



Kommunikation Produkt und Technologie

Eva Stania

Telefon: +49 152 57767044

E-Mail: eva.stania@audi.de

www.audi-mediacyter.com

Dezember 2021

PRESSEINFORMATION

Puristischer Fahrspaß neu definiert: Audi R8 V10 performance RWD

Die Fakten	2
Produkthighlights im Überblick	
Kompakt informiert	5
Das Wichtigste zum neuen Audi R8 V10 performance RWD	
Das Modell im Detail	7
Alles, was Sie über den Audi R8 V10 performance RWD wissen müssen	
▶ Der MOTOR: legendärer 10-Zylinder auf der Straße und der Rennstrecke	7
▶ Das FAHRWERK: kraftvolle Fahrdynamik für Enthusiasten	9
▶ Das EXTERIEUR-DESIGN: expressiv und vom Rennsport inspiriert	10
▶ Der INNENRAUM: aufs Wesentliche konzentriert	11
▶ Die PRODUKTION: Manufaktur in den Böllinger Höfen	12
Verbrauchsangaben	14

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

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.



Die Fakten

Audi R8 V10 performance RWD

Motor

- 5,2-Liter-Hochdrehzahl-V10-Saugmotor mit Benzin-Direkteinspritzung – für weiter gesteigerte Leistung und erhöhtes Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 13,0 – 12,9; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 298 – 294*)
- Höchstleistung 419 kW (570 PS) und maximales Drehmoment von 550 Newtonmeter, das sind 30 PS und 10 Newtonmeter mehr als im Basismodell Audi R8 V10 RWD**
- Trockensumpfschmierung analog zum Rennsport
- Spontanes Ansprechverhalten, extreme Drehfreude, charakteristischer V10-Sound
- Gesteigerte Effizienz: Zylinderabschaltung, duale Einspritzung, Segeln im Leerlauf mit laufendem Motor, Otto-Partikelfilter
- Beschleunigung: in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h (3,8 Sekunden beim R8 Spyder)
- Höchstgeschwindigkeit: 329 km/h (327 km/h beim R8 Spyder)

Kraftübertragung

- Blitzschnell schaltendes, kompaktes Doppelkupplungsgetriebe S tronic mit sieben Gängen

Fahrwerk und Lenkung

- RWD-Sportfahrwerk mit Doppelquerlenker und passiver Differenzialsperre
- Achslastverteilung von 40 : 60
- Fahrwerkssetup erlaubt kontrollierte Drifts im ESC-Modus „Sport“
- CFK-Stabilisator an der Vorderachse sorgt in Verbindung mit dem Sportfahrwerk für ein neutrales Eigenlenkverhalten in Kombination mit dem Heckantrieb
- Audi drive select mit vier Modi: auto, comfort, dynamic, individual
- Serienmäßige elektromechanische Servolenkung; frei von Antriebsflüssen für ein präzises Handling
- Optionale Dynamiklenkung, hier ändert sich die Übersetzung je nach Geschwindigkeit.
- Gegenüber der elektromechanischen Lenkung kommt die Dynamiklenkung insbesondere im niedrigen Geschwindigkeitsbereich unter 100 km/h, also beim Fahren kurviger

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Serpentinenstraßen, engen Kehren, aber auch im Stadtverkehr oder beim Parken, mit deutlich reduzierter Lenkraddrehung aus

- Eine 18-Zoll-Hochleistungsbremsanlage aus Stahl im Wave-Design und eine optionale 19-Zoll-Hochleistungsbremsanlage aus Keramik
- 19-/20-Zoll-Aluminium-Gussräder für ein präzises Handling und eine hohe Spurtreue bei schnellen Kurvenpassagen

Karosserie

- Ultraleichter Audi Space Frame (ASF) aus Aluminium und kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) für präzises Handling und hohe Crashesicherheit
- Coupé-Version des R8 V10 performance RWD** wiegt nur 1.590 Kilogramm, die Spyder-Version 1.695 Kilogramm
- Leichtes, elektrohydraulisches Stoffverdeck: bis 50 km/h in 20 Sekunden zusammengefaltet und verstaut in Abdeckklappe aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK)
- Aerodynamikkonzept mit Fokus auf hohe Abtriebswerte

