



Kommunikation Produkt und Technologie

Tanja Lehner-Ilsanker

Telefon: +49 841 89-34105

E-Mail: tanja.lehner@audi.de

www.audi-mediaservices.com

www.audi-newsroom.de

Audi präsentiert neuen R8: Sportliche Speerspitze noch schärfer

- **Zweite Generation des Hochleistungssportwagens debütiert in Genf**
- **5.2 FSI mit bis zu 449 kW (610 PS), 0 auf 100 km/h in 3,2 Sekunden**
- **Neuer Audi Space Frame in Multimaterialbauweise mit hohen Anteilen an Aluminium und CFK**

Ingolstadt, 26. Februar 2015 – Kein Modell mit den Vier Ringen ist näher am Motorsport, keines ist schärfer und dynamischer: Auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert Audi seinen Hochleistungssportwagen R8 in der zweiten Generation. Der V10-Mittelmotor und ein neu entwickelter quattro-Antrieb sorgen für begeisternde Fahrleistungen, vor allem in der Topversion mit 449 kW (610 PS): von 0 auf 100 km/h geht es in 3,2 Sekunden, der Topspeed beträgt 330 km/h.

Ein hoch drehender Mittelmotor mit überlegener Leistung, ein konsequentes Leichtbaukonzept und ein extrem dynamisches Fahrwerk mit quattro-Antrieb und völlig variabler Momentensteuerung – das macht den R8 zur sportlichen Speerspitze von Audi. Der Hochleistungssportwagen ist rundum neu entwickelt – er ist noch straffer, noch schärfer, noch faszinierender sowohl auf als auch abseits der Rennstrecke.

„Der Motorsport liegt Audi in den Genen, er ist seit jeher fester Bestandteil unseres Markencharakters“, sagt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Audi-Vorstand für Technische Entwicklung. „Mit dem neuen Audi R8 bringen unsere Ingenieure die geballte Racing-Kompetenz von der Rennstrecke auf die Straße. Kein anderes unserer Modelle bietet mehr dynamische Emotion. Der neue R8 V10 plus ist damit der stärkste und schnellste Serien-Audi aller Zeiten.“ Durch die enge Zusammenarbeit zwischen Renningenieuren, Motorsportlern und Entwicklern hat der neue Audi R8 eine deutliche Performance-Steigerung erfahren – das kommt sowohl dem Serienauto als auch dem auf dieser Basis entwickelten R8 LMS zugute.



Die Motoren: Zehnzylinder in zwei Versionen

Der 5.2 FSI steht in zwei Versionen zur Wahl – mit 397 kW (540 PS) und 449 kW (610 PS). Das Topmodell beschleunigt in 3,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und weiter bis 330 km/h Spitze. Der Sound des frei saugenden V10, dessen maximales Drehmoment bei 6.500 1/min bereit steht, ist noch voller und schärfer geworden. Eine Siebengang S tronic und ein neu entwickelter quattro-Antrieb bringen die Kraft auf die Straße. Die Verteilung der Antriebsmomente passt sich den jeweiligen Fahrbedingungen an – im Extremfall können sie zu 100 Prozent auf die Vorder- oder Hinterachse fließen. Der neue performance-Modus im Fahrdynamiksystem Audi drive select ermöglicht die Anpassung der wichtigsten fahrdynamischen Parameter auf den Reibwert der Straße.

Leichtbau: nur 1.454 Kilogramm Trockengewicht

Das Topmodell R8 V10 plus hat ein Trockengewicht von 1.454 Kilogramm. Trotz zahlreicher Zusatzausstattungen und höherer Steifigkeit ist der neue Audi R8 bis zu 50 Kilogramm leichter als sein Vorgänger. Der Audi Space Frame (ASF) in Multimaterialbauweise sorgt für das niedrige Gewicht und eine optimale Achslastverteilung. Die Kombination aus Aluminium und kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) im Audi Space Frame erschließt bei Gewicht, Steifigkeit und Crashverhalten neue Dimensionen. Der Aero-Unterboden, der einen langen Diffusor integriert, steigert den Abtrieb. Auch das Fahrwerk mit den Doppelquerlenker-aufhängungen zeigt, wie nah der neue Audi R8 am Motorsport ist.

