, la caja S tronic de siete velocidades está montada tras el motor y resulta muy compacta. La mecatrónica hace funcionar a la caja de cambios y la lubrica; una sola bomba de aceite es suficiente para seleccionar las marchas, mover los embragues y el diferencial de deslizamiento limitado integrado. El eje de transmisión que se dirige al eje delantero atraviesa el cárter seco del motor. Formando un conjunto con el diferencial delantero está el embrague multidisco, activado electrohidráulicamente.

Distribución del par completamente variable con la tracción quattro

La tracción **quattro** otorga al Audi R8 una ventaja decisiva en términos de tracción, dinámica y seguridad de marcha. Está diseñada a medida para el concepto de motor central. Su gestión determina continuamente la distribución ideal de par entre los ejes, según cada situación de marcha, los requerimientos del conductor, las condiciones ambientales y el modo elegido con el sistema Audi drive select. El embrague multidisco está integrado en el control térmico de motor y la caja de cambios, para obtener así las mejores prestaciones y llevar a cabo una transmisión completamente variable del par motor hacia las ruedas delanteras. No hay una distribución fija, se puede transmitir hasta un 100 por ciento al eje delantero o al trasero.

El control selectivo de par en las ruedas, una función de la programación del actualizado Control de Estabilidad Electrónico (ESC), complementa a la tracción quattro. Cuando se circula rápidamente por curvas, frena levemente las ruedas interiores, que tienen una carga reducida. La diferencia en las fuerzas de propulsión provoca que el vehículo tienda muy ligeramente a trazar una curva, lo que hace sus reacciones incluso más precisas, deportivas y estables.

El diferencial trasero puramente mecánico mejora aún más la tracción y la estabilidad. Tiene un efecto autoblocante del 25% en tracción y del 45% en retención. Esto da lugar a un comportamiento que prácticamente elimina el subviraje. El motor central está situado muy cerca

del eje perpendicular del centro de gravedad del coche, por lo que la inercia de su masa apenas tiene efecto en rápidos cambios de dirección. La distribución de peso entre los ejes es 42:58.

Suspensión

La suspensión del nuevo Audi R8 también emplea tecnologías de competición. Todas las ruedas están guiadas por elementos de aluminio y el ajuste varía según la versión del motor; los muelles y amortiguadores son más firmes en la variante más potente. El sistema de amortiguación variable Audi magnetic ride es de serie en el V10 quattro y está disponible bajo pedido para el V10 performance quattro, ya que este tiene de serie una suspensión más radical. Este sistema adapta continuamente el funcionamiento de los amortiguadores a las condiciones del pavimento y el estilo de conducción, en intervalos de milisegundos y de forma independiente en cada rueda. El aceite sintético en los amortiguadores tiene suspendidas partículas magnéticas muy pequeñas. Al aplicar una corriente eléctrica a una bobina, el campo magnético generado alinea las partículas transversalmente en dirección al flujo de aceite. De esta manera, se limita el flujo a través de los canales del amortiguador.

Junto con el sistema Audi magnetic ride y la suspensión performance sport, se ofrece una nueva opción que viene directamente de la competición: una barra estabilizadora delantera hecha con capas de CFRP que forman un tubo, con elementos de aluminio anodizado rojo en sus extremos. Este innovador material reduce en casi dos kilogramos el peso del eje delantero, pues permite que la barra estabilizadora sea un 35 por ciento más ligera.

La dirección de cremallera con asistencia electromecánica es parte del equipamiento de serie del nuevo Audi R8. Bajo pedido, Audi instala la [dirección dinámica](#) con un engranaje intermedio integrado, que cambia la relación entre 10,5:1 y 15,8:1, dependiendo de la velocidad de marcha. Es una relación muy directa en maniobras y suave en vías rápidas. En los programas Performance, de serie en el R8 V10 performance quattro, la relación es fija: aproximadamente 14,0:1. Gracias a la asistencia de la dirección con un nuevo ajuste, el conductor puede notar un tacto aún más preciso y una respuesta exacta en todo el rango de velocidad.

El Audi R8 está equipado de serie con el sistema [Audi drive select](#). Este modifica el funcionamiento de varios elementos técnicos importantes como la tracción quattro, el acelerador, la dirección y el S tronic. El modo Dynamic está programado para proporcionar el máximo placer de conducción, con rápidos cambios de dirección y un ligero sobreviraje. En el modo Auto, por otro lado, la adherencia es prioritaria, lo que se traduce en velocidades más altas y tiempos por vuelta más rápidos en pista.