Exterieur-Design

- Charakteristisches und straffes Mittelmotorsportwagendesign
- Breiter und flacher Singleframe-Kühlergrill in Mattschwarz mit R8-Emblem
- Frontstoßfänger mit breitem Frontspoiler und seitlichen Lufteinlässen (mattschwarz) in muskulösem Design, zweigeteilt durch markante Winglets
- Heckstoßfänger mit breiten Lufteinlässen, Frontsplitter und durchgehendem Luftauslassgitter
- Lackierte Sideblades: oberes glänzendes Sideblade in Mythoschwarz, unteres in Wagenfarbe lackiert
- Erstmals Exterieur-Farbe Ascariblau Metallic erhältlich, ein Farbton, der bisher dem R8 V10 performance quattro** vorbehalten war
- Serienmäßige LED-Scheinwerfer; abgedunkelte LED-Scheinwerfer analog zu den RS-Modellen mit dynamischem Blinklicht, optionales Audi Laserlicht inklusive Fernlichtassistent
- Motorraum mit Luftfilter unter Abdeckung aus Kunststoff oder Carbon
- Abgasanlage mit schwarz glänzenden elliptischen Endrohrblenden
- Drei Verdeckfarben für R8 Spyder: Stoff in Schwarz, Braun und Rot

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Interieur und Bedienung

- Rennwagen-Cockpit mit Monoposto-Bogen und starker Fahrerfokussierung
- Audi virtual cockpit in freistehendem Gehäuse
- Sportlederlenkrad mit Multifunktion plus und zwei Bediensatelliten, in der performance-Version mit vier Bediensatelliten
- R8-Schalen- oder Sportsitze in Leder Feinnappa elektrisch und pneumatisch einstellbar; optional Feinnappa mit Rautensteppung und mit Alcantara
- Hochglänzende Plakette mit RWD-Schriftzug vor Beifahrersitz
- 112 Liter Gepäckraumvolumen, ergänzt durch Stauraum hinter Sitzen von 226 Litern; optionales Ablagepaket
- LED-Innenbeleuchtung, optional Innenlichtpaket mit Fußraum, Ambiente und Motorraumbeleuchtung
- Neues Designpaket „R8 performance“ bietet schwarzes Alcantaraleder, Kontrastnähte in Mercatoblau und Carbon-Dekoreinlagen

Infotainment und Audi connect

- Audi virtual cockpit mit 12,3-Zoll-Display
- MMI Radio plus mit Bluetooth-Schnittstelle, Aux-in-Anschluss und DAB
- MMI Navigation plus mit MMI touch
- Bang & Olufsen Sound System mit Kopfstützenlautsprechern, Audi Music Interface (AMI)
- Vernetzung via Audi phone box und Audi smartphone interface

Fahrerassistenzsysteme

- Einparkhilfe plus; optional Einparkhilfe plus mit Rückfahrkamera
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Diebstahlwarnanlage
- Komfortschlüssel mit Safelock

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Kompakt informiert

Puristischer Fahrspaß trifft auf gesteigerte Leistung: der Audi R8 V10 performance RWD

Noch mehr Leistung und noch mehr Fahrspaß: Dafür steht der Zusatz „performance“ bei Audi Sport. Der neue R8 V10 performance RWD (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 13,0 – 12,9; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 298 – 294) kommt als Coupé und Spyder mit 30 PS mehr und ergänzt damit den R8 V10 performance quattro. Der heckgetriebene Mittelmotorsportler bietet Fahrspaß mit satten 419 kW (570 PS) und erhält neue Technikhighlights wie Schalensitze, Dynamiklenkung, CFK-Stabilisator und Keramikbremsen.**

Der Audi R8 V10 performance RWD** (Rear Wheel Drive) ist die neue sportliche Speerspitze der Seriensportwagen von Audi mit Hinterradantrieb. „Mit seinem vom LMS GT4-Rennwagen abgeleiteten Heckantrieb und seiner ungefilterten Dynamik hat der Audi R8 V10 RWD** unsere Kund_innen auf Antrieb begeistert. Jetzt kommt er mit 30 PS und 10 Newtonmetern mehr auf den Markt und hebt den Fahrspaß auf ein neues Level“, sagt Sebastian Grams, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH.