Das Design: flach, breit, muskulös

Das Design spiegelt den sportlich-markanten Charakter des R8 wider. Ein optisches Erkennungsmerkmal und ein Plus an Sicherheit sind die serienmäßigen LED-Scheinwerfer. Für eine noch größere Sichtweite und Leuchtkraft bietet Audi optional den Laserspot für das Fernlicht an – ergänzt durch das dynamische Blinklicht vorn. Am Heck ist das dynamische Blinklicht Serie.

Im neuen Audi virtual cockpit erscheinen die Anzeigen digital. Die wichtigen Bedienelemente liegen in Tastengruppen auf dem Lenkrad zusammengefasst, den sogenannten Satelliten. Im Inneren erlebt der Fahrer das Auto wie einen Rennwagen. Die Bedienung der Klimaanlage unterstreicht mit ihrer schwebenden Optik die Leichtigkeit der Schalttafel. Die MMI Navigation plus mit dem MMI touch ist Serie.

Der Verkauf des neuen Audi R8 startet im Sommer 2015. Die Preise betragen 165.000 Euro für den R8 V10 und 187.400 Euro für die Top-Version R8 V10 plus.



Neue Manufaktur der quattro GmbH: die Produktion am Standort „Böllinger Höfe“

Der neue Audi R8 entsteht in einem eigens für den Sportwagen neu errichteten Produktionsstandort der quattro GmbH – den „Böllinger Höfen“ in Heilbronn. In aufwendiger Manufaktur-Bauweise wird hier in Audi typischer Qualität produziert.

Spezialisten: der Audi R8 e-tron und der Audi R8 LMS

Die zweite Generation des Audi R8 bildet die Basis für weitere Modelle. Der elektrisch angetriebene Hochleistungssportwagen R8 e-tron kommt in seiner neuen Evolutionsstufe auf 340 kW Leistung und 920 Nm Drehmoment. Er spurtet in 3,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Dank neuer Batterietechnologie konnte die Reichweite im Vergleich zum ersten Technikträger mehr als verdoppelt werden – sie beträgt jetzt mehr als 450 Kilometer.

Der neue Rennwagen Audi R8 LMS ist nach dem neuen GT3-Reglement, welches weltweit ab 2016 gültig ist, entwickelt. Bereits dieses Jahr absolviert er seine ersten werkseitigen Einsätze. Trotz stark gesteigerter Performance hat er zirka 50 Prozent seiner Komponenten mit dem Serienauto gemeinsam.



Langfassung

Der neue Audi R8

Der R8 ist die dynamische Speerspitze von Audi. In der zweiten Generation wurde der Hochleistungssportwagen rundum neu entwickelt – er ist noch straffer, noch schärfer, noch faszinierender. Der hochdrehende V10-Motor ist in zwei Leistungsstufen erhältlich, in der Topvariante sorgt er mit 449 kW (610 PS) für atemberaubende Performance.

„Der Motorsport liegt Audi in der DNA, er ist Teil unseres Markencharakters“, sagt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Audi-Vorstand für Technische Entwicklung. „Mit dem neuen R8 bringen unsere Ingenieure die geballte Racing-Kompetenz von der Rennstrecke auf die Straße. Kein anderes unserer Autos bietet mehr dynamische Emotion, keines ist näher am Rennwagen. Der neue R8 V10 plus ist der stärkste und schnellste Serien-Audi aller Zeiten.“

Das Mittelmotor-Prinzip, dem der Audi R8 folgt, ist nicht nur das klassische Konzept im Motorsport, es ist auch ein wichtiges Stück Audi-Tradition. Schon bei den Grand-Prix-Rennwagen, die Auto Union in den 1930er Jahren an den Start brachte, saßen die leistungsstarken Aggregate vor der Hinterachse – damals ein revolutionärer Schritt. Im Jahr 2000 gewann Audi mit dem LMP-Prototypen R8 erstmalig das 24-Stunden-Langstreckenrennen von Le Mans. Bis 2005 fuhr der Namensgeber des heutigen Serien-Hochleistungssportwagens an der Sarthe fünf Gesamtsiege ein – mit der Namenswahl R8 für den Straßen-Supersportwagen von Audi zeigt sich auch die technologische Verwandtschaft zwischen den zwei Siegertypen.

