



AMAG Import AG
PR Manager Audi
Kathrin Kaltenbrunner
Telefon: +41 56 463 93 61
Mobile: +41 76 556 37 80
E-Mail: audi.pr@amag.ch
www.audi.ch

Noch schärfer, noch markanter: der Audi R8 V10 RWD und der Audi R8 LMS GT4

- Der Sportwagen mit Heckantrieb wird zum festen Bestandteil des Portfolios
- Neues Exterieurdesign analog zu den R8 quattro-Versionen für Serienmodell und Rennwagen
- 5,2-Liter-Sauger-V10-Motor mit 540 PS, in 3,7 Sekunden von null auf 100 km/h
- R8 V10 RWD ist in der Schweiz ab Dezember 2019 bestellbar, ab CHF 157'700.-

Neckarsulm/Cham, 06. November 2019 – Aus Sonderserie wird Normalprogramm: Der Audi R8 V10 mit Heckantrieb avanciert zu einem festen Modell. Dabei wird sein Exterieurdesign noch markanter – es bekommt die gleichen Neuerungen wie die R8 V10 quattro-Modelle. Der V10-Mittelmotor, der hier 397 kW (540 PS) leistet, und der Hinterradantrieb bieten puristischen Fahrspass. Parallel dazu kommt auch der seriennahe, ebenfalls heckangetriebene, Rennwagen Audi R8 LMS GT4 in neuem Design und fahrdynamisch spürbar optimiert. Der Kundensport-Rennwagen für die internationale GT4-Kategorie bietet den Privatfahrern künftig noch feinfühligere Abstimmungsmöglichkeiten. Der R8 V10 RWD ist für einen Preis von CHF 157'700.- ab Dezember 2019 in der Schweiz bestellbar und wird voraussichtlich ab Februar 2020 im Audi Sport Store zur Probefahrt bereitstehen.

„Anfang 2018 haben wir den Audi R8 V10 RWS in einer limitierten Serie aufgelegt“, sagt Oliver Hoffmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Mit seinem vom R8-LMS-Rennwagen abgeleiteten Heckantrieb und der speziellen Dynamik hat er unsere Kunden auf Anhieb begeistert. Jetzt wird er als R8 V10 RWD zu einem eigenen Modell innerhalb der R8-Familie. Und dabei geben wir ihm den gleichen scharfen Look mit, den die neuen R8 quattro-Modelle bekommen haben. Zeitgleich mit dem Serienmodell bieten wir auch den Rennwagen R8 LMS GT4 in einem neuen Look an.“

Der Serienwagen: Audi R8 V10 RWD

Das Design des R8 V10 RWD

Die neuen Designfeatures bringen die Dynamik des Audi R8 V10 RWD, der als Coupé und Spyder erhältlich ist, perfekt zum Ausdruck. Der Singleframe ist breiter und flacher geworden, Schlitz unter der Fronthaube erinnern an die Marken-Ikone Audi Sport quattro. Die Lufteinlässe, der Frontsplitter und vor allem das Luftauslassgitter am Heck haben an Breite zugelegt. Der Diffusor, von zwei ovalen Abgas-Endrohren flankiert, ist weiter nach oben gezogen. Im



Motorraum liegt der Luftfilter unter einer neuen Abdeckung, die wahlweise aus Kunststoff oder aus Carbon besteht.

Beim R8 V10 RWD deuten die Sideblades die Sonderstellung des Modells an: Das obere Blade trägt glänzendes Mythoschwarz, das untere die Wagenfarbe. Das Frontblade, die Seitenschwellereinsätze und der Diffusor sind serienmässig schwarz glänzend lackiert. Alternativ gibt es das Optikpaket Carbon sowie für den Spyder ein erweitertes Optikpaket in schwarz. Als neue Farbe ergänzt Kemoragrau den Lackfächer. Auf Wunsch sind die Audi-Ringe und -Schriftzüge in hochglänzendem Schwarz lackiert. Im Innenraum nehmen Fahrer und Beifahrer auf Sportsitzen Platz, die mit Leder und Alcantara bezogen sind. Vor dem Beifahrer glänzt eine Plakette mit dem Schriftzug "RWD".

Das Herz des Hochleistungssportwagens: der 5.2 FSI

Das Herz des Hochleistungssportwagens Audi R8 V10 RWD pocht hinter der Passagierzelle: Der freisaugende V10 ist pure Faszination – mit unvergleichlichem Klang, blitzschneller Ansprache und immenser Drehfreude. Der 5.2 FSI leistet 397 kW (540 PS), bei 6.500 1/min bringt er maximale 540 Nm Drehmoment, die über eine Siebengang S tronic und ein mechanisches Sperrdifferenzial auf die Hinterräder gelangen.

Das R8 V10 RWD Coupé katapultiert sich und den Fahrer in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei 320 km/h endet der Vortrieb. Beim Spyder lauten diese Werte 3,8 Sekunden und 318 km/h.