Höchstgeschwindigkeit von 329 km/h

Der Mittelmotorsportler katapultiert sich und den_die Fahrer_in in 3,7 Sekunden (3,8 Sekunden beim Spyder) von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 329 km/h (327 km/h beim Spyder). Herz des neuen R8 ist der bekannte freisaugende 5,2-Liter-V10-FSI-Motor mit seinem unvergleichlichen Klang, blitzschneller Ansprache und immenser Drehfreude. Im R8 V10 performance RWD (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 13,0 – 12,9; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 298 – 294) leistet das Aggregat 419 kW (570 PS) und bringt maximale 550 Newtonmeter Drehmoment, das über eine 7-Gang S tronic auf die Hinterräder gelangt. Das sind 10 Newtonmeter mehr Drehmoment gegenüber dem Audi R8 V10 RWD**. Ein mechanisches Sperrdifferenzial verteilt die Antriebsmomente passend zur Fahrsituation, sodass auch bei nasser Fahrbahn eine optimale Traktion vorhanden ist. Wie bei allen Audi R8 ist die Karosserie in der Audi Space Frame (ASF)-Bauweise aus Aluminium und zu großen Teilen aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) aufgebaut. Die Coupé-Version des R8 V10 performance RWD** wiegt damit nur 1.590 Kilogramm, die Spyder-Version 1.695 Kilogramm.

Kontrollierte Drifts sind möglich

Die Fahrwerk- und Fahrdynamikabstimmung ist speziell an den Hinterradantrieb angepasst.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Wenn in der Elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC) der Sportmodus aktiviert ist, erlauben das Fahrwerkssetup und die Regelsysteme kontrollierte Drifts. Die elektromechanische Servolenkung vermittelt dabei intensiven Kontakt zur Fahrbahn.

Eine noch exaktere Ansprache und Rückmeldung bietet zudem die erstmals für den heckgetriebenen R8 verfügbare Dynamiklenkung. Sie steigert die Fahrdynamik durch ein direkteres Lenkverhalten etwa auf kurvigen Landstraßen oder beim Abbiegen. Zudem gewährleistet sie höheren Fahrkomfort durch einen reduzierten Lenkaufwand, zum Beispiel beim Parken und Rangieren.

Das eigens für den Heckantrieb angepasste RWD-Sportfahrwerk hat Doppelquerlenker und eine passive Differenzialsperre. Die Achslastverteilung beträgt 40 : 60. Besonders leichte 19- und 20-Zoll-Aluminium-Gussräder sorgen für ein präzises Handling und eine hohe Spurtreue bei schnellen Kurvenpassagen. Auf Wunsch gibt es Cup-Reifen mit den Dimensionen vorne 245/30 R20 und hinten 305/30 R20. Sie ermöglichen noch mehr Grip und Dynamik. Eine 18-Zoll-Hochleistungsbremsanlage aus Stahl im Wave-Design und eine optionale 19-Zoll-Hochleistungsbremsanlage aus Keramik sorgen für die nötige Verzögerung.

Bekannte Designfeatures aus dem Audi R8 V10 performance quattro

Das sportlich-aggressive Design orientiert sich an den GT4-Geschwistern. Dazu gehören der breite wie flache Singleframe-Kühlergrill in Mattschwarz mit R8-Emblem, flankiert von großen Lufteinlässen, der Frontsplitter und das Luftauslassgitter am Heck sowie die ovalen Endrohre. Der Schlitz unter der Fronthaube erinnert an den legendären Audi Sport quattro. Der neue R8 ist in insgesamt zehn Farben erhältlich. Darunter befindet sich auch Ascariblau Metallic, ein Farbton, der bisher dem R8 V10 performance quattro** vorbehalten war. Das Designpaket „R8 performance“ bietet mit schwarzem Alcantaraleder, Kontrastnähten in Mercatoblau und Carbon-Dekoreinlagen den dazu passenden Innenraum.

