



AMAG Automobil- und Motoren AG

PR und Kommunikation Audi

Katja Cramer

Telefon: +41 56 463 93 61

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch

25. Juli 2012

Noch mehr Schärfe für den Supersportwagen

- Die R8-Familie von Audi präsentiert sich in vielen Details überarbeitet
- Neues Topmodell R8 V10 plus, neue Siebengang S tronic für alle Varianten
- LED-Scheinwerfer und Blinklicht mit dynamisierter Anzeige in Serie

Audi gestaltet seinen Hochleistungssportwagen R8 noch attraktiver und dynamischer. Mit dem R8 V10 plus erhält die Baureihe ein neues Topmodell, als Kraftübertragung steht eine von Grund auf neu entwickelte Siebengang S tronic bereit. Die LED-Scheinwerfer vorn und das neue hintere Blinklicht mit dynamisierter Anzeige gehören bei allen Varianten zur Grundausstattung.

4,44 Meter lang, 1,90 Meter breit und nur 1,25 Meter Höhe (Spyder: 1,24 Meter) – der Audi R8, von der quattro GmbH entwickelt und gefertigt, steht breit und sprungbereit auf der Strasse. Neue Details verleihen seinem Design noch mehr Schärfe. Der Singleframe-Grill mit den angeschrägten oberen Ecken trägt ein hochglänzend schwarz lackiertes Gitter, bei den V10-Varianten zieren horizontale Chromauflagen seine Streben. Der Stossfänger ist ebenfalls neu, die Lufteinlässe tragen je drei Querstreben. Optional montiert Audi einen Frontsplitter aus Kohlefaser-verstärktem Kunststoff (CFK). Beim neuen R8 V10 plus ist der Splitter Serie.

Bei allen Varianten des Audi R8 gehören jetzt LED-Scheinwerfer mit neuer Technik zum Serienumfang. Die Leuchtdioden für das Fern- und Abblendlicht sind ober- und unterhalb des streifenförmigen Tagfahrlichts platziert, das durch eine spezielle Ansteuerung die Blink-Funktion mit übernimmt. Ein statisches Abbiegelicht ist in den Scheinwerfer integriert.

Das Gehäuse der Aussenspiegel und die Sideblades, die seitlichen Lufteinlässe beim Coupé, bestehen beim neuen Topmodell R8 V10 plus aus CFK. Bei den Zehnzylindern sind die Blades weiter ausgestellt als beim V8 und mit speziellen Kanten versehen; an den Schwellern finden sich ebenfalls kleine Differenzierungen. Die Entlüftungsgitter neben dem Heckfenster sind beim R8 V10 Coupé in matter Aluminiumoptik gehalten (bei R8 V8 Coupé und R8 V10 plus in mattem Schwarz). Auf Wunsch illuminieren LEDs den Motorraum; beim R8 V10 plus gehören die Beleuchtung und eine partielle CFK-Verkleidung des Aggregats zur Grundausstattung.



Am Heck des Audi R8 dominieren die LED-Leuchten. Eine Innovation von Audi ist das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige am unteren Rand der Leuchte – sein Licht läuft immer zur Aussenseite in die Abbiegerichtung. Über der Fläche zwischen den Luftöffnungen, die beim R8 V10 hochglänzend schwarz lackiert ist, ist das neue Badge angebracht – der Buchstabe „R“ sitzt teilweise auf einer roten Raute, dem Signet von Audi Sport. Der grosse Diffusor, optional aus CFK gefertigt (Serie beim R8 V10 plus), ist weit nach oben gezogen. Die Abgasanlage läuft bei allen Motorisierungen in zwei runden, glänzenden Endrohrblenden aus. Diese sind beim R8 V10 plus in schwarz gehalten

Audi lackiert den R8 in den beiden Uni-Farben Ibisweiss und Brillantrot, in vier Metallic-Tönen und in fünf Perleffekt-/Kristalleffekt-Lackierungen. Für den R8 V10 plus ist exklusiv eine Matteeffektfarbe im Angebot. Die Sideblades beim Coupé sind in acht Farben lieferbar, das Verdeck des R8 Spyder ist in Schwarz, Rot oder Braun erhältlich.

