



Produktkommunikation Audi Sport GmbH

Eva Stania

Telefon: +49 152 577 670 44

E-Mail: eva.stania@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

November 2018

PRODUKT-INFORMATION

Der neue Audi R8

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum Audi R8	
Die Fakten	5
Produkt highlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	7
Alles, was Sie über den Audi R8 wissen müssen	
▶ Exterieur design	7
▶ Motor	9
▶ Kraftübertragung	11
▶ Fahrwerk	13
▶ Audi Space Frame	15
▶ Aerodynamik	15
▶ Innenraum	16
▶ Bedienkonzept	17
▶ Infotainment und Audi connect	18
▶ Modelle	18
▶ Produktion	19
▶ Rennwagen	20

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

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

Audi R8 Coupé und Spyder

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,3 – 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km: 301 – 293

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Kompakt informiert

Der neue Audi R8

“Born on the track, built for the road“. Nach der Weltpremiere des deutlich verbesserten R8 LMS GT3 auf dem Pariser Autosalon folgt jetzt das Serienmodell. Neben dem sportlicheren Design erhalten R8 Coupé und Spyder mehr Performance: Die Leistung der beiden V10-Saugmotoren steigt auf 419 kW (570 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 - 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 - 293) und 456 kW (620 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 - 13,1; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 - 297). Der Verkauf beginnt in Europa Anfang 2019.

„Der R8 nimmt in jeder Hinsicht eine Sonderstellung für Audi ein,“ sagt Michael-Julius Renz, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Jetzt ist er noch stärker und schneller.“ Oliver Hoffmann, Technischer Geschäftsführer der Audi Sport GmbH ergänzt: „Motorsport liegt in unserer DNA. Mit rund 50 Prozent Gleichteilen zum R8 LMS GT3 ist kein anderes Auto so nah am Rennsport wie der R8.“

Noch mehr Leistung und Drehmoment: die Motoren

Spontanes Ansprechen, blitzschnelles Hochdrehen und ein einzigartiger Sound – das Herz des Audi R8 ist sein V10-Saugmotor. Beim Basis-Aggregat legte die Leistung von 397 kW (540 PS) auf 419 kW (570 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 - 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 - 293) zu, das Drehmoment wuchs um 20 Nm auf 560 Nm, die bei 6.200 Umdrehungen pro Minute bereitstehen. Damit beschleunigt der Audi R8 V10 quattro in 3,4 Sekunden (Coupé) beziehungsweise 3,5 Sekunden (Spyder) von 0 auf 100 km/h und weiter bis 324 (322) km/h Höchstgeschwindigkeit.

Im Audi R8 V10 performance quattro leistet der 5.2 FSI 456 kW (620 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 - 13,1; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 - 297) statt bisher 449 kW (610 PS), sein Drehmoment gipfelt bei 580 statt 560 Nm. Der Zuwachs resultiert hier vor allem aus einem optimierten Ventiltrieb mit Komponenten aus Titan. Das Coupé sprintet in 3,1 Sekunden auf Landstraßentempo, der Spyder braucht dafür 3,2 Sekunden. Der Vortrieb endet erst bei 331 (329) km/h. Die beiden V10-Sauger mit 5,2 Liter Hubraum erhalten einen Partikelfilter.

Messerscharfe Präzision: das Fahrwerk

Modifikationen am Fahrwerk sorgen für mehr Präzision und Rückmeldung. Sowohl bei der optionalen Dynamiklenkung als auch bei der elektromechanischen Servolenkung

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz. Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

ist die Unterstützung neu abgestimmt: Die Lenkansprache wird im gesamten Geschwindigkeitsbereich direkter und präziser. Das gewährleistet für jede Fahrsituation ein optimales Lenkgefühl mit durchgängig gutem Kontakt zur Fahrbahn.

Die Dynamiklenkung ändert mit Hilfe eines Überlagerungsgetriebe die Übersetzung in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit zwischen 10,5:1 und 15,8:1 – beim Rangieren arbeitet die Lenkung sehr direkt, auf der Autobahn gelassen und ruhig. Die Kennlinie im performance-Modus ist auf einem deutlich direkteren Niveau als die Kennlinie in den Modi comfort beziehungsweise auto. Für ein besonders präzises Handling im Grenzbereich ist die Übersetzung im performance-Modus ab zirka 140 km/h konstant (i= 14:1).

Zu den bekannten Audi drive select Modi kommen beim R8 V10 performance quattro serienmäßig mit dem Performance-Modus die drei zusätzlichen Programme dry, wet und snow hinzu. Sie passen die wichtigsten fahrdynamischen Parameter an den Reibwert der Straße an. Dank der weiterentwickelten elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC) bremst der Audi R8 V10 performance aus 100 km/h bis zu 1,5 Meter früher in den Stillstand, aus 200 km/h sogar bis zu fünf Meter früher – jeweils abhängig von den äußeren Rahmenbedingungen.

Der neue Audi R8 ist ab Werk mit 19 Zoll-Rädern ausgestattet. Optional gibt es 20 Zoll-Vollfräsräder im Fünf-V-Dynamik-Design mit neuen Sommer- und Sportreifen. Sie vermitteln noch mehr Präzision im Handling. Für die serienmäßigen Stahlscheiben liefert Audi anstelle der schwarz lackierten Sättel auf Wunsch rote. Bei den Keramikbremsen sind die Sättel generell in Grau oder Rot ausgeführt. Der Stabilisator an der Vorderachse besteht auf Wunsch aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) und Aluminium. Dadurch verringert sich das Gewicht an der Vorderachse um etwa zwei Kilogramm verringert.

Spitzer und straffer: das Design

Der geschärfte Charakter der neuen R8-Modelle wird auch optisch deutlich. Der Singleframe Kühlergrill ist noch breiter und flacher. In Kombination mit den abgedunkelten Scheinwerfern und den angrenzenden Designelementen wirkt der R8 noch schärfer. Seitliche Winglets teilen die großen Lufteinlässe, flache Schlitze oberhalb des Singleframe Kühlergrills erinnern an den Audi Sport quattro. Der neue Frontsplitter ist breiter geworden und unterstreicht den sportlichen Auftritt. Am Heck erstreckt sich das Luftauslassgitter über die volle Breite. Der Diffusor ist noch dominanter und umrahmt die neuen ovalen Abgasendrohre. Im Motorraum liegt der Luftfilter unter einer neuen, dreiteiligen Abdeckung. Sie steht wahlweise in Kunststoff oder Carbon zur Verfügung steht.

