

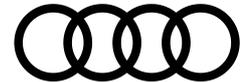
Produktkommunikation
Audi Sport GmbH
Eva Stania
Telefon: +49 152 57767044
E-Mail: eva.stania@audi.de
www.audi-mediacyenter.com

Februar 2018

PRESSE-INFORMATION

Der neue Audi R8 V10 RWS

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum neuen Audi R8 V10 RWS	
Die Fakten	4
Produkt-Highlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	6
Alles was Sie über den neuen Audi R8 V10 RWS wissen müssen	
▶ Exterieurdesign und Karosserie	6
▶ Motor	7
▶ Kraftübertragung und Fahrwerk	9
▶ Innenraum	11
▶ Anzeige und Bedienung	12
▶ Infotainment und Audi connect	12
▶ Ausstattung	13
▶ Fertigung	14
▶ Erfolgsstory	15



Kompakt informiert

Puristische Fahrdynamik: der neue Audi R8 V10 RWS

Der neue Audi R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) kommt in einer limitierten Serie von 999 Exemplaren als Coupé und Spyder auf den Markt. Damit erweitert die Audi Sport GmbH ihre R8-Modellreihe um ein neues Derivat. Das neue Modell entsteht exklusiv in Handarbeit in der R8-Manufaktur „Böllinger Höfe“ und hat Hinterradantrieb (Rear Wheel Series).

„Der Audi R8 V10 RWS bringt das Antriebskonzept unseres R8 LMS GT4-Rennwagens erfolgreich auf die Straße“, sagt Oliver Hoffmann, Leiter Technische Entwicklung der Audi Sport GmbH. „Die einzigartige Antriebstechnologie des V10-Hochdrehzahlmotors entspricht nahezu baugleich seinen Brüdern auf der Rennstrecke, dem GT3 und GT4.“

5.2 FSI – einer der letzten freisaugenden Motoren in seinem Segment

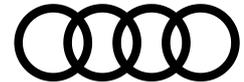
Der V10-Mittelmotor des Audi R8 V10 RWS leistet 397 kW (540 PS). Bei 6.500 Umdrehungen pro Minute stellt er seine maximalen 540 Nm Drehmoment bereit. Das 5.2-FSI-Aggregat beschleunigt das Coupé in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Spyder: 3,8 Sekunden) und weiter bis 320 km/h Topspeed (Spyder: 318 km/h). Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch beträgt beim geschlossenen Modell 12,4 Liter pro 100 Kilometer (283 Gramm CO₂ pro Kilometer) und 12,6 Liter (286 Gramm CO₂ pro Kilometer) beim offenen R8 V10 RWS.

Speziell abgestimmtes Fahrwerks-Setup erlaubt kontrollierte Drifts

Das neue Audi R8 Coupé V10 RWS wiegt 1.590 Kilogramm (Leergewicht, ohne Fahrer). Das sind 50 Kilogramm weniger als beim Audi R8 Coupé V10 mit quattro-Antrieb, das im Vergleich zur hinterradangetriebenen Variante zusätzliche Bauteile wie Kardanwelle, Lamellenkupplung und Vorderachsdifferenzial braucht. Der R8 Spyder V10 RWS ist im Vergleich zum R8 Spyder V10 40 Kilogramm leichter und liegt damit bei 1.680 Kilogramm (Leergewicht, ohne Fahrer). Die Achslastverteilung von 40,6:59,4 (Coupé) beziehungsweise 40,4:59,6 (Spyder) und eine speziell auf den Hinterradantrieb angepasste Fahrwerk- und Fahrdynamikabstimmung sorgen für enormen Fahrspaß.

Das Fahrwerks-Setup und die Regelsysteme erlauben kontrollierte Drifts. Dazu wählt der Fahrer im serienmäßigen Fahrdynamiksystem Audi drive select den Modus „dynamic“ und aktiviert den ESC-Sportmodus. Am Limit greift die Stabilitätskontrolle ESC sicher ein. Die elektromechanische Servolenkung ermöglicht ein präzises Handling.

Serienmäßig fährt der Audi R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) auf schwarz lackierten 19-Zoll-Aluminium-
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacentr.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



Gussrädern im Fünfspeichen-V-Design vom Band. Die Reifen haben das Format 245/35 vorn und 295/35 hinten.

Mattschwarze Designelemente, optional erhältliche Folienbeklebung

Den puristischen Charakter der neuen R8-Variante unterstreichen das mattschwarz lackierte Gitter des Singleframe sowie die ebenfalls mattschwarzen Luftöffnungen an Front und Heck. Das obere Sideblade (beim Coupé) trägt glänzendes Schwarz, das untere Blade die Wagenfarbe. Wie beim Audi R8 LMS GT 4 gibt es auch für das Audi R8 V10 RWS Coupé optional eine Folienbeklebung; sie ist misanorot und verläuft über Fronthaube, Dach und Heck.