Rennwagenatmosphäre im Innenraum

Die straffe Linienführung prägt auch das Interieur. Auffälligstes Element ist das Monoposto: Der große, stark konturierte Bogen umläuft den Bereich vor dem Fahrerplatz und vermittelt so die Atmosphäre eines Rennwagen-Cockpits. Das Monoposto schließt das Audi virtual cockpit mit 12,3-Zoll-Display ein, das in ein freistehendes Gehäuse integriert ist. Das R8-Lederlenkrad mit Multifunktion plus bietet zwei oder in der performance-Version vier Bediensatelliten, jeweils zur Bedienung von Audi drive select, zum Starten des Motors, zum Aktivieren vom performance-Modus und Motorsound sowie zur Steuerung des Audi virtual cockpit. Fahrer_in und Beifahrer_in nehmen auf neu erhältlichen R8-Schalen- oder Sportsitzen Platz, die mit Leder und Alcantara bezogen sind. Vor dem Beifahrersitz glänzt eine Plakette mit dem Schriftzug RWD.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Das Modell im Detail

Audi R8 V10 performance RWD

Der Audi R8 V10 performance RWD bündelt die Stärken aller R8-Modelle in einem: Sportlichkeit, Performance und Exklusivität. Der heckangetriebene Hochleistungssportwagen ergänzt das R8-Fahrerlebnis um eine puristische Dimension und ist der einzige Seriensportwagen von Audi mit Hinterradantrieb. Er ermöglicht ein charakteristisches und einzigartiges Fahrerlebnis mit hoher Drehfreude, spontanem Ansprechverhalten und emotionalem Sound.**

Der MOTOR: legendärer 10-Zylinder auf der Straße und auf der Rennstrecke

Der 10-Zylinder-Motor des Audi R8 hat längst Kultstatus erreicht und ist einer der letzten Saugmotoren in seinem Segment. Zahlreiche Erfolge im Motorsport und die starke Performance im Serieneinsatz sprechen für sich. Der 5.2 FSI macht die Motorsportgene erlebbar und wurde im R8 V10 performance RWD** (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 13,0 – 12,9; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 298 – 294) nochmals um 30 PS leistungsgesteigert und erzeugt mit 550 Newtonmetern nun zusätzliche 10 Newtonmeter mehr Drehmoment.

Sein Debüt auf der Rennstrecke gab der Hochleistungsmotor 2009 im GT3-Sport im Audi R8 LMS. 2012 folgte der R8 LMS ultra. Schließlich startete 2015 der R8 LMS der zweiten Generation in die Märkte, der im Herbst 2018 ein umfassendes Upgrade erhalten hat. Seit Anfang 2018 erweitert der R8 LMS GT4 das Kundensportprogramm von Audi Sport. In beiden GT-Kategorien weist der 5.2 FSI nur wenige Unterschiede zum Serienmotor auf. Er verzichtet auf die duale Einspritzung, im Ansaugtrakt sitzt ein Luftmengenbegrenzer, die Kennfelder des Steuergeräts und die Lagerschalen sind modifiziert. Mit einem Serviceintervall von 10.000 Kilometern und einer Laufleistung von 20.000 Kilometern bis zur ersten Revision setzt der 5.2 FSI Maßstäbe im Rennsport.

Leistung und Drehmoment haben im Audi R8 V10 performance RWD** weiter zugelegt. Im R8 V10 performance RWD (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 13,0 – 12,9; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 298 – 294) leistet das Aggregat 419 kW (570 PS) und bringt maximale 550 Newtonmeter Drehmoment. Entsprechend explosiv sind die Fahrleistungen: Der Mittelmotorsportler beschleunigt in 3,7 Sekunden (3,8 Sekunden beim Spyder) aus dem Stand auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 329 km/h (327 km/h beim Spyder).