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



R8-Kunden können je nach Motorisierung unter drei Exterieurpaketen wählen. Diese setzen am Frontsplitter, den Schwellerleisten und am Diffusor unterschiedliche Akzente. Serie beim R8 V10 quattro mit 419 kW (570 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 - 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 – 293) ist Schwarz hochglanz, die Top-Version R8 V10 performance quattro mit 456 kW (620 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 – 13,1; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 – 297) fährt mit Titanoptik matt vom Band. Für beide Motorisierungen steht das Paket Carbon hochglanz bereit. Auf Wunsch sind die Audi-Ringe und Bagdes im Exterieur in hochglänzendem Schwarz lackiert; in den Lackfächer ziehen die neuen Metallic-Töne Kemoragrau und Ascariblau ein.

Der neue Look schließt auch das auf den Fahrer fokussierte Interieur des Audi R8 ein. Neu sind hier die Farben Pastellsilber mit felsgrauen Kontrastnähten, Palominobraun mit stahlgrauen Nähten und Schwarz mit utopiablauen Nähten. Für die Topmotorisierungen steht das R8 performance Designpaket mit Leder-/Alcantara-Bezügen, Akzenten in Mercatoblau und Dekorelementen in Carbon zur Wahl. Über das Programm von Audi exclusive hat der Kunde die Möglichkeit, seinen Audi R8 in vielen Details zu individualisieren – sowohl im Exterieur als auch im Interieur.

Neue Modellbezeichnungen

Der Verkauf startet Anfang 2019. Im Laufe des ersten Quartals 2019 stehen die neuen Audi R8-Modelle in Deutschland und weiteren europäischen Ländern beim Händler. Mit dem Upgrade des R8 führt Audi neue Modellbezeichnungen ein. Aus den R8 Coupé/Spyder V10 werden die R8 Coupé/Spyder V10 quattro-Modelle, die Audi R8 Coupé/Spyder V10 plus heißen jetzt Audi R8 Coupé/Spyder V10 performance quattro – eine Analogie zu den stärksten RS-Modellen von Audi Sport.



Die Fakten

Der neue Audi R8

Exterieurdesign

- Charakteristisches, straffes Mittelmotorsportwagendesign mit neuen Akzenten
- Singleframe-Kühlergrill breiter und flacher, geschlitzte Fronthaube erinnert an den Audi Sport quattro, neue Lufteinlässe
- [LED-Scheinwerfer](#) Serie, optional [Audi Laserlicht](#) und dynamisches Blinklicht auch vorne
- Neue Schwellerleisten, neue Abdeckung im Motorraum, Luftauslassgitter am Heck
- Diffusor weiter nach oben gezogen, Abgasanlage mit elliptischen Endrohren
- Drei Exterieurpakete, zwei neue Lackfarben sowie schwarze Audi-Ringe erhältlich

Motor

- Frei saugender 5,2 Liter-Hochdrehzahl-V10 mit mehr Leistung und Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,3 – 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km: 301 – 293*)
- Zwei Ausführungen mit 419 kW (570 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 - 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 – 293) und 456 kW (620 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 – 13,1; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 – 297), 560 beziehungsweise 580 Nm Drehmoment bei 6.200 beziehungsweise 6.500 1/min
- Trockensumpfschmierung wie im Rennsport, Top-Motorvariante mit optimiertem Ventiltrieb durch Titan-Bauteile
- Spontanes Ansprechverhalten, extreme Drehfreude, charakteristischer V10-Sound
- [Cylinder on demand](#) (COD), duale Einspritzung, Segelbetrieb, Otto-Partikelfilter
- 0 – 100 km/h in 3,1 Sekunden, Topspeed 331 km/h (R8 Coupé V10 performance quattro)

Kraftübertragung

- Blitzschnell schaltende, kompakte [Siebengang S tronic](#) hinter dem Motor
- [quattro-Antrieb](#) mit elektrohydraulisch betätigter und elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung, vollvariable Verteilung der Antriebsmomente, Hinterachse mit mechanischem Sperrdifferenzial

Fahrwerk

- Doppelquerlenker rundum, R8 V10 quattro mit Technologie [Audi magnetic ride](#)
- Hochleistungsbremsen an allen vier Rädern, Topversion mit Scheiben aus Kohlefaserver-Keramik; optional rote Bremssättel

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



- Serien-Lenkung und [Dynamiklenkung](#) (Option) mit noch exakterer Ansprache und Rückmeldung
- 19-Zoll-Räder Serie, auf Wunsch neue, gefräste Räder im 20 Zoll-Format
- Neue 20-Zoll-Sommerreifen und Sportreifen
- Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) mit vier Modi Serie, beim R8 V10 performance quattro dazu drei spezielle performance-Programme

Audi Space Frame (ASF)

- Audi Space Frame aus Aluminium und kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK), Gewicht 200 Kilogramm (beim Coupé), Fahrzeug-Leergewicht 1.595 Kilogramm (beim R8 Coupé V10 performance quattro)
- Audi R8 Spyder mit 44 Kilogramm leichtem, elektrohydraulischem Stoffverdeck
- Aerodynamikkonzept mit Fokus auf hohe Abtriebswerte, breiter Diffusor

Innenraum

- Klare Linien, „Monoposto“-Bogen im Cockpit, schwebende Instrumententafel
- R8 performance quattro serienmäßig mit Leichtbau-Schalensitzen
- Drei neue Farben im Interieur
- R8 performance Designpaket erstmals mit Leder-/Alcantara-Bezügen

Bedienung, Anzeige und Infotainment

- Bedienung voll auf den Fahrer fokussiert, alle wichtigen Funktionen am Lenkrad
- Zwei Lenkrad-Varianten mit zwei beziehungsweise drei Satellitentasten
- [Audi virtual cockpit](#) mit 12,3-Zoll-Display
- MMI Navigation plus mit [MMI touch](#) Serie, auf Wunsch [Audi connect](#) mit LTE-Modul und [WLAN-Hotspot](#) sowie [Audi phone box](#), Bang & Olufsen Sound System mit Kopfstützenlautsprechern Serie beim Audi R8 V10 quattro

