

**AMAG Automobil- und Motoren AG**

PR und Kommunikation Audi

Katja Cramer

Telefon: +41 56 463 93 61

E-Mail: [audi.pr@amag.ch](mailto:audi.pr@amag.ch)

[www.audi.ch](http://www.audi.ch)

## **Neuer Audi R8 Spyder V10: Premiere auf der New York International Auto Show**

- **V10-Motor mit 397 kW (540 PS), von 0 auf 100 km/h in 3,6 Sekunden**
- **Neu: Fahrdynamiksystem mit Performance-Modus**
- **Audi Space Frame mit 50 Prozent verbesserter Steifigkeit**

**Ingolstadt/New York, 23. März 2016 – 397 kW (540 PS), in 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, 318 km/h Top-Speed – der neue Audi R8 Spyder mit V10-Saugmotor bringt beeindruckende Performance und die Faszination des offenen Fahrens zusammen. Sein markantes Design und seine Highend-Technologien belegen die geballte Kompetenz der Premiummarke. Auf der New York International Auto Show 2016 enthüllt Audi seinen neuen offenen Hochleistungssportwagen.**

„Mit spontaner Gasannahme, schnellem Hochdrehen und unnachahmlichem Klang sorgt der 5.2 FSI Saugmotor im neuen Audi R8 Spyder für Emotion pur“, sagt Dr.-Ing. Stefan Knirsch, Vorstand für Technische Entwicklung. „Im Vergleich zum R8 Coupé wird der Motorsound im offenen Hochleistungssportwagen jetzt noch intensiver erlebbar.“

### **Typisch Audi: das leichte Stoffverdeck**

Der R8 Spyder hat ein leichtes Stoffverdeck, das in zwei Finnen ausläuft. Sie spannen den Stoff und harmonisieren ebenso wie der grosse Deckel des Verdeckkastens perfekt mit dem athletischen Design des Hochleistungssportwagens. Ein elektro-hydraulischer Antrieb öffnet und schliesst das Verdeck in 20 Sekunden – bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Heckscheibe, in der Schottwand versenkt, lässt sich ein- und ausfahren. Sind alle Scheiben hochgefahren, streicht der Fahrtwind mit nur geringen Verwirbelungen über die Karosse hinweg.

### **Aluminium- und Carbon-Bauteile: der neue Audi Space Frame**

Trocken wiegt der offene Zweisitzer nur 1.612 Kilogramm. Sein starkes Rückgrat ist der neu entwickelte Audi Space Frame (ASF) in Multimaterialbauweise, der aus Aluminium und Carbon besteht.

Die Aluminiumteile haben einen Anteil von 79,6 Prozent. Sie bilden ein Fachwerk, das die Audi-Ingenieure gegenüber dem R8 Coupé vor allem bei Schwellern, A-Säulen und Frontscheibenrahmen gezielt verstärkt haben. Innovative Herstellungsmethoden senken einzelne Bauteilgewichte um bis zu zehn Prozent. Das Resultat: Die hochsteife Karosserie wiegt lediglich 208 Kilogramm, wobei die Torsionssteifigkeit gegenüber dem Vorgängermodell um mehr als 50 Prozent gestiegen ist.

#### **Starke Motorsport-Gene: das V10-Aggregat**

Für die richtige Musik im neuen Audi R8 Spyder V10 sorgt der mächtige Mittelmotor mit dualer Einspritzung. Das frei saugende 5,2-Liter-Aggregat hängt dynamisch am Gas. Sein röhrender Klang – optional durch eine Sportabgasanlage mit Schwarz glänzenden Endrohrblenden verstärkt – erzeugt Gänsehaut. 397 kW (540 PS) Leistung und 540 Nm Drehmoment bei 6.500 Umdrehungen pro Minute sorgen für gewaltige Fahrleistungen: in 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, 318 km/h Spitze. Effizienztechnologien wie der neue Freilaufmodus, in dem der R8 bei ausgekuppeltem Motor segelt, senken zugleich den Verbrauch gegenüber dem Vorgängermodell um zehn Prozent. Der neue R8 Spyder verbraucht 11,7 Liter auf 100 Kilometer, das entspricht 277 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer.

#### **Stabilität und Dynamik: der quattro-Antrieb**

Hinter dem V10 sitzt eine blitzschnell schaltende Siebengang S tronic, die der Fahrer elektrisch – by wire – steuert. Das Doppelkupplungsgetriebe leitet die Kräfte auf einen neu konzipierten quattro-Antrieb mit einer elektrohydraulisch betätigten Lamellenkupplung an der Vorderachse. Die Allradkupplung, die für maximale Performance mit Wasser gekühlt wird, verteilt die Antriebsmomente je nach Fahrsituation vollvariabel – im Extremfall werden bis zu 100 Prozent auf die Vorder- oder Hinterachse geleitet. Die intelligente Regelung ist in das System Audi drive select eingebunden, das vier Modi bietet – von ausgesprochen dynamisch bis komfortbetont. Ist das optionale R8-Performance-Lederlenkrad an Bord, kommen drei weitere Fahrprogramme namens dry, wet und snow hinzu. Sie machen das Handling noch präziser und stabiler, abgestimmt auf die jeweiligen Streckenbedingungen.

#### **Auf den Fahrer fokussiert: die Bedienung**

Die Bedienung ist voll und ganz auf den Fahrer fokussiert. Mit den Multifunktions- und Satellitentasten kann er alle wichtigen Funktionen steuern ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen und den Blick von der Strasse abzuwenden. Das 12,3 Zoll grosse, volldigitale Audi virtual cockpit präsentiert ihm alle Informationen in aufwändigen 3D-Grafiken – wenn gewünscht, in einer speziellen Performance-Ansicht mit Angaben zur Fahrdynamik.

Die intuitiv bedienbare MMI Navigation plus mit MMI touch ist Serie, ebenso Gurtbandmikrofone. Sie machen die natürliche Sprachsteuerung und das Telefonieren noch komfortabler. Durch die MMI-Suche, die schon nach der Eingabe weniger Buchstaben Suchvorschläge liefert, lassen sich gewünschte Inhalte schnell finden.

#### **Hohe Bandbreite: Infotainment und Audi connect**

Mit Audi smartphone interface kommt eine neue Technologie an Bord des R8 Spyder. Damit lassen sich ausgewählte Inhalte des Smartphones direkt im Audi virtual cockpit anzeigen. Ab Mitte des Jahres ist diese Option auch für das R8 Coupé zu haben. Auf Wunsch gibt es zudem die Audi phone box: Sie bindet Mobiltelefone an die Bordantenne an und lädt sie induktiv. Audi connect bringt den R8 Spyder per LTE ins Internet und stellt eine Vielzahl an Diensten bereit – vom Online Media Streaming bis zu Echtzeit-Verkehrsinformationen. Ein weiteres Highlight bietet das Bang & Olufsen Sound System: Erstmals integriert Audi in die beiden Sitze je zwei Kopfstützen-Lautsprecher, die ein exzellentes Klangerlebnis schaffen – auch bei der Fahrt mit offenem Verdeck.

#### **Ohne Kompromisse: Verarbeitung und Ausstattung**

Die Verarbeitung des neuen R8 Spyder, der in einer Manufaktur bei Neckarsulm nahezu in Handarbeit entsteht, erfüllt höchste Qualitätsansprüche. Fahrer und Beifahrer nehmen in Sportsitzen oder Schalensitzen mit stärker konturierter Sitzform für gesteigerten Seitenhalt Platz. Über die reichhaltige Serienausstattung hinaus können die Kunden das Interieur wie das Exterieur fast unbegrenzt individualisieren: Karosserie-Anbauteile wie der Frontspoiler, der Diffusor und die neuen Sideblades sind auch in Carbon lieferbar. LED-Scheinwerfer mit neu entwickelter Lasertechnologie bieten dem Fahrer maximale Sicht und Reichweite und somit einen Sicherheitsgewinn bei Nacht.