Der Audi R8 ist auch im Kundensport als R8 LMS überaus erfolgreich. Basis für den Erfolg: Der Motorsport war von Anfang an Teil des Entwicklungsplans. 2009 startete der Kundensport-Rennwagen R8 LMS seine Erfolgskarriere, die ihn zu mehr als 190 Siegen und zu 23 Meistertiteln weltweit führen sollte. Er ist technisch eng mit dem Straßensportwagen verwandt, das Gleichteile-Kontingent betrug zirka 50 Prozent.

Bis zu 449 kW (610 PS): die beiden V10-Motoren

Die neue Generation des Audi R8 nutzt die jüngste Entwicklungsstufe des Zehnzylinders. Mit spontaner Gasannahme, schnellem Hochdrehen bis 6.500 1/min und unnachahmlich, röhrendem Sound sorgt der 5.2 FSI Saug-Motor für Gänsehaut. Im neuen R8 präsentiert sich der freisaugende V10 noch leistungs- und durchzugsstärker als bisher. Schaltbare Klappen im Auspuff und eine optionale Sport-Abgasanlage machen seinen Klang noch markanter.



Der Zehnzylinder steht in zwei Versionen zur Wahl. Im R8 V10 holt er aus seinen 5.204 cm³ Hubraum 397 kW (540 PS) und 540 Nm Drehmoment, Letztere bei 6.500 1/min. Mit ihnen dauert der Sprint von 0 auf 100 km/h nur 3,5 Sekunden, der Topspeed liegt bei 323 km/h. Der R8 V10 plus ist noch leistungsstärker und der schnellste Serien-Audi aller Zeiten. Er kommt auf 449 kW (610 PS), sein maximales Drehmoment von 560 Nm steht bei 6.500 1/min bereit. Die Fahrleistungen sind beeindruckend: 0 auf 100 km/h in 3,2 Sekunden, 0 auf 200 km/h in 9,9 Sekunden, Spitze 330 km/h.

Zu den Neuerungen beim 5.2 FSI gehört die zusätzliche indirekte Einspritzung. Sie ergänzt die Benzindirekteinspritzung FSI, senkt den Verbrauch und steigert die Motorleistung. Darüber hinaus hat der R8 das ebenfalls neue System COD (cylinder on demand) an Bord. Es schaltet eine der beiden Zylinderbänke ab, indem es Einspritzung und Zündung stilllegt. Der R8 V10 verbraucht im Mittel 11,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (272 g CO₂ pro km), beim R8 V10 plus sind es 12,3 Liter pro 100 Kilometer (287 g pro km). Bei der Verbrauchssenkung von bis zu 10 Prozent gegenüber dem Vorgängermodell spielt auch das neue Start-Stop-System eine wichtige Rolle.

Die Trockensumpfschmierung komplettiert das Technikpaket des 5.2 FSI. Der Zehnzylindermotor wird im ungarischen Motorenwerk Győr per Handmontage gebaut. Als klassische Motorsport-Technologie erlaubt sie es, das Aggregat niedrig einzubauen, wovon der Fahrzeugschwerpunkt stark profitiert. Zudem stellt sie die Ölversorgung auch bei extremen Querbeschleunigungen sicher.

Blitzschnell und hochvariabel: die Kraftübertragung

Bei beiden Motorisierungen fließen die Kräfte auf eine blitzschnell schaltende Siebengang S tronic, die hinter dem Motor montiert ist. Die S tronic hält drei automatische Modi bereit und lässt sich auch manuell steuern. Die Schaltbefehle werden elektronisch (by wire) übertragen. Eine Launch Control managt die maximale Beschleunigung aus dem Stand.

Ein weitere Funktion der S tronic tritt in Kraft, wenn der Fahrer bei Geschwindigkeiten über 55 km/h vom Gas geht. In diesem Fall öffnen beide Kupplungen und das Auto segelt. Vor allem im realen Kundenverbrauch spart diese Funktion erheblich Kraftstoff.