Der R8 präsentiert die volle Kompetenz des ultra-Leichtbaus von Audi. Seine Karosserie, in der Audi Space Frame-Bauweise (ASF) aus Aluminium gefertigt, wiegt nur 210 Kilogramm beim Coupé; beim Spyder sind es 216 Kilogramm. Das R8 V8 Coupé mit Handschaltung bringt im Leerzustand gerade mal 1.560 Kilogramm auf die Waage, der offene Sportwagen 1.660 Kilogramm. Beim R8 V10 plus, der nur als Coupé erhältlich ist, pendelt sich der Zeiger bei 1.570 Kilogramm ein. Einstellbare Schalensitze mit Chassis aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff (GFK), ein verringerter Einsatz an Dämmmaterialien, spezielle Leichtmetallräder und Fahrwerkskomponenten, darunter die serienmässige Keramikbremse, sowie die CFK-Anbauteile an der Karosserie tragen hier zur Gewichtsreduzierung bei.

Beim Audi R8 Spyder bestehen auch der Deckel des Verdeckkastens und die Seitenteile aus CFK. Das elegante, leichte Stoffverdeck, dessen Gestänge in weiten Bereichen aus Aluminium und Magnesium gefertigt ist, setzt dem ultra-Leichtbaukonzept die Krone auf. Es öffnet und schliesst sich in 19 Sekunden elektrohydraulisch, auch während der Fahrt bis 50 km/h. Von ihm getrennt steht die beheizbare Glasscheibe in der Schottwand zwischen Passagier- und Motorraum; sie lässt sich per Schalter ein- und ausfahren und dient auch als Windschott. Bei einem drohenden Überschlag schiessen zwei starke, von Federn vorgespannte Profile hinter den Sitzen in die Höhe.

Die Aerodynamik des Audi R8 ist, wie im Motorsport, stark auf Abtrieb ausgelegt. Im Unterboden liegen fünf NACA-Düsen sowie zwei Diffusoren im Frontbereich, die den Abtrieb auf der Vorderachse steigern. Der c_w -Wert beträgt je nach Motorisierung beziehungsweise Karosserieform 0,35 oder 0,36, die Stirnfläche misst 1,99 Quadratmeter.



Die Motoren entstehen in Handmontage. Der V8 mit 4.163 cm³ Hubraum und der V10, der 5.204 cm³ Hubraum anbietet, sind frei saugende Hochleistungstriebwerke voll Kraft und Faszination. Die CO₂ Emissionen sind im Zusammenspiel mit der neuen Siebengang S tronic um bis zu 22 Gramm gesunken, und der Sprint von null auf 100 km/h ist um drei Zehntelsekunden verkürzt. Beide Motoren sind kompakt und vergleichsweise leicht. Das Kurbelgehäuse besteht aus einer Aluminium-Silizium-Legierung; eine so genannte Bedplate-Konstruktion verleiht ihm hohe Steifigkeit. Die Trockensumpfschmierung macht es möglich, die Aggregate niedrig einzubauen; ihre Druckumlaufpumpe arbeitet lastabhängig, wodurch sie die Effizienz steigert.

Die Benzin-Direkteinspritzung FSI erlaubt eine hohe Verdichtung von 12,5 : 1. Vier verstellbare Nockenwellen steuern die Ventile. Klappen in den Ansaugkanälen versetzen die einströmende Luft bei niedriger Last und Drehzahl in eine gezielte walzenförmige Rotation. Die Abgasanlage ist auf geringen Gegendruck ausgelegt. In den beiden Endrohren sitzen Abgasklappen; wenn sie beim kräftigen Gasgeben öffnen, wird der Sound noch voller.

Der 4.2 FSI-Motor leistet 316 kW (430 PS) bei 7.900 1/min, zwischen 4.500 und 6.000 1/min stellt er 430 Nm Drehmoment bereit. Er beschleunigt das R8 Coupé mit der S tronic aus dem Stand in 4,3 Sekunden auf 100 km/h und weiter zur Spitze von 300 km/h (mit Schaltgetriebe: 4,6 Sekunden und 302 km/h). Beim R8 V8 Spyder lauten die entsprechenden Werte 4,5 beziehungsweise 4,8 Sekunden und ebenfalls 300 km/h. Im Schnitt verbraucht der R8 V8 quattro als Coupé mit der S tronic 12,4 Liter Kraftstoff pro 100 km.

Der V10-Motor stellt bei 6.500 1/min 530 Nm Drehmoment bereit, bei 8.000 1/min leistet er 386 kW (525 PS). Seine Kurbelwelle ist als Common-Pin-Konstruktion ausgelegt, damit ergeben sich wechselweise Zündabstände von 54 und 90 Grad. Diese Bauweise vereint maximale Steifigkeit mit geringem Gewicht, zugleich prägt sie den einzigartigen, Rennsport-nahen Sound des V10.