Modelle

- Neue Modellbezeichnungen je nach Motorisierung: R8 V10 quattro und R8 V10 performance quattro, beide als Coupé und Spyder erhältlich
- Verkauf ab Anfang 2019

Das Auto im Detail

Der neue Audi R8: Dynamik-Update für den Hochleistungssportwagen

Kein anderer Audi ist näher am Rennsport: Der R8 (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,3 – 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km: 301 – 293*) ist die dynamische Speerspitze und das schnellste Serienmodell der Marke Audi Sport. Bei der Überarbeitung ist der Hochleistungssportwagen als Coupé und Spyder noch schärfer und stärker geworden. Seine V10-Saugmotoren leisten jetzt 419 kW (570 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 - 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 – 293) beziehungsweise 456 kW (620 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 – 13,1; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 – 297); dazu gibt es Modifikationen am Fahrwerk und ein noch markanteres Exterieurdesign. Der Verkauf in Europa startet Anfang 2019.

Das Exterieurdesign

Eine weit vorn liegende Fahrgastzelle, stark betonte Radhäuser, ein Radstand von 2,65 Metern und ein langer Rücken – kein anderes Serienauto von Audi ist konzeptionell und optisch näher an einem Rennwagen als der 4,43 Meter lange neue



* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



R8. Bei der Überarbeitung haben die Designer das markante Exterieur weiter geschärft.

Horizontale Linien verleihen der Front des Hochleistungssportwagens eine extreme Breitenwirkung. Der Singleframe-Kühlergrill mit seinem Wabengitter-Einsatz ist noch breiter und flacher geworden, der Chromrahmen entfällt. Über dem verbreiterten Frontsplitter liegen die großen Lufteinlässe, die von starken vertikalen Winglets in zwei Bereiche unterteilt werden. Flache Schlitze in der Fronthaube erinnern an die Marken-Ikone Audi Sport quattro. [LED-Scheinwerfer](#) mit je 37 Leuchtdioden sind Serie und partiell abgedunkelt. Optional gibt es das [Audi Laserlicht](#), das die Reichweite des Fernlichts verdoppelt, eine blaue LED macht es von außen sichtbar. Das Laserlicht ist mit dem dynamischen Blinklicht vorne kombiniert.

Die Seitenansicht des neuen Audi R8 wirkt straff und konzentriert, scharfe Linien begrenzen athletisch gespannte Flächen. Die Konturen über den Rädern weisen auf den [quattro-Antrieb](#) hin. Die Seitenlinie verbindet sie miteinander; beim Coupé trennt sie das Sideblade in eine obere und eine untere Hälfte. Wenn der Kunde es wünscht, tragen die Blades einen Schriftzug oder ein Logo seiner Wahl – die oberste Schicht des Materials wird leicht angeraut, was einen speziellen Matt-Effekt hervorruft. Die Schwellerleisten führen den Frontsplitter optisch weiter und lassen den R8 noch flacher und sportlicher erscheinen. Im Motorraum liegt der Luftfilter unter einer neuen, dreiteiligen Abdeckung, wahlweise in Kunststoff oder Carbon.

Beim Audi R8 Spyder ist das Verdeck perfekt in die Designlinie integriert; es läuft in zwei Finnen aus, die den Stoff spannen. Mit seinen nur 44 Kilogramm Gewicht trägt es zum niedrigen Fahrzeugschwerpunkt bei. Bis 50 km/h Geschwindigkeit öffnet und schließt ein elektrohydraulischer Antrieb das Verdeck in 20 Sekunden. Beim Öffnen faltet es sich Z-förmig in eine flache Ablage über dem Motor, deren Abdeckklappe aus CFK besteht. Die Heckscheibe steht separat vom Verdeck in der CFK-Schottwand und lässt sich elektrisch ein- und ausfahren. Zwei starke, von Stahlfedern vorgespannte Stahlprofile dienen als Überrollschutz.

Auch am Heck des neuen Audi R8 dominieren die waagerechten Linien. Das in Wabenoptik aufgebaute Luftauslassgitter des Motorraums läuft jetzt über die volle Breite. Der Diffusor mit seinen markanten Rippen ist weiter nach oben gezogen. Er umrahmt die neuen elliptisch geformten Endrohre der Abgasanlage. Diese sind in unterschiedlichen Looks ausgeführt – serienmäßig verchromt beim R8 V10 quattro, schwarz glänzend beim R8 V10 performance quattro.

Jede Heckleuchte integriert 118 LEDs, die gemeinsam ein homogenes Lichtbild ergeben. Das dynamische Blinklicht am Heck ist Serie. Beim R8 Coupé V10 quattro

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



fährt der Heckspoiler bei 120 km/h Geschwindigkeit elektrisch aus. Das R8 Coupé V10 performance quattro trägt einen großen, feststehenden Flügel aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK). Der Heckspoiler des R8 Spyder V10 performance quattro ist ebenfalls aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK).

Individualität ist ein Wesensmerkmal beim Audi R8 – sein Lackfächer enthält elf Farben, darunter die neuen Metallic-Töne Kemoragrau und Ascariblau. Letztere Farbe ist ausschließlich dem R8 Coupé V10 performance quattro vorbehalten. Das Programm Audi exclusive ermöglicht es Kunden, die Lackierung nach eigenem Belieben mischen zu lassen. Bei den Sideblades stehen fünf Varianten und die Individuallackierung zur Wahl; für das Stoffverdeck des Spyder gibt es drei Farben.

Je nach Motorisierung können die Kunden unter drei Exterieurpaketen wählen. Sie setzen am Frontsplitter, an den Schwellerleisten, an den Sideblades und am Diffusor Akzente. Serie beim R8 V10 quattro mit 419 kW (570 PS) ist Schwarz hochglanz, der R8 V10 performance quattro mit 456 kW (620 PS) fährt mit Titanoptik matt von der Montagelinie. Für beide Motorisierungen steht das Paket Carbon hochglanz zur Wahl. Auf Wunsch sind die Audi-Ringe und Badges am Exterieur in hochglänzendem Schwarz lackiert, beim Spyder kommen der Rahmen der Frontscheibe und die Luftauslässe auf dem Verdeckkastendeckel hinzu.

