



AMAG Import AG

Livio Piatti
Head of Marketing & Communication Audi
Telefon: +41 56 463 93 72
E-Mail: audi.pr@amag.ch
www.audi.ch

Hommage an zehn Jahre V10-Motor: der Audi R8 V10 Decennium

- **Limitierte Serie von 222 Exemplaren, individuell nummeriert**
- **Coupé mit exklusiven Design-Akzenten**
- **Editionsmodell begleitet Verkaufsstart des neuen Audi R8**

Schinznach-Bad, 28. Februar 2019 – Ein 456 kW (620 PS) starker V10-Motor, bronzefarbene Akzente innen und aussen und streng limitiert: Mit dem Audi R8 V10 Decennium (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,1; CO₂-Emission kombiniert g/km: 297*) feiert Audi die Erfolgsgeschichte des V10-Motors. Das Editionsmodell begleitet mit 222 Exemplaren den Verkaufsstart des neuen Audi R8, 10 davon sind in der Schweiz erhältlich. Der Namenszusatz, Decennium, kommt aus dem Lateinischen und bedeutet „Jahrzehnt“. Er steht für zehn Jahre Faszination auf der Strasse und Erfolg im Motorsport.

Schon im Exterieurdesign macht der Audi R8 V10 Decennium seinen Charakter deutlich. Das Sondermodell ist als Coupé lieferbar und in der exklusiven Farbe Daytonagrau Matteeffekt lackiert. Die gefrästen 20-Zoll-Räder und die Ansaugbrücke des 5.2 FSI Motors sind in matter Bronze gehalten. Der Frontspoiler, die Seitenschwellerleisten und der Diffusor sind schwarz glänzend lackiert, ergänzt durch schwarze Audi-Ringe und Badges im Exterieur. Die Sideblades und die Gehäuse der Aussenspiegel bestehen aus glänzendem Carbon. Alternativ stehen die Aussenfarben Daytonagrau Perleffekt, Suzukagrau Metallic, Florettsilber Metallic, Mythoschwarz Metallic, Ascariblau Metallic und Kemoragrau Metallic zur Wahl.

Auch das Interieur des Audi R8 V10 Decennium ist ganz in Schwarz gehalten, Dekoreinlagen in glänzendem Carbon setzen Akzente. Die Nähte der rautengesteppten Sportsitze sind schwarz glänzend ausgeführt, die Kontrastnähte in einem glänzenden Kupferton. Der Wählhebel und das Lenkrad – mit Alcantara-Kranz und schwarzer 12-Uhr-Markierung – tragen kupferfarbene Nähte, ebenso wie die Mittelarmlehne, die Türarmauflage und die Türbrüstung.

Ein „Decennium“-Schriftzug ziert die Mittelkonsole, die Türen, die Einleger in den glänzenden Carbon-Einstiegsleisten sowie den Logo-Projektor. Das Badge in der Mittelkonsole hebt sich optisch vom glänzenden Carbon rundherum ab: Es ist durch ein von Audi patentiertes Verfahren teilweise mattiert. Dabei wird die Oberfläche des Materials durch ein spezielles Pulver wenige Tausendstel Millimeter tief angeraut. Das Türlicht projiziert den „Decennium“-Schriftzug auf den Boden, ergänzt um die fortlaufende Limitierungsnummer des Modells. Wie bei allen R8-Varianten zählen das Audi virtual cockpit und die MMI Navigation plus zum Serienumfang.

Der frei saugende 5.2 FSI in seiner stärksten Leistungsstufe bildet das Herz des R8 V10 Decennium. Mit 456 kW (620 PS) und einem maximalen Drehmoment von 580 Nm katapultiert er das Editionsmodell in 3,1 Sekunden auf Landstrassentempo und weiter bis 331 km/h Topspeed. Der Audi R8 V10 Decennium ist ab Frühjahr 2019 erhältlich.

Zeitgleich zum Editionsmodell startet Audi den Verkauf des neuen Audi R8. Der Hochleistungssportwagen hat ein noch schärferes Exterieurdesign; Fahrwerk und Leistung sind noch einmal verbessert: Die beiden für das Serienmodell lieferbaren Saugmotoren geben jetzt 419 kW (570 PS) und 456 kW (620 PS) ab. Modifikationen bei der Innenausstattung runden das Spektrum ab. Der Preis für das R8 Coupé V10 quattro liegt bei CHF 199'500. Der R8 Spyder V10 quattro startet bei CHF 211'000. Die performance-Varianten beginnen bei CHF 229'500 für das Coupé und CHF 241'000 für den Spyder.

Ein Jahrzehnt Erfolg: der V10-Motor im Audi R8

Der V10-Saugmotor zog Anfang 2009 in zwei Versionen in den Audi R8 ein – mit 5,2 Liter Hubraum, Direkteinspritzung und maximal 386 kW (525 PS) Leistung.



Die erste Generation 2008/2009: der Audi R8 5.2 FSI quattro

Im 2010 aufgelegten Editionsmodell R8 GT leistete der Zehnzylinder 412 kW (560 PS), im R8 V10 plus (ab 2012) waren es 404 kW (550 PS).