El Audi R8 V10 performance quattro ofrece unas reacciones incluso más precisas y adaptadas a las condiciones de la carretera. Su sistema Audi drive select tiene tres programas adicionales: dry (seco), wet (mojado) y snow (nieve), que el conductor puede elegir mediante un mando de satélite en el volante, que incluye un selector giratorio. Estos programas están configurados para proporcionar un máximo de prestaciones, con adaptación al coeficiente de rozamiento de la carretera. En este caso, el Audi drive select también da acceso al modo de funcionamiento del

ESC. Cuando la superficie de la carretera está mojada o cubierta de nieve, por ejemplo, los umbrales de control se adaptan en consecuencia. En el modo wet, por ejemplo, el control de tracción comienza antes la regulación y lo hace de manera más suave, con el objetivo de maximizar la tracción. Independientemente de esto, el conductor puede ajustar el ESC al modo ESC Sport o bien desactivarlo completamente. En el modo performance, la versión superior cambia automáticamente a ESC Performance Mode. El refinado sistema ESC reduce la distancia de parada hasta en 1,5 m en frenadas desde 100 km/h. Desde 200 km/h esa distancia se puede reducir hasta en 5 m, si lo comparamos con el modelo anterior, dependiendo de las condiciones en cada caso.

Alto nivel de agarre: llantas y neumáticos

La versión estándar del nuevo Audi R8 sale de la cadena de montaje con llantas de 19 pulgadas, neumáticos de 245/35 delante y de 295/35 detrás. Como alternativa están las nuevas llantas de 20 pulgadas con diseño dinámico de cinco radios en V y tres superficies distintas. Están equipadas con neumáticos 245/30 y 305/30 en los ejes delantero y trasero, respectivamente. Para una conducción especialmente dinámica, el Audi R8 ofrece neumáticos deportivos de 20 pulgadas con mayor duración y prestaciones aún mejores.

De serie, los discos de freno de acero en el nuevo Audi R8 V10 quattro están ventilados internamente, perforados y, por razones de peso, tienen un contorno en forma wave. En el eje delantero se montan pinzas fijas de ocho pistones y discos de 365 mm de diámetro; en el trasero, pinzas de cuatro pistones y discos de 356 mm. Audi puede reemplazar las pinzas de freno negras por unas de color rojo si se desea.

El Audi R8 V10 performance quattro desacelera mediante frenos carbocerámicos, extremadamente resistentes al calor y muy duraderos. Sus conductos de refrigeración aseguran que el calor se disipe rápidamente y los discos están sujetos con pernos de aluminio forjado. Los delanteros tienen 380 mm de diámetro (con pinzas fijas de seis pistones); los traseros, 356 mm (con pinzas de cuatro pistones). Los discos cerámicos son 11 kg más ligeros que los de acero. Las pinzas de freno de serie tiene un acabado gris antracita y pueden ser rojas opcionalmente.

Audi Space Frame (ASF)

El bastidor está formado por una estructura ASF (Audi Space Frame) y constituye la base del concepto de construcción ligera del Audi R8. En el Coupé pesa solo 200 kg; y en el Spyder, 8 kg más. Los elementos más grandes, como el panel trasero, el túnel central y los pilares B de tres piezas, están fabricados con polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) y forman una columna vertebral para el espacio de los pasajeros extremadamente rígida y prácticamente sin torsión. Estos elementos constituyen el 14 por ciento del ASF. Los módulos frontal y trasero del nuevo Audi R8 están hechos con aluminio (el 79 por ciento del ASF), a partir de elementos como piezas de fundición, perfiles y paneles. Los nodos de fundición pueden absorber grandes fuerzas y tienen la ventaja de su versatilidad y libertad de diseño. Los perfiles extruidos forman la estructura de los módulos frontal y trasero. El piso del compartimento de equipaje está realizado con una lámina de aluminio y también sirve como estructura deformable que mejora las

propiedades en caso de choque. Los paneles exteriores de la carrocería del nuevo Audi R8, incluidas las puertas y los capós, están fabricados enteramente con aluminio laminado.

La gran rigidez torsional del ASF multimaterial es el fundamento de una estabilidad precisa, de una gran seguridad en caso de choque y de características muy positivas en vibraciones. Los estribos, los pilares A y el marco del parabrisas del ASF del R8 Spyder han recibido los refuerzos apropiados.