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Audi R8 V10 performance RWD	5.2 FSI
Hubraum in cm ³	5.204
Max. Leistung in kW (PS) bei U/min	419 (570) bei 8.000
Max. Drehmoment in Nm bei U/min	550 bei 6.400
Höchstgeschwindigkeit in km/h	329 (327 km/h beim Spyder)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	3,7 (3,8 Sekunden beim Spyder)
Verbrauch kombiniert in l/100 km	13,0 – 12,9 (Coupé), 13,4 – 13,0 (Spyder)
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km	299 – 294 (Coupé), 306 – 297 (Spyder)
Kraftübertragung	7-Gang S tronic

Der V10, dessen Zylinderbänke sich in 90-Grad-Winkeln gegenüberstehen, ist die Perfektion eines Saugmotors. 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. Aus der Zündfolge von 1–6–5–10–2–7–3–8–4–9 entsteht der charakteristische Sound des R8. Bei höherer Last und Drehzahl öffnen Klappen in der Abgasanlage für noch mehr kraftvolle Intensität.

Klassische Hochleistungstechnologien prägen den Charakter des 5.2 FSI. Die Ölversorgung ist im Trockensumpfpfprinzip konzipiert. Mit dem Ersatz der konventionellen, unter dem Motor angeschraubten Ölwanne durch einen separaten Öltank – ein aufrecht stehender Aluminiumbehälter hinter dem Aggregat – ist eine tiefe Einbaulage des V10-Motors und damit ein sehr tiefer Schwerpunkt des Autos möglich. Die vier Nockenwellen lassen sich im Kurbelwinkel um 42 Grad verstellen. Das Verdichtungsverhältnis ist mit 12,7 : 1 beeindruckend hoch, die Ventilsteuerzeiten sind auf eine hohe Zylinderfüllung in oberen Drehzahlen ausgelegt. 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 einzuspritzende Benzinmenge zu gleichen Teilen auf, in der Vollast übernimmt 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/Die Fahrer_in nimmt den Übergang nicht wahr, bei höherer Leistungsanforderung wird die Zylinderbank sofort wieder aktiv.

Beim Motor des R8 V10 performance RWD** gelangen die Kräfte auf eine blitzschnell schaltende 7-Gang S tronic. Der/Die Fahrer_in kann die Gänge selbst wechseln oder das Doppelkupplungsgetriebe in den Programmen D und S arbeiten lassen.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Auf Tastendruck regelt die Launch Control beim Start das Einrücken der Kupplung bei etwa 4.500 Umdrehungen pro Minute – die Leistung des V10 kommt mit perfekt geregelter Schlupf auf die Straße. Wenn das Fahrdynamiksystem Audi drive select im Modus comfort arbeitet und das Tempo über 55 km/h liegt, wechselt die 7-Gang S tronic beim Gaswegnehmen in den Freilauf, das so genannte Segeln. Sie öffnet dann beide Kupplungen – der Hochleistungssportwagen rollt entspannt und effizient.

Das FAHRWERK: kraftvolle Fahrdynamik für Enthusiasten

Die Achslastverteilung von 40 : 60 und eine speziell an den Hinterradantrieb angepasste Fahrwerk- und Fahrdynamikabstimmung sorgen für enormen Fahrspaß. Das RWD-Sportfahrwerk besitzt Doppelquerlenker und eine passive Differenzialsperre. Ein speziell auf den Hinterradantrieb abgestimmtes Fahrwerkssetup erlaubt kontrollierte Drifts im ESC-Modus „Sport“. Der CFK-Stabilisator an der Vorderachse sorgt in Verbindung mit dem Sportfahrwerk für ein neutrales Einlenkverhalten in Kombination mit dem Heckantrieb.

Die elektromechanische Zahnstangen-Servolenkung ist im neuen Audi R8 V10 performance RWD** Serie. Serienmäßig hat der Audi R8 zudem das Fahrdynamiksystem Audi drive select an Bord. Es greift auf wichtige Technischelemente wie Motor, Getriebe und Lenkung zu. Insgesamt sind vier Fahrmodi wählbar: auto, comfort, dynamic und individual. Der Modus dynamic ist auf maximalen Fahrspaß programmiert – er unterstützt spontanes Einlenken und bietet ein leicht übersteuerndes Fahrverhalten.

Auf Wunsch liefert Audi die Dynamiklenkung, die ein Überlagerungsgetriebe integriert. Es ändert die Übersetzung abhängig von der Geschwindigkeit zwischen 10,5 : 1 und 15,8 : 1. Gegenüber der elektromechanischen Variante kommt die Dynamiklenkung insbesondere im niedrigen Geschwindigkeitsbereich, also beim Fahren kurviger Serpentinstraßen, engen Kehren, aber auch im Stadtverkehr oder beim Parken, mit einem deutlich reduzierten Lenkradwinkel aus.