Das Audi R8 V10 Coupé beschleunigt mit der S tronic in 3,6 Sekunden von null auf 100 km/h, sein Topspeed liegt bei 314 km/h. Mit der Handschaltung lauten die Werte 3,9 Sekunden und 316 km/h. Beim R8 V10 Spyder mit der S tronic ist der Standardsprint in 3,8 Sekunden abgehakt und die Spitze bei 311 km/h erreicht (mit manuellem Getriebe: 4,1 Sekunden und 313 km/h). Der Verbrauch des R8 V10 Coupé mit der S tronic beträgt im Mittel 13,1 Liter Kraftstoff pro 100 km.

Das neue Topmodell der Baureihe ist der Audi R8 V10 plus. Er leistet 404 kW (550 PS), sein maximales Drehmoment beträgt 540 Nm bei 6.500 1/min. Der R8 V10 plus, nur als Coupé erhältlich, katapultiert sich mit der S tronic in 3,5 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 317 km/h; der mittlere



Verbrauch liegt bei 12,9 Litern Kraftstoff pro 100 km. Mit der Handschaltung lauten die Eckdaten 3,8 Sekunden, 319 km/h und 14,9 Liter.

Für den überarbeiteten Audi R8 stehen zwei Kraftübertragungen bereit. Das manuelle Sechsgang-Getriebe, dessen Hebel in einer offenen Edelstahl-Kulisse läuft, ist beim V8 Standard und beim V10 auf Wunsch erhältlich. Bei der neuen Siebengang S tronic – Option beim V8 und Serie beim V10 – sind die Gänge sportlich-eng gestaffelt, die letzte Fahrstufe ist lang ausgelegt. Der Fahrer kann das Doppelkupplungsgetriebe über den Wählhebel oder über die Wippen am Lenkrad selbst schalten, alternativ steht ein Sportmodus bereit. Auf Tastendruck managt die Launch control den Start mit erhöhter Anfahrtdrehzahl und optimalem Reifenschlupf.

Die neue Siebengang S tronic, im Dreiwellen-Layout konzipiert, ist weniger als 60 Zentimeter lang. Zwei Lamellenkupplungen, die – eine Neuerung – hintereinander liegen, bedienen zwei voneinander unabhängige Teilgetriebe; der direkte Schaltvorgang erfolgt durch das wechselnde Öffnen und Schliessen der Kupplungen. Er vollzieht sich fast ohne Unterbrechung der Zugkraft in wenigen hundertstel Sekunden; er läuft so dynamisch, fliegend und komfortabel ab, dass man ihn kaum bemerkt.

Von der Siebengang S tronic aus läuft die Kardanwelle durch das Kurbelgehäuse des Motors zur Vorderachse, wo eine Viscokupplung die Verteilung der Momente übernimmt. Im regulären Fahrbetrieb leitet sie rund 15 Prozent der Momente auf die Vorderachse; wenn die Hinterräder durchzudrehen beginnen, strömen maximal weitere 15 Prozent nach vorn. An der Hinterachse arbeitet ein mechanisches Sperrdifferenzial. Die hecklastige Verteilung der Kräfte harmonisiert ideal mit dem Mittelmotor-Konzept des Audi R8. Die Achslastverteilung liegt bei 43 : 57 (vorne : hinten), mit kleinen Unterschieden zwischen den einzelnen Varianten.

Das Fahrwerk des Hochleistungssportwagens nutzt Technologien aus dem Motorsport. Doppelte Dreieckslenker, aus Aluminium geschmiedet, führen alle vier Räder. Beim R8 V10 plus sind die Federn und Dämpfer speziell abgestimmt und die Sturzwerte an der Vorderachse entsprechend angepasst. Die adaptive Dämpfung Audi magnetic ride ist beim R8 V10 Serie und bei den V8-Varianten optional erhältlich; sie verfügt über einen Normalmodus und einen Sportmodus. Die Servolenkung liefert ein hochdifferenziertes, feinfühliges Feedback und ist sportlich-direkt übersetzt.

Der überarbeitete R8 rollt auf grossen Rädern. Bei den V8-Motorisierungen lauten die Serien-Dimensionen 8,5 J x 18 vorn und 10,5 J x 18 hinten, die Reifen haben die Formate 235/40 und 285/35. Bei den V10-Versionen montiert Audi 19 Zoll-Räder von 8,5 und 11 Zoll Breite; die Reifen haben die Grösse 235/35 beziehungsweise 295/30.