Im Innenraum nehmen Fahrer und Beifahrer auf Sportsitzen Platz. Diese sind mit Leder und Alcantara bezogen. Auf Wunsch sind Schalensitze erhältlich. Die Armaturentafel weist mit dem Emblem „1 of 999“ auf die limitierte Stückzahl hin.

Der neue Audi R8 V10 RWS ist in Deutschland und weiteren europäischen Ländern seit Herbst 2017 bestellbar und seit Anfang 2018 auf der Straße. Der Basispreis für das Coupé beträgt 140.000 Euro, der Spyder startet bei 153.000 Euro.



Die Fakten

Der neue Audi R8 V10 RWS

(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4,
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283)

Exterieurdesign und Karosserie

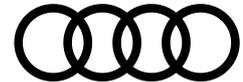
- typische Proportionen eines Mittelmotor-Sportwagens
- [LED-Scheinwerfer](#) Serie, optional LED-Scheinwerfer mit [Laser](#)-Spot und dynamischem Blinklicht
- breiter Singleframe-Grill mit Wabengitter in Mattschwarz
- Vom R8 LMS GT 4 inspirierte Folienbeklebung in Misanorot als Option für Audi R8 Coupé V10 RWS
- 19-Zoll-Aluminium-Gussräder im Fünfspeichen-V-Design in Schwarz
- Coupé: 1.590 Kilogramm Leergewicht (Leergewicht, ohne Fahrer); 50 Kilogramm leichter als Audi R8 Coupé V10
- Spyder: 1.680 Kilogramm Leergewicht (Leergewicht, ohne Fahrer); 40 Kilogramm leichter als Audi R8 Spyder V10

Motor

- freisaugender Hochdrehzahl-V10 mit Trockensumpfschmierung
- V10-Mittelmotor leistet 397 kW (540 PS) und stellt bei 6.500 1/min sein maximales Drehmoment von 540 Nm bereit
- hohe Fahrleistungen: 0 – 100 km/h in 3,7 Sekunden beim Coupé und 3,8 Sekunden beim Spyder , Höchstgeschwindigkeit 320 km/h (Spyder: 318 km/h)
- 5.2 FSI ist einer der letzten freisaugenden Motoren in seinem Segment
- Aggregat überzeugt durch hohe Drehfreude, spontanes Ansprechverhalten, charakteristischen Sound
- Effizienzsteigerung durch die Technologie [cylinder on demand \(COD\)](#)

Kraftübertragung und Fahrwerk

- blitzschnell schaltende [Siebengang S tronic](#)
- rein mechanische Hinterachs-Quersperre verbessert Traktion und Fahrdynamik
- an das Hinterradantriebskonzept angepasste Fahrwerk- und Fahrdynamikabstimmung sorgt für enormen Fahrspaß
- neue speziell auf den Hinterradantrieb ausgelegte elektromechanische Servolenkung ermöglicht präzises Handling
- Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) serienmäßig



Innenraum

- Monoposto-Element und auf den Fahrer gerichtetes Cockpit
- Sportsitze sind Serie, optional gibt es Schalensitze
- Emblem „1 of 999“ auf der Armaturentafel verweist auf limitierte Stückzahl

Infotainment und Bedienung

- spezielle Performance-Ansicht für [Audi virtual cockpit](#): Informationen über Reifendruck/ -temperatur, Leistung/Drehmoment und g-Kräfte, Schaltblitz fordert Fahrer zum Hochschalten auf
- Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit [MMI touch](#) als Option
- WLAN-Hotspot zur Anbindung mobiler Endgeräte als Option
- MMI-Bedienkonzept mit intuitiver [Freitextsuche](#) und [natürlicher Sprachsteuerung](#)
- [Audi smartphone interface](#) für die Einbindung von Apple- und Android-Smartphones
- [Audi phone box](#) für verbesserte Empfangsqualität sowie induktives Laden

Serienausstattung und optionale Highlights

- [LED-Scheinwerfer](#) und optional dynamisches Blinklicht hinten
- Komfortklimaautomatik, Diebstahlwarnanlage, LED-Innenbeleuchtung, Komfortschlüssel, Einparkhilfe plus
- Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#)
- optionale Highlights:
 - LED-Scheinwerfer mit [Laser](#)-Spot und dynamischem Blinklicht
 - Fernlichtassistent
 - Rückfahrkamera
 - Bang & Olufsen Sound System mit 3D-Klang, 13 Lautsprechern, 550 Watt Leistung

