



Produktkommunikation Audi Sport GmbH

Eva Stania

Telefon: +49-152-57767044

E-Mail: eva.stania@audi.de

www.audi-mediacyber.com

Neuer Freiheitsgrad: der Audi R8 Spyder V10 plus

- **Offenes Top-Modell mit 449 kW (610 PS); in 3,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h**
- **Performance-Modus, R8-Schalensitze, Keramikbremsanlage sowie Carbon-Komponenten serienmäßig**
- **Exklusives Design-Paket mit besonderer Außenfarbe**

Ingolstadt/Neckarsulm, 14. Juni 2017 – Der Audi R8 Spyder V10 plus (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 292) aus der Schmiede der Audi Sport GmbH ist das schnellste offene Serien-Modell der Marke mit den Vier Ringen. Sein charakterstarker V10-Mittelmotor leistet 610 PS, bietet furiose Fahrleistungen und schiebt die Kräfte auf den permanenten Allradantrieb quattro. Die serienmäßigen Performance-Programme, R8-Schalensitze und viele Bauteile aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff kennzeichnen den Hochleistungssportwagen, der mit der exklusiven Lackierung micrommatagrün noch schärfer wirkt.

„Der Audi R8 Spyder V10 plus komplettiert die R8-Baureihe“, sagt Stephan Winkelmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Neben dem Coupé ist nun auch der Spyder als 610 PS starke Top-Version erhältlich. Er profitiert von unserer langjährigen Erfahrung im Motorsport und verbindet atemberaubende Dynamik mit der Emotion eines offenen Sportwagens.“

Das stärkste Serien-Aggregat von Audi: V10-Mittelmotor mit 449 kW (610 PS)

Immense Drehfreude bis 8.700 Touren, blitzschnelles Ansprechverhalten und ein mitreißender, voluminöser Klang – der V10-Mittelmotor fasziniert. Mit 449 kW (610 PS) Leistung und einem maximalen Drehmoment von 560 Newtonmeter bei 6.500 Umdrehungen pro Minute ist er das stärkste Serien-Aggregat der Marke mit den Vier Ringen. Im Vergleich zum Audi R8 Spyder V10 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 277) erhält der frei saugende, mit 12,7:1 verdichtete 5.2 FSI in der plus-Version einen Leistungszuwachs von 52 kW (70 PS). So sprintet das Top-Modell in 3,3 Sekunden auf 100 km/h – 0,3 Sekunden schneller – und erreicht 328 km/h Höchstgeschwindigkeit, ein Plus von 10 km/h. Jedes PS muss gerade einmal 2,78 Kilogramm bewegen.



Nach NEFZ-Zyklus verbraucht der R8 Spyder V10 plus 12,5 Liter pro 100 Kilometer, was einer CO₂-Emission von 292 Gramm pro Kilometer entspricht. Zu seinen Effizienztechnologien gehören das System cylinder on demand (COD), das bei niedriger bis mittlerer Last eine Zylinderbank abschaltet, sowie die duale Einspritzung ins Saugrohr und in die Brennräume. Geht der Fahrer bei mehr als 55 km/h vom Gas, wird der Motor vom Antrieb getrennt – der R8 Spyder segelt im Leerlauf mit minimalem Verbrauch. Im Stillstand deaktiviert ein Start-Stopp-System den V10.

Die Ölversorgung ist wie bei einem Rennwagen im Trockensumpf-Prinzip konzipiert. Dieses erlaubt eine extrem tiefe Einbaulage des Motors und damit einen sehr tiefen Schwerpunkt des Autos – eine Voraussetzung für das sportlich-agile Fahrverhalten.

Stabilität und Dynamik: der quattro-Antrieb

Hinter dem V10-Mittelmotor sitzt eine blitzschnell schaltende Siebengang S tronic. Das sportlich-kurz übersetzte Doppelkupplungsgetriebe leitet die Kräfte über eine Kardanwelle auf den quattro-Antrieb an der Vorderachse. Eine elektrohydraulisch betätigte Lamellenkupplung bildet sein Herzstück. Sie ist für maximale Performance wassergekühlt. Je nach Fahrsituation verteilt die Kupplung die Antriebsmomente vollvariabel, im Extremfall schickt sie bis zu 100 Prozent auf eine Achse. An der Hinterachse sorgt ein mechanisches Sperrdifferenzial für souveräne Traktion und maximale Dynamik.