Aerodinámica

El coeficiente aerodinámico Cx del nuevo Audi R8 V10 performance quattro es 0.36; su área frontal es solo 2,01 metros cuadrados. Sin embargo, el factor decisivo en el concepto aerodinámico es la fuerza que presiona al vehículo contra la carretera y que permite tomar curvas a gran velocidad. El Audi R8 Coupé V10 performance quattro alcanza 140 kg de apoyo aerodinámico, 100 de ellos en el eje trasero. Su alerón, anclado firmemente en la parte trasera, trabaja conjuntamente con el difusor.

Los bajos de este deportivo, incluido el eje de transmisión, están casi completamente carenados con paneles de superficie lisa. Dos pequeños difusores en el área frontal envían aire a los pasos de rueda, lo que ayuda a refrigerar los frenos. Por delante del eje trasero, estos paneles tienen integradas dos tomas NACA, que conducen aire fresco hacia el motor y la caja S tronic. El ancho difusor bajo la parte trasera ayuda a evitar que se formen turbulencias. Su efecto de succión permite un flujo más rápido y, por tanto, un mayor apoyo aerodinámico.

El aire de admisión llega al V10 a través de tomas y de dos largos conductos que llegan desde los sideblades. La temperatura en el compartimento del motor se regula de diferentes maneras, pero principalmente mediante la gran abertura en su parte posterior. En la parte anterior de la carrocería, el aire de refrigeración fluye a través de canales cerrados, una solución que Audi hereda de su experiencia en el mundo de la competición.

Interior

Las líneas tensas en la carrocería del nuevo R8 también se pueden ver en el interior. Su característica más destacada es el puesto de conducción tipo “monoposto”. Una gran sección curva rodea el área frente al asiento del conductor y evoca la atmósfera del cockpit de un coche de competición. El [Audi virtual cockpit](#) está dentro de un espacio independiente, lo que da a toda la instrumentación una imagen ligera y limpia. El aspecto de los controles del climatizador automático recuerda al de las turbinas de un avión, mientras que las salidas de ventilación con sus láminas verticales son reminiscencias de los coches de competición.

En el Audi R8 V10 quattro, los dos ocupantes cuentan con asientos deportivos con ajuste eléctrico y neumático, además de calefacción. El R8 V10 performance quattro está equipado con asientos tipo bucket con ajuste eléctrico en altura y reglaje longitudinal manual. Los pedales y el apoyo para el pie izquierdo son de acero inoxidable. Tras los asientos hay un espacio de carga con 226 l

de volumen, suficiente para una bolsa de golf, por ejemplo. Lo complementa el compartimento bajo el capó, con 112 l de capacidad.

Tanto los asientos sport como los bucket están tapizados en cuero Nappa fina. Entre las nuevas opciones de color están el plata Pastel con costuras de contraste gris roca, el marrón Palomino con costuras gris Acero, y el negro con costuras azul Utopía, que se combina con el color exterior gris Kemora. El paquete R8 performance design tiene tapicería de cuero/Alcantara, con resaltes azul Mercato y tapicería negra brillante (de serie en el R8 V10 performance quattro). Para esta versión, los clientes pueden encargar asientos deportivos con un patrón romboidal en lugar de los asientos de tipo bucket. Adicionalmente, se pueden escoger paquetes con diferentes tapicerías y diseños, así como muchos elementos interiores en materiales como carbono y Alcantara. El programa de personalización Audi exclusive permite que Audi Sport satisfaga prácticamente cualquier deseo.



Las funciones de confort de serie en el nuevo Audi R8 incluyen el paquete de iluminación interior de luces LED, el asistente para el cambio de luz larga y el [parking system plus](#) con cámara de visión trasera. También, el climatizador automático bizona, la alarma antirrobo, la llave de confort y el control de crucero son elementos de serie.

Concepto de manejo: el Audi virtual cockpit y el MMI

El conductor se encuentra en el nuevo Audi R8 como si estuviera a bordo de un coche de competición. Todo el concepto de manejo se centra solamente en el conductor, que puede controlar todas las funciones principales sin quitar las manos del volante, ni la vista de la

carretera. El volante multifunción plus tiene integrados dos botones satélite además de los dos pulsadores del MMI. Uno se utiliza para arrancar y parar el motor; y el otro, para seleccionar los modos básicos del Audi drive select. El volante del Audi R8 V10 performance quattro tiene un botón más para los programas performance.