Produktion

- Fertigung in der Manufaktur „Audi Böllinger Höfe“ am Audi-Standort Neckarsulm
- hochflexible Produktion, die neben den R8-Serienmodellen auch den Audi R8 LMS produziert
- konsequenter Technologietransfer aus dem Motorsport in die Serie: Der R8 V10 RWS und der R8 LMS GT4 besitzen 60 Prozent Gleichteile
- bis zu 500 hochqualifizierte Mitarbeiter arbeiten auf 30.000 m² Produktionsfläche

Das Auto im Detail

Auf Dynamik ausgelegt: der neue Audi R8 V10 RWS

Puristisch und exklusiv – der neue Audi R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) bietet ein ganz besonderes Fahrerlebnis. Der Hochleistungs-Sportwagen ist das erste Serienmodell von Audi mit Hinterradantrieb und auf 999 Exemplare limitiert.

Exterieurdesign und Karosserie

Der neue Audi R8 V10 RWS ist sowohl als Coupé als auch als Spyder 4,42 Meter lang und 1,94 Meter breit. Die Proportionen mit der weit vorn platzierten Kabine, dem gestreckten Rücken und einem Radstand von 2,65 Metern verdeutlichen auf den ersten Blick das Technikkonzept des Mittelmotor-Sportwagens. Zu den charakteristischen Designdetails zählen scharfe Linien und Kanten sowie das zweiteilige Sideblade. Es wird von der durchgehenden Schulterlinie unterbrochen und verleiht der Flanke Zug und Spannung. Das obere Sideblade (beim Coupé) trägt glänzendes Schwarz, das untere Blade die Wagenfarbe.



Große Lufteinlässe mit vertikalen Stegen und [LED-Scheinwerfern](#) flankieren den breiten, niedrigen und dreidimensional geformten Singleframe-Grill. Mattschwarz lackierte Wabengitter unterstreichen den puristischen Auftritt der neuen R8-Variante.

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



Auf Wunsch liefert Audi LED-Scheinwerfer mit [Laser](#)-Spot. Sie verdoppeln die Reichweite des Fernlichts. Mit ihnen zusammen gibt es das dynamische Blinklicht auch vorn, in den LED-Heckleuchten ist es Serie. Am Heck prägen der Diffusor und die mattschwarzen Lüftungsgitter des Motorraums das Bild.

Der Aluminium-Tankdeckel trägt einen geprägten Schriftzug. Wenn ihn der Fahrer öffnet, kann er die Zapfpistole wie bei einem Rennwagen direkt in den Stutzen einführen, ohne einen Deckel abzuschrauben. Vom Audi R8 LMS GT 4 inspiriert ist die auf Wunsch erhältliche Folienbeklebung des Audi R8 Coupé V10 RWS – sie ist misanorot und verläuft über Fronthaube, Dach und Heckpartie.

Leichtbau: Audi Space Frame (ASF)

Beim Audi R8 Coupé V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) beschränkt sich das Leergewicht (ohne Fahrer) auf 1.590 Kilogramm. Das sind 50 Kilogramm weniger als beim Audi R8 Coupé V10 mit quattro-Antrieb, das im Vergleich zur hinterradangetriebenen Variante zusätzliche Bauteile wie Kardanwelle, Lamellenkupplung und Vorderachsdifferenzial benötigt. Der entscheidende Faktor im konsequenten Leichtbaukonzept ist die Karosserie in ASF-Bauweise (Audi Space Frame). Dank eines Multimaterial-Mix wiegt sie nur 200 Kilogramm und setzt sich zu 79 Prozent aus Aluminium und zu 14 Prozent aus CFK zusammen.

Spyder: Verdeck offen in 20 Sekunden

Das leichte Stoffverdeck des Audi R8 V10 RWS Spyder läuft in zwei Finnen aus. Sie spannen den Stoff und harmonisieren ebenso wie der große CFK-Deckel des Verdeckkastens perfekt mit dem athletischen Design des Hochleistungssportwagens. Ein elektrohydraulischer Antrieb öffnet und schließt das Verdeck in 20 Sekunden – bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Heckscheibe, in der Schottwand versenkt, lässt sich elektrisch ein- und ausfahren. Das Gewicht des R8 Spyder V10 RWS liegt bei 1.680 Kilogramm (Leergewicht, ohne Fahrer), 40 Kilogramm weniger als beim R8 Spyder V10.