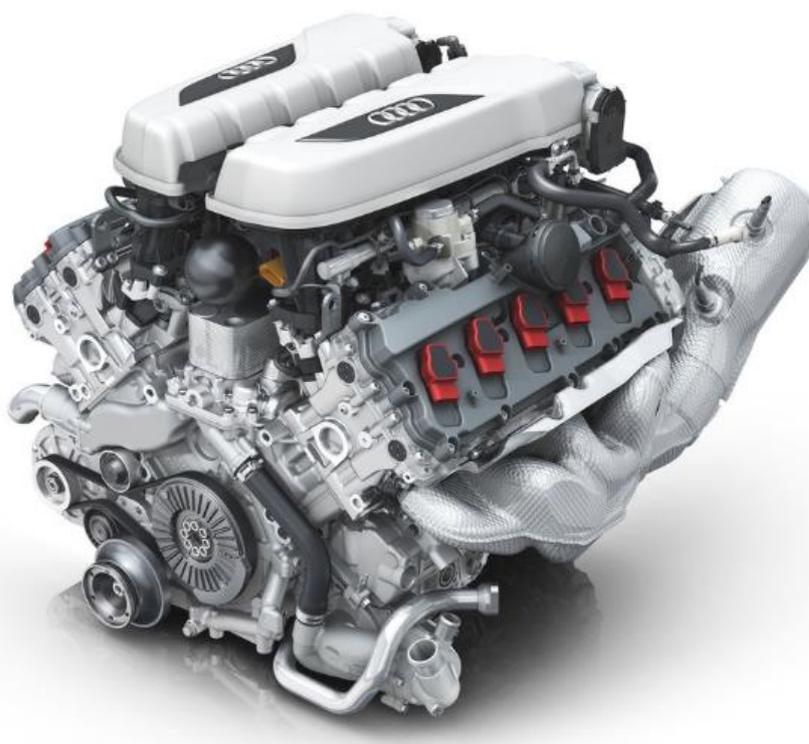
Für den R8 der zweiten Generation, der 2015 folgte, hat Audi den 5.2 FSI umfangreich weiterentwickelt: Eine zusätzliche Saugrohreinspritzung verbesserte das Abgasverhalten,

ein COD-System (cylinder on demand) deaktivierte im Teillastbetrieb fünf Zylinder, und steigerte so die Effizienz. Und auch das Faszinationspotenzial wuchs weiter: Der 5.2 FSI sprach noch direkter an und drehte noch schneller hoch. Zum Verkaufsstart standen Varianten mit 397 kW (540 PS) und 449 kW (610 PS) zur Wahl. Mit dem aktuellen Upgrade steigt die Leistung weiter auf 419 kW (570 PS) und 456 kW (620 PS).



Die zweite Generation 2015: Audi R8 V10 plus

Die prägenden Charaktermerkmale des V10-Aggregats stammen aus dem Motorsport: das bis 8.700 Touren reichende Hochdrehzahlkonzept und die Trockensumpfschmierung, die eine tiefe Einbaulage erlaubte. Die Zylinderbänke des V10-Motors stehen sich in 90-Grad-Winkeln gegenüber. Die Kurbelwelle ist als Common-Pin-Welle konzipiert und wechselt die Zündabstände zwischen 54 und 90 Grad. Die Zündfolge von 1 – 6 – 5 – 10 – 2 – 7 – 3 – 8 – 4 – 9 ergibt einen ganz eigenen Puls und einen unverwechselbaren Klang. Bei der Höchstdrehzahl von 8.700 1/min legen die Kolben in jeder Sekunde durchschnittlich 26,9 Meter Weg zurück – ein Wert über dem aktuellen Niveau der Formel 1. Bei dieser Drehzahl erfährt der Kolben an seinen Umkehrpunkten eine Beschleunigung, die einer Last von etwa zwei Tonnen entspricht.



Das Herz des Audi R8: der V10-Saugmotor

Das Herz des Audi R8: der V10-Saugmotor

Auch auf der Rennstrecke feierte der Hochleistungsmotor grosse Erfolge. Sein Debüt gab er 2009 im GT3-Sport im Audi R8 LMS. 2012 folgte der R8 LMS ultra und 2015 der R8 LMS der zweiten Generation, der im Herbst 2018 ein Upgrade erhalten hat. Seit Anfang 2018 erweitert der R8 LMS GT4 das Kundensport-Programm von Audi Sport. In beiden GT-Kategorien weist der 5.2 FSI nur wenige Unterschiede zum Serienmotor auf. Er verzichtet auf die duale Einspritzung, im Ansaugtrakt sitzt ein Luftmengenbegrenzer, die Kennfelder des Steuergeräts sowie die Lagerschalen sind modifiziert. Mit einem Serviceintervall von 10.000 Kilometern und einer Laufleistung von 20.000 Kilometern bis zur ersten Revision setzt der 5.2 FSI Maßstäbe im Rennsport. Viele Teams nutzen ihn sogar für weitere Zyklen.

Bis Ende 2018 haben die Piloten des Audi R8 LMS GT3 62 Fahrer-Gesamtwertungen gewonnen, dazu 78 weitere Titel in Klassenwertungen. Elfmal gingen Gesamtsiege in 24-Stunden-Rennen an die Audi-Piloten. Sieben Siege bei 12-Stunden-Rennen und drei Erfolge bei 25-Stunden-Rennen runden die Zehn-Jahres-Bilanz des GT3-Sportwagens ab.

– Ende –

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der gewählten Ausstattung. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen (www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist