AUDI AG
Kommunikation Produkt
D-85045 Ingolstadt
Telefon (0841) 89-32100
Telefax (0841) 89-32817

Juni 2011

Der Audi R8 GT Spyder: Noch mehr Performance

Kurzfassung	2
Auf einen Blick	6
Langfassung – Die Karosserie und das Verdeck	7
Das Außendesign	10
Der Antrieb	11
Das Fahrwerk	13
Das Interieur und die Ausstattung	14

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

Kurzfassung

Gewaltige Kraft und Audi ultra – der Audi R8 GT Spyder

Noch leichter, noch stärker, noch faszinierender: Der Audi R8 GT Spyder offeriert atemberaubende Performance. Die offene Topversion des Hochleistungssportwagens leistet 412 kW (560 PS), dank Audi ultra ist das ohnehin geringe Gewicht noch einmal um 85 Kilogramm zurückgegangen. Der R8 GT Spyder beschleunigt aus dem Stand in 3,8 Sekunden auf 100 km/h, erst bei 317 km/h endet sein Vortrieb.

Vor einem Jahr hat Audi als neues Topmodell der R8-Baureihe den R8 GT als Coupé vorgestellt. Seine auf 333 Exemplare limitierte Serie war rasch ausverkauft. Jetzt folgt die offene Variante des Hochleistungssportwagens, erneut in begrenzter Anzahl von 333 Stück. Jedes Exemplar trägt eine Plakette mit seiner individuellen Nummer am Schaltknauf.

Die Leichtbaukompetenz – Audi ultra – ermöglicht die nur 1.640 Kilogramm des R8 GT Spyder. Das sind 85 Kilogramm weniger als seine technische Basis, der R8 Spyder 5.2 FSI quattro. Die Audi Space Frame (ASF) – Karosserie, bestehend aus Gussknoten, Strangpressprofilen und Blechen aus Aluminium, hat daran lediglich einen Anteil von 214 Kilogramm. Der Karosserie-Zusammenbau erfolgt in der R8-Manufaktur im Werk Neckarsulm überwiegend von Hand. Gleiches gilt für die Endmontage des Autos.

Der Motorrahmen ist aus besonders leichtem Magnesium gefertigt, der lange Deckel des Verdeckkastens und die großen hinteren Seitenteile bestehen aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK). Beim modifizierten Frontspoiler, beim feststehenden Heckflügel und beim neuen Heckstoßfänger ist ebenfalls CFK im Einsatz. Gemeinsam sparen diese Komponenten 5,5 Kilogramm Gewicht ein.

Optische Modifikationen schärfen den Look des R8 GT Spyder. Zu ihnen gehören Anbauteile in Kontrastfarbe Titangrau, ein Frontsplitter mit einer doppelten Lippe, Flics seitlich am Frontstoßfänger, rote GT-Schriftzüge, runde Auspuff-Endrohre, ein vergrößerter Diffusor und dunkle LED-Heckleuchten in Klarglasoptik. Auf Wunsch liefert Audi den Windschutzscheibenrahmen in mattem CFK.

Auch bei Technik-Komponenten im Bereich des Getriebes, der Räder und der Bremsen, senkten die Audi-Ingenieure das Gewicht. Im Innenraum brachten alleine die Schalensitze mit ihren Chassis aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) eine Gewichtsreduzierung von 31,5 Kilogramm.

In klassischer Audi-Manier trägt der R8 GT Spyder ein leichtes Softtop aus Stoff, das voll autobahntauglich und sehr leise ist. Mit seinem elektrohydraulischen Antrieb öffnet und schließt es sich in 19 Sekunden, auch während der Fahrt bis 50 km/h. Die ausfahrbare Heckscheibe aus Glas liegt getrennt vom Verdeck in der Schottwand versenkt. Dort ist ein Überrollschutz integriert, der aus zwei vorgespannten Platten besteht.