Extreme Fahrdynamik für Puristen

Der Heckantrieb des R8 V10 RWD vermittelt eine ganz eigene Art von Fahrspass. Wenn in der Elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC der Sportmodus aktiviert ist, erlauben das Fahrwerkssetup und die Regelsysteme auch kontrollierte Drifts. Die Servolenkung vermittelt intensiven Kontakt zur Fahrbahn. Serienmässig rollt der Audi R8 V10 RWD auf schwarzen 19 Zoll-Schmiederädern und Reifen in den Formaten 245/35 vorn und 295/35 hinten. 20 Zoll-Räder sind ebenso erhältlich wie Sportreifen – mit ihnen werden die Dynamik, der Grip und die Verzögerung bei hohen Belastungen und Anforderungen noch besser. Die Achslastverteilung beträgt 40:60. Das Coupé wiegt (leer ohne Fahrer) nur 1.595 Kilogramm – der Entfall von Kardanwelle, quattro-Lamellenkupplung und Vorderachsdifferenzial macht den R8 V10 RWD im Vergleich zum R8 quattro-Modell um zirka 65 Kilogramm leichter. Der R8 Spyder V10 RWD ist mit 1.695 Kilogramm 55 Kilogramm leichter als der R8 Spyder V10 quattro. Wie bei allen R8 ist seine Karosserie in der Audi Space Frame-Bauweise (ASF) aus Aluminium und grossen Teilen aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) aufgebaut.

Der R8 V10 RWD entsteht – grossteils per Handarbeit – in der Manufaktur „Böllinger Höfe“ am Audi-Standort Neckarsulm. Der heckgetriebene Hochleistungssportwagen startet Anfang 2020 auf die europäischen Märkte, in der Schweiz beträgt der Preis für das Coupé CHF 157'700.-. Der Spyder startet bei CHF 169'200.-.

Der Rennwagen: Audi R8 LMS GT4

Der mit rund 60 Prozent Gleichteilen direkt vom Serienmodell abgeleitete und ebenfalls in den Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm produzierte GT4-Rennwagen ist ausschliesslich für



Privatfahrer bestimmt. Seit 2018 hat das Vorgängermodell weltweit bereits 17 Rennsport-Titel eingefahren, nun fährt die verfeinerte Version vor. Optisch direkt an das Serienmodell angelehnt, überzeugt der neue Rennwagen mit einer noch besseren Fahrdynamik. Ein 5,2-Liter-V10-Aggregat, das reglementbedingt bis zu 364 kW (495 PS) leistet, treibt den Rennwagen über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an.

Zwei Neuerungen erleichtern es den Piloten, auch bei anspruchsvollen Bedingungen um Punkte und Pokale zu kämpfen. Das ABS-Bremssystem und die Traktionskontrolle TC sind erstmals fein regulierbar. Die Programmkennlinien ermöglichen jeweils acht unterschiedliche Einstellungen, die der Fahrer individuell schalten kann, abhängig beispielsweise von Wetter, Streckenbeschaffenheit und Reifenhaftung im Rennbetrieb. Dafür erhält der Audi R8 LMS GT4 das Lenkrad der GT2-Rennversion. Die beiden Drehschalter für ABS und TC befinden sich zentral im Lenkrad direkt im Sichtbereich. Ohne den Blick vom Renngeschehen abzuwenden, kann der Fahrer unmittelbar auf neue Herausforderungen reagieren und seine persönliche Abstimmung beider Systeme konfigurieren. Da im GT4-Sport in den meisten Rennserien Fahrerwechsel vorgeschrieben sind, lassen sich leicht und fehlerfrei vor und nach dem Boxenstopp individuelle Präferenzen abrufen. Mit diesen erweiterten Abstimmungsmöglichkeiten sind die Piloten des Audi R8 LMS GT4 noch konkurrenzfähiger. In Amerika, Asien, Australien, Europa und Südafrika bestehen aktuell 27 Einsatzmöglichkeiten, mehrheitlich in Meisterschaften über eine ganze Saison, aber auch bei Einzelveranstaltungen wie den 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring oder in Dubai. Der Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup in Europa und der Audi Sport R8 LMS Cup mit Läufen in Asien und Australien bieten Teilnehmern dabei die Möglichkeit, sich auf identischem Material miteinander zu messen. In den übrigen Wettbewerben trifft der Audi R8 LMS GT4 auf die Konkurrenz von bis zu elf weiteren Modellen anderer Hersteller. Starterfelder von 40 Teilnehmern und mehr sind im GT4-Rennsport keine Seltenheit.

– Ende –

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

(Angaben zu den Treibstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz)

Audi R8 Coupé V10 RWD:

Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,9

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 293 – 294

Audi R8 Spyder V10 RWD:

Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 13,1

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 298 – 299