Motor

Der V10-Mittelmotor des Audi R8 V10 RWS leistet 397 kW (540 PS). Bei 6.500 Umdrehungen pro Minute stellt er seine maximalen 540 Nm Drehmoment bereit. Das 5.2-FSI-Aggregat beschleunigt das Coupé in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Spyder: 3,8 Sekunden) und weiter bis 320 km/h Höchstgeschwindigkeit (Spyder: 318 km/h). Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch beträgt 12,4 Liter pro 100 Kilometer (283 Gramm CO₂ pro Kilometer) beim geschlossenen und 12,6 Liter beim offenen R8 V10 RWS (286 Gramm CO₂ pro Kilometer).

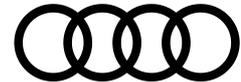
Audi R8 V10 RWS	5.2 FSI
	V10-Zylinder-Ottomotor mit kombinierter Saugrohr- und Benzindirekteinspritzung
Hubraum in ccm	5204
max. Leistung in kW (PS) bei /min	397 (540) bei 7.800
max. Drehmoment in Nm bei /min	540 bei 6.500
Höchstgeschwindigkeit in km/h	320 (Spyder: 318)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	3,7 (Spyder: 3,8)
Verbrauch kombiniert in l/100 km	12,4 (Spyder: 12,6)
CO₂-Emission kombiniert in g/km	286-283
Antrieb	Hinterradantrieb
Getriebe	7-Gang S-tronic

V10-Power: Immense Kraft und unmittelbares Ansprechverhalten

Der spontan ansprechende 5.2 FSI ist ein Hochleistungsaggregat, das konsequent auf hohe Drehzahlen ausgelegt ist. Schon beim Start dreht er für Sekundenbruchteile auf 2.500 1/min. Unter Last entwickelt der freisaugende Zehnzylinder einen ganz eigenen, unverwechselbaren Klang – ein kehliges Fauchen und Röhren.

Die Kurbelwelle 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. Dieser Rhythmus trägt stark zum ganz eigenen, Motorsport-nahen Sound bei.





Der V10, der im ungarischen Motorenwerk Győr entsteht, ist überaus kompakt. Das Motoröl wird mit einem eigenen Kühler temperiert und kommt aus einem Trockensumpf. Dieses Prinzip aus dem Motorsport, erlaubt eine extrem tiefe Einbauposition des Aggregats und führt zu einem niedrigen Schwerpunkt. Das Pumpenmodul arbeitet mit mehreren Absaugstufen und stellt die Schmierung unter allen Bedingungen sicher – auch bei Querschleunigungen im Bereich von 1,5 g, die der R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) erreichen kann.

Spezielles Brennverfahren: FSI plus MPI (Multipoint Injection)

Neben der Direkteinspritzung in die Brennräume (FSI) nutzt der V10 eine zusätzliche Einspritzung ins Saugrohr (MPI). Zwei neu entwickelte Steuergeräte teilen sich nach dem Master-Slave-Konzept die hohe Rechenarbeit und kontrollieren die duale Einspritzung. Im unteren Teillastbereich ist allein die MPI-Einspritzung im Einsatz. Durch den hohen Unterdruck im Saugrohr verdampft der Kraftstoff sehr gut, was zu einer sauberen Verbrennung führt. Im mittleren Lastbereich teilen sich Saugrohr- und Direkteinspritzung die Arbeit zu gleichen Teilen. Im Vollastbereich übernimmt die FSI-Anlage zu etwa 85 Prozent, mit bis zu 200 bar Druck. Der direkt injizierte Kraftstoff verwirbelt intensiv. Dabei kühlt er die Wände der Brennräume und reduziert so die Klopfneigung. Der verbleibende MPI-Anteil dient der hohen Füllung und der gesteigerten Leistung.

Die Technologie [cylinder on demand \(COD\)](#) steigert die Effizienz maßgeblich. Bei niedriger bis mittlerer Last legt sie in den oberen vier Gängen die Zylinder der linken oder rechten Bank still, indem sie Einspritzung und Zündung deaktiviert.

Neben dem COD-System hat der 5.2 FSI weitere Effizienztechnologien an Bord. Wenn im serienmäßigen Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) der Modus „comfort“ aktiv ist und das Tempo über 55 km/h liegt, wechselt die Siebengang S tronic beim Gaswegnehmen in den Freilauf. Sie öffnet dann beide Kupplungen – der Hochleistungsportwagen segelt. Unmittelbar vor dem Anhalten schaltet das Start-Stopp-System den Motor ganz ab; der anschließende Wiederstart erfolgt sanft.