Der Motor

Mit seinem Hochleistungs-Charakter macht der frei saugende 5.2 FSI die Motorsport-Gene des neuen Audi R8 erlebbar. Er spricht nahezu verzögerungsfrei an und dreht spielend leicht bis 8.700 1/min – am Drehzahlbegrenzer legen die Kolben in jeder Sekunde 26,9 Meter Weg zurück. Unter Last entwickelt der V10 einen ganz eigenen, unverwechselbaren Klang, ein kehliges Fauchen und Röhren.

Leistung und Drehmoment haben bei der Überarbeitung des Audi R8 weiter zugelegt. Im R8 V10 quattro stehen 419 kW (570 PS) bei 8.000 Touren (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 - 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 – 293) bereit – ein Zuwachs von 22 kW (30) PS. Bei 6.200 1/min liegt das maximale Drehmoment von 560 Nm an. Beim R8 V10 performance quattro lauten die Werte bei gleichen Drehzahlen auf 456 kW (620 PS) und 580 Nm (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 – 13,1; CO₂-Emission kombiniert g/km*: 302 – 297), was 7 kW (10 PS) mehr bedeutet.

Der Zehnzylinder schöpft aus 5.204 cm³ Hubraum, seine spezifische Leistung beträgt in der Topversion 119,1 PS pro Liter. Jedes PS muss hier nur 2,57 Kilogramm Gewicht

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



bewegen, weil der Audi R8 Coupé V10 performance quattro leer lediglich 1.595 Kilogramm wiegt. Beim Spyder V10 performance quattro sind es 1.695 Kilogramm leer und trocken 1.587 Kilogramm. Entsprechend explosiv sind die Fahrleistungen: Der schnellste Serien-Audi aller Zeiten katapultiert sich in 3,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und in 9,8 Sekunden von 0 auf 200 km/h, erst bei 331 km/h endet sein Vortrieb. Der R8 Coupé V10 quattro beschleunigt in 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 324 km/h Topspeed. Die Werte für den Spyder: 3,2 beziehungsweise 3,5 Sekunden, 329/322 km/h.

Audi R8 V10 quattro	5.2 FSI
	V10-Zylinder-Ottomotor mit kombinierter Saugrohr- und Benzindirekteinspritzung
Hubraum in ccm	5204
max. Leistung in kW (PS) bei /min	419 (570) bei 8.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	560 bei 6.200
Höchstgeschwindigkeit in km/h	324 (Spyder: 322)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	3,4 (Spyder: 3,5)
Antrieb	quattro-Antrieb
Getriebe	7-Gang S-tronic

Audi R8 V10 performance quattro	5.2 FSI
	V10-Zylinder-Ottomotor mit kombinierter Saugrohr- und Benzindirekteinspritzung
Hubraum in ccm	5204
max. Leistung in kW (PS) bei /min	456 (620) bei 7.900
max. Drehmoment in Nm bei /min	580 bei 6.500
Höchstgeschwindigkeit in km/h	331 (Spyder: 329)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	3,1 (Spyder: 3,2)
Antrieb	quattro-Antrieb
Getriebe	7-Gang S-tronic

Ein Bild von einem Saugmotor: der V10

Der V10, dessen Zylinderbänke sich in 90 Grad Winkeln gegenüberstehen, ist ein Bild von einem Saugmotor. Die Kurbelwelle, die in seinem leichten Aluminium-Zylindergehäuse rotiert, ist als Common Pin-Welle konzipiert: Die Pleuel der gegenüberliegenden Kolben greifen an einem gemeinsamen Hubzapfen an, woraus sich wechselweise Zündabstände von 54 und 90 Grad ergeben. Die Zündfolge von 1 – 6 – 5 – 10 – 2 – 7 – 3 – 8 – 4 – 9 sorgt für einen ganz eigenen Puls. Daraus entsteht der charakteristische Sound des R8. Bei höherer Last und Drehzahl öffnen Klappen in

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

der Abgasanlage für noch mehr Intensität.

Klassische Hochleistungstechnologien prägen den Charakter des 5.2 FSI. Sein Motoröl kommt aus einem Trockensumpf. Das ermöglicht eine extrem tiefe Einbaulage des Aggregats. Die vier Nockenwellen lassen sich um 42 Grad Kurbelwinkel verstellen. Das Verdichtungsverhältnis ist mit 12,7:1 extrem hoch, die Ventilsteuerzeiten sind auf gute Zylinderfüllung bei hohen Drehzahlen ausgelegt. Beim Topaggregat bestehen die 40 Ventile, ihre Federn und die Rollenschlepphebel jetzt aus ultraleichtem und höchstfestem Titan.

Um die Kraftstoffversorgung kümmert sich eine duale Anlage. Im unteren Teillastbereich kommt allein die Einspritzung ins Saugrohr (MPI) zum Zug. Im mittleren Lastbereich teilen sich Saugrohr- und Direkteinspritzung (FSI) die Arbeit zu gleichen Teilen auf, in der Vollast übernimmt sie die FSI-Anlage zu etwa 85 Prozent. Die Technologie [Cylinder on demand](#) (COD) trägt ebenfalls zur Effizienz bei. Bei niedriger bis mittlerer Last legt sie in den oberen vier Gängen die Zylinder einer Bank still, indem sie Einspritzung und Zündung deaktiviert. Der Fahrer nimmt den Übergang nicht wahr; bei stärkerer Beschleunigung, wird die Zylinderbank sofort wieder aktiv.



Die Kraftübertragung

Bei beiden R8-Motorisierungen strömen die Kräfte auf eine blitzschnell schaltende Siebengang [S tronic](#). Der Fahrer kann die Gänge selbst wechseln oder das Doppelkupplungsgetriebe in den Programmen D und S arbeiten lassen. Auf Tastendruck regelt die Launch Control beim Start das Einrücken der Kupplung bei etwa 4.500 1/min – die Leistung des V10 kommt mit perfekt geregelter Reifenschlupf auf die Straße. Wenn das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) im Modus comfort arbeitet und das Tempo über 55 km/h liegt, wechselt die Siebengang S tronic beim Gaswegnehmen in den Freilauf, das so genannte Segeln. Sie öffnet dann beide Kupplungen – der Hochleistungssportwagen rollt entspannt.