Charaktersache: Audi drive select

Das Management der Kupplung ist in das Fahrdynamiksystem Audi drive select integriert, das dem Fahrer die Wahl zwischen den Modi comfort, auto, dynamic und individual lässt. Im serienmäßigen Performance-Modus kommen die Programme dry, wet und snow hinzu. Sie passen die Charakteristik von Antrieb und Fahrwerk an den Reibwert der Straße an.

Neben dem quattro-Antrieb bindet Audi drive select weitere Systeme ein – das Gaspedal, die Siebengang S tronic, die Lenkung, die Klappen der Abgasanlage sowie die optionale adaptive Dämpferregelung Audi magnetic ride. Diese nutzt ein synthetisches Öl mit kleinen Magnetpartikeln, um die Dämpfung in den Stufen auto, comfort und dynamic zu variieren. Im Modus dynamic ermöglicht das System eine noch spontanere Lenkansprache und ein agileres Handling. Die Räder werden in den Kurven gezielt abgestützt, Wankbewegungen weitgehend unterdrückt. Beim Bremsen wirkt Audi magnetic ride dem Eintauchen der Karosserie entgegen. Die Performance-Programme von Audi drive select greifen für bestmögliche Rundenzeiten zudem auf die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC zu.

Vorbild Rennwagen: das Fahrwerk

Alle vier Räder des R8 Spyder V10 plus (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 292) werden an Aluminium-Doppelquerlenkern geführt – auch diese Lösung demonstriert die Nähe der Baureihe zum Motorsport. Das Setup ist straff, die elektromechanische Servolenkung bietet ein für Sportwagen spezifisches Optimum aus Präzision, Handlichkeit und souveränem Hochgeschwindigkeitsverhalten.



Optional gibt es die variabel übersetzte Dynamiklenkung. Sie steigert die Fahrzeugreaktionen bei allen Geschwindigkeiten und sorgt so für performante Kurveneigenschaften und schnelles Einlenkverhalten. Im Grenzbereich steuert sie bei Bedarf mit winzigen Impulsen gegen, um die Stabilität weiter zu steigern.

Auf die serienmäßigen 19-Zoll-Aluminium-Schmiederäder im Fünf-Doppelspeichen-Design montiert Audi eine Mischbereifung in der Kombination 245/35 vorn und 295/35 hinten. Bei den optionalen 20-Zöllern kommen 245/30er und 305/30er Reifen zum Tragen. Die großen Bremsscheiben – vorn mit 380 Millimeter Durchmesser, hinten mit 356 Millimeter – sind aus einem äußerst langlebigen, temperaturbeständigen und leichten Kohlefaser-Keramik-Verbund gefertigt. In den anthrazitgrauen Festsätteln an der Vorderachse sitzen je sechs Kolben, in den hinteren je vier.

Laserlicht und Carbon-Bauteile: das Design

Der R8 Spyder V10 plus (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 292) steht kantig und athletisch auf der Straße. Er ist 4,43 Meter lang und 1,94 Meter breit, aber nur 1,24 Meter hoch. Prägendes Element an der Front ist der breite und flache Singleframe mit glänzend anthrazitgrauem Wabengitter sowie verchromtem Rahmen und Audi Sport-Emblem. Unter ihm erstreckt sich ein tief liegender Carbon-Spoiler, der die Luft gezielt um die großen Räder leitet. Auf Wunsch sorgt das Audi Laserlicht in den LED-Scheinwerfern für weite Sicht in der Nacht. Seine Erkennungsmerkmale sind die blau eloxierten, beleuchteten Trennstäbe sowie das dynamische Blinklicht.

An den Flanken spannt und strafft eine durchgehende Schulterlinie den Körper. Die Sideblades, die Schwellerleisten, der Deckel des Verdeckkastens und der feststehende Heckspoiler sind aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigt. Sie sind markante Kennzeichen des offenen Top-Modells. Auf Wunsch und ohne Aufpreis lackiert Audi die Schweller und den Heckspoiler auch in Wagenfarbe. Am Heck flankieren große, trapezförmige Abgas-Endrohre in glänzendem Schwarz die Mündung des breiten Diffusors, eines weiteren CFK-Bauteils. Er saugt den R8 Spyder V10 plus förmlich an die Straße – bei Top-Speed wirken etwa 100 Kilogramm Abtrieb auf die Hinterachse.