Langfassung

## **Fahrdynamik unter freiem Himmel – der neue Audi R8 Spyder V10**

**Spektakuläres Design und atemberaubende Dynamik, vereint mit der Faszination des offenen Fahrens – Audi präsentiert auf der New York International Auto Show 2016 vom 23. März bis 3. April den neuen Audi R8 Spyder. Sein V10-Saugmotor liefert 397 kW (540 PS) und 540 Nm Drehmoment.**

Der neue offene Hochleistungssportwagen schreibt die erfolgreiche Audi R8-Story fort. Sie beginnt 2007 mit dem Marktstart des Coupés der ersten Generation, 2010 folgt der Spyder. Beide Varianten haben sich zusammen knapp 27.000 mal verkauft. Sie demonstrieren die Hightech-Kompetenz von Audi und die Nähe der Marke zum Motorsport. Bei der zweiten R8-Generation stellt die Marke dies erneut unter Beweis – den neuen GT3-Rennwagen Audi R8 LMS haben die Ingenieure gemeinsam mit den Serienmodellen entwickelt. Das Resultat: Fast 50 Prozent aller Teile aus dem R8 LMS finden sich auch im R8 wieder. Den Erfolg des neuen Coupé belegen renommierte Preise wie etwa das „Goldene Lenkrad“ und die „Auto Trophy“ im vergangenen Jahr.

„Unsere neue R8-Baureihe ist die sportliche Speerspitze von Audi“, sagt Entwicklungsvorstand Dr.-Ing. Stefan Knirsch. „Nach dem Coupé bringen wir jetzt auch die zweite Generation des R8 Spyder an den Start. Der offene Hochleistungssportwagen begeistert mit faszinierender Performance und bringt dem Fahrer den unverwechselbaren Sound des V10-Saugmotors noch näher.“

### **Athletisches Design: breiter als der Vorgänger**

Der neue Audi R8 Spyder V10 offenbart seinen dynamischen Charakter schon auf den ersten Blick. Der nach vorne gerückte Fahrgastraum, die stark akzentuierten Radhäuser und der lange Rücken formen die klassische Silhouette eines Mittelmotor-Sportwagens. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist der neue R8 Spyder 14 Millimeter kürzer, misst in der Länge 4.426 Millimeter. In der Breite hat er um 36 Millimeter auf 1.940 Millimeter zugelegt. Die Höhe von 1.244 Millimeter entspricht dem R8 Spyder der ersten Generation, ebenso wie der Radstand von 2.650 Millimeter.

Horizontale Linien an Front und Heck betonen die Breite des R8 Spyder, ebenso wie der grosse und niedrig bauende Audi Singleframe mit seinem Kühlerschutzgitter in Wabenstruktur. Plastisch gestaltete Flächen verbinden ihn mit den keilförmigen Scheinwerfern, in denen je 37 Leuchtdioden serienmässig ein helles LED-Licht erzeugen. Als Highend-Option bietet Audi das Laserlicht mit maximaler Sicht und Reichweite –

erkennbar durch ein blau eloxiertes Band im Scheinwerfer, das zusätzlich beleuchtet ist. Diese neueste Technologie ist mit dem dynamischen Blinklicht kombiniert. Hinten ist es generell serienmässig.

#### **Typisch Audi: Leichtbau-Verdeck aus Stoff**

Das neu entwickelte Verdeck des R8 Spyder besteht, Audi-typisch, aus Stoff. Es wiegt lediglich 44 Kilogramm und trägt so zum niedrigen Gesamtgewicht des Hochleistungssportwagens bei. Ein elektrohydraulischer Antrieb öffnet und schliesst das Softtop auf Tastendruck in 20 Sekunden, auch während der Fahrt bis zu 50 km/h. Hinter den Sitzen befindet sich das Verdeckmodul. Es besteht aus den Komponenten Überrollschutz, Verdeck, Verdeckwanne, Heckscheibenkasten und einem Mehrgelenkscharnier für den kohlenstofffaserverstärkten, hydraulisch betriebenen Verdeckkastendeckel.