Mächtige Kraft: Der Antrieb

Die Performance, die das neue Topmodell der R8-Familie bietet, ist gewaltig. Der 5,2 Liter-V10 mit Aluminium-Kurbelgehäuse bezieht seinen Kraftstoff nach dem FSI-Prinzip per Direkteinspritzung. Eine Trockensumpfschmierung sorgt für sichere Ölversorgung auch bei maximaler Quer- und Längsbeschleunigung.

Mit seinem modifizierten, elektronischen Management produziert der Langhuber bei 6.500 Touren 540 Nm Drehmoment und seine Höchstleistung beträgt 412 kW (560 PS). Jedes PS muss nur 2,93 Kilogramm Gewicht bewegen. Der R8 GT Spyder katapultiert sich in 3,8 Sekunden von null auf 100 km/h, sein Vortrieb endet erst bei 317 km/h. In jeder Situation imponiert der Motor mit seinem Schub und seinem Biss – und dem unverwechselbaren Zehnzylinder-Sound von Audi.

Audi liefert den R8 GT Spyder serienmäßig mit einem automatisierten Sechsganggetriebe R tronic aus, das zwei vollautomatische Modi bietet. Der Fahrer kann auf der zusätzlichen manuellen Ebene mit den Wippen am Lenkrad oder per Antippen des Joysticks schalten. Unter hoher Last und Drehzahl dauert der Gangwechsel nur eine Zehntelsekunde. Das Launch-Control-Programm steuert das Anfahren mit hoher Motordrehzahl und fein geregeltem Reifenschlupf.

Der permanente Allradantrieb quattro ist entsprechend der Achslastverteilung, stark heckbetont ausgelegt. Bei Bedarf schickt er zusätzliche Momente an die Vorderachse. Zusammen mit dem Sperrdifferenzial an der Hinterachse sorgt er für das Plus an Traktion, Stabilität und Kurvengeschwindigkeit, womit er einen großen Vorteil gegenüber der heckgetriebenen Konkurrenz hat.

Auch das Fahrwerk ist von feinstem Schliff. Doppelte Aluminium-Dreieckslenker führen die Räder, die Zahnstangen-Servolenkung vermittelt engen Kontakt mit der Straße. Die straffe Abstimmung legt die Karosserie etwa 10 Millimeter tiefer. Der offene Hochleistungssportwagen rollt auf 19-Zoll-Rädern, die vorderen Reifen haben das Format 235/35 und die hinteren die Dimension 295/30. Die großen und leichten Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik verzögern souverän. Das Stabilisierungssystem ESP verfügt über einen Sportmodus und lässt sich auch komplett deaktivieren.

Komfortabel: Innenraum und Ausstattung

Im Innenraum zeigt sich bei den Materialien und der Verarbeitung die Liebe zum Detail. Die Bedienung zeichnet der logisch strukturierte Aufbau aus. Der offene Zweisitzer bietet großzügige Platzverhältnisse und im Fahrzeugbug kann man bis zu 100 Liter Gepäck unterbringen. Die hintere Schottwand hält zwei Staufächer bereit.

Das Interieur ist in Schwarz gehalten und kann mit Nähten wahlweise in titangrau oder karmesinrot verfeinert werden. Alcantara-Bezüge, auch für das Sportlenkrad und den Windschutzscheibenrahmen, sind Serie.

Auf Wunsch liefert Audi Leder in der Qualität Feinnappa. Viele Details – darunter weiße Instrumentenskalen und R8 GT-Logos – setzen feine Akzente. Das R8-typische monoposto, das den Fahrerplatz in einem Bogen umschließt, besteht aus mattem CFK.

Audi ultra verlangt den Besitzern des R8 GT Spyder keinen Verzicht ab. Zur Serienausstattung gehören LED-Scheinwerfer, LED-Rückleuchten, eine Klimaautomatik, das Navigationssystem plus, eine Alarmanlage sowie das Fahrerinformationssystem inklusive Laptimer.

Auf Wunsch liefert Audi ein feines Soundsystem von Bang & Olufsen sowie eine Bluetooth-Schnittstelle samt Gurtmikrofon zum komfortablen Telefonieren. Zu den R8 GT-spezifischen Optionen zählen unter anderem Schalensitze mit Chassis aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff, matte CFK-Applikationen sowie gestickte Schriftzüge in den Sitzbezügen.
Der Grundpreis des R8 GT Spyder beträgt in Deutschland 207.800 Euro.

Auf einen Blick

Der Audi R8 GT Spyder

Karosserie

- Audi ultra, Fahrzeug-Leergewicht nur 1.640 Kilogramm, Gewichtsreduzierung um 85 Kilogramm gegenüber der Ausgangsbasis
- Aluminiumkarosserie in ASF-Bauweise, 214 Kilogramm Gewicht bei exzellenter Steifigkeit
- Viele Anbauteile aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK)
- Leichtes elektrohydraulisches Stoffverdeck, Gewicht nur etwa 42 Kilogramm
- Lichtstarke und hocheffiziente LED-Scheinwerfer Serie

Motor

- Freisaugender V10-Mittelmotor mit 5,2 Liter Hubraum, Benzindirekteinspritzung FSI und Trockensumpfschmierung
- Sehr gute Performance: 412 kW (560 PS), 540 Nm Drehmoment
- Imposante Fahrleistungen: 0 – 100 km/h in 3,8 Sekunden, Topspeed 317 km/h

Kraftübertragung

- Sequenziell betätigte Sechsgang R tronic mit Launch Control-Programm
- Permanenter Allradantrieb quattro mit stark heckbetonter Kraftverteilung

Fahrwerk

- Doppelquerlenker-Aufhängungen aus Aluminium wie im Motorsport
- Groß dimensionierte Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik
- 19-Zoll-Räder für hohe Querbeschleunigung und starken Grip

Innenraum und Ausstattung

- Sportschalensitze mit Chassis aus GFK, auf Wunsch auch aus CFK
- Gutes Raumangebot, vorbildliche Ergonomie und Top-Verarbeitungsqualität
- Navigationssystem plus und Klimaautomatik Serie
- Innovatives Gurtmikrofon und weitere Ausstattungsfeatures auf Wunsch

Langfassung

Der Audi R8 GT Spyder:
Top-Performance durch Audi ultra

Audi präsentiert eine zweite limitierte Variante seines Hochleistungssportautos R8 – auf den R8 GT mit festem Dach folgt der R8 GT Spyder. Sein 5,2 Liter-V10 ist auf 412 kW (560 PS) Leistung gesteigert, das Gewicht des Fahrzeugs sank um 85 Kilogramm. Der R8 GT Spyder beschleunigt aus dem Stand in 3,8 Sekunden auf 100 km/h und erreicht 317 km/h Topspeed.

Der Audi R8 ist ein Siegertyp. Der Rennwagen R8 LMS gewann bereits in seiner ersten Saison 23 Läufe und drei Meistertitel, 2010 kamen vier weitere Titel und 41 Rennsiege dazu. Die Serienmodelle haben zweimal die Auszeichnung „World Performance Car“ geholt – der R8 im Jahr 2008 und der R8 5.2 FSI quattro 2010. Zuletzt sicherte sich der Hochleistungsportwagen Klassensiege bei der „Auto Trophy“ der „Auto Zeitung“ und bei der Leserwahl „Die besten Autos 2011“ von „auto motor und sport“.

Vor etwa einem Jahr hat Audi den R8 GT als neues Topmodell der Baureihe vorgestellt – seine auf 333 Stück limitierte Serie war schnell ausverkauft. Jetzt folgt die offene Karosserievariante, erneut auf 333 Exemplare begrenzt. Jedes von ihnen trägt eine Plakette mit seiner individuellen Nummer am Schaltknauf.

Die Karosserie und das Verdeck

Bereits der serienmäßige R8 Spyder liefert ein Paradebeispiel für Audi ultra: Seine Aluminiumkarosserie in der Audi Space Frame (ASF)-Bauweise bringt gerade mal 216 Kilogramm auf die Waage. Mit ihrer Festigkeit legt sie die Basis für das präzise Handling, auch ihr Schwingungskomfort und ihre Crashsicherheit überzeugen. In der Leichtbaugüte - der Relation aus Gewicht, Größe und Torsionssteifigkeit – erzielt die offene Karosserie den Bestwert in ihrem Segment.