En el concepto de manejo del nuevo Audi R8, dos módulos avanzados se combinan en una sola unidad: la información del MMI Navegación plus se muestra en un actualizado Audi virtual cockpit. Tiene una pantalla de 12,3 pulgadas (31 cm) y el conductor puede utilizar el botón “View” en el volante para cambiar entre las diferentes presentaciones. La pantalla performance está dominada por un gran tacómetro. Se pueden poner a su alrededor diferentes indicadores, como la potencia, el par, las fuerzas G, los tiempos por vuelta, la temperatura del lubricante del motor y de la caja de cambios, la presión y la temperatura de los neumáticos.

El sistema operativo del MMI se caracteriza por una estructura plana de los menús que es fácil de entender. Se pueden realizar búsquedas introduciendo texto libremente y el sistema de control por voz entiende muchas frases utilizadas en el lenguaje cotidiano. Se maneja con el terminal MMI, mediante el mando de control giratorio y pulsable en la consola del túnel central. El [MMI touch](#), situado en esa superficie, se puede utilizar para introducir caracteres, hacer desplazamientos y zoom. El conductor también puede controlar casi todas las funciones desde el volante.

Infotainment y Audi connect

El MMI Navegación plus con MMI touch es un centro de control versátil. Tiene integrados dos lectores de tarjetas SD, el Audi Music Interface (AMI), un lector de DVD, un puerto auxiliar y conexión Bluetooth. Este conjunto está complementado por una memoria flash de 10 GB para almacenar música. Se proporcionan las actualizaciones de los mapas cada seis meses y las cinco primeras no tienen coste. De serie, el vehículo tiene acoplados micrófonos en los cinturones de seguridad para el conductor y el pasajero, para las llamadas de teléfono y para la función de control por voz del MMI. Tres pequeños micrófonos integrados en cada cinturón aseguran una alta calidad.

Siempre online: Audi connect

El módulo de serie de hardware [Audi connect](#) es la combinación ideal con el MMI Navegación plus. Realiza la conexión con Internet y admite la transmisión rápida de datos LTE (4G). El pasajero puede conectar su dispositivo móvil mediante un [punto de acceso Wi-Fi](#). El catálogo de servicios de Audi connect abarca desde navegación mediante Google Earth a streaming de contenidos. La aplicación [myAudi app](#) conecta el smartphone con el coche. Son elementos de serie la interfaz [Audi smartphone](#), el [Audi phone box](#) para la conexión inalámbrica de un teléfono con la antena del coche y el equipo de sonido [Bang & Olufsen Sound System](#). Sus amplificadores alimentan a 13 altavoces, incluidos dos en los reposacabezas de los asientos deportivos o buckets.

Versiones

El nuevo Audi R8 estará a la venta a principios de 2019. La versión de entrada será el R8 Coupé V10 quattro, con un precio de 199.900 € en España. La versión superior del Coupé comenzará en 219.900 €. El R8 Spyder V10 quattro tendrá un precio inicial de 214.700 €. La variante superior del Spyder estará a la venta con un precio de 234.700 €.

Audi introduce nuevas denominaciones en la actualización de los R8. Los R8 Coupé/Spyder V10 se convierten en las versiones R8 Coupé/Spyder V10 quattro; los Audi R8 Coupé/Spyder V10 plus se llaman ahora Audi R8 Coupé/Spyder V10 performance quattro, una analogía con los modelos RS más potentes de Audi Sport.

Producción

El Audi R8 se produce bajo la gestión de Audi Sport GmbH, una filial de AUDI AG, en el “Audi Böllinger Höfe” ubicado en Heilbronn, muy cerca de la factoría de Audi en Neckarsulm. Hasta 500 empleados altamente cualificados trabajan en unas instalaciones de 30.000 m². La fabricación está organizada en secciones con procesos flexibles.



En la sección de carrocería, el objetivo inicial son las partes de aluminio del ASF. En esta primera fase, los expertos sueldan la estructura frontal, la parte central del suelo y la estructura trasera, uniendo los nodos de fundición con los perfiles extruidos. Después ensamblan los tres módulos para crear la subestructura. Los robots llevan a cabo los procesos de unión con métodos en frío, como remaches y tornillos; los trabajadores realizan las tareas de soldadura. El bastidor continúa

creciendo al añadir la estructura de las superficies acristaladas y el techo. Personas y robots trabajan estrechamente para instalar los elementos de CFRP.