Aufgrund ihres Dreiwellen-Layouts mit einer doppelten Antriebswelle und zwei Abtriebswellen baut die hinter dem Motor montierte Siebengang S tronic sehr kompakt. Die Mechatronik betätigt und schmiert das Getriebe; für die Versorgung der Radsätze, der Kupplungen und des integrierten mechanischen Sperrdifferenzials genügt eine Ölpumpe. Die Kardanwelle läuft durch die Lagertraverse der Trockensumpf-Ölwanne zur Vorderachse. Dort ist eine elektrohydraulisch betätigte Lamellenkupplung montiert, die eine Einheit mit dem Vorderachsdifferenzial bildet.

Vollvariable Momentenverteilung: der quattro-Antrieb

Der [quattro-Antrieb](#) verleiht dem Audi R8 einen entscheidenden Vorsprung bei Traktion, Dynamik und Fahrsicherheit. Er ist speziell auf das Mittelmotorkonzept zugeschnitten. Sein Management ermittelt permanent die jeweils ideale Momentenverteilung, je nach Fahrsituation, Fahrerbefehlen, Umgebungsbedingungen und dem Modus des Systems Audi drive select. Die Lamellenkupplung, die zwecks maximaler Leistungsfähigkeit in das Thermomanagement von Motor und Getriebe integriert ist, überträgt das berechnete Moment vollvariabel auf die Vorderräder. Sie kennt keine feste Grundverteilung; bis zu 100 Prozent können auf die Vorder- oder Hinterachse fließen.

Als Ergänzung für den quattro-Antrieb dient die radselektive Momentensteuerung, eine Softwarefunktion der weiterentwickelten Elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC). Bei schneller Kurvenfahrt bremst sie die entlasteten kurveninneren Räder minimal an. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich der Hochleistungssportwagen ganz leicht in die Kurve ein – sein Fahrverhalten wird noch exakter, sportlicher und stabiler.

Das rein mechanische Hinterachsdifferenzial verbessert die Traktion und die Fahrdynamik weiter – es baut 25 Prozent Sperrwirkung bei Zug und 45 Prozent bei Schub auf. Das Resultat ist ein Einlenkverhalten, das Untersteuern praktisch nicht

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

mehr kennt. Der Mittelmotor sitzt nah an der Hochachse in der Fahrzeugmitte, so fällt die Trägheit seiner Masse bei schnellen Richtungswechseln kaum ins Gewicht. Die Achslastverteilung beträgt 42:58.

Das Fahrwerk

Auch beim Fahrwerk des neuen Audi R8 kommen Technologien aus dem Motorsport zum Einsatz: Doppelte Dreieckslenker aus Aluminium führen alle vier Räder. Das Setup ist abhängig von der Motorisierung unterschiedlich ausgelegt. Bei der Topversion sind Federn und Dämpfer straffer. Auf Wunsch gibt es sowohl für die Basis- als auch für die performance-Variante des R8 das geregelte Dämpfungssystem [Audi magnetic ride](#). Das System passt die Arbeitsweise der Stoßdämpfer kontinuierlich dem Profil der Straße und dem Stil des Fahrers an, im Millisekunden Takt für jedes Rad einzeln. Ein synthetisches Öl in den Kolben der Stoßdämpfer schließt winzige Magnetpartikel ein. Durch Anlegen einer Spannung an einer Spule entsteht ein Magnetfeld, in dem sich die Partikel quer zur Strömungsrichtung legen – dadurch hemmen sie den Durchfluss des Öls durch die Kolbenkanäle.

In Zusammenhang mit dem [Audi magnetic ride](#) und dem Sportfahrwerk performance steht direkt aus dem Rennsport eine neue Option zur Verfügung: ein Stabilisator an der Vorderachse, bestehend aus gewickelten Lagen aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK). Diese Lagen bilden sein Rohr, die Schenkel bestehen aus rot eloxiertem Aluminium. Dieses innovative Materialkonzept senkt das Gewicht an der Vorderachse um etwa zwei Kilogramm – das entspricht 35 Prozent.

Die elektromechanische Zahnstangen-Servolenkung ist im neuen Audi R8 Serie. Auf Wunsch montiert Audi die [Dynamiklenkung](#), die ein Überlagerungsgetriebe integriert. Es ändert die Übersetzung abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit zwischen 10,5:1 und 15,8:1. Beim Rangieren arbeitet die Lenkung sehr direkt, auf der Autobahn gelassen und ruhig. In den performance-Programmen – Serie beim R8 V10 performance quattro – ist das Verhältnis annähernd fest auf 14,0:1 eingestellt. Dank der generell neu abgestimmten Lenkunterstützung erlebt der Fahrer über den gesamten Geschwindigkeitsbereich eine noch genauere Ansprache und eine sehr exakte Rückmeldung von der Fahrbahn.

Serienmäßig hat der Audi R8 das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) an Bord. Das System greift auf wichtige Technischelemente wie quattro-Antrieb, Gaspedal, Lenkung und S tronic zu. Der Modus dynamic ist auf maximalen Fahrspaß programmiert – er unterstützt spontanes Einlenken und bietet ein leicht übersteuerndes

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

Fahrverhalten. Im Modus auto hingegen hat die Traktion Vorrang, das bringt hohen Speed und schnelle Rundenzeiten auf der Rennstrecke.

Noch präziseres Handling – angepasst an die jeweiligen Streckenbedingungen – bietet der Audi R8 V10 performance quattro. Hier verfügt Audi drive select über die drei zusätzlichen Programme dry, wet und snow, die der Fahrer über eine Satellitentaste samt Drehrad am Lenkrad steuert. Auch sie sind auf höchste Dynamik ausgelegt, wobei sie den Reibwert der Fahrbahn berücksichtigen. Audi drive select greift hier auch auf die Arbeitsweise der ESC zu – auf nasser und schneebedeckter Fahrbahn werden beispielsweise die Regelschwellen entsprechend angepasst. Im Modus „wet“ beispielsweise regelt die Traktionskontrolle früher und sanfter an. Das Ziel: maximale Traktion. Unabhängig davon kann der Fahrer die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC auf ESC Sport umstellen oder ganz deaktivieren. Im performance-Modus wechselt das Topmodell automatisch in den ESC Performance Modus. Die weiterentwickelte ESC verkürzt den Bremsweg bei einer Verzögerung aus 100 km/h in den Stillstand um bis zu 1,5 Meter. Aus Tempo 200 km/h sind es sogar bis zu fünf Meter – jeweils abhängig von den äußeren Rahmenbedingungen.