Der permanente Allradantrieb quattro verleiht dem neuen R8 das entscheidende Plus an Stabilität und Traktion gegenüber der zweiradgetriebenen Konkurrenz. An der Vorderachse ersetzt eine elektrohydraulische Lamellenkupplung die Visco-Kupplung des Vorgängermodells. Der neu entwickelte quattro-Antrieb ermöglicht eine komplett freie, vollvariable Verteilung der Antriebsmomente auf Vorder- und Hinterachse je nach Fahrsituation und Witterung. Im normalen Betrieb strömen bis zu 100 Prozent auf die hinteren Räder, bei Bedarf leitet die Kupplung diese stufenlos bis zu 100 Prozent auf die vorderen um. Durch das mechanische Sperrdifferential an der Hinterachse erlebt der Fahrer maximale Traktion ohne Schlupf.

Audi drive select: das Fahrwerk

Im Fahrwerk des neuen Audi R8 führen Doppelquerlenker aus Aluminium alle vier Räder. Beim R8 V10 plus ist das Setup besonders sportlich, für beide Motorisierungen sind die schaltbaren, adaptiv geregelten Dämpfer mit der Bezeichnung Audi magnetic ride optional erhältlich. Die neu entwickelte elektro-mechanische Servolenkung vermittelt engen Kontakt zur Fahrbahn und liefert einen weiteren Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emission. Optional liefert Audi die Dynamiklenkung – hier richtet sich die Übersetzung nach der gefahrenen Geschwindigkeit und den Einstellungen im Fahrdynamiksystem Audi drive select.

Der neue Audi R8 V10 verfügt serienmäßig über 19-Zoll-Räder mit Reifen der Dimension 245/35 vorn und 295/35 hinten. Auf Wunsch bietet Audi erstmals für den R8 20-Zoll-Räder an. Bei dieser Option haben die Reifen an der Vorderachse die Dimension 245/30 und 305/30 an der Hinterachse. Die stählernen Bremsscheiben sind im gewichtssparenden Wave-Design ausgeführt, die Sättel auf Wunsch rot lackiert. Beim R8 V10 plus übernehmen Hightech-Scheiben aus Kohlefaser-Keramik die Verzögerung (Option beim V10).

Über das Fahrdynamiksystem Audi drive select kann der Fahrer in vier Modi (comfort, auto, dynamic und individual) die Arbeitsweise wichtiger Technikbausteine anpassen. Serienmäßig bindet das System die Motorcharakteristik, die Lenkung, die S tronic und den quattro-Antrieb sowie optionale Bausteine wie Audi magnetic ride, die Abgasklappen und die Dynamiklenkung ein. Darüber hinaus gibt es den neuen performance-Modus (Option beim V10, Serie beim V10 plus). Der Fahrer aktiviert ihn über einen separaten Knopf am Lenkrad und kann mit einem Drehrad zwischen den Programmen dry, wet und snow auswählen. Sie unterstützen das dynamische Handling auf trockenem, nassem und schneebedecktem Untergrund. Im performance-Modus greift Audi drive select auch auf die Stabilisierungskontrolle ESC zu.



Neuer Audi Space Frame mit hohen Anteilen an Aluminium und CFK

Als R8 V10 plus beträgt das Trockengewicht 1.454 Kilogramm. Der Schlüsselfaktor für diesen konsequenten Leichtbau ist die Karosserie mit Audi Space Frame (ASF) in Multimaterialbauweise: Sie bringt nur 200 Kilogramm auf die Waage. Das daraus resultierende Leergewicht von 1.555 Kilogramm führt zu einem überragenden Leistungsgewicht von 3,46 kg/kW (2,55 kg/PS).

Die ASF-Karosserie präsentiert eine völlig neue Multimaterial-Leichtbauweise. Komponenten aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) bilden die B-Säulen, den Mitteltunnel und die Rückwand. Der Vorderwagen, der Dachbogen und der Hinterwagen sind als Fachwerk aus Aluminium-Gussknoten und -profilen aufgebaut, die teilweise aus neuen Legierungen bestehen. Wie immer im ASF ist jedes Bauteil exakt auf seinen Einsatzort und -zweck ausgelegt. So haben die Entwickler einige Bauteile aufgrund ihrer Funktion jetzt in die Rohkarosserie integriert. Lässt man die Bauteile außen vor, so ist die Rohkarosserie etwa 15 Prozent leichter als beim Vorgänger. Gleichzeitig ist die Torsionssteifigkeit um 40 Prozent besser. Gerade im Hinblick auf die Steifigkeit ist die Karosserie des neuen Audi R8 Benchmark. Die resultierende Leichtbaugüte sucht im Wettbewerb ihresgleichen.