Klassisches Konzept: das Softtop

Typisch Audi besteht die Außenhaut des Verdecks aus Stoff, der Unterbau weitgehend aus Leichtbaumaterialien wie Magnesium und Aluminium. Damit wiegt das Softtop nur 44 Kilogramm und trägt stark zum geringen Gewicht sowie zum niedrigen Schwerpunkt des R8 Spyder V10 plus bei. Zwei zum Heck hin laufende Finnen spannen den Stoff. Ein elektrohydraulischer Antrieb öffnet und schließt das Verdeck in je 20 Sekunden, auch während der Fahrt bis 50 km/h. Z-förmig gefaltet findet es in einer flachen Ablage über dem Motor Platz.



Die Heckscheibe ist in der Schottwand versenkt und lässt sich elektrisch ein- und ausfahren. Sind alle Scheiben hochgefahren und ist das optionale Windschott montiert, streicht der Fahrtwind sanft über Fahrer und Beifahrer hinweg. Zwei von Federn vorgespannte Stahlprofile im Verdeckmodul dienen als Überrollschutz.

Leichtbaukarosserie: der Audi Space Frame

Das starke Rückgrat des R8 Spyder V10 plus (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 292) bildet der Audi Space Frame in Multimaterialbauweise. Er vereint Bauteile aus Aluminium und strukturintegriertem kohlenstofffaser-verstärktem Kunststoff (CFK) miteinander. Dies ist maßgebend für das geringe Gewicht des offenen Hochleistungssportwagens. Leer und ohne Fahrer bringt er nur 1.695 Kilogramm auf die Waage, trocken sind es lediglich 1.587 Kilogramm – noch einmal 25 Kilogramm weniger als der Audi R8 Spyder V10 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 277). Die Gewichtsersparnis kommt zum einen durch die R8-Schalensitze zustande, zum anderen durch die Carbon-Keramikkbremsanlage und die Leichtmetall-Schmiederäder.

Die Aluminiumteile haben 79,6 Prozent Gewichtsanteil und bilden ein Fachwerk, das die Ingenieure gegenüber dem R8 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,3 - 11,4*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 287 - 272*) vor allem bei Schwellern, A-Säulen und Frontscheibenrahmen verstärkt haben. Die Außenhaut ist ebenfalls weitgehend aus Aluminium gefertigt. Der Mitteltunnel, die Rückwand und die B-Säulen bestehen aus extrem festem und verwindungssteifem CFK. Neben der Materialwahl senken bei vielen Bauteilen innovative Herstellungsmethoden das Gewicht. Der Audi Space Frame wiegt nur 208 Kilogramm, gleichzeitig ist seine Torsionssteifigkeit gegenüber der ersten R8-Generation um mehr als 50 Prozent gestiegen. Diese Steifigkeit bildet die entscheidende Größe für Fahrpräzision, Crashesicherheit und akustischen Komfort.

Ganz nach Belieben: die Individualisierung

Mit dem Programm Audi exclusive können Kunden ihren R8 Spyder V10 plus (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 292) fast unbegrenzt individualisieren. Neben den elf regulären Lackierungen umfasst das Angebot frei wählbare Farben und Matteeffekt-Lackierungen. Das Verdeck ist in drei Farbtönen erhältlich, für die Sideblades stehen deren fünf zur Wahl. Letztere lassen sich wie die Einstiegsleisten mit Schriftzügen personalisieren sowie farblich auch komplett nach dem Geschmack des Kunden gestalten. Darüber hinaus gibt es für viele Bereiche des Exterieurs und Interieurs Teile in Carbon oder Titanschwarz. Zahlreiche Bezüge, Dekoreinlagen und Farben erweitern die große Auswahl.



Aggressiver Look: das Designpaket micrommatagrün Audi exclusive

Das optionale Designpaket micrommatagrün verleiht dem offenen Hochleistungssportwagen die ultimative Schärfe. Seine Karosserie ist in auffälligem Grün lackiert. Einen starken Kontrast dazu bilden der anthrazitgraue Singleframe und die schwarzen Endrohrblenden. Das Interieur stattet Audi exclusive komplett mit schwarzem Leder Feinnappa aus. An den Bedienelementen ist es perforiert. Grüne Kontrastnähte setzen passend zur Außenfarbe leuchtende Akzente an Sitzen, Mittelarmlehne, Türen und Fußmatten.

