

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>

Los nuevos Audi R8 V10 RWD y Audi R8 LMS GT4: aún más deportivos

- **La variante de propulsión trasera es ahora una versión más dentro de la gama**
- **Nuevo diseño exterior análogo al de las versiones actualizadas del R8 quattro de serie y de competición**
- **Motor V10 atmosférico de 5,2 litros con 540 CV, de 0 a 100 km/h en 3,7 s**

Madrid, 6 de noviembre de 2019 – El Audi R8 V10 con propulsión trasera pasa de ser una serie limitada a convertirse en una versión más dentro de la gama. En este contexto, su nuevo diseño exterior es aún más llamativo, al adoptar los rasgos estéticos estrenados por la actualización del R8 V10 quattro. El motor V10 en posición central con 397 kW (540 CV) y la tracción a las ruedas posteriores ofrecen una conducción que apreciarán los más puristas. Junto al nuevo Audi R8 V10 RWD, la marca de los cuatro aros presenta el Audi R8 LMS GT4, un vehículo de competición que presenta muchas similitudes con el modelo de producción. Equipado también con tracción trasera, incluye un nuevo diseño y notables optimizaciones en el apartado dinámico. El vehículo del departamento de competición para clientes de Audi para la categoría internacional GT4 ofrecerá a los pilotos privados opciones de reglajes aún más precisas en el futuro.

“A principios de 2018, lanzamos al mercado una serie limitada, el Audi R8 V10 RWS”, explica Oliver Hoffmann, Director de Audi Sport GmbH. “Su sistema de propulsión trasera derivado del Audi R8 LMS de competición, y unas cualidades dinámicas muy especiales, despertaron de inmediato el entusiasmo de nuestros clientes. A partir de ahora, el Audi R8 RWD, que recibe la misma actualización estética que los nuevos modelos R8 quattro, formará parte de la gama R8 como una versión más. Al mismo tiempo que presentamos el modelo de producción en serie, también ofrecemos el R8 LMS GT4 de competición, con un nuevo diseño”.

El modelo de producción en serie: Audi R8 V10 RWD

El diseño del R8 V10 RWD

Las nuevas características del diseño del Audi R8 V10 RWD, que está disponible en versiones Coupé y Spyder, resaltan a la perfección su carácter dinámico. La parrilla Singleframe es más ancha y plana, y las ranuras bajo el capó recuerdan al icono de la marca, el Audi Sport quattro.

Las entradas de aire, el splitter delantero y, en particular, la rejilla de la salida de aire en la parte posterior, son de mayor tamaño. El difusor, flanqueado por las dos salidas ovaladas de los tubos

de escape, se ha desplazado a una posición más elevada. En el compartimento del motor, el filtro de aire está situado bajo una nueva cubierta, disponible en material plástico o en fibra de carbono.

Los sideblades del R8 V10 RWD indican el estatus especial de esta versión dentro de la gama: la parte superior está acabada un brillante color negro mythos, mientras que la sección inferior está pintada en el color de la carrocería. El lip frontal, los faldones laterales y el difusor trasero están pintados de serie en negro brillante. El paquete de estilo carbono brillante está disponible como opción. La gama de posibilidades para la carrocería añade un nuevo color gris Kemora. Bajo pedido, se pueden solicitar los aros y el logotipo de Audi acabados en negro brillante. En el interior, el conductor y el pasajero se acomodan en asientos deportivos tapizados en cuero/Alcantara. Delante del pasajero destaca una brillante placa con el logotipo "RWD" en el salpicadero.

El corazón del deportivo de altas prestaciones: el 5.2 FSI

El corazón del Audi R8 V10 RWD late detrás del habitáculo. El V10 atmosférico irradia pura fascinación, con un sonido incomparable, una rapidísima respuesta al acelerador y un poderoso empuje. El 5.2 FSI entrega 397 kW (540 CV) y, a 6.500 rpm, alcanza un par máximo de 540 Nm, que se transfiere a las ruedas posteriores a través de un cambio S tronic de siete velocidades y un diferencial autoblocante mecánico. El R8 V10 Coupé se catapulta desde parado hasta los 100 km/h en 3,7 s, y alcanza una velocidad máxima de 320 km/h. Los valores para el Spyder son 3,8 s y 318 km/h, respectivamente.

Dinámica de conducción para los más puristas

La tracción trasera del R8 V10 RWD proporciona una conducción muy especial. Con el modo deportivo activado, la configuración de la suspensión y el Control Electrónico de Estabilidad ESC permiten incluso derrapajes controlados. La dirección asistida garantiza un contacto preciso con el asfalto. El Audi R8 V10 RWD equipa de serie llantas de aleación de 19 pulgadas, con neumáticos 245/35 delante y 295/35 en las ruedas traseras.

