



9 de diciembre de 2008

Audi R8 5.2 FSI Quattro: impresionantes prestaciones

- El nuevo propulsor de 10 cilindros y 5,2 litros rinde una potencia de 525 CV.
- Aceleración de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos, velocidad máxima de 316 km/h.
- Deportivo de altas prestaciones con un diseño sorprendente.

Madrid.- Audi presenta la última variante de su modelo tope de gama. Con el R8 la marca se posicionó desde el primer momento a la vanguardia de los deportivos de élite, y ahora hace su aparición el R8 V10. Su propulsor de diez cilindros y 5,2 litros genera una potencia de 525 CV y 530 Nm de par, lo que permite alcanzar unas prestaciones impresionantes. Con las más avanzadas tecnologías de Audi, como la tracción total Quattro, la carrocería en construcción ligera de aluminio, los innovadores grupos ópticos con diodos luminosos LED y su asombroso diseño, el R8 V10 ocupa la 'pole position' frente a sus competidores.

El R8 V10 es el resultado de la experiencia acumulada por Audi en sus sucesivas victorias en Le Mans. Su motor atmosférico combina tecnología de precisión como la lubricación por cárter seco con la inyección directa de gasolina FSI. El diseño del propulsor de 10 cilindros es una síntesis perfecta entre alto rendimiento, un poderoso despliegue de potencia y un peso contenido. A partir de 2009, este propulsor también demostrará su potencial sobre los circuitos de todo el mundo en el nuevo R8 de carreras que Audi está desarrollando para competir en la categoría GT3.

La estructura del motor V10 en el deportivo de producción será prácticamente idéntica a la del motor de carreras. Su cilindrada es de 5.204 CC, entrega 530 Nm de par a 6.500 rpm, y ofrece una potencia máxima de 525 CV a 8.000 rpm.

La potencia específica es de 100,9 CV por cada litro de cilindrada, y a cada CV apenas le corresponde mover 3,09 kilogramos de peso, ya que el Audi R8 V10 en su variante con cambio manual de seis velocidades pesa solo 1.620 kilogramos. De ese peso, 258 kilogramos corresponden al motor, lo cual apenas supone 31 kilogramos más que en el V8.

El Audi R8 5.2 FSI Quattro acelera de cero a 100 km/h en 3,9 segundos. Para alcanzar los 200 km/h, la versión con cambio secuencial R tronic necesita otros 8,1 segundos. A partir de aquí la potencia no decrece, y es suficiente para alcanzar una velocidad máxima de 316 km/h. Su poderosa respuesta, la inmediatez y el empuje de su aceleración, junto al sonido del escape son sensaciones que se unen para transmitir una experiencia deportiva impresionante. El V10 interpreta un concierto en el que se combinan bramidos como tonos bajos con poderosas notas altas, que se convierten en un grandioso *fortissimo* a medida que el motor sube de vueltas. Esta sonora aceleración no alcanza su límite hasta las 8.700 rpm.



El propulsor 5.2 utiliza la inyección directa de combustible según el principio FSI desarrollado por Audi. Un sistema de raíl común inyecta el combustible directamente a las cámaras de combustión a una presión de 120 bares. La inyección directa reduce la sensibilidad a la detonación y favorece la refrigeración interior debido a la evaporación del combustible, que soporta una elevada relación de compresión de 12,5:1. Esto contribuye a unas prestaciones de nivel superior y mejora el consumo. El R8 V10 con cambio R tronic se conforma con un consumo medio de 13,7 l/100 km.

Motor con bajo centro de gravedad para un máximo dinamismo

Entre los refinamientos técnicos del motor de diez cilindros de carrera larga se incluye el sistema de lubricación por cárter seco, que permite posicionar muy bajo el motor en el chasis. El amplio ángulo de 90 grados entre bancadas de cilindros también contribuye a la hora de conseguir un bajo centro de gravedad. El cigüeñal está realizado en fundición de aluminio de alta resistencia según un complejo proceso de fabricación. Las bielas son de aluminio forjado, y los pistones de aluminio. Los cuatro árboles de levas están accionados por cadena, y cada uno de ellos es ajustable en un rango de 42 grados, lo cual proporciona un gran margen a la hora de controlar el tiempo de apertura de las válvulas. En combinación con el colector de admisión de toma directa con conductos de flujo optimizado, esto mejora la carga en todo el margen de revoluciones.