Fahrer-fokussiert: Cockpit und Bedienung

Das offene Top-Modell verfügt serienmäßig über R8-Schalensitze. Sie sind leicht, stark konturiert, tief montiert und tragen R8-Prägungen. Als Bezug dient Leder Feinnappa, dessen spezielle Pigmentierung das Aufheizen in der Sonne hemmt. Die Dekoreinlagen bestehen aus Carbon, Pedale und Fußstützen glänzen in Edelstahl. Prägendes Element ist der „Monoposto“ – ein großer Bogen, der um das Cockpit läuft. Die Instrumententafel wirkt schwebend leicht. Im unteren Bereich trägt sie die Tasten und Regler der Klimaautomatik, die wie Turbinen geformt sind.

Wie in einem Rennwagen kann der Fahrer alle wichtigen Funktionen aktivieren, ohne die Hände vom Steuer zu nehmen. Das serienmäßige R8 Performance-Lederlenkrad integriert neben den Multifunktionstasten zwei große Bediensatelliten. Damit startet und stoppt der Fahrer den Motor und steuert Audi drive select. Über zwei weitere Tasten samt Drehrad kontrolliert er den Performance-Modus und die Abgasklappen.

Das 12,3 Zoll große, volldigitale Audi virtual cockpit präsentiert alle Informationen in aufwendigen 3D-Grafiken – wenn gewünscht, in einer speziellen Performance-Ansicht, die den Drehzahlmesser in den Mittelpunkt rückt. Er dient auch als Schaltanzeige – wenn die Siebengang S tronic im manuellen Modus arbeitet, wird seine Skala bei höheren Touren farbig unterlegt. Neben ihm erscheinen Anzeigen zu Leistung und Drehmoment, zu g-Kräften, zu Rundenzeiten sowie zu den Temperaturen von Reifen, Motor- und Getriebeöl.

Hohe Bandbreite: Infotainment und Audi connect

Zur Serienausstattung des R8 Spyder V10 plus (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 292) gehört ein Top-Infotainmentsystem – die MMI Navigation plus mit MMI touch. Sie überzeugt durch eine intuitiv verständliche Bedienlogik mit flachen Hierarchien. Dazu kommt eine freie Textsuche, die schon nach wenigen eingegebenen Zeichen Vorschläge liefert. Die natürliche Sprachbedienung verarbeitet viele Begriffe aus der Alltagssprache. Für optimales Verständnis, auch bei offenem Verdeck, sind Gurtmikrofone Standard. Darüber hinaus integriert die MMI Navigation plus einen WLAN-Hotspot für die mobilen Geräte der Passagiere.



Einen schnellen Internetzugang per LTE ermöglicht der Optionsbaustein Audi connect. Sein Angebot umfasst zahlreiche Dienste – von der Navigation mit Google Earth und Google Street View über Reise- und Verkehrsinformationen bis zur Point-of-Interest-Suche. Ergänzend zeigt das Audi smartphone interface ausgewählte Inhalte von iOS- und Android-Smartphones ebenfalls im Audi virtual cockpit an. Die optionale Audi phone box bindet Mobiltelefone an die Bordantenne an und lädt sie drahtlos nach dem Qi-Standard. Für ein exzellentes Klangerlebnis – auch bei der Fahrt mit geöffnetem Verdeck – sorgt das Bang & Olufsen Sound System: Pro Sitz integriert es zwei Kopfstützen-Lautsprecher.

Fertigung in Handarbeit: die Manufaktur „Audi Böllinger Höfe“

Die Qualität des R8 Spyder V10 plus (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 292) erfüllt höchste Ansprüche. Der Karosseriebau und die Endmontage erfolgen in der von Audi Sport betriebenen Manufaktur „Audi Böllinger Höfe“ nahe Neckarsulm. Die Prozesse sind hochflexibel organisiert, um die individuellen Kundenwünsche zu erfüllen. Etwa 500 hochqualifizierte Mitarbeiter bauen die Autos mit größter handwerklicher Sorgfalt. Vor der Auslieferung durchläuft jeder Hochleistungssportwagen ein strenges Prüfprozedere bis zur finalen Abnahmefahrt im öffentlichen Straßenverkehr.

Der Audi R8 Spyder V10 plus ist ab sofort bestellbar, die ersten Auslieferungen erfolgen im Spätsommer 2017. Der Grundpreis in Deutschland beträgt 207.500 Euro.

– Ende –

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, 73760 Ostfildern-Scharnhausen (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).

2016 hat der Audi-Konzern rund 1,868 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 3.457 Sportwagen der Marke Lamborghini und 55.451 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 88.000 Menschen für das Unternehmen, davon mehr als 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.