El bastidor terminado se transfiere al área de montaje en una plataforma autopropulsada, conocida como sistema de transporte sin conductor (driverless transport system DTS). El DTS tiene condensadores de alta capacidad como sistema de almacenamiento de energía y, para desplazarse por las áreas de fabricación, utiliza un escáner láser y procesadores RFID (Radio Frequency Identification). En el área de montaje, dispuesta como una cadena en forma de “U”, los trabajadores realizan a mano una gran cantidad del trabajo en 15 ciclos.

La flexibilidad es extremadamente importante en la planta “Audi Böllinger Höfe”. Además de los modelos de serie, también se fabrican los R8 LMS de competición. Dada la complejidad de los procesos de fabricación, esto requiere una transferencia continua de tecnología desde la competición y un nivel muy alto de cualificación. El área de montaje también está diseñada para realizar rápidas modificaciones. Los coches se mueven entre las muchas áreas de las instalaciones en los DTS. No existen cadenas de producción elevadas ni las clásicas zonas donde se une la mecánica al chasis. En su lugar, el sistema de propulsión y los ejes están ensamblados previamente y se instalan de forma separada unos de otros.

El funcionamiento inicial de un R8 recién producido se pone a prueba en un centro que comprende seis ciclos separados. Posteriormente, cada nuevo R8 debe superar satisfactoriamente una exigente vuelta en la propia pista de pruebas de la factoría. Después, se realiza un recorrido de prueba de aproximadamente una hora por carreteras abiertas al tráfico, que incluye autopista.

Versiones de competición

En el caso del Audi R8, los desarrollos de los modelos de producción y de competición van de la mano, de acuerdo con el principio de que el circuito es el mejor laboratorio para los modelos de calle. Paralelamente con los modelos de carretera de este deportivo, se ha actualizado el Audi R8 LMS GT3, el coche de carreras de la categoría GT3 que se ofrece a los clientes de competición.

Los ingenieros de Audi han realizado mejoras en la aerodinámica, la refrigeración de los frenos, el embrague y la caja de cambios. El GT3 de competición para clientes de Audi Sport comparte casi un 50 por ciento de sus piezas con el modelo de calle; el motor V10 es virtualmente idéntico en ambos vehículos. El Audi R8 LMS GT4, que completa la gama desde 2017, está incluso más estrechamente relacionado.

La historia de éxito del GT3

Audi entró en el mundo de la competición para clientes hace nueve años, con el predecesor del Audi R8 LMS GT3. Desde 2009, se fabricaron y entregaron más de 200 unidades de la primera y la segunda generación de este modelo de competición de la categoría GT3.

Los resultados en pista indican que la estrategia de Audi ha demostrado ser exitosa en el competitivo ámbito de las carreras. Hasta octubre de 2018, los pilotos del Audi R8 LMS han



logrado 59 victorias absolutas y 72 en su categoría. El GT3 de competición ha demostrado su fiabilidad en las pruebas de resistencia más duras del mundo. Los pilotos de Audi han alcanzado once veces la victoria absoluta en carreras de 24 horas. Siete triunfos en pruebas de 12 horas y tres en carreras de 24 horas completan la trayectoria de éxitos del GT3 hasta ahora. También es el vehículo que se utiliza en la Audi Sport R8 LMS Cup, con la que la marca ha conquistado a muchos nuevos clientes en Asia desde 2012.

Crecimiento rápido: el Audi R8 LMS GT4

El Audi R8 LMS GT4, disponible desde la temporada 2018, ha supuesto un nuevo impulso para el departamento de competición para clientes de Audi Sport. Con más de un 60 por ciento de piezas comunes, está incluso más cerca del modelo de carretera que la variante GT3. El motor V10 del Audi R8 LMS GT4 puede alcanzar una potencia de 364 kW (495 CV), dependiendo de su clasificación en el contexto del ajuste de prestaciones (balance of performance), establecido para igualar la competición entre todos los coches. Ya existen atractivos mercados para el Audi R8 LMS GT4 en Norteamérica, Europa y Asia. Con la versión GT4 también se llevan a cabo dos campeonatos monomarca: la Audi Sport R8 LMS Cup y la Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup.

–Fin–

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en <https://www.audi-mediacycenter.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 2017, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,878 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.815 deportivos de la marca Lamborghini y 55.900 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2017, con un volumen de ventas de 60.100 millones de euros, el Grupo Audi alcanzó un resultado operativo de 5.100 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 90.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.