Der Rohbau setzt sich aus drei so genannten Halbzeugen zusammen: Aluminium-Strangpressprofile haben 75 Prozent Anteil, Vakuumguss-Knoten machen 8 Prozent aus. Die Aluminium-Bleche, die das Fachwerk schließen und aussteifen, nehmen die restlichen 17 Prozent ein.

Der Zusammenbau erfolgt in der Manufaktur im Audi-Werk Neckarsulm weitgehend von Hand, mit höchster Präzision. Im Bereich der Schweller, des Mitteltunnels, der Rückwand, des Bodens sowie der A- und B-Säulen ist der offene Aufbau speziell verstärkt. Beim Motorrahmen kommt ultraleichtes Magnesium zum Einsatz. 107 Meter Schweißnähte, 814 Stanznieten und 188 selbst furchende Schrauben verbinden die Komponenten miteinander.

Der Verdeckkastendeckel und die Seitenteile des R8 Spyder sind aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigt, einem exzellenten Leichtbaumaterial für den Einsatz in kleineren Serien. Die Teile entstehen per Resin Transfer Moulding (RTM). Dieses Verfahren ist energieeffizienter und schneller als die herkömmliche Produktion im Autoklav. Die ultra-leichte ASF-Karosserie hat großen Anteil daran, dass der R8 Spyder 5.2 FSI aus der Serie nur 1.725 Kilogramm (in der Version mit der R tronic) wiegt.

Der R8 GT Spyder bringt nur 1.640 Kilogramm auf die Waage, volle 85 Kilogramm weniger als der R8 Spyder 5.2 FSI quattro. Die Ingenieure der quattro GmbH erzielten diese Leistung durch einen Ansatz, der alle Bereiche des Fahrzeugs einbezog. Auch an der ASF-Karosserie fanden sie noch Potenzial. Bei der Aluminium-Klappe über dem 100 Liter großen Gepäckraum im Bug sparten sie durch dünneres Blech und zusätzliche Ausschnitte 2,4 Kilogramm.

Der neue Frontspoiler, der spezielle starre Heckflügel und der modifizierte Heckstoßfänger, allesamt aus CFK, tragen zusammen weitere 5,5 Kilogramm bei. Die aerodynamisch wirksame Verkleidung des Unterbodens ist aus dünnerem Blech gefertigt – Ersparnis: 1 Kilogramm. Die Wärmeabschirmungen im Heck sind ebenfalls um 1,1 Kilogramm leichter.

Auch bei den Technik-Komponenten feilten die Ingenieure jedes verzichtbare Gramm ab. Im Umfeld des Getriebes reduzierten sie das Gewicht um 3,5 Kilogramm, der Entfall von Tilgermassen an Bremsen und Kardanwelle brachte 3,6 Kilogramm. Die speziellen 19 Zoll-Leichtmetallräder waren für weitere 4,3 Kilogramm gut. Im Gepäckraum sorgte eine reduzierte Ausstattung für 5,5 Kilogramm Ersparnis. Bei den Dämmmaterialen im Motorraum und in weiteren Bereichen in der Karosserie kamen 11,2 Kilogramm dazu.

Im Innenraum realisierten die Entwickler ebenfalls erhebliche Einsparungen. Der neue, leichte Bodenteppich verbessert die Bilanz um 7,9 Kilogramm. Die längs einstellbaren Schalensitze, deren Chassis aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff (GFK) gefertigt sind, tragen 31,5 Kilogramm bei. Viele weitere Detailmaßnahmen runden das Leichtbaupaket Audi ultra ab.

Das Verdeck des Audi R8 GT Spyder besteht aus Stoff. Nur etwa 42 Kilogramm schwer, hält es das Gewicht und den Schwerpunkt des Hochleistungs-Sportwagens niedrig. In geschlossenem Zustand fügt sich das Softtop perfekt in die Designlinie ein. Es läuft in zwei langen, schlanken Finnen aus und lässt sich binnen 19 Sekunden öffnen und schließen, auch in Fahrt bis 50 km/h. Das Stoffverdeck hat einen elektrohydraulischen Antrieb. Beim Öffnen falten sich die 1,7 Quadratmeter Stoff Z-förmig in ihre Ablage über dem Motor, dabei bewegt sich die CFK-Abdeckklappe an zwei Siebengelenkscharnieren.

Die Außenhaut des Verdecks besteht aus Textilgewebe. Ein Innenhimmel deckt das Gestänge ab, das großteils aus Magnesiumdruckguss und Aluminium gefertigt ist. Das Softtop ist leise und uneingeschränkt highspeedtauglich. Von ihm getrennt liegt die beheizbare Glasscheibe in der Schottwand zwischen dem Passagier- und dem Motorraum. Sie lässt sich per Schalter ein- und ausfahren, bei geöffnetem wie auch bei geschlossenem Softtop. Ein zusätzliches Windschott ist Serie. Dieses hält den Innenraum bis etwa 200 km/h Geschwindigkeit nahezu zugfrei.

Das Verdeck bildet mit dem Heckscheibenmodul, der Ablagewanne, dem Deckel und dem Überrollschutz – zwei starken, von Federn vorgespannten Profilen – einen Block. Dies verleiht der ASF-Karosserie zusätzliche Steifigkeit. Bei einem Frontal-Crash stehen Fullsize-Airbags auf Posten. Bei einem Heckaufprall verringert das integrale Kopfstützensystem die Gefahr eines Schleudertraumas. Dort ist ein Überrollschutz integriert, der aus zwei vorgespannten Platten besteht.

Das Außendesign

Das Design bringt die geballte Kraft des Audi R8 GT Spyder zum Ausdruck – das neue Topmodell der Baureihe ist eine Skulptur von 4,43 Meter Länge, 2,65 Meter Radstand, 1,90 Meter Breite und nur 1,23 Meter Höhe. Das Exterieur erfuhr zahlreiche Modifikationen, welche die Optik weiter schärfen, das Gewicht reduzieren und der Aerodynamik zugutekommen. Der R8 GT Spyder produziert bei schneller Fahrt noch mehr Abtrieb als das Serienmodell – ohne dass sein c_W-Wert (0,37) und seine Stirnfläche (1,99 m^2) nennenswert gewachsen wären.

Der Rahmen des Singleframe-Grills, seine Streben und die Lamellen in den Lufteinlässen sind in mattem Titangrau gehalten, das Gitter im Grill in mattem Schwarz. Der Splitter unter dem Stoßfänger hat eine Doppellippe und besteht aus CFK. Schlanke, geschwungene Flics seitlich am Frontstoßfänger, ebenfalls aus Kohlenstofffaser-Verbundmaterial gefertigt, erhöhen den Abtrieb auf der Vorderachse. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer realisieren alle Funktionen mit Leuchtdioden. Ihr Licht ist hell und homogen, ihre Lebensdauer hoch, ihr Energieverbrauch niedrig und ihre Optik unverwechselbar.

Die GT-Schriftzüge auf den Flanken sind rot eloxiert, die Seitenschweller verbreitert. Auf Wunsch liefert Audi den Windschutzscheibenrahmen aus CFK. Die Außenspiegel mit den integrierten LED-Blinkern sind verkleinert, ihre Sockel aus Aluminium gefertigt. Die 19 Zoll-Leichtmetallräder sind im exklusiven Fünf-Doppelspeichen-Y-Design in Titanoptik gehalten.

Am Heck fallen die Überarbeitungen besonders ins Auge, beginnend beim feststehenden Flügel aus CFK. Der Stoßfänger, ebenfalls aus Kohlenstofffaser-Verbundmaterial, integriert runde Auspuff-Endrohre und Entlüftungsschlitze für die hinteren Radhäuser. Auch der vergrößerte Diffusor besteht aus CFK, die Kennzeichenblende und die Lamellen präsentieren sich in mattem Titangrau. Die LED-Rückleuchten haben dunkel eingefärbte Gehäuse und Scheiben aus Klarglas. Audi lackiert den R8 GT Spyder in den Farben Gletscherweiß Metallic, Phantomschwarz Perleffekt, Sphärenblau und Suzukagrau Matteffekt.