Hohes Gripniveau: Räder und Reifen

Serienmäßig fährt der neue Audi R8 mit 19-Zoll-Rädern vom Band, auf die vorn 245/35er Reifen montiert sind und hinten 295/35er. Alternativ gibt es neu designte, gefräste 20-Zöller im Fünf-V-Dynamik-Design mit drei unterschiedlichen Oberflächen. Sie sind mit Reifen der Dimension 245/30 beziehungsweise 305/30 bestückt. Für einen besonders dynamischen Einsatz des Audi R8 und eine nochmals gesteigerte Performance stehen zudem neue 20-Zoll-Sommer- und Sportreifen zur Verfügung.

Die serienmäßigen Stahl-Scheiben des neuen Audi R8 V10 quattro sind innenbelüftet und gelocht. Aus Leichtbau-Gründen tragen sie wellenförmige Konturen – dies ist auch als Wave-Design bekannt. An der Vorderachse arbeiten Achtkolben-Festsättel und Scheiben von 365 Millimeter Durchmesser, an der Hinterachse sind Vierkolben-Sättel und Scheiben mit 356 Millimeter Diagonale im Einsatz. Auf Wunsch ersetzt Audi die schwarzen Bremssättel durch rote.

Der Audi R8 V10 performance quattro verzögert mit Scheiben aus kohlenstofffaserverstärkter Keramik, die äußerst temperaturbeständig und langlebig sind. Ihre Kühlkanäle sorgen für schnelle Wärmeableitung, die Reibringe sind mit geschmiedeten Aluminiumtöpfen verschraubt. Die Durchmesser betragen 380 Millimeter vorn (mit Sechskolben-Festsätteln) und 356 Millimeter hinten (mit Vierkolben-Sätteln). Die Keramik-Scheiben unterbieten ihre stählernen Pendanten im Gewicht um insgesamt elf Kilogramm. Serienmäßig sind die Bremssättel anthrazitgrau, optional rot.

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

Der Audi Space Frame (ASF)

In der ASF-Bauweise (Audi Space Frame) konzipiert, legt die Karosserie die Basis für das strikte Leichtbaukonzept des Audi R8. Beim Coupé wiegt sie nur 200 Kilogramm, beim Spyder sind es acht Kilogramm mehr. Große Teile aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) – die Rückwand, der Mitteltunnel und die dreiteiligen B-Säulen – bilden das höchstfeste, nahezu verwindungsfreie Rückgrat der Passagierzelle. Am ASF haben sie 14 Prozent Anteil.

Der Vorder- und Hinterwagen des neuen Audi R8 ist aus Aluminium (79 Prozent Anteil am ASF) in den Halbzeugen Guss, Profil und Blech aufgebaut. Die Gussknoten können hohe Kräfte aufnehmen und bieten hohe Vielseitigkeit und Gestaltungsfreiheit. Die Strangpressprofile bilden das Fachwerk des Vorder- und Hinterwagens. Der Boden des Gepäckraums besteht aus Aluminiumblech und dient als Schubfeld, das die Crasheigenschaften verbessert. Die Außenhaut des neuen Audi R8, einschließlich der Türen und Klappen, ist komplett aus Aluminiumblech gefertigt.

Die hohe Torsionssteifigkeit des Multimaterial-ASF bildet die Grundlage für das präzise Handling, die hohe Crashesicherheit und das ruhige Schwingungsverhalten des Hochleistungssportwagens. Beim R8 Spyder erhielten die Seitenschweller, die A-Säulen und der Windschutzscheibenrahmen im ASF gezielte Verstärkungen.

Die Aerodynamik

Der c_w -Wert des neuen Audi R8 V10 performance quattro beträgt 0,36, die Stirnfläche nur 2,01 m². Der entscheidende Faktor im Aerodynamik-Konzept ist jedoch jene Kraft, die das Auto auf die Straße drückt und hohe Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht: Der Audi R8 Coupé V10 performance quattro erzielt bei Topspeed 140 Kilogramm Abtrieb, 100 Kilogramm davon an der Hinterachse. Sein fest montierter Flügel am Heck arbeitet mit dem Diffusor zusammen.

Der Unterboden des Hochleistungssportwagens samt der Kardanwelle ist fast vollständig von einer glatten Verkleidung abgedeckt. Im Frontbereich schicken zwei kleine Diffusoren Luft durch die Radhäuser, die auch der Bremsenkühlung dient. Vor der Hinterachse integriert die Verkleidung sogenannte NACA-Düsen, die kühlende Luft zu Motor und S tronic leiten. Der breite Diffusor unter dem Heck sorgt dafür, dass die beschleunigte Luft wieder auf Umgebungsgeschwindigkeit kommt, ohne allzu stark zu verwirbeln. Dieser Absaugeffekt lässt die Strömung schneller fließen und erhöht somit den Abtrieb.

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyber.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

Der V10 erhält seine Ansaugluft durch Öffnungen im Fahrzeigrücken und zwei lange Stützen, die in die Sideblades münden. Der Motorraum wird auf mehreren Wegen temperiert, vor allem durch die neue große Öffnung am Heck. Im Vorderwagen strömt die Kühlluft optimiert durch geschlossene Kanäle – auch das ist eine Lösung aus dem Motorsport.

Der Innenraum

Die straffe Linienführung des neuen R8 prägt auch den Innenraum. Sein augenfälligstes Element ist der Monoposto. Der große, konturierte Bogen umläuft den Bereich vor dem Fahrersitz und vermittelt so die Atmosphäre eines Rennwagen-Cockpits. Ein freistehendes Gehäuse birgt das [Audi virtual cockpit](#), die ganze Instrumententafel wirkt schlank und leicht. Die Regler der Komfortklimaautomatik orientieren sich optisch an Flugzeugturbinen, während die Luftausströmer mit ihren vertikalen Lamellen an Rennwagen erinnern.