Deutlich geringer als beim Vorgängermodell fallen die Fahr- und Windgeräusche im Innenraum aus. Bei geöffnetem Verdeck sind zusätzlich die Luftverwirbelungen im Kopfbereich reduziert. Für noch höheren Komfort gibt es ein Windschott aus synthetischem Textilmaterial. Es reduziert die Rückströmung im Kopfbereich um rund 90 Prozent und im Schulter-/Nackebereich um 80 Prozent. Zusätzlich zum Textil-Windschott lässt sich die Heckscheibe bei geöffnetem Verdeck ebenfalls als Windschott nutzen. Ist sie hingegen versenkt, erlebt der Fahrer das charakteristische Röhren des V10-Aggregats noch intensiver.

Über dem flachen Stauraum, in den sich das Verdeck beim Öffnen faltet, liegt eine grosse Abdeckklappe mit drei sportlichen Luftschlitzen pro Seite. Zwei nach hinten verlaufende Finnen spannen das Verdeck und geben dem R8 Spyder ein dynamisches Profil. Verfügbar ist das Stoffverdeck in drei unterschiedlichen Farben – Schwarz, Braun und Rot.

#### **Leichtbau mit Carbon-Teilen: nur 1.612 Kilogramm Trockengewicht**

Das Dynamikpotential des automobilen Leichtbaus stellt der neue Audi R8 Spyder V10 mit einem Trockengewicht von 1.612 Kilogramm eindrucksvoll unter Beweis. Das Leistungsgewicht beträgt gerade einmal 3,19 Kilogramm pro PS. Hinter diesem Top-Wert steht der neue Audi Space Frame (ASF) in Multimaterialbauweise. Ebenso wie im R8 Coupé vereint er Bauteile aus Aluminium und strukturintegriertem kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff miteinander. Im Multimaterial-ASF haben die Aluminiumteile einen Anteil von 79,6 Prozent. Sie bilden ein Fachwerk, das die Audi-Ingenieure gegenüber dem Coupé vor allem bei Schwellern, A-Säulen und Frontscheibenrahmen gezielt verstärkt haben. Innovative Herstellungsmethoden senken einzelne Bauteilgewichte um bis zu zehn Prozent. Insgesamt wiegt der ASF im neuen Audi R8 Spyder nur 208 Kilogramm, wobei seine

Torsionssteifigkeit gegenüber dem Vorgängermodell um 50 Prozent gestiegen ist. Auch bei der Akustik und Crashesicherheit erzielt er Bestnoten. Der Unterboden ist für eine bessere Aerodynamik glatt verkleidet. Im Heckbereich steigert ein grosser Diffusor den Abtrieb – auch diese beiden Lösungen stammen direkt aus dem Motorsport.

### **Sorgt für Begeisterung: der V10**

Mit bissiger Gasannahme, immenser Drehfreude bis 7.800 Umdrehungen und fulminantem Sound sorgt der Zehnzylinder für Gänsehaut. Der frei saugende Mittelmotor holt aus 5.204 cm<sup>3</sup> Hubraum 397 kW (540 PS) und 540 Nm Drehmoment bei 6.500 Touren. Neben der Direkteinspritzung in die Brennräume (FSI) nutzt der V10 eine zusätzliche Einspritzung ins Saugrohr (MPI). Das Ergebnis ist eine bestechende Performance: Der neue Audi R8 Spyder V10 beschleunigt in 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die 200-km/h-Marke erreicht er aus dem Stand in 11,8 Sekunden. Erst bei Tempo 318 km/h verharret die Tachonadel. Dabei wird das Fauchen und Röhren des V10 mit steigender Drehzahl immer voluminöser und mitreissender. Abgasklappen sind Serie; die optionale Sportabgasanlage mit schwarzglänzenden Endrohrblenden akzentuiert den Klang weiter.

Im Vergleich zum Vorgängermodell ist der NEFZ-Verbrauch um zehn Prozent zurückgegangen – dank Effizienz-Technologien wie dem System cylinder on demand (COD), der dualen Einspritzung und dem Freilaufmodus im Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic: Geht der Fahrer bei einer Geschwindigkeit von mehr als 55 km/h vom Gas, wird der Motor vom Antrieb abgekoppelt – der neue Audi R8 Spyder V10 segelt. Im Durchschnitt verbraucht er 11,7 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer und emittiert 277 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer.