Kraftübertragung und Fahrwerk

Hinter dem Zehnzylinder-Motor sitzt eine [Siebengang S tronic](#). Die Übertragung der Kommandos erfolgt rein elektrisch – by wire. Der Fahrer kann die Gänge über den Wählhebel oder über die Lenkradwippen wechseln oder die S tronic in den Programmen D und S selbst schalten lassen. Auf Tastendruck regelt die Launch Control beim Start das Einrücken der Kupplung bei etwa 4.500 1/min – so kommt die Power des V10 mit geregelter Reifenschlupf auf die Straße.

Das Doppelkupplungsgetriebe S tronic baut sehr kompakt. Sein Thermomanagement, das mit dem Motor kooperiert, nutzt einen Öl-Wasser-Wärmetauscher, der auf dem Getriebe montiert ist. Die Mechatronik ist als separater Block aufgebaut; sie betätigt und schmiert das Hightech-



Getriebe. Dabei genügt eine Ölpumpe für die Versorgung der Radsätze, der Kupplungen und des integrierten Sperrdifferenzials.

Die rein mechanische Hinterachs-Quersperre verbessert die Traktion und die Fahrdynamik – sie weist 25 Prozent Sperrwirkung bei Zug und 45 Prozent bei Schub auf. Damit ist sie exakt auf den dynamisch-puristischen Charakter des neuen Audi R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) ausgelegt. Der Mittelmotor ist nah an der Hochachse in der Fahrzeugmitte platziert, so dass der Sportwagen auch bei schnellen Richtungswechseln stabil auf der Straße liegt. Die Achslastverteilung beträgt 40,6:59,4 (Spyder: 40,4:59,6).

Angepasst: Fahrwerk für enormen Fahrspaß

Die an das Hinterradantriebskonzept angepasste Fahrwerk- und Fahrdynamikabstimmung sorgt für enormen Fahrspaß. Das spezifische Fahrwerks-Setup und die Regelsysteme erlauben kontrollierte Drifts, wenn der Fahrer im Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) den Modus „dynamic“ wählt und den ESC-Sportmodus aktiviert. Am Limit greift die Stabilitätskontrolle ESC sicher ein.

Das Fahrwerk mit doppelten Dreieckslenkern aus Aluminium – ein klassisches Bauprinzip aus dem Motorsport – führt die Räder. Gummi-Metall-Lager leiten die Querkräfte definiert in die Karosserie ein, zugleich gewähren sie gute Elastizität in Längsrichtung. Die Spurweite beträgt 1.599 Millimeter, an der Vorderachse sind es 1.638 Millimeter.

Die neue, auf den Hinterradantrieb abgestimmte elektromechanische Servolenkung ermöglicht ein präzises Handling. Sie liefert differenzierte Rückmeldung von der Straße und spart, verglichen mit einer hydraulischen Lenkung, zugleich erheblich Energie. Ihre Übersetzung lautet 15,7:1, die Servounterstützung orientiert sich an der gefahrenen Geschwindigkeit und dem im [Audi drive select](#) eingestellten Modus.

Der neue Audi R8 V10 RWS ist ab Werk mit schwarz lackierten 19-Zoll-Aluminium- Gussrädern im Fünfspeichen-V-Design ausgestattet. Die Reifen haben das Format 245/35 vorn und 295/35 hinten. Eine direkt messende Reifendruckkontrolle ist Serie, sie überwacht auch die Temperatur.

Hinter den Rädern sitzen große Bremsen. Die serienmäßigen Stahl-Scheiben tragen wellenförmige Konturen (Wave-Design) und sind deshalb besonders leicht. Sie sind innenbelüftet und gelocht. Edelstahlstifte verbinden sie mit den Töpfen aus Aluminium, die die Übertragung von Temperaturspitzen verhindern. 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. Die elektromechanische Feststellbremse wirkt auf zwei eigene Schwimmsättel.

Innenraum

Das Leichtbaukonzept des Audi R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) zeigt sich im Innenraum in einer straffen Linienführung. Das prägende Element ist der bogenförmige Monoposto, der das Cockpit umläuft. Die Instrumententafel wirkt schwebend leicht, an ihrem unteren Rand trägt sie die filigran geformten Bedieneinheiten der Klimaautomatik. Das Emblem „1 of 999“ weist auf die limitierte Stückzahl des neuen Audi R8 V10 RWS hin.

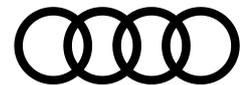


Fahrer und Beifahrer nehmen auf tief montierten Sportsitzen Platz. Diese sind mit Leder und Alcantara bezogen. Auf Wunsch sind Schalensitze erhältlich. Hinter den Sitzen bleibt beim Coupé ein Stauraum von 226 Liter Volumen, der den 112 Liter fassenden Gepäckraum im Vorderwagen ergänzt.