Im Audi R8 V10 quattro nehmen Fahrer und Beifahrer auf elektrisch und pneumatisch einstellbaren sowie beheizbaren Sportsitzen Platz. Der R8 V10 performance quattro hat die Schalensitze an Bord, bei welchen die Höheneinstellung elektrisch und die Längseinstellung manuell erfolgt. Pedale und Fußstütze bestehen hier aus Edelstahl,

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

die Dekoreinlagen aus Carbon. Hinter den Sitzen existiert ein Stauraum von 226 Liter Volumen, der beispielsweise auch einen Golfbag aufnimmt. Er ergänzt den 112 Liter fassenden Gepäckraum unter der Fronthaube.

Sowohl die Sport- als auch die Schalensitze sind mit Leder Feinnappa bezogen. Neu sind hier die Farben Pastellsilber mit felsgrauen Kontrastnähten, Palominobraun mit stahlgrauen Nähten und Schwarz mit utopiablauen Nähten passend zur Außenfarbe Kemoragrau. Für die Topmotorisierungen steht das R8 performance Designpaket mit Leder-/Alcantara-Bezügen, Akzenten in Mercatoblau und Dekorelementen in Carbon hochglanz (Serie beim R8 V10 performance quattro) zur Wahl. Statt der Schalensitze können die Kunden hier die Sportsitze mit Rautensteppung ordern. Darüber hinaus können sie unter verschiedenen Lederausstattungen und -paketen wählen; Zudem sind viele Interieurelemente in Materialien wie Carbon oder Alcantara erhältlich. Mit dem Individualisierungsprogramm Audi exclusive erfüllt Audi Sport nahezu jeden Wunsch.

Zu den optionalen Komfortausstattungen im neuen Audi R8 gehören ein Innenlichtpaket, der Fernlichtassistent, ein Ablagepaket und die [Einparkhilfe plus](#) mit Rückfahrkamera. Serie sind die Komfortklimaautomatik, die Diebstahlwarnanlage, die LED-Innenbeleuchtung, der Komfortschlüssel und die Geschwindigkeitsregelanlage.

Das Bedienkonzept, das Audi virtual cockpit und das MMI

Der Fahrer sitzt im neuen Audi R8 wie in einem Rennwagen. Das ganze Bedienkonzept fokussiert sich allein auf ihn, er kann alle wichtigen Funktionen betätigen, ohne die Hände vom Steuer und den Blick von der Straße zu nehmen. Das Multifunktionslenkrad plus integriert neben den Tasten für das MMI zwei Satellitentasten – eine für den Start und Stopp des Motors und eine für die Grund-Modi von Audi drive select. Beim Lenkrad im Audi R8 V10 performance quattro kommt eine weitere Taste für die performance-Programme hinzu.

Im Bedienkonzept des neuen Audi R8 fusionieren zwei serienmäßige Hightech-Bausteine zu einer Einheit: Die Informationen der MMI Navigation plus erscheinen im überarbeiteten Audi virtual cockpit. Sein Display weist 12,3 Zoll Diagonale auf, der Fahrer kann mit der „View“-Taste am Lenkrad zwischen den Ansichten wechseln. Im performance-Screen steht ein großer Drehzahlmesser im Fokus. Um ihn herum lassen sich verschiedene Anzeigen platzieren, etwa für Leistung, Drehmoment, g-Kräfte, Rundenzeiten, Motor- und Getriebeöltemperaturen sowie Druck und Temperatur der Reifen.



Das Bediensystem MMI zeichnet sich durch eine flache, leicht verständliche Menüstruktur aus. Die [MMI-Suche](#) arbeitet mit freier Texteingabe, die Sprachbedienung versteht viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch. Die Bedienung läuft über das MMI-Terminal mit dem Dreh-/Drück-Steller auf der Konsole des Mitteltunnels. Das [MMI touch](#), das er auf seiner Oberfläche trägt, dient zur Eingabe von Zeichen sowie zum Scrollen und Zoomen. Parallel dazu kann der Fahrer fast alle Funktionen über das Lenkrad steuern.

Das Infotainment und Audi connect

Die MMI Navigation plus mit MMI touch ist eine vielseitige Medienzentrale. Sie integriert zwei SD-Kartenleser, das Audi Music Interface (AMI), ein DVD-Laufwerk, einen Aux-in-Anschluss und eine Bluetooth-Schnittstelle. Ein 10 GB-Flashspeicher für Musikdaten und das Audi sound system komplettieren das Spektrum. Die Updates für die Navigationskarte stehen im Halbjahres-Rhythmus bereit, die ersten fünf sind kostenlos. Zum Telefonieren und für die Sprachbedienung des MMI dienen die serienmäßigen Gurtbandmikrofone für Fahrer und Beifahrer. Jeweils drei kleine, in die Gurte integrierte Mikrofone sorgen für Topqualität.

Immer online: Audi connect

Die ideale Ergänzung zur MMI Navigation plus bildet der optionale Hardware-Baustein [Audi connect](#). Er stellt die Verbindung ins Internet her und unterstützt den schnellen Datenübertragungsstandard LTE. Der Beifahrer kann sein mobiles Endgerät an den [WLAN-Hotspot](#) koppeln. Das Portfolio der Audi connect-Dienste reicht von der Navigation mit Google Earth bis zum Online Media Streaming; Die [myAudi App](#) vernetzt das Smartphone mit dem Auto.

Attraktive Lösungen runden das Infotainment-Angebot ab. Zu ihnen zählen ein Tuner für digitalen Radioempfang, das [Audi smartphone interface](#), die [Audi phone box](#) zur kabellosen Ankopplung des Mobiltelefons an die Fahrzeugantenne und das [Bang & Olufsen Sound System](#) (Serie beim R8 V10 performance quattro). Sein Verstärker steuert 13 Lautsprecher an, darunter je zwei in den Kopfstützen der Sport- oder Schalensitze.

Die Modelle

Der Verkauf des neuen Audi R8 startet auf den europäischen Märkten Anfang 2019. Mit dem Upgrade des R8 führt Audi neue Modellbezeichnungen ein. Aus den R8 Coupé/Spyder V10 werden die R8 Coupé/Spyder V10 quattro-Modelle. Die Audi R8

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

Coupé/Spyder V10 plus heißen jetzt Audi R8 Coupé/Spyder V10 performance quattro – eine Analogie zu den stärksten RS-Modellen von Audi Sport.