Der R8 V10 performance RWD** fährt mit 19-Zoll-Rädern vom Band, auf die vorne 245/35er-Reifen montiert sind und hinten 295/35er-Reifen. Alternativ gibt es gefräste 20-Zöller im 5-V-Dynamik-Design mit drei unterschiedlichen Oberflächen. Sie sind mit Reifen der Dimension 245/30 vorne beziehungsweise 305/30 hinten bestückt. Auf Wunsch gibt es Cup-Reifen mit den Dimensionen vorne 245/30 R20 und hinten 305/30 R20.

Die Stahlscheiben des neuen Audi R8 V10 performance RWD** sind innenbelüftet und gelocht.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Aus Leichtbaugründen tragen sie wellenförmige Konturen – dies ist auch als Wave-Design bekannt.

An der Vorderachse arbeiten 8-Kolben-Festsättel und Scheiben von 365 Millimetern Durchmesser, an der Hinterachse sind 4-Kolben-Festsättel und Scheiben mit 356 Millimetern Diagonale im Einsatz. Auf Wunsch baut Audi rote statt der schwarzen Bremssättel ein.

Der Audi R8 V10 performance RWD** verzögert mit optionalen 19-Zoll-Bremsscheiben aus kohlenstofffaserverstärkter Keramik, die besonders temperaturbeständig und langlebig sind. Ihre Kühlkanäle sorgen für schnelle Wärmeableitung, die Reibringe sind mit geschmiedeten Aluminiumtöpfen verschraubt. Die Durchmesser betragen 380 Millimeter vorne (mit 6-Kolben-Festsätteln) und 356 Millimeter hinten (mit 4-Kolben-Festsätteln). Serienmäßig sind die Bremssättel in Rot, Blau oder Anthrazit wählbar.

Das EXTERIEUR-DESIGN: expressiv und vom Rennsport inspiriert

Eine weit vorne 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 R8. In der Audi Space Frame (ASF)-Bauweise konzipiert, legt die Karosserie die Basis für das strikte Leichtbaukonzept des Audi R8.

Horizontale Linien verleihen der Front des Hochleistungssportwagens seine extreme Breitenwirkung. Der breite und flache Singleframe-Kühlergrill ist in Mattschwarz gehalten und trägt das R8-Emblem. Über dem breiten Frontsplitter liegen die großen Lufteinlässe, die von markanten vertikalen Winglets in zwei Bereiche unterteilt werden. Flache Schlitze unter der Fronthaube erinnern an die Markenkone 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 annähernd verdoppelt, eine blaue LED macht es von außen sichtbar. Das Laserlicht ist mit dem dynamischen Blinklicht vorne kombiniert.

Die Seitenansicht des R8 V10 performance RWD** wirkt straff und konzentriert, scharfe Linien begrenzen athletisch gespannte Flächen. Die Schwellerleisten führen den Frontsplitter optisch weiter und lassen den R8 flach und sportlich erscheinen. Im Motorraum liegt der Luftfilter unter einer neuen, 3-teiligen Abdeckung, wahlweise in Kunststoff oder Carbon ausgeführt. Beim Audi Spyder R8 V10 performance RWD** 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.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



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 R8 dominieren die waagerechten Linien.

Das in Wabenoptik aufgebaute Luftauslassgitter des Motorraums läuft über die volle Breite. Der Diffusor mit seinen markanten Rippen umrahmt die schwarz glänzenden und elliptisch geformten Endrohre der Abgasanlage.

Individualität ist ein Wesensmerkmal beim Audi R8 V10 performance RWD** – sein Lackfächer enthält zehn Farben, darunter auch Ascariblau Metallic, ein Farbton, der bisher dem R8 V10 performance quattro** vorbehalten war. Das Programm Audi exclusive ermöglicht es Kund_innen, die Lackierung nach eigenem Belieben zu wählen. Bei den Sideblades stehen fünf Varianten und die Individuallackierung zur Wahl, für das Stoffverdeck des Spyder gibt es drei Farben: Schwarz, Braun und Rot.