### **Hightech hoch drei: der quattro-Antriebsstrang**

Der quattro-Antriebsstrang kombiniert drei Hightech-Bausteine: Die Siebengang S tronic, die hinter dem Motor platziert ist, wechselt die Gänge mit ihren beiden Kupplungen blitzschnell. An der Vorderachse arbeitet eine elektrohydraulisch betätigte Lamellenkupplung – das elektronisch geregelte und wassergekühlte System kann die Momente des V10 frei zwischen den Achsen verteilen. An der Hinterachse sorgt ein mechanisches Sperrdifferenzial für ein sportliches Fahrverhalten. Seine Sperrwerte wurden für das Zusammenwirken mit dem aktiv geregelten quattro-Antrieb neu abgestimmt.

Die Fahrdynamikregelung des quattro-Antriebs ist in das System Audi drive select integriert, das die vier Modi comfort, auto, dynamic und individual umfasst. In jedem von ihnen legt der offene Hochleistungssportwagen einen eigenen Charakter zutage – vom souveränen Autobahngleiter bis zum Kurvenass auf der Passstrasse. Dabei bezieht das System auch die Kennlinie des Gaspedals, die Lenkung, die S tronic, die Steuerung

der Abgasklappen sowie das optionale adaptive Dämpfungssystem Audi magnetic ride mit ein.

Noch vielseitiger und präziser wird das Handling mit dem optionalen und erstmals im R8 Spyder verfügbaren Performance-Lederlenkrad. Dieses bringt zusätzlich die drei Fahrprogramme dry, wet und snow mit. Durch die fest zugeordneten Reibwertparameter hat der Fahrer die Möglichkeit, seinen R8 Spyder individuell auf die jeweiligen Streckenbedingungen abzustimmen. Neben den genannten Technikbausteinen beeinflussen diese Modi auch die Stabilisierungskontrolle ESC.

### **Straff und präzise: das Fahrwerk**

Sein ausgesprochen dynamisches Handling hat der R8 Spyder unter anderem der durch Trockensumpfschmierung tiefen Einbaulage des Motors zu verdanken. Leichte Dreieckslenker aus Aluminium führen die Räder – ein Layout, das die Motorsport-Gene erkennen lässt. Die elektromechanische Servolenkung vermittelt durch ihr fein differenziertes Feedback engen Kontakt mit der Strasse. Alternativ gibt es eine Dynamiklenkung. Sie verändert ihre Übersetzung geschwindigkeitsabhängig und passt gleichzeitig das Lenkmoment entsprechend an. Das Ergebnis: Ein noch präziseres Lenkgefühl und gesteigerter Fahrkomfort.

Serienmässig liefert Audi den neuen R8 Spyder mit 19-Zoll-Rädern in Mischbereifung (245/35 vorn und 295/35 hinten). Optional sind 20-Zoll-Räder mit Reifen in den Formaten 245/30 vorn und 305/30 hinten montiert. Die Bremsen verzögern den offenen Hochleistungssportwagen souverän: An der Vorderachse arbeiten Sättel mit je acht Kolben, an der Hinterachse mit je vier Kolben. Rundum kommen grosse, innenbelüftete und gelochte Scheiben im Wave-Design zum Einsatz. Als Sonder-ausstattung liefert Audi besonders standfeste und leichte Bremsscheiben aus kohlefaserverstärkter Keramik für besondere Beanspruchung.

### **Die Bedienung: volle Konzentration auf den Fahrer**

Das Bedienkonzept des neuen Audi R8 Spyder V10 ist wie in einem Rennwagen voll auf den Fahrer fokussiert. Er kann alle wichtigen Funktionen über das neue Sport- oder Performance- Lederlenkrad steuern. So bleiben die Hände am Steuer und der Blick auf die Strasse gerichtet. Serienmässig gibt es Satellitentasten zum Starten und Abschalten des Motors sowie für das Fahrdynamiksystem Audi drive select. Mit dem Performance-Lederlenkrad kommen zwei weitere Bediensatelliten – für den Performance-Modus und für die Abgasklappensteuerung – an Bord.