Bei der Lederausstattung Feinnappa bietet Audi unterschiedliche Varianten-Umfänge. Dazu gehört auch eine dynamische Rautensteppung, welche die Sitze optisch besonders schlank wirken lässt – die Rauten werden von oben nach unten größer. Zwei Lederpakete und vier Alcantara-Ausführungen für den Dachhimmel, darunter zwei mit Rautensteppung, runden das Programm ab.

Darüber hinaus bietet das Programm Audi exclusive umfassende Möglichkeiten, das Interieur weiter zu individualisieren. Für die Aluminium-Einstiegsleisten stehen beispielsweise eine Beleuchtung und eine Personalisierung zur Wahl. Die Kunden können zwischen zahlreichen Bezügen, Dekorblenden und Farben wählen – die Auswahl ist nahezu unbegrenzt.

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



Anzeige und Bedienung

Wer schnell und sicher fahren will, muss voll konzentriert sein – deshalb ist das Bedienkonzept im neuen Audi R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) ganz auf den Fahrer fokussiert. Wie in einem Rennwagen kann er alle wichtigen Funktionen bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen und den Blick von der Straße abzuwenden. Das serienmäßige R8-Sportlederlenkrad mit Multifunktion plus integriert zwei Satellitentasten für Start und Stopp des Motors und für [Audi drive select](#).

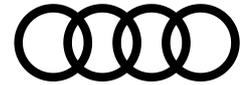
Das [Audi virtual cockpit](#), ein TFT-Monitor mit 12,3-Zoll-Diagonale, präsentiert alle Informationen in aufwändig gerechneten, hoch aufgelösten Grafiken. Der Fahrer kann zwischen drei verschiedenen Oberflächen im Display wechseln. Im Infotainment-Modus erscheinen die Navigationskarte oder die Listen aus den Bereichen Telefon, Radio und Audio in einem großen zentralen Fenster, Drehzahlmesser und Tacho flankieren sie als kleine Rundinstrumente. In der klassischen Ansicht sind die Instrumente etwa so groß wie Analoganzeigen, das Mittelfenster ist entsprechend kleiner.

Speziell für die Fahrt auf der Rennstrecke gibt es eine Performance-Ansicht. Hier beherrscht das Bild ein zentraler Drehzahlmesser. Er dient auch als Schaltanzeige – wenn die Siebengang S tronic im manuellen Modus arbeitet, wird seine Skala bei höheren Touren farbig unterlegt. Mit steigender Drehzahl schalten sich grüne, orangefarbene und rote Segmente zu. Sobald der Motor das Limit erreicht, blinkt die gesamte Skala rot auf.

Links und rechts des Drehzahlmessers kann der Fahrer mit den Multifunktionstasten weitere Anzeigen platzieren. Leistungs- und Drehmomentabgabe des 5.2 FSI sind als Prozentwerte zu sehen; ein g-Meter visualisiert die auf das Auto einwirkenden Kräfte und reicht bis 1,5 g. Ein Laptimer zeichnet bis zu 99 Runden auf und vergleicht die Zeiten miteinander. Dazu ist der Status wichtiger Technikkomponenten zu sehen – die Temperaturen von Reifen, von Motor- und Getriebeöl sowie der Reifenluftdruck.

Infotainment und Audi connect

Die Bedienung des Infotainmentsystems erfolgt über den runden Dreh-/Drücksteller auf der Mittelkonsole. Ein Infotainment-Highlight stellt das optionale MMI Navigation plus mit MMI touch dar. Es integriert ein Touchpad auf dem Dreh-/Drücksteller, mit dem der Fahrer schreiben, scrollen und in der Navigationskarte zoomen kann. Wie bei einem Smartphone ist die Bedienlogik in flachen Hierarchien aufgebaut, inklusive der MMI-Suche. Sie ist für alle Grundmenüs verfügbar und beantwortet Anfragen in der Regel nach der Eingabe weniger Buchstaben.



Zur Steuerung dienen das Lenkrad, das MMI-Terminal auf der Konsole des Mitteltunnels oder die [natürliche Sprachsteuerung](#), die bereits einfache Befehle und Fragen verarbeitet. Beim Spyder machen drei serienmäßige, kleine Mikrofone in den Gurten das Telefonieren und die Sprachsteuerung besonders komfortabel und sichern beste Qualität. Darüber hinaus gehört ein WLAN-Hotspot zum Umfang des Infotainmentsystems.