El Audi R8 5.2 FSI Quattro está dotado de una transmisión de seis relaciones. De serie se ofrece una caja de cambios manual de tacto suave y preciso, y el cambio secuencial R tronic está disponible como opción. Este cambio de alta tecnología transmite sensaciones auténticamente deportivas, con las levas tras el volante y cambios de marcha ultra rápidos, por lo general de menos de una décima de segundo. Cuando el conductor activa el programa Launch Control presionando un botón, el R8 V10 despega con una impetuosa arrancada en la que el deslizamiento de las ruedas se controla electrónicamente, tanto en la versión R tronic como en la de cambio manual.

Un factor que contribuye a la capacidad de tracción y a la seguridad en la conducción que proporciona el Audi R8 V10 frente a sus rivales es la tracción total quattro, una tecnología de nivel superior para un deportivo de altas prestaciones. Cuatro ruedas proporcionan más agarre que dos, lo cual permite al conductor pisar el acelerador antes a la salida de una curva, con el consiguiente beneficio no sólo para la tracción, sino también para la dinámica transversal del vehículo y para la estabilidad.

El reparto de peso entre ejes ideal: 44/56 por ciento

El chasis del Audi R8 ofrece al mismo tiempo prestaciones dinámicas con un sorprendente nivel de confort en viajes largos. Este deportivo de altas prestaciones de Audi responde con inmediatez y entusiasmo a cualquier requerimiento sobre el volante, alcanza aceleraciones laterales de hasta 1,2 g, y solventa cualquier situación con una extraordinaria seguridad. Su configuración de motor central proporciona una distribución del peso ideal entre ambos ejes, de 44 y 56 por ciento.

Las suspensiones a base de brazos transversales dobles realizados en aluminio -una configuración habitual en competición- se han optimizado para conseguir un comportamiento neutro. En mayor medida incluso que en el R8 de ocho cilindros, los



reglajes están orientados a conseguir el máximo rendimiento. Las llantas de 19 pulgadas equipadas con sistema de control de presión de los neumáticos forman parte del equipo de serie, y su diseño, con diez brazos en forma de Y, es exclusivo del R8 V10. El tamaño de los neumáticos es de 235/35 en el eje delantero, y 295/30 en el trasero.

El vehículo incorpora un sistema de suspensión con una tecnología innovadora de serie: el Audi magnetic ride adapta las características de la suspensión al perfil de la calzada y al estilo de conducción en milisegundos. Suspendidas en el aceite de los amortiguadores, unas micropartículas magnéticas modifican el flujo de paso a través de las válvulas cuando se aplica una determinada tensión eléctrica.

En el R8 V10, un potente equipo de frenos se encarga de la deceleración del vehículo. Pinzas de ocho pistones delante y cuatro en el eje posterior muerden unos discos ventilados y perforados para asegurar la evacuación del calor. Los discos delanteros tienen un diámetro de 380 milímetros, y los traseros de 356 milímetros.

Opcionalmente, el R8 5.2 FSI está disponible con un sistema de frenos cerámicos cuyos discos están fabricados con material compuesto a base de fibra de carbono de alta resistencia y carburo de silicio, muy resistente a la abrasión. Resultan especialmente ligeros: el peso del conjunto es nueve kilogramos más ligero que el de los discos de acero. Los frenos cerámicos pueden soportar sin problemas los severos requerimientos de las carreras, no se oxidan, y tienen una duración de 300.000 km. Sus pinzas están decoradas con la inscripción 'Audi ceramic', y van pintadas en gris antracita.

Típicamente Audi: afilado y con una elegante línea curvada en el techo

Ancho y poderoso, el R8 5.2 FSI Quattro parece pegarse al asfalto. Sus musculosas proporciones y los prominentes pasos de rueda subrayan su verdadero potencial. El trato preciso de las líneas y la elegante curva del techo son rasgos característicos en Audi. Un contorno continuo conecta visualmente el frontal, los pasos de rueda, los laterales y la zaga. La cabina muy desplazada hacia adelante refleja su configuración con el motor ubicado en posición central. Las tomas de aire verticales (sideblades) en los laterales también son indicativas de la ubicación del motor. La tapa del depósito de combustible realizada en aluminio se integra en el 'sideblade' derecho.

El diseño del R8 ya ha causado sensación entre los expertos, como prueba su doble galardón en el trofeo 'Coche del Año 2008'. En la versión de 10 cilindros, su línea exterior se ha afinado aún más.

Las tomas de aire frontales que dirigen el flujo hacia los radiadores y el labio del faldón delantero está pintado en negro brillante. Se ha reducido de cuatro a dos el número de elementos transversales en estas tomas, y los perfiles de la parrilla singleframe están acabados en una llamativa terminación cromada.