Der Audi Space Frame in Multimaterialbauweise des neuen Audi R8 ist extrem leicht und steif, akustisch komfortabel und in hohem Maße sicher. Die Außenhaut besteht komplett aus Aluminium, optional (Serie beim V10 plus) liefert Audi Anbauteile wie den Frontsplitter, den Diffusor oder die Sideblades aus Sicht-Carbon. Ein langer, ansteigender Diffusor im Unterboden erzeugt bei höheren Geschwindigkeiten Abtrieb auf der Hinterachse.

Das Design: flach, breit, muskulös

Eine weit vorn platzierte Kabine, ein langer, fließender Rücken, ein relativ kurzer Radstand – das Exterieurdesign macht das Technikkonzept des Mittelmotor-Hochleistungssportwagens Audi R8 auf den ersten Blick sichtbar. In Länge (4,42 Meter), Höhe (1,24 Meter) und Radstand (2,65 Meter) haben sich die Abmessungen im Vergleich zum Vorgängermodell allenfalls geringfügig geändert, die Breite (1,94 Meter) jedoch ist um etwa vier Zentimeter gewachsen. Die Proportionen besitzen noch mehr Rennwagen-Charakter, charakteristische Designideen des Vorgängermodells sind weiter geschärft.



Die vier Ringe sitzen auf der Haube, der Singleframe-Kühlergrill in Wabenoptik baut breit und niedrig. Plastisch modellierte Flächen verbinden ihn mit den flachen Scheinwerfern – diese Facetten unterstreichen Spannung, Tiefenwirkung und Logik des Designs. Die gitterförmige Signatur des Tagfahrlichts mit senkrechten Elementen korrespondiert mit der Struktur der Lufteinlässe und betont die Breite des Automobils. Das gesamte Erscheinungsbild des Audi R8 spricht für Leichtigkeit und technische Präzision. LED-Scheinwerfer sind Standard. Auf Wunsch liefert Audi den Laserspot, der die Reichweite des Fernlichts auf 600 Meter verdoppelt, und das dynamische Blinklicht vorn. Am Heck ist das dynamische Blinklicht Serie. Die Heckleuchten-Signatur kombiniert ebenfalls zwei senkrechte Elemente mit einer horizontalen Linie. Das lässt den Audi R8 noch kraftvoller erscheinen.

Beim neuen Laser-Fernlicht generiert jeweils ein Laser-Modul pro Scheinwerfer einen Lichtkegel mit der doppelten Leuchtweite des Voll-LED-Scheinwerfers. Pro Modul kommen vier leistungsstarke Laserdioden zum Einsatz. Bei einem Durchmesser von nur 300 Mikrometern erzeugen diese einen blauen Laserstrahl mit einer Wellenlänge von 450 Nanometern. Ein Phosphorkonverter wandelt ihn in verkehrstaugliches weißes Licht um, das eine Farbtemperatur von 5.500 Kelvin hat – ideale Bedingungen für das menschliche Auge, die den Fahrer Kontraste besser erkennen und ihn weniger schnell ermüden lassen. Der Laser-Spot, der ab 60 km/h aktiv wird, ergänzt das LED-Fernlicht des R8 und bringt dem Fahrer aufgrund der hohen Reichweite ein großes Plus an Sicht und Sicherheit. Eine intelligente Kamerasensorik erkennt andere Verkehrsteilnehmer und blendet sie aktiv aus.

An den Flanken des Hochleistungssportwagens ziehen sich markant geschwungene Konturen über die Räder. Die Schulterlinie, als kraftvoller Muskel geformt, verbindet sie miteinander und trennt dabei das Sideblade in zwei Teile, in eine obere und eine untere Hälfte. Diese neue Designlösung lässt das Auto noch gestreckter und dynamischer wirken.

Auch am Heck nehmen die Leuchten und die Lufteinlässe optisch Bezug aufeinander. Die beiden Endrohre der Abgasanlage sind trapezförmig gezeichnet, die Heckscheibe gibt den Blick auf den beleuchteten Motorraum frei. Der R8 hat einen elektrisch ausfahrenden Spoiler, der R8 V10 plus einen feststehenden Flügel aus CFK.