El reparto de pesos por eje es de 40:60. El Coupé (en vacío y sin conductor) pesa sólo 1.595 kg, puesto que al no contar con el eje de transmisión, el embrague multidisco y el diferencial delantero, resulta aproximadamente 65 kg más ligero que el R8 V10 quattro. Por su parte, con un peso de 1.695 kg, el R8 Spyder V10 RWD es 55 kg más ligero que el R8 Spyder V10 quattro. Como todas las versiones del R8, la carrocería Audi Space Frame (ASF) está fabricada en aluminio con partes realizadas en polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP).

El R8 V10 RWD se ensambla en su mayor parte a mano en la línea de montaje de Böllinger Höfe, en la factoría de Audi en Neckarsulm. El deportivo de altas prestaciones con tracción trasera llegará a los mercados europeos a principios de 2020. El precio base sin accesorios del Coupé en España partirá desde 167.790€ euros, y desde 178.590 euros para el Spyder.

La versión de competición: Audi R8 LMS GT4

El R8 LMS GT4, que comparte alrededor del 60% de las piezas con la versión de producción, también se ensambla en la línea de montaje de Böllinger Höfe, en Neckarsulm, y está destinado exclusivamente a pilotos privados. Desde 2018, el modelo anterior ha sumado 17 títulos en competiciones en todo el mundo, y ahora llega la versión actualizada. Con rasgos estéticos heredados del modelo de producción, el nuevo coche de competición impresiona por una dinámica de conducción mejorada una vez más. El motor V10 de 5,2 litros, con una potencia de 364 kW (495 CV), según especifica la normativa, impulsa al R8 LMS GT4 a través de una transmisión de doble embrague con siete velocidades.

Dos innovaciones facilitan a los pilotos la lucha por los puntos y las victorias, incluso en condiciones difíciles. Por primera vez, el sistema antibloqueo de frenos ABS y el control de tracción TC pueden ajustarse con precisión, con ocho programas diferentes que el piloto puede seleccionar individualmente en las carreras, en función de la climatología, las condiciones de la pista, la adherencia de los neumáticos, etc. Para ello, el Audi R8 LMS GT4 está equipado con el volante de la versión GT2, con los dos mandos giratorios para el ABS y el TC situados en el centro, directamente a la vista del piloto, que puede configurar su ajuste personal para ambos sistemas sin apartar la vista del asfalto. Como la mayoría de las series de carreras en la categoría GT4 prescriben cambios de pilotos, las preferencias individuales pueden seleccionarse de forma sencilla y precisa tanto antes como después de la parada en boxes.

Con estas opciones de configuración mejoradas, los pilotos del Audi R8 LMS GT4 serán aún más competitivos. Actualmente existen 27 oportunidades para competir en América, Asia, Australia, Europa y Sudáfrica. La mayoría de los eventos son campeonatos de una temporada completa, pero también existen pruebas independientes, como las carreras de 24 horas que se disputan en Nürburgring y en Dubái. La Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup en Europa, y la Audi Sport R8 LMS Cup, con rondas en Asia y en Australia, ofrecen a los participantes la oportunidad de competir con coches idénticos. En el resto de las pruebas, el Audi R8 LMS GT4 se enfrenta a una competencia en la que se incluyen hasta once vehículos de otros fabricantes. Parrillas con más de 40 coches son habituales en las carreras de GT4.

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi R8 Coupé V10 RWD

Consumo combinado en l/100 km: 12,7

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 288 – 289 (NEDC: 293-294)

Audi R8 Spyder V10 RWD

Consumo combinado en l/100 km: 13,5

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 307 (NEDC: 298-299)

Audi R8 Coupé V10 performance quattro

Consumo combinado en l/100 km: 13,1 – 13,2

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 297 – 300 (NEDC: 297 – 298)



Audi R8 Spyder V10 performance quattro

Consumo combinado en l/100 km: 13,3 – 13,4

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 302 – 304 (NEDC: 301 – 302)

Audi R8 Coupé V10 quattro

Consumo combinado en l/100 km: 13,2 – 13,3

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 298 – 301 (NEDC: 293 – 294)

Audi R8 Spider V10 quattro

Consumo combinado en l/100 km: 13,3 – 13,5

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 302 – 305 (NEDC: 297)

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión

–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 2018, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,812 millones de automóviles de la marca Audi, así como 5.750 deportivos de la marca Lamborghini y 53.004 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2018, con un volumen de ventas de 59.200 millones de euros, el Grupo Audi alcanzó un resultado operativo de 4.700 millones de euros, antes de partidas especiales. 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.