Vielfach vernetzt: Audi connect und myAudi App

Die perfekte Ergänzung bildet das Modul Audi connect Navigation & Infotainment, das den Zweisitzer per LTE ins Internet bringt und zahlreiche Dienste bereitstellt. Das Portfolio reicht von der Navigation mit Google Earth und Google Street View bis zu Reise-, Verkehrs- und Parkplatzinformationen. Darüber hinaus erhält der Fahrer Zugang zu seinem Twitter-Account und kann Online-Nachrichten abrufen. Die Anzeige erfolgt im Audi virtual cockpit, die Bedienung mit dem MMI-System.

Gleiches ist bei den vielfältigen Funktionen der kostenlosen myAudi App der Fall. Sie ermöglicht Online-Mediastreaming über die Dienste Amazon Music, Napster sowie Webradio.

Das [Audi smartphone interface](#) integriert iOS- und Android-Mobiltelefone per Apple CarPlay und Android Auto in eine speziell für sie entwickelte Umgebung im MMI. Die [Audi phone box](#) bindet das Smartphone an die Bordantenne an, sorgt so für eine verbesserte Empfangsqualität und lädt das Smartphone per wireless charging induktiv nach dem Qi-Standard.

Ausstattung

Audi gibt dem neuen R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) eine umfangreiche Serienausstattung mit. [LED-Scheinwerfer](#) und das dynamische Blinklicht hinten sind Serie, auf Wunsch gibt es den Laser-Spot für das Fernlicht zusammen mit dem dynamischen Blinklicht vorn.

Weitere Serien-Features sind die Komfortklimaautomatik, die Diebstahlwarnanlage, die LED-Innenbeleuchtung, der Komfortschlüssel, die Einparkhilfe plus sowie das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#). Auf Wunsch liefert Audi ein Innenlichtpaket, den Fernlichtassistent, die Geschwindigkeitsregelanlage, ein Ablagepaket und eine Rückfahrkamera.

Für die passive Sicherheit bringt das Coupé je zwei Front-, Kopf- und Thorax-Seitenairbags sowie das integrale Kopfstützensystem mit. Beim Spyder sorgen je zwei Front- und Seitenairbags für Sicherheit. Zwei starke, von Federn vorgespannte Stahlprofile dienen als Überrollschutz.

Inklusive Kopfstützenlautsprechern: Bang & Olufsen Sound System

Alternativ zum serienmäßigen Audi sound system gibt es auch ein System von Bang & Olufsen, bei dem ein 550-Watt-Verstärker 13 Lautsprecher ansteuert. Der Subwoofer sitzt an der Stirnwand beim rechten vorderen Radhaus. Spangen aus eloxiertem Aluminium fassen die

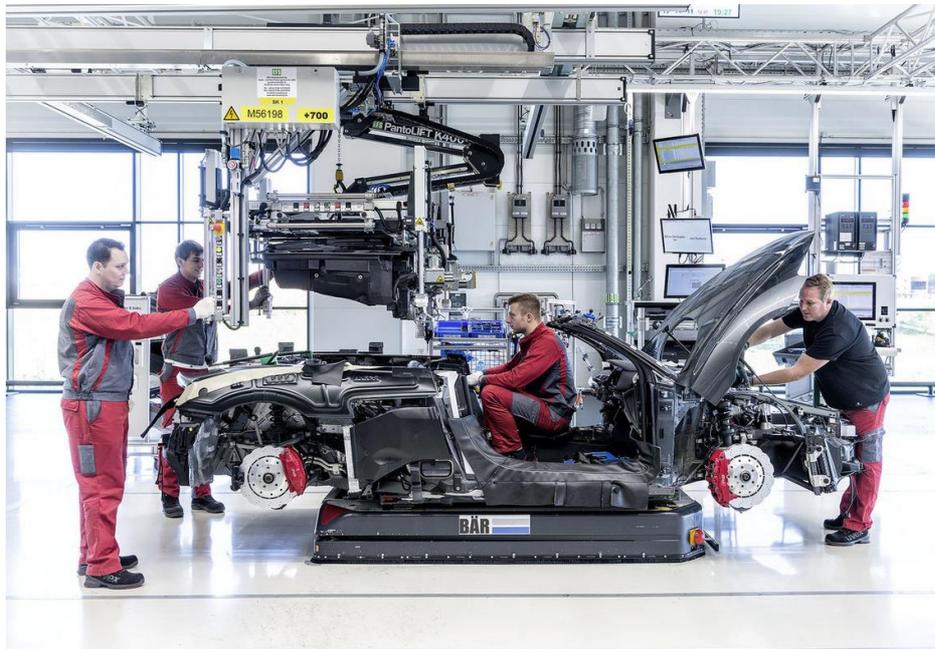
Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyber.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

Tieftöner in den Türen ein; bei Dunkelheit strahlen sie in einer LED-Akzentbeleuchtung. Je zwei der 13 Lautsprecher sind in die Kopfstützen integriert, sowohl bei den R8-Sport- als auch bei den R8-Schalensitzen. Der Symphoria-Algorithmus, den Audi gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut entwickelt hat, verleiht dem Klangbild große Weite und Tiefe.