Wie im Rennwagen: der Innenraum und die Bedienung

Hinter dem Steuer des neuen Audi R8 sitzt der Fahrer wie in einem Rennwagen. Alle Funktionen sind fahrerorientiert und erlauben auch im Grenzbereich die Bedienung – ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Die neu gestalteten Sportsitze mit integrierten Kopfstützen bieten einen sehr guten Seitenhalt. Noch radikaler als Sitzkonzept für ein Sportauto sind die neu entwickelten R8 Schalensitze. Sie setzen ein deutliches Statement für die Verbindung von Leichtbau und Komfort (Option beim V10, Serie beim V10 plus).

Die Start-Stop-Engine-Taste und die Taste für Audi drive select befinden sich als Satelliten am neuen Multifunktionslenkrad plus. Beim Performance-Lenkrad im Audi R8 V10 plus kommen hier noch zwei Satellitentasten hinzu – die Taste für den performance-Modus inklusive einem Drehrad für die Programme „dry, wet und snow“ sowie eine Taste für die Steuerung der Sport-Abgasanlage.

Das Audi virtual cockpit, von einem frei stehenden Gehäuse eingefasst, präsentiert sämtliche Informationen auf seinem 12,3-Zoll-Display in aufwendig gerechneten, faszinierenden Grafiken. Der Fahrer kann zwischen verschiedenen Anzeigemodi umschalten und das digitale Kombiinstrument zusätzlich innerhalb der einzelnen Modi individuell auf seine Bedürfnisse anpassen. Im performance-Modus erscheinen Informationen über die Fahrprogramme, die Beschleunigungs-, Verzögerungs- und Seitenkräfte sowie Leistung und Drehmoment. Ebenso visualisiert das Audi virtual cockpit einen Schaltblitz, der das Erreichen der Drehzahlgrenze anzeigt. Der Fahrer bedient das Audi virtual cockpit mit dem Multifunktionslenkrad plus. Hierbei bleiben die Hände am Lenkrad und der Blick auf der Straße. Alternativ kann die Bedienung über das Touchwheel oder die Bedientasten in der Mittelkonsole erfolgen.

Auch im Interieurdesign visualisiert die straffe, geometrische Linienführung den ästhetischen Leichtbau von Audi. Sein prägendes Element ist der große Bogen, der Monoposto, im Bereich um den Fahrerplatz. Den MMI-Monitor des Vorgängermodells gibt es nicht mehr. Seinen Platz nehmen die drei zentralen Bedienelemente der Klimaanlage ein. Das dreidimensionale Design der Luftausströmer erinnert an die Lufteinlässe eines Rennwagens. Die Instrumententafel wirkt schwebend leicht. Die breite Konsole des Mitteltunnels trägt das serienmäßige MMI-Terminal und den neu gestalteten, flachen Wählhebel der S tronic.

Bei den Bezugsmaterialien können die Kunden zwischen Alcantara/Leder Perlappa und Leder Feinnappa wählen, dazu gibt es Blenden in Sicht-Carbon, zwei Lederpakete und eine neue dynamische Rautensteppung.



Individualisierung

Für die Kunden des neuen Audi R8 gibt es zahlreiche Möglichkeiten zur Individualisierung – sowohl im Exterieur als auch im Interieur. Die Farben für die Karosserie sind neu gemischt und lassen sich frei mit den Farben der Sideblades kombinieren – ein besonderes Highlight ist ein Blade aus glänzendem Carbon. Serienmäßig sind zehn Außenfarben erhältlich, beim R8 V10 plus steht zusätzlich Camouflagegrün als exklusive Mattlackierung zur Wahl.

Unter den fünf Ausstattungsfarben im Interieur finden sich zwei Farbwelten, wobei der Innenraum immer von einer sportlichen Anmutung geprägt ist. Darüber hinaus existieren zahlreiche Möglichkeiten, das Interieur und das Exterieur zum Beispiel mit einem Dachhimmel aus Alcantara mit dynamischer Rautensteppung weiter zu individualisieren – im Programm Audi exclusive wird der neue R8 auf Wunsch zum Unikat.

Rundum vernetzt: das Infotainment

Im neuen Audi R8 löst das Audi virtual cockpit die analogen Instrumente und den MMI-Monitor ab. Der Fahrer kann das volldigitale Display auf zwei Ansichtsmodi umschalten. So stehen wahlweise die virtuellen Rundinstrumente oder die große Navigationskarte im Fokus.