Optional gibt es Räder in besonders attraktiven Designs – hochglanzpoliert, in Titanoptik oder (beim R8 V10 plus) schwarz glänzend.

Die stählernen Bremscheiben des Hochleistungssportwagens sind innen belüftet, gelocht und über Stifte mit den Aluminium-Bremstöpfen verbunden. Das neue Wave-Design der Scheiben – die wellenförmige Aussenkontur – senkt das Gewicht um insgesamt etwa zwei Kilogramm gegenüber runden Scheiben gleicher Dimension. Die Aluminium-Festbremsattel arbeiten an den vorderen Rädern mit je acht Kolben, an den hinteren Rädern mit je vier. Zusammen mit den 19 Zoll-Rädern montiert Audi auf Wunsch Bremscheiben aus Kohlefaser-Keramik (Serie beim R8 V10 plus). Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC hält einen Sportmodus bereit und lässt sich auch komplett deaktivieren.

Der Audi R8 ist ein Sportwagen mit grossen praktischen Talenten. Der vordere Gepäckraum bietet 100 Liter Volumen; beim Coupé passen weitere 90 Liter hinter die Sitze. Der lange Radstand von 2,65 Meter erlaubt ein grosszügiges Raumangebot. Das Interieur vermittelt Rennsportatmosphäre auf Luxus-Niveau; sein prägendes Element ist das monoposto – der grosse Bogen, der das Cockpit im Bereich des Fahrers umläuft. Das Lenkrad mit dem unten abgeflachten Kranz trägt als optionales, stärker konturiertes R8-Multifunktions-Sportlederlenkrad das neue R8-Logo; es findet sich auch am Schalt- beziehungsweise Wählhebel, an den Einstiegsleisten, im Kombiinstrument und auf dem Startscreen des Bordmonitors wieder.

Die Sportsitze lassen sich bei den V8-Motorisierungen optional und bei den V10-Varianten serienmässig elektrisch einstellen. Je nach Modellvariante bestehen die Bezüge aus einer Alcantara-/Leder-Kombination oder aus Leder Feinnappa; beim R8 Spyder verringert eine spezielle Pigmentierung die Aufheizung durch Sonneneinstrahlung. Auf Wunsch liefert Audi Schalensitze mit stärker ausgeprägten Seitenwangen für gesteigerten Seitenhalt (Serie beim R8 V10 plus).

Viele Bedien- und Verkleidungselemente glänzen mit dezenten Chromleisten oder schwarzem Lack; die Zeiger im Kombiinstrument und die Schaltwippen sind leicht überarbeitet. Die Mittelkonsole und der Handbremshebel sind mit Leder bezogen, das von feinen Nähten geziert wird; bei den V10-Modellen ist die Blende um das serienmässige Navigationssystem plus ebenfalls beledert.

In der Volllederausstattung Feinnappa mit Rautensteppung tragen die Sitze und die Türverkleidungen gesteppte Bezüge, ergänzend gibt es für das R8 Coupé einen ebenfalls gesteppten Alcantara-Dachhimmel. Kunden, die noch mehr Wert auf Individualität legen, können sich für Lederelemente in verschiedenen Farben, für Dekoreinlagen in Carbon Sigma (Serie beim R8 V10 plus) oder für eine Klavierlackoptik

entscheiden. Darüber hinaus steht eine breite Auswahl an Design-, Optik- und Lederpaketen aus dem Individualisierungsprogramm Audi exclusive bereit. Der R8 V10 und der R8 V10 plus haben das Navigationssystem plus und das Bang & Olufsen Sound System serienmässig an Bord. Weitere Optionen für alle R8-Varianten sind unter anderem ein Fernlichtassistent, ein Ablagepaket, unterschiedliche Koffersets, eine Handyvorbereitung inklusive Gurtmikrofon und Sprachbedienung sowie die Einparkhilfe plus mit Rückfahrkamera.

Der überarbeitete Audi R8 rollt Ende des Jahres zu den Kunden. Der Grundpreis für das V8-Coupé liegt bei 154'500,- CHF, beim Spyder sind es 171'700,- CHF. Die V10-Varianten stehen mit 212'000,- bzw. 229'200,- CHF in der Liste, der R8 V10 plus kostet 238'000,- CHF.



R8 Spyder V10



R8 V10 plus