Der Audi R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) ist in Deutschland und anderen europäischen Ländern seit Herbst 2017 bestellbar – die ersten Exemplare sind seit Anfang 2018 auf der Straße. Das Coupé startet bei 140.000 Euro, der Spyder bei 153.000 Euro.

Fertigung

Der Audi R8 V10 RWS entsteht unter Verantwortung der Audi Sport GmbH, einer 100-prozentigen Tochter der AUDI AG, in den „Audi Böllinger Höfen“ in Heilbronn – in unmittelbarer Nähe des traditionsreichen Standorts Neckarsulm. Auf 30.000 m² Produktionsfläche arbeiten hier bis zu 500 hochqualifizierte Mitarbeiter in der Produktion.



Die R8-Produktion ist als flexible Manufaktur organisiert – mit ihr baut die Audi Sport GmbH ihre Kleinserien-Kompetenz weiter aus. Selbstfahrende Montage-Skids, so genannte fahrerlose Transportsysteme (FTS) werden nicht nur für den Transport der fertig lackierten Karosserie eingesetzt, sondern auch für die Montage verwendet und ersetzen damit die klassische Fördertechnik. Das FTS-Transportsystem zeichnet sich durch autonome Navigation anhand von Umgebungsmerkmalen und RFID (Radio Frequency Identification) sowie den Einsatz von Hochleistungskondensatoren aus. In der Montage leisten die Mitarbeiter in 15 Takten einen hohen Anteil an manuellen Tätigkeiten.

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



Flexibilität hat in den „Audi Böllinger Höfen“ einen extrem hohen Stellenwert – die Mitarbeiter fertigen parallel zu den Serienmodellen auch den R8 LMS GT4. Dies setzt einen permanenten Technologietransfer aus dem Motorsport sowie ein hohes Maß an Qualifikation aufgrund der Komplexität an Arbeitsvorgängen voraus.

Vor der Auslieferung absolviert jeder neue Hochleistungssportwagen einen anspruchsvollen Abnahmeprozess. Im Anschluss erfolgen die Qualitätsabnahme auf der werkeigenen Prüfstrecke sowie eine Kontrollfahrt auf öffentlichen Straßen. Erst dann ist der neue Audi zur Auslieferung an den Kunden freigegeben.

Erfolgsstory

Auf 999 Exemplare limitiert, schreibt der neue Audi R8 V10 RWS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 – 12,4, CO₂-Emission kombiniert in g/km: 286 – 283) die exklusive R8-Historie fort, nun erstmals mit reinem Hinterradantrieb. Sie beginnt 2007 mit der Markteinführung des Coupés der ersten Generation, 2010 folgt der Spyder. Beide Varianten haben sich zusammen mehr als 34.000 Mal verkauft. Sie demonstrieren die Hightech-Kompetenz von Audi und die starke Verbindung zum Motorsport.

Bei der zweiten R8-Generation stellt Audi Sport dies erneut unter Beweis – den GT3-Rennwagen Audi R8 LMS haben die Ingenieure gemeinsam mit den Serienmodellen entwickelt. Das Resultat: Mehr als 50 Prozent aller Teile aus dem R8 LMS finden sich auch im R8 wieder. Mit etwa 60 Prozent weist der neue Audi R8 LMS GT4 sogar einen noch höheren Anteil an Gleichteilen zum Audi R8 Coupé auf, als der GT3-Sportwagen.

Die enge Zusammenarbeit zwischen Renningenieuren, Motorsportlern und Entwicklern hat die Performance der Straßenversion deutlich gesteigert. Den Erfolg des Coupés belegen renommierte Preise wie das „Goldene Lenkrad“ und die „Auto Trophy“.

Der Mittelmotor im Audi R8 ist das klassische Konzept im Motorsport und gehört zur sportlichen DNA der Marke. Schon bei den Grand-Prix-Rennwagen der Auto Union in den 1930er Jahren saßen die Aggregate vor der Hinterachse – damals ein revolutionärer Schritt.

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.