Beim Infotainment setzt der Audi R8 die neueste Technik ein. Die MMI Navigation plus ist Serie, das Touchwheel mit der Bezeichnung MMI touch ist das zentrale Bedienelement. Im Hintergrund arbeitet der Modulare Infotainment-Baukasten der zweiten Generation – ebenso wie das Audi virtual cockpit integriert er einen superschnellen T30-Chip vom Audi-Kooperationspartner NVIDIA.

Ergänzend zur MMI Navigation plus kommt der Baustein Audi connect an Bord. An seinem integrierten WLAN-Hotspot kann der Beifahrer sein Smartphone oder Tablet ankoppeln. Für den Fahrer kommen die maßgeschneiderten Online-Services von Audi connect auf das Audi virtual cockpit. Die Internetanbindung nutzt das schnelle LTE-Netz (Long Term Evolution). Optionale Komponenten wie das fein abgestimmte Soundsystem von Bang & Olufsen mit einer Systemleistung von 500 Watt oder die Audi phone box zur bequemen Kopplung des Handys runden das Infotainment-Angebot ab.



Neue Manufaktur der quattro GmbH: die Produktion am Standort „Böllinger Höfe“

Der neue Audi R8 entsteht am neu errichteten Standort der quattro GmbH – den „Böllinger Höfen“ in der Nähe des Werks Neckarsulm. Auf 30.000 m² Produktionsfläche finden hier der Karosseriebau und die Montage statt. Die gesamte Fertigung ist hochflexibel, technische und ergonomische Innovationen wie der CFK-Karosseriebau und die fahrerlosen Transportsysteme gewährleisten Top-Qualität.

Wie schon beim Vorgängermodell hat die Produktion den Charakter eines Manufakturbetriebs. In Taktzeiten von zirka 30 Minuten und mit bis zu 400 hochqualifizierten Mitarbeitern entsteht der R8 in präziser Handarbeit. Nach seiner Fertigstellung absolviert jeder R8 eine strenge Qualitätsabnahme auf der werkeigenen Prüfstrecke und eine etwa einstündige Kontrollfahrt auf öffentlichen Straßen. Mit der neuen R8-Manufaktur baut die quattro GmbH, die High-Performance-Tochter der AUDI AG, ihre Kleinserienkompetenz weiter aus und eröffnet somit die Möglichkeit, weitere spannende Derivate des R8 umzusetzen.

Elektrifiziert: der Audi R8 e-tron

Die zweite Generation des R8 bildet die Basis für zwei weitere Modelle. Audi hat seinen elektrisch angetriebenen Hochleistungssportwagen R8 e-tron tiefgreifend weiterentwickelt. In seiner neuen Evolutionsstufe setzt er auf dem Audi Space Frame in Multimaterialbauweise des neuen Serienmodells auf.

Die tragende Struktur wurde um ein CFK-Hinterwagenmodul ergänzt, das auch den Gepäckraum beinhaltet. Die Wände der CFK-Gepäckraumwanne sind wellenförmig. Dadurch kann bei einem Heckaufprall mehr Energie bei geringerem Gewichtseinsatz aufgenommen werden.

Dank gezielter Modifikationen an der Außenhaut und an den Rädern erzielt der Audi R8 e-tron einen c_w -Wert von 0,28. Bei der Performance und der Reichweite stößt er in völlig neue Dimensionen vor.

Die T-förmige Batterie liegt strukturintegriert im Mitteltunnel und hinter der Fahrgastzelle, also optimal im Auto positioniert. Mit dem tief liegenden Schwerpunkt unterstützt sie die Dynamik des R8 e-tron. Audi fertigt die Hochvolt-Batterie selbst, sie basiert auf einer neu entwickelten Lithium-Ionen-Technologie, die erstmals speziell für einen rein elektrischen Fahrzeugantrieb ausgelegt wurde. Im Vergleich zum ersten Technikträger wuchs die Batteriekapazität von etwa 49 kWh auf etwa 92 kWh. Dieser Fortschritt war möglich, ohne das Package zu verändern.