Die Produktion

Der Audi R8 entsteht unter der Verantwortung der Audi Sport GmbH am Standort "Audi Böllinger Höfe" in Heilbronn nahe des Werks Neckarsulm. Auf 30.000 m² Produktionsfläche arbeiten hier bis zu 500 hochqualifizierte Mitarbeiter im Karosseriebau und in der Montage. Die Produktion ist als flexible Manufaktur organisiert.

Im Karosseriebau stehen zunächst die Aluminiumteile des ASF im Fokus. Im ersten Schritt schweißen Spezialisten den Vorderwagen, den Mittelboden und den Hinterwagen aus Gussteilen und Strangpressprofilen zusammen. Danach vereinen sie die drei Module zum Unterbau. Roboter übernehmen die kalten Verbindungen wie Nieten und Schrauben, während Mitarbeiter die Schweißarbeiten ausführen. Mit dem Greenhouse und dem Dach wächst die Karosserie weiter. Beim Einbau der CFK-Teile arbeiten Menschen und Roboter eng zusammen.



Die fertige Karosserie wird von einem selbstfahrenden Montage-Skid, dem so genannten fahrerlosen Transportsystem (FTS), in die Montage gebracht. Das FTS nutzt Hochleistungskondensatoren als Energiespeicher und orientiert sich per

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



Laserscanner sowie über RFID-Chips (Radio Frequency Identification) im Hallenboden. In der Montage, die als U-förmige Kette angelegt ist, leisten die Mitarbeiter in 15 Takten einen hohen Anteil an Handarbeit.

Flexibilität besitzt in den „Audi Böllinger Höfen“ höchsten Stellenwert. Im Karosseriebau fertigen die Mitarbeiter parallel zu den Serienautos auch die R8 LMS-Rennwagen. Dies setzt einen permanenten Technologietransfer aus dem Motorsport sowie ein hohes Maß an Qualifikation aufgrund der komplexen Arbeitsvorgänge voraus. Die Montage ist ebenfalls auf rasche Modifikationen ausgelegt. Die Autos bewegen sich in weiten Bereichen auf den FTS durch die Halle, eine Hängebahn und eine klassische „Hochzeit“-Station gibt es nicht. Stattdessen werden die Antriebseinheit und die Achsen voneinander getrennt vormontiert und eingebaut.

Die Inbetriebnahme eines neu produzierten R8 erfolgt im Prüfzentrum und umfasst sechs eigene Takte. Danach absolviert jeder neue R8 eine strenge Qualitätsabnahme-Runde auf der werkseigenen Prüfstrecke. Im Anschluss daran folgt eine etwa einstündige Kontrollfahrt auf öffentlichen Straßen, die auch über die Autobahn führt.

Die Rennwagen

Beim Audi R8 geht die Entwicklung von Serienmodellen und Rennwagen Hand in Hand – nach dem Grundsatz, dass die Rennstrecke das beste Labor für die Serie ist. Parallel zum Serien-Hochleistungsportwagen bekam der Audi R8 LMS GT3, der Rennwagen für den Kundensport in der GT3-Kategorie, ein Update.

Die Audi-Ingenieure verbesserten an Aerodynamik, Bremsenkühlung, Kupplung und Getriebe. Der GT3-Rennwagen von Audi Sport customer racing weist ein Gleichteile-Kontingent von knapp 50 Prozent zum Serienauto auf, der V10-Motor ist in beiden Autos nahezu identisch. Noch enger sind die Verwandtschaftsverhältnisse beim Audi R8 LMS GT4, der die Palette seit 2017 ergänzt.

Die GT3- Erfolgsstory

Mit dem Vorgänger des Audi R8 LMS GT3 ist Audi vor neun Jahren in den Kunden-Motorsport eingestiegen. Seit 2009 sind von der ersten und der zweiten Generation des GT3-Rennwagens mehr als 200 Exemplare für Kunden in aller Welt produziert und ausgeliefert worden.

Wie gut sich die Strategie von Audi im harten Rennsport bewährt, zeigt die Erfolgsbilanz: Bis Oktober 2018 haben die Piloten des Audi R8 LMS 59 Fahrer-Gesamtwertungen gewonnen, dazu 72 weitere Titel in Klassenwertungen. Seine

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



Ausdauer-Qualitäten beweist der GT3-Rennwagen bei den härtesten Langstrecken-Wettbewerben der Welt. 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 bisherige Bilanz des GT3-Sportwagens ab. Er ist zudem der Rennwagen für den Audi Sport R8 LMS Cup, mit dem die Marke seit 2012 in Asien viele neue Kunden gewonnen hat.

Wachstumsschub: der Audi R8 LMS GT4

Einen neuen Wachstumsschub für Audi Sport customer racing brachte der Audi R8 LMS GT4 – er ist seit der Saison 2018 für Kunden in aller Welt verfügbar. Mit einem Gleichteile-Kontingent von mehr als 60 Prozent lehnt er sich noch enger an den Straßensportwagen an als die GT3-Variante. Bis zu 364 kW (495 PS) kann das V10-Aggregat des Audi R8 LMS GT4 abgeben – je nach Einstufung im Rahmen der gültigen Balance of Performance, die einen ausgeglichenen Wettbewerb zwischen allen Rennwagen ermöglichen soll. In Nordamerika, Europa und Asien existieren für den Audi R8 LMS GT4 bereits attraktive Märkte. Auch die beiden Markenpokale – Audi Sport R8 LMS Cup und Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup – werden mit dem GT4-Modell bestritten.

– Ende –

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

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

R8 Coupé V10 performance quattro (456 kW)

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,1; CO₂-Emission kombiniert g/km: 297

R8 Spyder V10 performance quattro (456 kW)

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,3; CO₂-Emission kombiniert g/km: 301

R8 Coupé V10 quattro (419 kW)

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km: 293

R8 Spyder V10 quattro (419 kW)

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,0; CO₂-Emission kombiniert g/km: 297

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂- Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

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, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 16 Standorten in zwölf Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2017 hat der Audi-Konzern rund 1,878 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 3.815 Sportwagen der Marke Lamborghini und 55.900 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2016 hat die AUDI AG bei einem Umsatz von € 59,3 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 3,1 Mrd. erzielt. Zur Zeit arbeiten weltweit rund 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon mehr als 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.