Der Antrieb

Im R8 GT Spyder präsentiert sich der frei saugende 5,2 Liter-V10 überarbeitet, er verleiht dem offenen Hochleistungssportwagen eine sehr gute Performance. Der Spurt von null auf 100 km/h ist in 3,8 Sekunden möglich, von null auf 200 km/h vergehen nur 11,5 Sekunden. Und auch danach hält die Beschleunigung an, bis zum Topspeed von 317 km/h.

Änderungen am Motormanagement steigern die Leistung des Zehnzylinders, der aus 5.204 cm^3 Hubraum schöpft, um 26 kW auf 412 kW (560 PS). Sie stehen bei 8.000 1/min bereit. Die Höchstdrehzahl liegt bei 8.700 1/min, die Drehmomentkurve erreicht bei 6.500 Touren ihren Gipfel von 540 Nm. Der V10 erzielt eine Literleistung von 79,2 kW (107,6 PS) und verleiht dem R8 GT Spyder ein Leistungsgewicht von 3,98 Kilogramm pro kW (2,93 Kilogramm pro PS).

Der handgefertigte Langhuber (Bohrung x Hub 84,5 x 92,8 Millimeter) weist einen Zylinderwinkel von 90 Grad auf. Sein Kurbelgehäuse besteht aus einer leichten und zugleich hochfesten Aluminium-Silizium-Legierung. Ein Rahmen für die unteren Lagerbrücken der Kurbelwelle erhöht seine Steifigkeit weiter. Der V10 mit den rot lackierten Zylinderkopfdeckeln wiegt nur 258 Kilogramm. Die Trockensumpfschmierung mit ihrem hocheffizienten Pumpenmodul erlaubt eine tiefe Einbaulage. Zugleich garantiert sie eine sichere Ölversorgung auch bei extremer Querbeschleunigung.

Bei der Kurbelwelle handelt es sich um eine Common-Pin-Konstruktion. Bei dieser Bauart greifen die Pleuel der gegenüberliegenden Kolben an einem gemeinsamen Hubzapfen an, daraus ergeben sich wechselweise Zündabstände von 54 und 90 Grad. Dieser Rhythmus verleiht dem V10 seinen faszinierenden Sound. Zwei Klappen im Auspuff modulieren seine Lautstärke und Klangfarbe je nach Last und Drehzahl.

Auf 100 km verbraucht der 5,2 Liter-FSI im Mittel 14,2 Liter Kraftstoff. Er gelangt per Direkteinspritzung unter 120 bar Druck in die Brennräume. Das verwirbelnde Gemisch kühlt die Zylinderwände und macht dadurch eine Verdichtung 12,5 : 1 möglich. Ein Schaltsaugrohr und die kontinuierliche Verstellung der kettengetriebenen Nockenwellen sorgen für satte Füllung. Klappen in den Ansaugkanälen versetzen die einströmende Luft in eine walzenförmige Bewegung und verbessern damit die Gemischbildung weiter.

Der Gangwechsel im R8 GT Spyder läuft serienmäßig über das sequenzielle Schaltgetriebe R tronic. Die elektrohydraulische Kupplungs- und Schalteinheit erhält ihre Befehle by wire, also elektrisch. Sie wechselt die sechs Gänge blitzschnell – bei hoher Last und Drehzahl in circa einer Zehntelsekunde, noch schneller als beim Serien-Spyder. Die Zweischeibenkupplung hat nur 215 Millimeter Durchmesser, passend zur tiefen Einbaulage des Motors.