Mit der Energiedichte, die von 84 Wh/kg auf 154 Wh/kg gesteigert wurde, und einigen weiteren Modifikationen am Auto erzielt der R8 e-tron eine elektrische Reichweite von 450 Kilometer statt vorher 215 Kilometer. Der elektrisch angetriebene Hochleistungssportwagen hat das Combined Charging System (CCS) an Bord, das das Laden mit Gleich- und Wechselstrom erlaubt. Dadurch ist es möglich, die Batterie in deutlich weniger als zwei Stunden vollzuladen.

Die Leistung beträgt jetzt zweimal 170 kW, das maximale Drehmoment zweimal 460 Nm. Der R8 e-tron beschleunigt in 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur Höchstgeschwindigkeit von elektronisch begrenzten 210 beziehungsweise 250 km/h. Ein intelligentes Energiemanagement und ein elektromechanisches Bremssystem ermöglichen hohe Rekuperationsraten. Ein gezieltes Torque Vectoring – die bedarfsgerechte Aufteilung der Antriebskräfte zwischen den Hinterrädern – sorgt für maximale Stabilität und Dynamik.

Audi nutzt den elektrischen Hochleistungssportwagen in erster Linie als fahrendes Hightech-Labor. So helfen die aus dem R8 e-tron gewonnenen Erkenntnisse beim Aufbau eines Autos mit Limousinencharakter. Auf Kundenwunsch wird der R8 e-tron bereits 2015 als elektrifizierter Sportwagen in höchster Manufakturqualität bestellbar sein.

Neuer Rennwagen: Der Audi R8 LMS

Parallel zum neuen R8-Serienmodell debütiert der Rennwagen R8 LMS in der zweiten Generation, bei dessen Entwicklung Kollegen aus Motorsport- und Serien-Produktion eng zusammen arbeiten. Sowohl der Serien-R8 als auch der R8 LMS haben sich bei Leistung und Performance im Vergleich zum Vorgänger deutlich gesteigert. Beide Autos weisen zirka 50 Prozent Gleichteile auf.

Die Karosserie des hinterradgetriebenen GT3-Rennwagens baut auf einem punktuell verstärkten ASF in Multimaterialbauweise auf. Diesen haben die Entwickler um einen Sicherheitskäfig ergänzt. Seine Außenhaut besteht weitgehend aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff. Das Homologationsgewicht beträgt 1.225 Kilogramm. Der V10-Motor ist mit dem Serienaggregat praktisch identisch und leistet etwa 430 kW (zirka 585 PS) – abhängig vom jeweiligen Reglement und dem entsprechend festgelegten Restriktor.

Der Verkauf des neuen R8 LMS an die weltweiten Kundenteams startet zur Saison 2016. In diesem Jahr bestreitet der neue Rennwagen bereits erste werkseitige Einsätze bei internationalen Langstrecken- und Sprintrennen sowie beim Kundenfahrprogramm der Audi driving experience.



Bei allen Technischen Daten handelt es sich um vorläufige Werte.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi R8 V10:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,4**;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 272**

Audi R8 V10 plus:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,3**;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 287**

**Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs variieren aufgrund der Räder- beziehungsweise Reifenwahl und hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst.

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2014 rund 1.741.100 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. 2013 hatte das Unternehmen bei einem Umsatz von € 49,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,03 Mrd. erreicht. Das Unternehmen ist global in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Brüssel (Belgien), Bratislava (Slowakei), Martorell (Spanien), Kaluga (Russland), Aurangabad (Indien), Changchun (China) und Jakarta (Indonesien). Seit Ende 2013 fertigt die Marke mit den Vier Ringen zudem in Foshan (China), ab 2015 in São José dos Pinhais (Brasilien) sowie ab 2016 in San José Chiapa (Mexiko). 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die quattro GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und der Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien). Das Unternehmen beschäftigt derzeit weltweit rund 80.000 Mitarbeiter, davon rund 55.800 in Deutschland. Von 2015 bis 2019 plant es Gesamtinvestitionen in Höhe von € 24 Mrd. – überwiegend in neue Produkte und nachhaltige Technologien. Audi steht zu seiner unternehmerischen Verantwortung und hat Nachhaltigkeit als Maßgabe für Prozesse und Produkte strategisch verankert. Das langfristige Ziel ist CO₂-neutrale Mobilität.