Die Fakten

Der Audi R8 Spyder V10 plus

(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 292)

Karosserie, Design und Verdeck

- Audi Space Frame (ASF) in Multimaterialbauweise mit Aluminium und kohlenstoff-faserverstärktem Kunststoff (CFK), nur 208 Kilogramm Gewicht bei Top-Steifigkeit
- 25 Kilogramm leichter als der Audi R8 Spyder V10 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 277); Trockengewicht: 1.587 Kilogramm, Leergewicht (ohne Fahrer): 1.695 Kilogramm
- Aerodynamikkonzept mit Fokus auf hohen Abtriebswerten, breiter Diffusor und feststehender Heckspoiler
- klassische Mittelmotor-Proportionen, straff gespannte Linienführung
- 4,43 Meter Länge, 1,94 Meter Breite, 1,24 Meter Höhe
- LED-Scheinwerfer Serie, optional Audi Laserlicht mit dynamischem Blinklicht
- Frontspoiler, Sideblades, Schwellerleisten, Diffusor, Heckspoiler und Verdeckkastendeckel in CFK
- elektrohydraulisches Stoffverdeck, öffnet und schließt in je 20 Sekunden – auch während der Fahrt bis 50 km/h
- separat aus- und einfahrende Heckscheibe, Windschott optional
- viele Möglichkeiten zur Individualisierung, Highlight: Designpaket micrommatagrün Audi exclusive

Motor

- frei saugender V10-Mittelmotor mit 5,2 Liter Hubraum, Trockensumpfschmierung, duale Einspritzung, cylinder on demand-Technologie, Start-Stopp-Funktion
- hohe Drehfreude, spontanes Ansprechverhalten, charakteristischer Zehnzylinder-Sound
- starke Performance: 449 kW (610 PS), 560 Nm Drehmoment, von 0 auf 100 km/h in 3,3 Sekunden, Top-Speed 328 km/h
- NEFZ-Verbrauch 12,5 Liter pro 100 Kilometer (292 Gramm CO₂ pro Kilometer)

Kraftübertragung

- blitzschnell schaltende, sportlich übersetzte Siebengang S tronic mit Freilauffunktion
- permanenter Allradantrieb quattro für vollvariable Verteilung der Antriebsmomente, elektrohydraulische Lamellenkupplung mit elektronischer Regelung und Wasserkühlung, Hinterachse mit mechanischem Sperrdifferenzial



Fahrwerk

- Doppelquerlenker rundum, optional Dämpferregelung Audi magnetic ride
- Keramikbremsanlage Serie, Sechskolbensättel an der Vorderachse
- elektromechanische Servolenkung, alternativ Dynamiklenkung mit variabler Übersetzung
- 19-Zoll-Räder mit Mischbereifung Serie, alternativ 20-Zoll-Räder
- Fahrdynamiksystem Audi drive select Serie, dazu Performance-Modus mit drei Programmen (dry, wet, snow) abgestimmt auf die jeweilige Streckenbedingung

Innenraum

- klare Linien, leichte und stark konturierte R8-Schalensitze, bogenförmiger „Monoposto“ im Cockpit
- attraktive Farben und hochwertige Materialien
- Bedienung voll auf den Fahrer fokussiert, alle wichtigen Funktionen am Multifunktionslenkrad
- R8 Performance-Lederlenkrad mit Multifunktionstasten und vier Bediensatelliten serienmäßig
- frei konfigurierbares Audi virtual cockpit mit 12,3-Zoll-Display Serie, Performance-Ansicht mit zentralem Drehzahlmesser inklusive Schaltblitzanzeige sowie Informationen zur Fahrdynamik

Infotainment und Audi connect

- MMI Navigation plus mit MMI touch Serie, Bedienkonzept mit flachen Hierarchien inklusive freier Textsuche und natürlicher Sprachsteuerung
- Gurtmikrofone für komfortables Telefonieren serienmäßig
- optional Audi connect, Audi smartphone interface und Audi phone box mit induktivem Laden
- auf Wunsch Bang & Olufsen Sound System mit neuartigen Kopfstützen-Lautsprechern

Produktion

- Fertigung in der Manufaktur „Audi Böllinger Höfe“ nahe dem Standort Neckarsulm, 500 hochqualifizierte Mitarbeiter, hochflexible Produktion weitgehend in Handarbeit
- dreistufiges Abnahmeprozedere vor der Auslieferung (Inbetriebnahme im Prüfzentrum, Qualitätsabnahme auf der werkeigenen Prüfstrecke, einstündige Kontrollfahrt auf öffentlichen Straßen)