Das serienmässige Audi virtual cockpit zeigt alle Informationen in detailreichen, hochauflösenden 3D-Grafiken auf einem 12,3 Zoll grossen Monitor an. Dabei kann der Fahrer zwischen drei Screens wählen – der klassischen Ansicht, der

Infotainment- und der Performance-Ansicht. Letztere liefert speziell für die ambitionierte Fahrt auf der Rennstrecke Daten zu Drehmoment, Leistung, Öl- und Reifentemperatur, Rundenzeit sowie g-Kräften. Die Anzeigen um Tacho und Drehzahlmesser lassen sich je nach Bedarf individuell konfigurieren.

Die MMI Navigation plus mit MMI touch ist Serie im R8 Spyder. Wie bei einem Smartphone ist ihre Bedienung in flachen Hierarchien aufgebaut, inklusive freier Textsuche. Zur Steuerung dienen das Lenkrad, das MMI-Terminal auf der Konsole des Mitteltunnels oder die natürliche Sprachbedienung. Diese erfolgt besonders komfortabel und in hoher Qualität durch drei kleine Mikrofone in den Gurten. Sie sind im R8 Spyder serienmässig.

#### **Vielfach vernetzt: Audi connect und Audi smartphone interface**

Die perfekte Ergänzung zur MMI Navigation plus bildet das Modul Audi connect, das den offenen Zweisitzer per LTE ins Internet bringt und zahlreiche Dienste bereitstellt. Das Portfolio reicht von der Navigation mit Google Earth und GoogleStreet View bis zum Online Media Streaming und den Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Aufladen des Smartphones erfolgt auf Wunsch induktiv per Audi phone box. Erstmals im R8 Spyder lassen sich auch ausgewählte Inhalte des Mobiltelefons per Audi smartphone interface direkt im Audi virtual cockpit anzeigen. Ab Mitte des Jahres ist diese Option auch für das R8 Coupé verfügbar.

Highlight für Akustikfreunde ist das Bang & Olufsen Sound System, das mit 13 Lautsprechern aufwartet, darunter den neuen Kopfstützen-Lautsprechern. Jeder Sitz enthält zwei von ihnen, die in Höhe der Ohren von Fahrer und Beifahrer positioniert sind und durch exzellenten Klang sowie durch geringes Gewicht beeindrucken.

#### **Auf Top-Niveau: Qualität und Ausstattung**

Der Audi R8 Spyder V10 entsteht fast ausschliesslich in Handarbeit in einer speziell errichteten Produktionsanlage nahe Neckarsulm – in den „Audi Böllinger Höfen“. Mit ihr baut die quattro GmbH ihre Kleinserienkompetenz weiter aus. Der Manufakturcharakter der Fertigung bietet viel Freiheit, um spezifische Kundenwünsche zu erfüllen. Serienmässig nehmen Fahrer und Beifahrer in Sportsitzen Platz – auf Wunsch in feinstem Leder mit Rautensteppung. Alternativ dazu bietet Audi Schalensitze mit noch besserem Seitenhalt.

Karosserie-Anbauteile wie Frontspoiler und Diffusor lassen sich ebenso individualisieren wie die neuen markanten Sideblades – etwa in hochglänzendem Carbon. Ein weiteres Element, das neben seiner technischen Innovationskraft auch zur optischen Differenzierung beiträgt, ist das optionale Audi Laserlicht mit blau eloxiertem Band.

Speziell für den R8 Spyder ist die neue Lackierung Argusbraun matt neben weiteren zehn Lackfarben im Angebot.

**Start frei: Markteinführung und Preise**

Der Vorverkauf für den neuen Audi R8 Spyder startet im Sommer 2016. Die Markteinführung ist für Spätsommer 2016 geplant. Schweizer Preise sind derzeit noch nicht bekannt.

– Ende –