Der INNENRAUM: aufs Wesentliche konzentriert

Die straffe Linienführung des neuen R8 V10 performance RWD** prägt auch den Innenraum. Sein augenfälligstes Element ist das 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 performance RWD** nehmen Fahrer_in und Beifahrer_in auf elektrisch und pneumatisch einstellbaren sowie beheizbaren Sportsitzen Platz. Der R8 V10 performance RWD** hat die Schalensitze an Bord, bei denen die Höheneinstellung elektrisch und die Längseinstellung manuell erfolgt. Pedale und Fußstütze bestehen hier aus Edelstahl, die Dekoreinlagen aus Carbon. Hinter den Sitzen existiert ein Stauraum von 226 Litern Volumen. Er ergänzt den 112 Liter fassenden Gepäckraum unter der Fronthaube.

Sowohl die Sport- als auch die Schalensitze können auf Wunsch mit Feinnappa, Alcantara oder Rautensteppung bezogen werden. 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.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Die Pilotin oder der Pilot sitzt im Audi R8 V10 performance RWD** wie in einem Rennwagen. Das ganze Bedienkonzept konzentriert sich allein auf den_die Fahrer_in. Alle wichtigen Funktionen können betätigt werden, ohne die Hände vom Steuer und den Blick von der Straße zu nehmen.

Das R8-Lederlenkrad mit Multifunktion plus bietet zwei oder in der performance-Version vier Bediensatelliten, jeweils zur Bedienung von Audi drive select, zum Starten des Motors, zum Aktivieren von performance-Modus und Motorsound. Die Informationen der MMI Navigation plus erscheinen im Audi virtual cockpit. Sein Display weist eine 12,3-Zoll-Diagonale auf, der_die Fahrer_in 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.

Die PRODUKTION: Manufaktur in den Böllinger Höfen

Der R8 V10 performance RWD** entsteht – überwiegend in Handarbeit – in der Sportwagenfertigung „Böllinger Höfe“ in Heilbronn unweit von Neckarsulm, des zweiten Audi Standorts in Deutschland. Seit 2014 wird hier der Audi R8 gefertigt, 2019 wurde die Manufaktur für die Integration des Audi e-tron GT** erweitert sowie auf- und umgerüstet. Hier entstehen nun die beiden stärksten und schnellsten Audi Serienmodelle aller Zeiten. „Die Fertigung von zwei technisch so unterschiedlichen Fahrzeugen auf einer Montagelinie ist konzernweit einzigartig“, sagt Produktionsleiter Wolfgang Schanz. „Mit der Integration des vollelektrischen 4-türigen Coupés hat sich unsere Kleinserienfertigung in den Audi Böllinger Höfen zur hochflexiblen Hightechproduktion gewandelt, die ihren Manufakturcharakter dennoch beibehält.“

Am Standort wird zudem der mit rund 60 Prozent Gleichteilen direkt vom Serienmodell abgeleitete LMS GT4-Rennwagen gebaut.

Auf rund 40.000 Quadratmetern Produktionsfläche arbeiten bis zu 1.000 hochqualifizierte Mitarbeiter_innen in der Sportwagenfertigung. Björn Friedrich, Projektleiter des Audi R8: „Aufgrund der Flexibilität der Böllinger Höfe waren die Vorbereitungen für die Fertigung des R8 V10 performance RWD** sehr unkompliziert. Zusammen mit dem Team aus der Kleinserienproduktion konnten wir das neue R8-Derivat problemlos in die Abläufe integrieren.“

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



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 20 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).

2020 hat der Audi-Konzern rund 1,693 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 7.430 Sportwagen der Marke Lamborghini und 48.042 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2020 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von €50,0 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €2,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 87.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.



Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Angaben zu Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Audi Coupé R8 V10 performance quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 13,0
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 299–297

Audi Spyder R8 V10 performance quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 13,4–13,3
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 306–304

Audi Coupé R8 V10 performance RWD

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,9
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 295–294

Audi Spyder R8 V10 performance RWD

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 13,0
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 298–297

Audi e-tron GT quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,8–19,9 (WLTP); 19,6–18,8 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

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. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). 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.