Das Management der R tronic hält drei Modi bereit – eine automatische Betriebsweise mit den Kennfeldern Sport und Normal sowie zwei manuelle Ebenen. Hier schaltet der Fahrer mit dem kurzen Wählhebel auf dem Mitteltunnel oder den beiden Wippen am Lenkrad. Für fulminante Starts steht die Launch Control bereit – ein Programm, das die volle Beschleunigung mit hoher Drehzahl und minimalem Reifenschlupf managt.

Von der R tronic aus strömen die Kräfte über eine Kardanwelle auf den permanenten Allradantrieb quattro. Sein Herzstück ist eine Visco-Kupplung am Vorderachs-Differenzial. Sie birgt ein Paket runder Lamellenscheiben, die in einer viskosen Flüssigkeit laufen und abwechselnd unterschiedlich verzahnt sind: Jeweils eine ist über das Gehäuse mit der Kardanwelle verbunden, die jeweils nächste mit der Abtriebswelle zur Vorderachse.

Im normalen Fahrbetrieb verteilt die Visco-Kupplung die Kräfte im Verhältnis 15 : 85 zwischen Vorder- und Hinterachse. Damit harmoniert sie ideal mit der Gewichtsverteilung des R8 GT Spyder von 43 : 57 Prozent – der Hochleistungssportwagen fährt sich heckbetont, mit dem entscheidenden Plus an Grip, Stabilität und Kurvengeschwindigkeit gegenüber den Rivalen mit Heckantrieb.

Wenn an der Hinterachse Schlupf auftritt, rotieren die Lamellen in der Kupplung mit unterschiedlichen Drehzahlen; das Öl wird aufgrund seiner inneren Reibung zäher. Durch das Mitnehmen der jeweils anderen Lamellenscheiben gelangt jetzt ein erhöhtes Moment an die Welle zur Vorderachse – innerhalb weniger Millisekunden kann die Kupplung weitere 15 Prozent der Kräfte nach vorne umleiten. An der Hinterachse erhöht ein mechanisches Sperrdifferenzial die Traktion weiter. Bei Zug erreicht es 25 Prozent Wirkung, bei Schub 40 Prozent.

Das Fahrwerk

Das Fahrwerk des Audi R8 GT Spyder folgt der klassischen Bauweise aus dem Motorsport – als Radaufhängungen dienen doppelte Dreiecksquerlenker aus Aluminium. Die hydraulische Servo-Zahnstangenlenkung vermittelt feinfühligen und hochpräzisen Fahrbahnkontakt, sie ist mit einem Verhältnis von 16,3 : 1 direkt übersetzt. Die rundstreckenoptimierte Abstimmung legt die Karosserie um etwa 10 Millimeter tiefer. Erhöhte Sturzwerte an allen Rädern schärfen das Handling gegenüber dem Serienmodell.

Die 19 Zoll-Schmiederäder weisen vorn und hinten unterschiedliche Maulweiten auf – die vorderen haben das Format 8,5 J x 19, die hinteren die Dimension 11 J x 19. Die Reifengrößen lauten 235/35 beziehungsweise 295/30. Eine Reifendruck-Kontrollanzeige ist Serie. Optional montiert Audi an der Hinterachse Reifen der Dimension 305/30. Für Individualisten stehen weitere Raddesigns, für Motorsportfreunde Cup-Reifen bereit.

Zum Serienumfang des Audi R8 GT Spyder gehören die innen belüfteten und gelochten Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik. Sie wiegen insgesamt rund neun Kilogramm weniger als die Stahlscheiben aus der Serie, bei gleichem Format. In puncto Standfestigkeit und Lebensdauer liefern sie ebenfalls bestechende Ergebnisse. An der Vorderachse beträgt ihr Durchmesser 380, an der Hinterachse 356 Millimeter. Federnde Elemente verbinden die Reibringe mit den Töpfen aus Edelstahl. Die leichten Aluminium-Bremssättel – vorn mit sechs Kolben – sind rot eloxiert und tragen „Audi ceramic“-Schriftzüge.