Un rasgo distintivo del R8 V10 son los grupos ópticos con tecnología LED de serie. Audi es el primer fabricante en el mundo que utiliza LEDs para las luces de marcha diurnas, luz de carretera, de cruce, intermitentes y señalización. Cada faro delantero se compone de 54 de estas fuentes emisoras de luz de alta tecnología. Con una temperatura de color de 6.000 grados Kelvin, la luz de los LED es muy parecida a la



luz diurna, lo cual cansa mucho menos la vista al conducir de noche. Otras ventajas de los faros LEDs son su brillante iluminación, el bajo consumo de energía y una duración prácticamente ilimitada.

Hay otros detalles especiales que también distinguen la carrocería del R8 V10. Los 'sideblades' están más acentuados que en la versión de ocho cilindros. Los faldones laterales son más anchos y prominentes; las salidas de aire en los laterales de la luneta trasera tienen un acabado en aluminio mate. A través de la gran luneta se puede contemplar la gran belleza técnica del motor de 10 cilindros.

Cuando está en movimiento, este deportivo de altas prestaciones genera una fuerza de sustentación que lo mantiene en contacto con la carretera, gracias a un spoiler trasero que emerge de forma automática a 100 km/h y a los bajos de la carrocería completamente carenados, que terminan en un marcado difusor curvado hacia arriba. El color dominante en la trasera es negro con brillo de alta intensidad, incluyendo los reglajes de los LEDs de los pilotos posteriores. Las salidas de aire en la zaga también tienen únicamente dos elementos transversales, y el sistema de escape termina en dos grandes salidas ovales.

Audi marca el camino en rigidez y peso

La carrocería de un deportivo debe tener dos características principales: ser ligera y rígida. Audi cumple estos requerimientos con la tecnología de construcción ligera en aluminio Audi Space Frame (ASF). La carrocería completa del R8 V10 en bruto, incluyendo un sub-chasis para anclaje del motor realizado en una aleación ultraligera de magnesio, pesa únicamente 210 kg, y la calidad de su construcción ligera —la relación entre el peso y la rigidez torsional— es la mejor en el segmento de los deportivos de élite. La carrocería está formada por perfiles extrusionados, planchas de aluminio y nudos de fundición de gran complejidad, piezas que se unen entre sí mediante 99 metros de cordón de soldadura, 782 remaches y 308 tornillos especiales.

El interior del R8 V10 proporciona un exclusivo ambiente de carreras con una lujosa presentación. El elemento dominante es el llamado monoposto, un amplio arco que aúna el volante y el cuadro de instrumentos. Como siempre en Audi, la terminación alcanza las cotas más altas de calidad. Las superficies del salpicadero y de los paneles de las puertas están revestidas de materiales de una calidad selecta, adornadas con respuntes de gran precisión. Existen muchas posibilidades de personalización: Audi ofrece una amplia gama de colores para el tapizado en piel, paquetes con terminación lacada en negro piano o en carbono, o un kit de maletas a medida para el equipaje realizado por Quattro GmbH, que además de desarrollar y fabricar el R8 V10 también proporciona soluciones para cualquier necesidad.

La practicidad en una utilización cotidiana que ofrece el Audi R8 V10 está basada en parte en su espacioso interior, algo que es posible gracias a su generosa batalla, de 2,65 metros de longitud. Conductor y pasajeros de cualquier talla encontrarán siempre la posición perfecta. La visibilidad es sorprendentemente buena. Unos estilizados pilares favorecen el ángulo de visión hacia adelante. Otra de las ventajas para un uso diario es el espacio del maletero: bajo el capó delantero hay 100 litros para equipaje, y tras los asientos hay cabida para otros 90 litros de volumen. Hay espacio suficiente para dos bolsas de palos de golf.



El Audi R8 5.2 FSI Quattro combina unas prestaciones fabulosas con un generoso equipamiento de serie. Entre sus elementos más notables cabe destacar los asientos tapizados en cuero napa fina, el sistema de información al conductor, el sistema de navegación y el equipo de sonido Bang & Olufsen, además del climatizador automático y la alarma. El cuadro de instrumentos y el pomo de la palanca de cambios están decorados con bisel en color rojo, y los reposapiés y las levas del cambio R tronic tienen una terminación en aluminio.

La lista de opciones incluye otros elementos de gran interés como el avanzado sistema de ayuda al aparcamiento de Audi, con cámara trasera integrada, o un gran número de exclusivas posibilidades de personalización. Diferentes combinaciones de tapizado en piel proporcionan un ambiente lujoso, mientras que los asientos tipo buquet del programa exclusivo de Audi introducen una atmósfera de alto contenido deportivo en el habitáculo del R8 V10.

La comercialización en España del Audi R8 5.2 FSI Quattro se iniciará en el segundo trimestre de 2009, con un precio de 157.900 euros (la versión R tronic 166.000 euros).