Das Stabilisierungssystem ESP im R8 GT Spyder ist speziell abgestimmt. Der Fahrer kann einen Sportmodus anwählen, der beim Gasgeben am Ausgang der Kurve ein gut kontrollierbares Übersteuern gestattet. Für einen Ausflug auf die Rennstrecke lässt sich das System komplett deaktivieren. Der Audi R8 GT Spyder erreicht extrem hohe Querbeschleunigungen und fährt sich dynamisch, präzise und stabil.

Das Interieur und die Ausstattung

Durch Audi ultra wird das Gewicht verringert und damit die Dynamik gesteigert, ohne auf Komfort zu verzichten. Der R8 GT Spyder rollt reich ausgestattet vom Band: LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten, eine Klimaautomatik, elektrische Fensterheber, das Navigationssystem plus mit MMI-Bedienlogik und sieben Aktivlautsprechern, das Fahrerinformationssystem samt Laptimer, eine Einparkhilfe, ein Berganfahrassistent sowie eine Diebstahlwarnanlage sind Serie.

Der Innenraum fasziniert, wie immer bei Audi, mit höchster Verarbeitungsqualität. Die Materialien, sorgsam ausgewählt und eingesetzt, verwöhnen mit feiner Optik und Haptik, die Bedienung ist klar strukturiert und logisch. Das monoposto – der große Bogen, der das Cockpit umläuft – besteht aus mattem CFK, das Raumangebot ist großzügig.

Das Interieur ist in sportlichem Schwarz gehalten. Das unten abgeflachte Lenkrad, der Windschutzscheibenrahmen, das Kniepad, der Handbremshebel und die Schalensitze sind mit Alcantara bezogen, Kontrastnähte wahlweise in titangrau oder karmesinrot setzen Akzente. Die hintere Schottwand birgt eine LED-beleuchtete Ablage mit zwei Staufächern.

Die Skalen der Rundinstrumente, darunter auch Anzeigen für Öltemperatur und Bordnetzspannung, sind weiß gefärbt. Der speziell designte Wählhebel, der die Seriennummer des Fahrzeugs trägt, ist aus CFK und Aluminium gefertigt, der Mitteltunnel und die Türverkleidungen tragen Blenden in Wagenfarbe. In den Schwellern liegen Einstiegsleisten aus mattem Aluminium. Sie sind, ebenso wie Lenkrad, Wählhebel und Instrumente, mit dem R8 GT-Logo dekoriert. Die Pedale und die Fußstütze glänzen in Aluminiumoptik.

Audi stellt für den R8 GT Spyder eine Reihe exklusiver Optionen zur Wahl. Für das Exterieur gibt es alternative Räderdesigns, einen Frontsplitter in Wagenfarbe und eine Motorraumabdeckung in mattem CFK. Im Innenraum stehen weitere CFK-Blenden und belederte Bedienelemente zur Wahl. Dazu kommen Fußmatten mit R8 GT-Schriftzug, rot beleuchtete CFK-Einstiegsleisten, ein Multifunktionslederlenkrad, eine Geschwindigkeitsregelanlage und Sicherheitsgurte in titangrau oder karmesinrot.

Auf Wunsch montiert Audi Sitze mit Schalen aus CFK, die noch leichter bauen als die GFK-Schalen. Alternativ stehen klassische Sportsitze mit Beheizung und elektrischer Einstellung bereit. Für die serienmäßigen Alcantara-Bezüge und für die optionale Version in Feinnappa-Leder gibt es gestickte R8 GT-Schriftzüge.

Eine weitere Option ist die Bluetooth-Schnittstelle mit Gurtmikrofon (bei schwarzen Gurten). Es erlaubt auch beim offenen Fahren komfortables Telefonieren. Beide Gurtbänder integrieren je drei kleine Mikrofone, ein viertes sitzt am Frontscheibenrahmen. Optional montiert Audi auch ein Surround-Soundsystem von Bang & Olufsen mit 465 Watt Leistung und zwölf Lautsprechern, einen CD-Wechsler oder das Audi music interface.

Der Verkauf des R8 GT Spyder startet im August 2011. Sein Grundpreis beträgt in Deutschland 207.800 Euro.